

PMUS TORRENT 2019
PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE
TORRENT

DOCUMENTO I. MEMORIA: DIAGNOSIS

DICIEMBRE 2022



1	INTRODUCCIÓN	4
1.1	JUSTIFICACIÓN DE LA REDACCIÓN	4
1.2	ANTECEDENTES	4
1.3	OBJETIVO DEL PLAN	8
1.4	ESTRUCTURA METODOLÓGICA	8
2	ANÁLISIS TERRITORIAL Y SOCIOECONÓMICA	10
2.1	SITUACIÓN GEOGRÁFICA, ESTRUCTURA TERRITORIAL Y MORFOLOGIA.....	10
2.2	ESTRUCTURA Y DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN.....	13
2.3	ANÁLISIS ECONÓMICO	17
2.4	CENTROS DE ATRACCIÓN Y GENERACIÓN DE VIAJES.....	22
2.5	PARQUE DE VEHÍCULOS Y DATOS DE MOTORIZACIÓN	25
2.6	PLANEAMIENTO MUNICIPAL EN TRAMITACIÓN	28
3	ANÁLISIS DE LA OFERTA.....	31
3.1	RED PEATONAL.....	31
3.2	RED CICLISTA	44
3.3	RED DE TRANSPORTE PÚBLICO	56
3.4	RED DE VEHÍCULOS PRIVADOS MOTORIZADOS	81
3.5	APARCAMIENTO	88
3.6	DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS	97
4	ANÁLISIS DE LA DEMANDA	100
4.1	MOVILIDAD GLOBAL.....	100
4.2	DEMANDA EN TRANSPORTE PÚBLICO	117
4.3	DEMANDA EN VEHÍCULO PRIVADO MOTORIZADO	120
4.4	APARCAMIENTO	134
4.5	DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS	143
5	EXTERNALIDADES	146
5.1	SEGURIDAD VIAL	146
5.2	CONTAMINACIÓN ACÚSTICA	148
5.3	CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA	149
6	CONCLUSIONES DE LA DIAGNOSIS	153
6.1	CONCLUSIONES DEL ANALISIS TERRITORIAL.....	153
6.2	CONCLUSIONES DE LA RED DE PEATONES	153
6.3	CONCLUSIONES DE LA RED DE BICICLETAS	153
6.4	CONCLUSIONES DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.....	154

6.5	CONCLUSIONES DE LA RED DE VEHÍCULO PRIVADO MOTORIZADO	154
6.6	CONCLUSIONES DEL APARCAMIENTO	155
6.7	CONCLUSIONES DE LA DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS.....	155

1 INTRODUCCIÓN

1.1 JUSTIFICACIÓN DE LA REDACCIÓN

La Ley 6/2011, del 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunidad Valenciana, establece los principios, los objetivos y otros requisitos específicos que han de desarrollar los correspondientes instrumentos de planificación de la movilidad y, entre estos, los planes de movilidad urbana sostenible (PMUS).

Así, la ley establece el requisito de elaborar planes de movilidad urbana en aquellos municipios de más de 20.000 habitantes, siendo el caso de Torrent. También establece que las acciones municipales en relación tanto a la movilidad como con el resto de elementos que la condicionan se ceñirán a la estrategia marcada en el correspondiente PMUS.

1.2 ANTECEDENTES

Actualmente hay dos grandes estudios estratégicos que definen las actuaciones del planeamiento urbano en el área de Torrent, y ambos tienen un carácter metropolitano. A estos documentos se les añade el anterior plan de movilidad urbana sostenible y al plan de movilidad del vehículo eléctrico, recientemente aprobado.

▪ *Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Torrent (2015)*

El PMUS anterior tenía como objetivo integrar el transporte urbano en el desarrollo sostenible, apostando por incrementar la presencia de modos más eficientes de transporte desde un punto de vista energético y medio-ambiental, potenciando el transporte público, la marcha a pie o en bici, y un uso más racional del vehículo privado, con mayor grado de ocupación.

Los ejes estratégicos de actuación del Plan eran los siguientes:

- La remodelación y mejora del sistema de transporte urbano en el municipio de Torrent; en particular integrando el barrio de Xenillet en la ciudad.
- Mejorar las conexiones internas del municipio, aprovechando al máximo las redes de transporte existentes y a la vez limitar el coste del Servicio para los ciudadanos
- Implantar de un Sistema de Control de Tráfico Centralizado, basado en la tecnología inalámbrica, sustituyendo al anterior sistema de regulación a nivel local basado en un sistema estático.
- Fomentar el uso de la bicicleta como modo de transporte sostenible en el municipio de Torrent, incentivando modelos de movilidad sostenible y fomentando el uso de la bicicleta como medio de transporte en los desplazamientos habituales y no recurrentes. Además pretende facilitar al ciudadano el acceso a la bicicleta
- Un Plan de actuación para eliminar o reducir efectos de las diferentes barreras urbanísticas que encontramos en Torrent, dirigido a las personas con movilidad reducida.

- *Plan de Acción Territorial Metropolitano de Valencia (2016)*

Este Plan de acción tiene como objetivo situar el Área Metropolitana de Valencia como una de las de mayor calidad urbana de la Unión Europea, lo que supone la configuración de un espacio amable con las personas, entre otros. Las Funciones del plan se articulan en objetivos desarrollados en tres bloques temáticos: la infraestructura verde del territorio, el sistema de asentamientos urbanos y las infraestructuras de movilidad.

En el ámbito de la Movilidad los objetivos se centran en:

- Propiciar un cambio de la estructura de la Movilidad actual en favor de los modos de transporte más sostenibles, con especial incidencia en el transporte público y la movilidad no motorizada.
- Asegurar unas condiciones óptimas de conectividad e intermodalidad para el conjunto metropolitano y del área funcional que permita mejorar la eficiencia global de este territorio respecto de las demandas de movilidad.
- Vincular la accesibilidad en sistemas de transporte público de alta capacidad a los nuevos usos del territorio, potenciando los modos urbanos y con un adecuado equilibrio en términos de residencia, ocupación y dotaciones.
- Gestionar eficazmente la movilidad y el sistema de estacionamiento disuasorio en congruencia con las políticas de transporte público y los modos no mecanizados de desplazamiento.
- Facilitar los mecanismos de gobernanza metropolitana en términos de tarifas, intercambio modal, mejora de la accesibilidad y reducción de la accidentalidad.
- Diseñar las infraestructuras de movilidad de manera que minimicen su efecto barrera, eviten duplicidades que propicien un consumo innecesario de suelo e incorporen en su diseño las alternativas de movilidad en transporte público o en medios no motorizados.
- Asegurar unas condiciones óptimas de vertebración externa y, especialmente, la implantación de un corredor mediterráneo ferroviario en condiciones de elevada calidad de los servicios tanto para pasajeros como mercancías.

Crear carriles VAO, fomentar el uso de vehículos compartidos o potenciar los desplazamientos para los peatones y bicicletas son algunas de las propuestas específicas que, según el plan, deberá recoger el texto final del Plan de Movilidad Metropolitana de Valencia.

- ***Plan Básico de Movilidad del Área Metropolitana de Valencia (2018)***

El plan tiene como objetivo crear un sistema de transporte urbano que aborde, como mínimo, los siguientes objetivos: asegurar que a toda la ciudadanía se le ofrezcan opciones de transporte que le permitan acceder a destinos y servicios clave; mejorar la seguridad y protección; reducir la contaminación atmosférica y acústica, las emisiones de gases de efecto invernadero y el consumo de energía; mejorar la eficiencia y la relación coste-efectividad del transporte de personas y bienes; y contribuir a mejorar el atractivo y la calidad del entorno y diseño urbano para los beneficios de la ciudadanía, la economía y la sociedad en general.

Los ejes estratégicos de actuación del Plan Básico son:

- Fomentar la movilidad no motorizada
- Mejorar y potenciar el transporte público de superficie metropolitano
- Mejorar el transporte público ferroviario
- Intermodalidad como prioridad en la movilidad metropolitana
- Gestión y coordinación de la movilidad metropolitana
- Coordinación del desarrollo territorial y de la movilidad
- Mejora del sistema logístico metropolitano
- Eficiencia energética, movilidad sostenible y medio ambiente
- Participación y conocimiento en el ámbito de la movilidad

De todas las propuestas de actuación del plan, afectan a Torrent las siguientes:

- Fomento y consolidación de la red de itinerarios ciclopeatonales intermunicipales: La propuesta plantea que las redes ciclistas proyectadas por la Generalitat Valenciana y Diputación a nivel metropolitano se ejecuten hasta su pleno desarrollo, completando y extendiendo la actual infraestructura ciclista de los 342 km actuales (incluyendo Valencia 533 km) hasta los 516 km (incluyendo Valencia 707 km), un aumento en 174 km ya planificados. En este contexto, enlaza Torrent con Picasent, Alcáser, Silla y Beniparrell.
- Compatibilización de la red de bicicleta pública metropolitana con nuevos sistemas de alquiler: con el objetivo de expandir las posibilidades del sistema actual (Mibisi), se propone compatibilizarlo con la implantación de sistemas *dockless*, de mayor flexibilidad y posibilidades que el sistema convencional, y que actualmente está sustituyendo a los sistemas tradicionales en la mayoría de las ciudades. En este contexto, se propone un área de estacionamiento en el eje Valencia-Paiporta-Torrent.
- Garantizar itinerarios peatonales accesibles y seguros para el transporte público: garantizar un nivel de accesibilidad adecuado al espacio urbano en los primeros 10-15 minutos andando a las estaciones de transporte público de alta capacidad, comúnmente denominados itinerarios de primera y última milla, como es el ferroviario (FGV y RENFE-ADIF). Es el caso de la estación de FGV de Torrent, de TorrentAVINGUDA y del Col·legi El Vedat.
- Regulación del uso e implantación de los nuevos modos de transporte eléctrico (PMD): los dispositivos de movilidad personal (PMD) son nuevos modos de transporte de propulsión eléctrica diseñados para transportar normalmente a una persona y de dimensiones menores que la bicicleta tradicional y con rangos de batería que pueden alcanzar los 40km. Es por ello por lo que se debe considerar y regular su utilización por la ciudadanía en el entorno metropolitano de Valencia, tanto en sus desplazamientos urbanos como de conexión con el transporte público.
- Priorización de la circulación para el transporte público metropolitano de superficie (Metrobus): planteamiento de una serie de vías preferentes para el transporte público metropolitano en aquellos ejes urbanos municipales por los que discurren líneas con mayor número de personas transportadas. Dichas vías se proponen compartidas entre los autobuses metropolitanos y los servicios urbanos de cada municipio, con cooperación entre los diferentes agentes. Para el caso de Torrent se plantea la creación de una vía preferente en el eje de la Av. Vedat, en ambas direcciones.
- Reestructuración de la red de autobuses metropolitanos (Metrobus) y licitación de las nuevas concesiones para la prestación del servicio público de transporte de viajeros por carretera: El sistema vigente es un modelo obsoleto, diseñado en base a criterios y necesidades de hace más de 50 años, que evidencia carencias y disfuncionalidades con la realidad de la sociedad actual, generando sobrecostes y empeorando la calidad del servicio prestado al usuario. La Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori ha definido y aprobado una nueva estructura y modelo concesional, que favorezca la racionalización y modernización de los servicios públicos de transporte de su titularidad. Para el caso de Torrent, la concesión sería la de SPTV por carretera CV-106 (Valencia-Metropolitana Oeste)
- Mejora de la accesibilidad de la red metropolitana de metro y tren: tal como establece la Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat Valenciana, es necesario conseguir una infraestructura del transporte que garantice la total accesibilidad para la ciudadanía. En este sentido, tanto FGV como Renfe-ADIF están desarrollando actualmente planes de mejora de la accesibilidad en su red de estaciones. Por lo que respecta a FGV, entre sus propuestas a desarrollar están:
 - Fomentar la adaptación de estaciones y nuevas modificaciones

- Fomentar la adaptación de trenes, tranvías y nuevo material móvil
- Colocación de nuevos sistemas de venta, información y comunicación

En este contexto, para Torrent se prevé intervenir en la estación de Torrent y del Col·legi El Vedat

- Red de estacionamientos de bicicletas en las paradas de transporte público de alta capacidad (FGV y Cercanías): es importante disponer de espacios adecuados en las principales paradas de transporte metropolitano, en especial en aquellas que se encuentren dentro o cercanas a núcleos urbanos residenciales con potencial presencia de ciclistas. La propuesta plantea 21 estacionamientos en estaciones de Cercanías y 35 en paradas de metro metropolitanas. Se propone complementar el estacionamiento con negocios relacionados con el mantenimiento de las bicicletas como una fuente de financiación extra, agrupando servicios de aparcamiento + tienda + taller. Estos servicios estarían gestionados como concesión administrativa. Para el caso de Torrent, la intervención es primordial en la estación de Torrent y TorrentAVINGUDA.
- Fomento y ampliación de los Parks & Ride y fomento de su gestión integrada: los P&R son un tipo de intercambiador de periferia pensados para facilitar el acceso a los modos de transporte público de las personas que residen en zonas alejadas de las paradas y estaciones, disuadi ndolos así de utilizar el vehículo privado. En este contexto, para Torrent la propuesta consiste en mejorar el estacionamiento actual de la estación FGV Torrent.
- Fomento de la gestión dinámica de la velocidad en las vías metropolitanas: esta medida permite aumentar la capacidad de un corredor en períodos de congestión viaria, reducir el consumo energético y las emisiones de contaminantes y ruido; y reducir la accidentalidad. La propuesta plantea la gestión dinámica de la velocidad en las principales vías de acceso a la ciudad de Valencia, como la CV-36, cercana a Torrent.
- Impulsar los Planes de Movilidad Urbana Sostenible: Incrementar el número de municipios dotados de instrumentos de planificación de la movilidad sostenible y segura, que llegue al menos a todos los municipios del área metropolitana de Valencia con más de 20.000 habitantes. Entre las actuaciones más relevantes a realizar se incluye la introducción de criterios de  n lisis de la seguridad viaria en los PMUS, y el fomento de la publicación de los indicadores de los PMUS por municipios y agrupados por tamaño.
- Definición y gestión de Zonas de Bajas Emisiones – ZBE: Esta normativa define las actuaciones a realizar por todas las administraciones públicas implicadas, establece para cada uno de los contaminantes legislados objetivos de calidad del aire, y fija métodos y criterios comunes para realizar la evaluación de la calidad del aire. En función de los resultados obtenidos establece los criterios de gestión para lograr el mantenimiento de la calidad del aire. A este respecto, se establecen 4 zonas, de las cuales Torrent se encuentra tanto en la Zona 3 ( mite 8km centro de Valencia) y Zona 4 ( mite A7).

■ **Plan de Movilidad del Vehículo Eléctrico de la Ciudad de Torrent (2019)**

Este plan de acción tiene como objetivo el aumento de la penetración de los Vehículos Eléctricos Enchufables como hoja de ruta hacia una movilidad más sostenible dentro del municipio de Torrent. Sus objetivos clave son:

- Reducir la contaminación ambiental y acústica, por lo que el vehículo eléctrico presenta una gran ventaja al contar con un sistema de propulsión más silencioso.
- Mayor confort de los viandantes, y de la población en general, al reducirse la contaminación acústica asociada a los motores de combustión interna.
- Reducción de las emisiones de CO₂

- Seguir la recomendación de la Comisión Europea de disponer de como mínimo 1 punto de recarga cada 10 vehículos enchufables.

En lo que a la ejecución del plan se refiere, por una parte va a consistir en el despliegue de la infraestructura de puntos de recarga al mismo tiempo que, por la otra, se va a tratar de posicionar al vehículo eléctrico como una alternativa real de movilidad llevando a cabo campañas de difusión y concienciación a los ciudadanos y potenciales usuarios de vehículos eléctricos enchufables.

Las propuestas estratégicas del plan son:

- Despliegue de infraestructuras de recarga que al menos garanticen la recarga semi-rápida de vehículos, fácilmente gestionable y de acceso público.
- Campañas de difusión y concienciación por parte del Ayuntamiento de Torrent.
- Circular a velocidades inferiores a 50 km/h.
- Una reestructuración urbanística que incluya la instalación de estaciones de recarga en aparcamientos públicos en superficie.

1.3 OBJETIVO DEL PLAN

Este Plan de Movilidad pretende ser el instrumento que defina las actuaciones para garantizar una movilidad sostenible y segura de las personas en la ciudad. Los objetivos serán los siguientes:

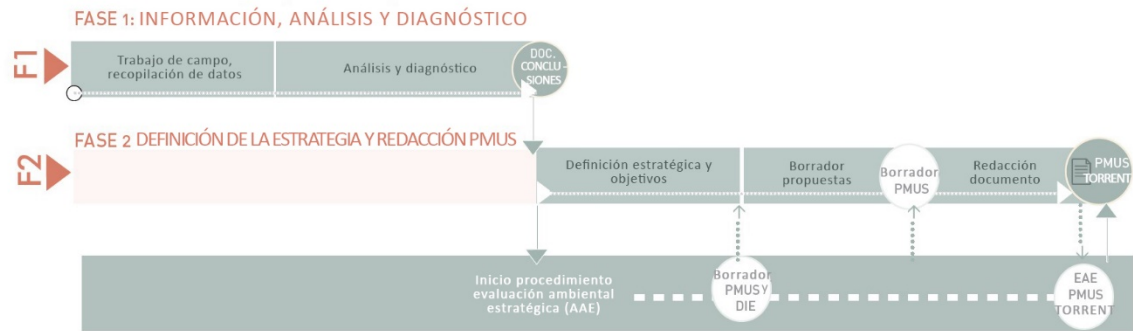
- a) Configurar un modelo de transporte más eficiente para mejorar la **competitividad** del sistema productivo.
- b) Aumentar la **integración social** aportando una accesibilidad más universal.
- c) Incrementar la **calidad de vida** de los ciudadanos.
- d) No comprometer las condiciones de **salud** de la ciudadanía.
- e) Aportar más **seguridad** en los desplazamientos.
- f) Establecer unas pautas de movilidad más **sostenibles**.

Es necesario que el plan incluya un análisis de la accesibilidad y la movilidad de las personas (a pie, en bicicleta y con vehículo a motor). También hace falta evaluar la circulación y la seguridad vial, el transporte público de viajeros, los aparcamientos, las actividades económicas, el ruido, el consumo energético y las emisiones asociadas a los vehículos, entre otros aspectos. Así, este Plan programa las actuaciones a realizar en la ciudad en materia de movilidad.

1.4 ESTRUCTURA METODOLÓGICA

El PMUS de Torrent se estructura en 2 grandes fases de trabajo: la primera es la recopilación de datos y el diagnóstico sobre la movilidad en el municipio; la segunda, la fase de redacción del Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

Este plan, relativo al transporte, deberá ser sometido a una Evaluación Ambiental Estratégica, según se contempla en la Ley 5/2014 de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunidad Valenciana.



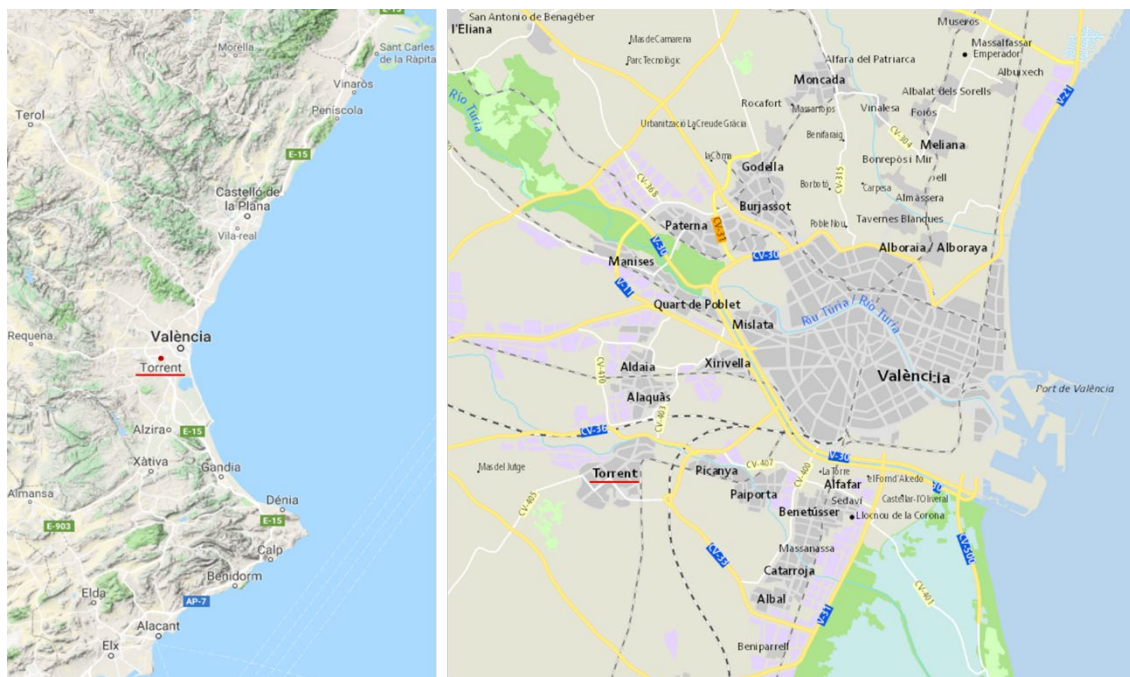
2 ANÁLISIS TERRITORIAL Y SOCIOECONÓMICA

2.1 SITUACIÓN GEOGRÁFICA, ESTRUCTURA TERRITORIAL Y MORFOLOGÍA

Torrent se sitúa en la comarca de la Huerta Oeste, a 8 kilómetros de distancia de la ciudad de Valencia. Tiene una extensión de 69,32 km² i 82.645 habitantes (Censo, Diciembre 2018). Por lo tanto, una densidad de población de 1.192,22 hab/km². El municipio forma parte de la primera corona del área metropolitana de Valencia y es la capital de la comarca de la Huerta Oeste.

Los municipios con los que limita son Alaquàs, Aldaia y Chiva al norte, Godella y Turís al oeste, Montserrat, Picassent y Alcàsser al sur, y Catarroja y Picanya al este.

Figura 1. Situación geográfica de Torrent. Fuente: Google Maps e Instituto Cartográfico Valenciano



2.1.1 SISTEMA URBANO. ZONIFICACIÓN POR BARRIOS

Según datos del ayuntamiento, los barrios del municipio de Torrent son:

El Alter	3º Ensanche
Casco Antiguo	Marxadella
Raval-Estación	Santo Ángel
Poble Nou-Las Palomas	Santa Apolonia
Benisaet	Colonia Blanca
Xenillet	Monte Hermoso
Caracoles	Dominicas
El Molí	Monte Vedat
1º Ensanche	Urbanizaciones diseminadas
2º Ensanche	

La delimitación de cada barrio es la siguiente:

- El barrio de El Alter, se encuentra delimitado tanto por el norte como por el este por la calle Valencia, por el sur delimita con la calle Canonge Gisbert y calle de Ramón y Cajal respectivamente. Finalmente por el este, limita con la calle Dr. Gómez Ferrer. Dentro de

este barrio encontramos equipamientos relevantes, como es el caso del Centro de Salud Torrent II.

- El barrio de Casco Antiguo se encuentra rodeado casi íntegramente por el barrio de Raval-Estación, aunque una pequeña parte limita con el barrio de El Molí. Su delimitación es la siguiente: en el norte limita con la plaza Maestro Giner; en el este la calle de Hernán Cortés y la calle de Santo Domingo; en el sur la calle Virgen del Olivar; finalmente por el oeste la Plaza Mayor. Dentro de este barrio encontramos la Torre del Castillo de Torrent, la obra arquitectónica más relevante del municipio, que formaba parte del antiguo y desaparecido castillo de Torrent.
- El barrio de Raval-Estación, se encuentra delimitado por la calle Dr. Gómez Ferrer, calle Padre Méndez y la Plaza Mayor en el oeste; por la calle del Calvario, calle de Picassent y calle Virgen del Olivar en el sur; calle San Nicolás, calle de la Estación y calle de Santo Domingo en el este; y calle San Juan de Ribera, Plaza Maestro Giner, calle de Almería y calle Santo Tomás en el norte. En este barrio encontramos la estación de tren de Torrent.
- El barrio de Poble Nou-Las Palomas se encuentra delimitado por la calle Toledo, calle del Calvario y calle de Picassent en el norte; calle del Padre Fernando en el este; calle de Múnich 72 en el sureste; avenida de Barcelona 92 en el suroeste; y la calle Padre Méndez en el oeste.
- El barrio de Benisaet lo localizamos al norte del municipio de Torrent, en el límite municipal. Este barrio se encuentra delimitado por el Barranco de Torrent en el norte, por la carretera de Picaña (CV-4064) en el este, por la calle Picaña, calle Virgen de la Purificación y calle Santo Tomás en el sur, y por la calle Dr. Gómez Ferrer en el oeste.
- El barrio de Xenillet es el que se encuentra situado más al norte del municipio de Torrent; se encuentra delimitado por el Barranco de Torrent tanto por el norte como por el oeste, por la calle Dr. Gómez Ferrer en el este y finalmente por la calle Valencia en el sur. Este barrio tiene la particularidad de ser límite municipal de Torrent en el norte.
- El barrio de Los Caracoles se encuentra delimitado por la calle Mas del Jutge en el norte; por el Barranco de la Horteta en el oeste; por la calle del Tonellet 2ª en el sur y por la calle Camino Real en el oeste.
- El barrio de El Molí se encuentra delimitado por la calle Picaña, calle Virgen de la Purificación y calle Santo Tomás en el norte, por la calle José Navarro, calle Andorra, calle Santo Tomás y calle Hernán Cortés en el oeste, calle San Juan de Ribera, calle Campoamor y Senda Nº 1 en el sur y carretera de Picaña (CV-4064) en el este. Dentro de este barrio encontramos la sede de la Tesorería de la Seguridad Social.
- El barrio del 1º Ensanche se encuentra delimitado por la calle Canonge Gisbert y calle de Ramón y Cajal en el norte, por la calle Camino Real en el oeste, por la calle Rafael González Baldoví, calle San Fermín y calle Benemérita Guardia Civil en el sur y por la calle Padre Méndez en el este.
- El barrio del 2º ensanche se encuentra delimitado por la calle Rafael González Baldoví, calle San Fermín y calle Benemérita Guardia Civil en el norte, avenida Al Vedat en el este, por la calle Azorín en el sur, y finalmente por la calle Camino Real en el oeste.
- El barrio del 3º ensanche se encuentra delimitado por la calle Rafael González Baldoví y la calle Azorín en el norte; por la calle Padre Méndez en el este; por la avenida del Pintor Genaro Palau en el sur y por la calle Camino Real en el oeste.
- El barrio de Marxadella se encuentra delimitado tanto por el norte como por el este por la calle de Albaida; en el sur limita con la avenida de la Marxadella y, en el oeste, con la calle de Padre Méndez.

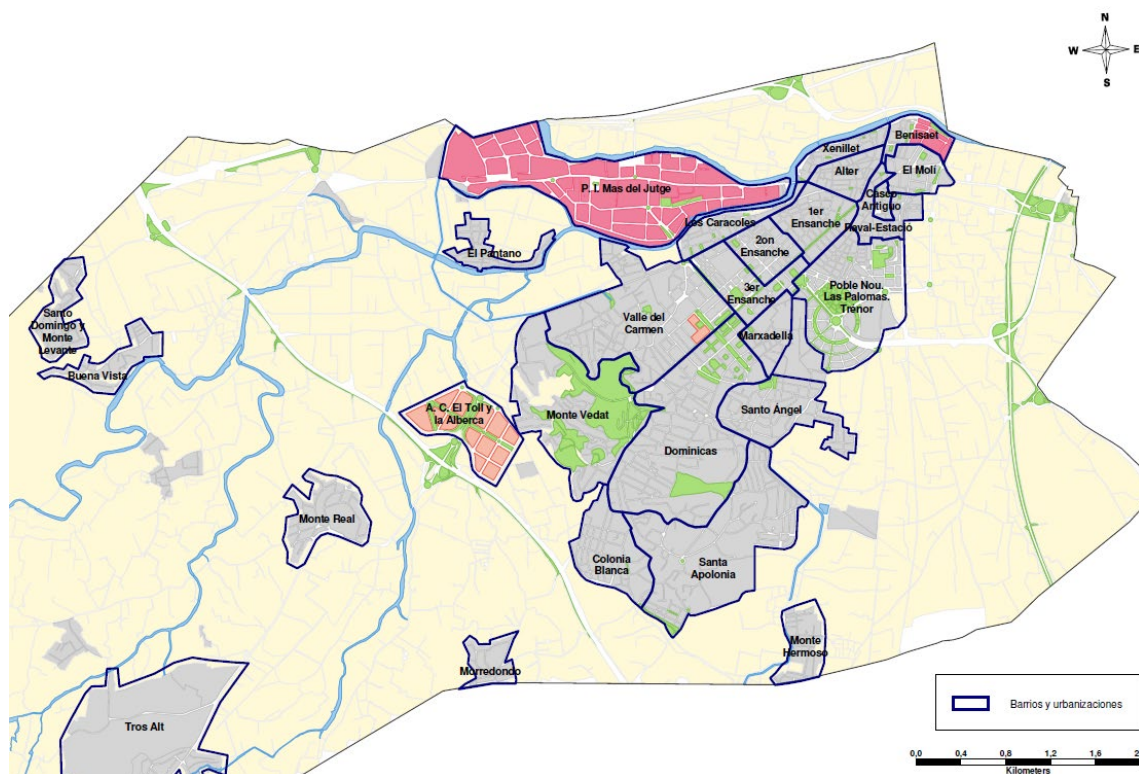
- El barrio de Santo Àngel se encuentra delimitado por la calle de Vicente Pallardó y la calle Camino de los Canters en el oeste; por la calle Sagunto, la calle Sueca y la calle Puzol en el norte; por la Carretera de Alcácer (CV-414) en el este; y por la calle del Dr. Vicente Puig Simó en el sur.
- El barrio de Santa Apolonia se encuentra delimitado por la calle Dr. Vicente Puig Simó en el norte; por la calle Mariano Benlliure, calle Garellano, calle Jacinto Benavente, calle santa Catalina, calle Fuente de la Carrasquera y calle Venecia por el oeste; por la calle Río Magre en el sur; por la calle Gregorio Mayans en el sureste; por la Avenida de la Mediterránea en el este; y por el Canal Trasvase Xúquer-Túria en el noreste.
- El barrio de Colonia Blanca se encuentra delimitado por la calle Pablo Neruda en el norte; por la calle Río Palancia y calle Pablo Neruda en el oeste; por la calle Camino de Marxadella en el sur; y por la calle Venecia y calle Fuente de la Carrasquera en el este.
- El barrio de Monte Hermoso se encuentra delimitado por la calle de Formentera y la calle de Cabrera por el norte; por la carretera CV-414 en el este; por la calle Río Segura y Vía Pista por el sur; y por el Camino del Realón y calle del Canal por el oeste.
- El barrio de Dominicas se encuentra delimitado por la avenida de la Marxadella y la calle de la Comare Pilar Martí en el norte; por la avenida Al Vedat, la avenida San Lorenzo en el oeste; por la calle de Santa Catalina y calle Jacinto Benavente en el sur; y por la calle Mariano Benlliure y calle Garellano en el este.
- El barrio de Monte Vedat se encuentra delimitado por la calle Pablo Neruda, calle Vasco de Gama y por la calle Fray Junípero Serra en el sur; por la calle Vasco de Gama, Camino Mala Cuesta, calle Pintor Pedro Cámara y Carretera CV-405 en el oeste; por la calle Almanzor, calle Pintor Gisbert, calle Juan de Juanes y avenida San Lorenzo en el norte; y la avenida San Lorenzo en el este.
- El barrio de Valle del Carmen se encuentra delimitado por la calle Almanzor, calle Pintor Gisbert, calle Juan de Juanes y avenida San Lorenzo por el sur; por la Avenida del Vedat en el este; por la Avenida del pintor Genaro Palau en el norte; por el paseo Juan de la Cierva, calle Almagro, calle San Luis Beltrán y carretera de Torrent a Montserrat (CV-405) en el oeste.

Aparte de los barrios anteriormente descritos, el municipio de Torrent tiene 32 urbanizaciones diseminadas (se muestran en la siguiente tabla), además de dos polígonos industriales y un polígono comercial: Mas del Jutge, el Molí y el Toll y la Alberca.

Taula 1. Urbanizaciones diseminadas de Torrent. Fuente: Ayuntamiento de Torrent

Urbanizaciones diseminadas	
Barranc del Galleg	Casa Blanca – Camí de Barbeta
Calicanto	Canyada del Corral
Canyada d'Alonso i Birlet	Monte Real
Caseta de la Pardala	Bona Vista
Corral de Franxo	El Pantà
Corral del Colero	Molló Blanc
Corral del Manyet	Monte Levante
Faxardet	Camping La Piramide
Font de la Carrasquera	Morredondo – Club de Tennis
Font de Manyes	Bon Estar
Font de Sapo	Tros Alt
L'Horteta Altra del Camp	Camí del Realón
La Venteta	Font de la Teula
Manyes-Barbeta	Mas de Pavía
Mas de Barcos	Corral de Cocota
Modronyal	Mas de Santo Domingo

Figura 2. Estructura territorial por barrios, urbanizaciones y polígonos industriales en Torrent. Fuente: elaboración propia



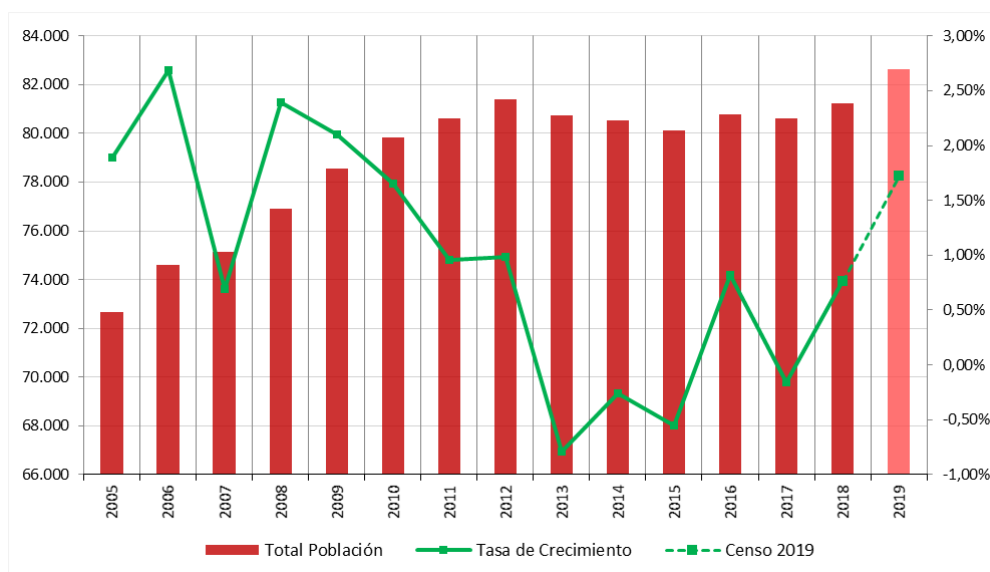
2.2 ESTRUCTURA Y DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN

2.2.1 EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN

La población de Torrent representa un 23% de la población de la Huerta Oeste y el 3% del total de la provincia de Valencia. El municipio es uno de los más poblados de la Comunidad Valenciana, por delante de ciudades como Orihuela (76.778 hab), Gandía (73.289 hab) y Paterna (69.156 hab), y justo detrás de Torrevieja (82.599 hab), Elche (230.599 hab) y las capitales de provincia.

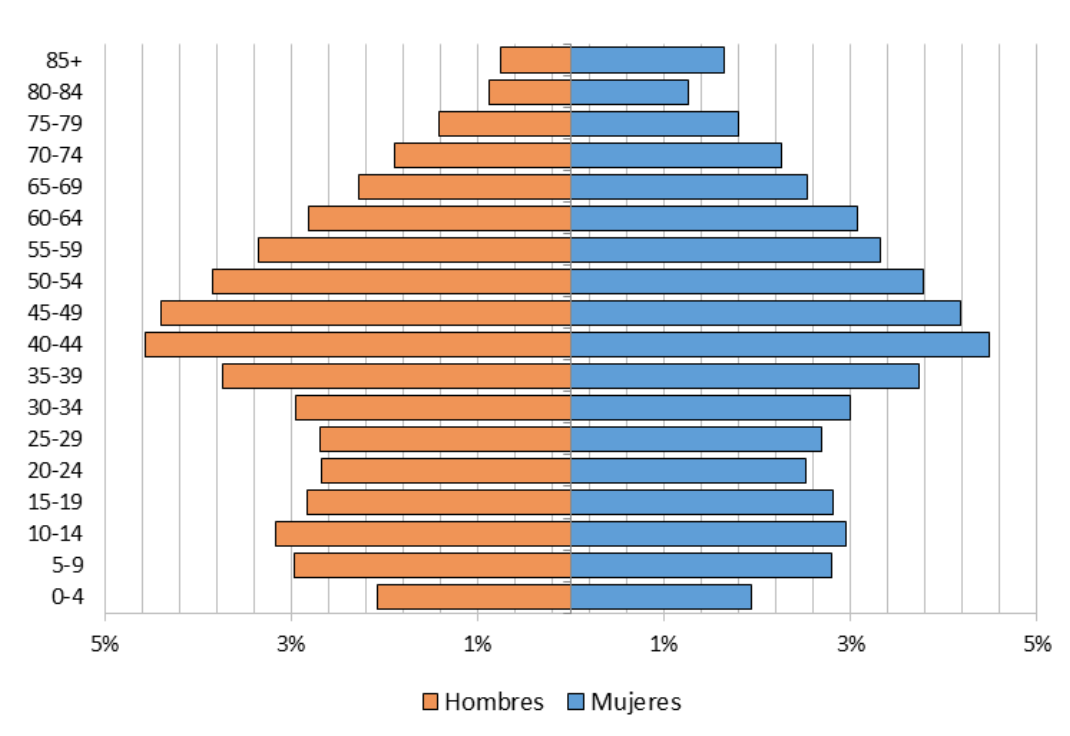
Según los datos del INE (1 de enero de 2018) Torrent tuvo un crecimiento demográfico sostenido hasta 2012, cuando alcanzó su máximo histórico con 81.402 habitantes. Desde entonces, la población se mantiene estable, con pequeños descensos y aumentos. Los datos del padrón municipal (31 de diciembre de 2018) muestran que continua el crecimiento, con una subida de 1,7 puntos, y la localidad ha alcanzado los 82.645 habitantes.

Figura 3. Evolución de la población y tasa de crecimiento de Torrent entre 2005 y 2018. Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE) y Ayuntamiento de Torrent



La pirámide poblacional por edades y género de 2019 muestra una población bastante homogénea, con un 50,8% de mujeres y un 49,2% de hombres. El porcentaje entre hombres y mujeres por franjas de edad es muy similar hasta las edades más avanzadas (+70 años), cuando el número de mujeres es superior al de hombres.

Figura 4. Pirámide por edades y sexo en Torrent, 2019. Fuente: elaboración propia con datos del Censo 2019



El índice de envejecimiento (91,9%) de 2017 refleja una población joven, 34 puntos por debajo de la media de la provincia de Valencia (114,5%) y 36 puntos menos que la media de la Comunidad Valenciana (116,5%).

Tabla 2. Indicadores demográficos de Torrent, 2017. Fuente: Portal estadístico de la Generalitat Valenciana

Índice	Descripción	Municipio	Provincia	Comunidad Valenciana
Dependencia	$((\text{Pob. } <16 + \text{Pob. } >64) / (\text{Pob. de } 16 \text{ a } 64)) \times 100$	50,6%	52,9%	53,5%
Dependencia población < 16 años	$((\text{Pob. } <16) / (\text{Pob. de } 16 \text{ a } 64)) \times 100$	27,8%	24,6%	24,7%
Dependencia población > 64 años	$((\text{Pob. } >64) / (\text{Pob. de } 16 \text{ a } 64)) \times 100$	22,8%	28,2%	28,8%
Envejecimiento	$((\text{Pob. } >64) / (\text{Pob. } <16)) \times 100$	81,9%	114,5%	116,5%
Longevidad	$((\text{Pob. } >74) / (\text{Pob. } >64)) \times 100$	44,7%	48,8%	47,9%
Maternidad	$((\text{Pob. de } 0 \text{ a } 4) / (\text{Dones de } 15 \text{ a } 49)) \times 100$	22,7%	19,8%	19,9%
Tendencia	$((\text{Pob. de } 0 \text{ a } 4) / (\text{Pob. de } 5 \text{ a } 9)) \times 100$	88,9%	83,7%	83,9%
Renovación de la población activa	$((\text{Pob. de } 20 \text{ a } 29) / (\text{Pob. de } 55 \text{ a } 64)) \times 100$	90,9%	82,0%	82,5%

2.2.2 DISTRIBUCIÓN DE POBLACIÓN POR DISTRITOS

Para la distribución de población y los análisis demográficos de este PMUS se ha utilizado el padrón municipal, de 31 de diciembre de 2018, facilitado por el Ayuntamiento de Torrent. Según el censo de población, Torrent tiene un total de 82.646 habitantes. La población se reparte en cuatro distritos: Distrito 1, en el noreste de la ciudad, con 19.020 hab.; Distrito 2, en el centro-este, con 9.509 hab.; Distrito 3, en el centro-oeste, con 38.742 hab.; y Distrito 4, en el suroeste, con 15.375 hab.

Figura 5. Distribución de la población por distritos. Fuente: elaboración propia

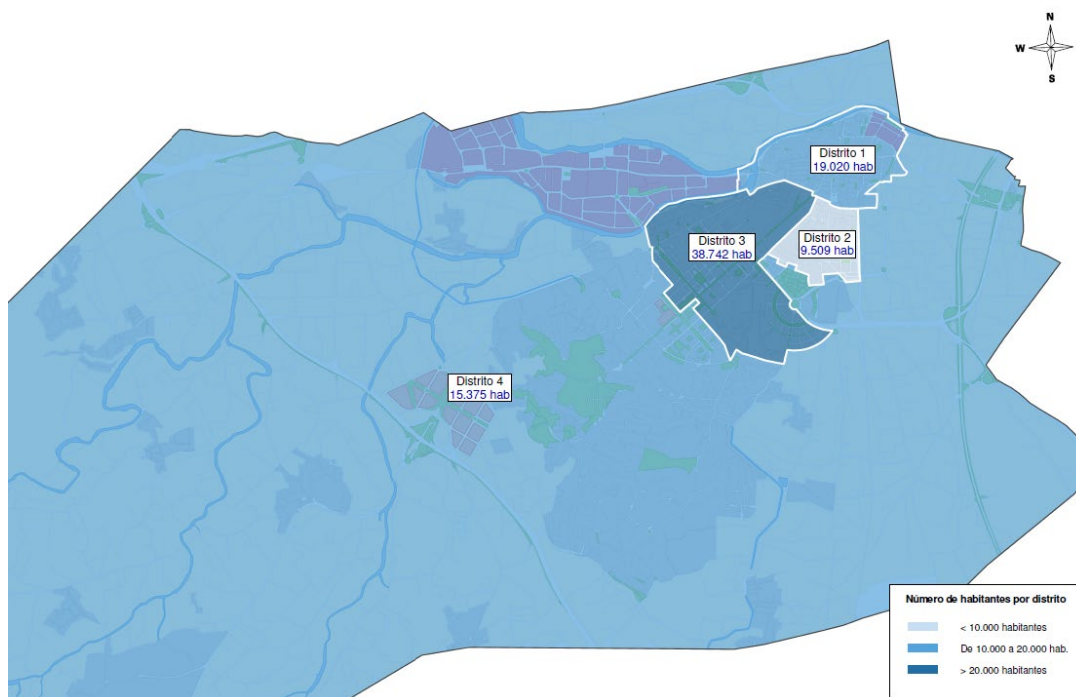
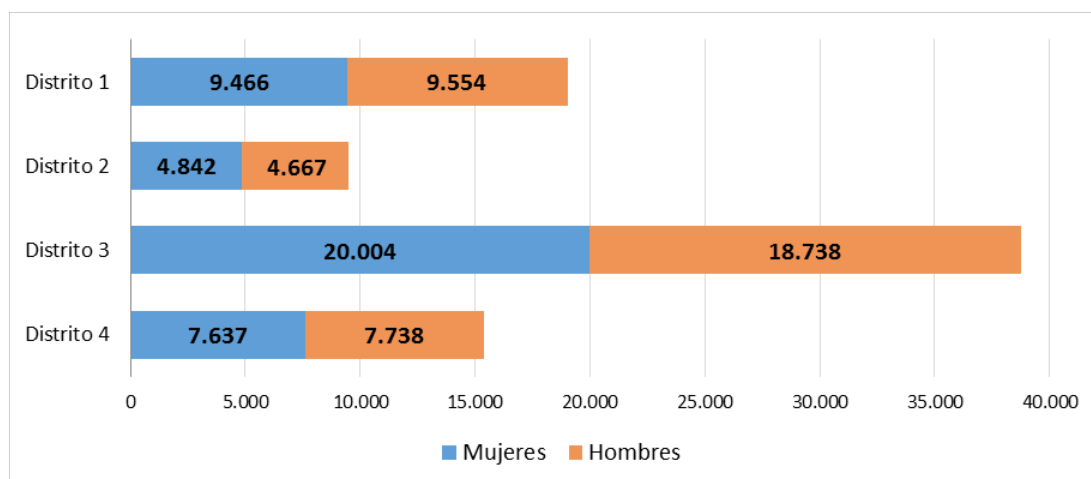


Tabla 3. Distribución de la población por distrito y sexo según el padrón continuo, 31 diciembre 2018. Fuente: INE

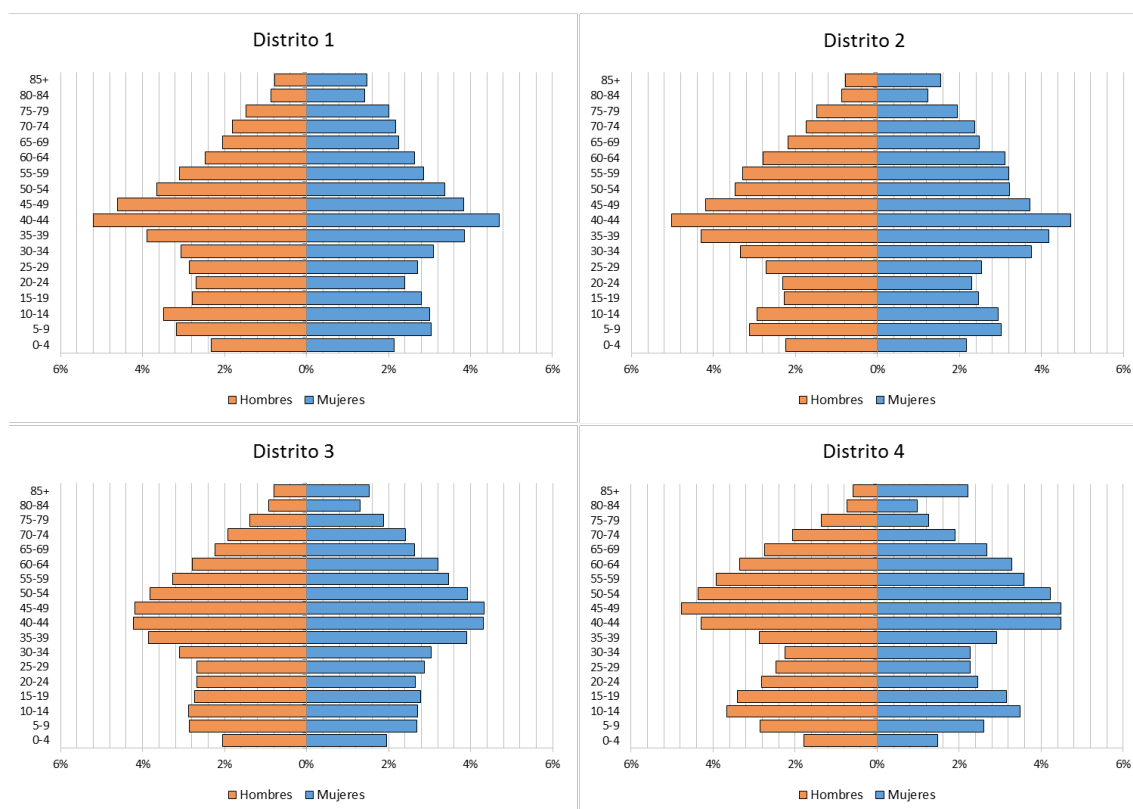
Distrito	Total	Mujeres	Hombres
1	19.020	9.466	9.554
2	9.509	4.842	4.667
3	38.742	20.004	18.738
4	15.375	7.637	7.738
TOTAL	82.646	41.949	40.697

Figura 6. Distribución de la población según distritos. Fuente: Ayuntamiento de Torrent



Las pirámides de población por distrito muestran un gran parecido entre los distritos 1 y 2, una ligera diferencia en el distrito 3 en las franjas de 5 a 14 años y un número elevado de mujeres de más de 85 años en el distrito cuarto, llegando a los 2,2 puntos mientras la media general es de 1,5.

Figura 7. Pirámides de población según distrito. Fuente: elaboración propia con datos del Ayuntamiento de Torrent



2.2.3 DENSIDAD DE POBLACIÓN

Con los datos del censo municipal y la cartografía facilitada por el Ayuntamiento de Torrent, se ha calculado la densidad de población de los cuatro distritos de la localidad. El tercer distrito es el más denso, con 22.587 hab/km², seguido por el segundo con 21.561 hab/km² y el primero, con 20.224 hab/km². El cuarto distrito, el más extenso y con menor desarrollo urbano, tiene una densidad de 232 hab/km².

Figura 8. Densidad de población por distritos. Fuente: elaboración propia

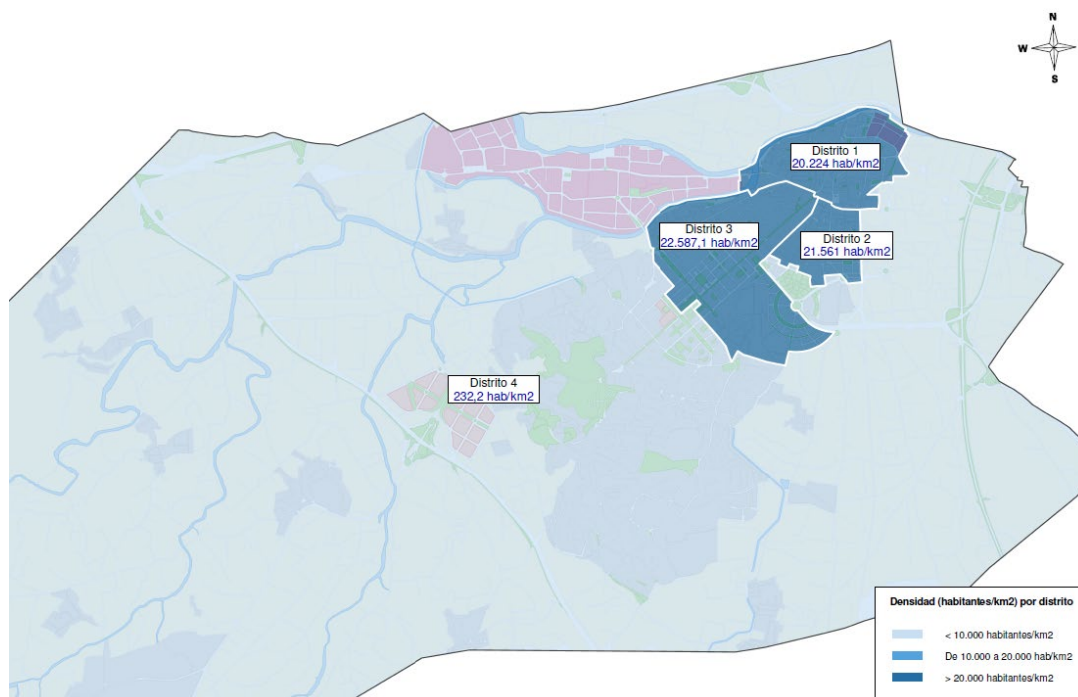


Tabla 1. Distribución de la densidad de población por distritos. Fuente: elaboración propia

Distrito	Habitantes	Superficie (km ²)	Densidad (Hab/km ²)
1	19.020	0,940	20.224,0
2	9.509	0,441	21.561,6
3	38.742	1,715	22.587,1
4	15.375	66,206	232,2
TOTAL	82.646	69,302	1.192,5

2.3 ANÁLISIS ECONÓMICO

2.3.1 EVOLUCIÓN DE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA POR SECTORES

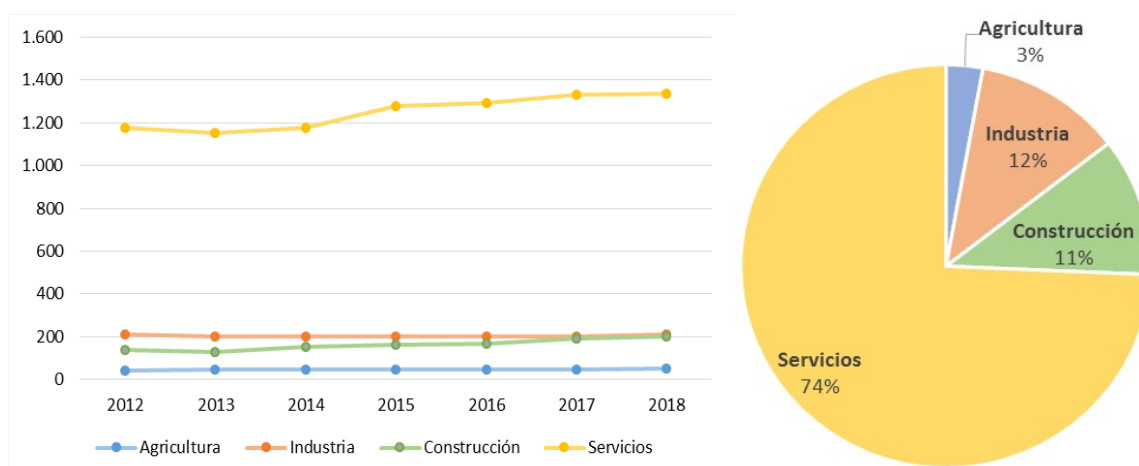
La estructura empresarial de Torrent está formada, mayoritariamente, por empresas del sector servicios.

Según los datos de sociedades inscritas en la Tesorería General de la Seguridad Social, en el último trimestre de 2012 había un total de 1.571 empresas, de las que 1.179 (75%) pertenecían al sector servicios, 139 (9%) a la construcción, 211 (13%) a la industria, y 42 (3%) a la agricultura. Los datos han mejorado sustancialmente en los últimos años, hasta llegar a las 1.800 compañías en 2018, un 15% más en 6 años. Esto supone un crecimiento medio anual del 2%, impulsado principalmente por la fortaleza del sector servicios, mientras el peso de la agricultura y la industria se mantenía y la construcción crecía moderadamente.

Tabla 2. Número de empresas por sectores entre el 2012 y el 2018. Fuente: Conselleria d'Economia Sostenible, Sectors Productius, Comerç i Treball

	Agricultura	Industria	Construcción	Servicios	Total
2012	42	211	139	1.179	1.571
2013	44	202	128	1.155	1.529
2014	47	201	153	1.177	1.578
2015	45	201	162	1.278	1.686
2016	44	202	168	1.295	1.709
2017	48	199	190	1.333	1.770
2018	52	210	200	1.338	1.800

Figura 9. Evolución del número de empresas según actividad y peso por sectores en 2018. Fuente: Conselleria d'Economia Sostenible, Sectors Productius, Comerç i Treball



2.3.2 EVOLUCIÓN DEL VOLUMEN DE OCUPACIÓN ASALARIADA POR SECTORES

Los datos del último trimestre de 2018 muestran un total de 14.939 personas asalariadas, 5.235 más que en 2012, en plena recesión. El crecimiento de la masa asalariada en los últimos seis años es de casi un 54% de media, con los sectores de la construcción (un 87,7% más) y servicios (un 62,5%) a la cabeza. El único sector que pierde trabajadores es la agricultura, mientras la industria crece en un 25%.

Figura 10. Evolución del número de asalariados total y por sectores productivos. Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social (TGSS)

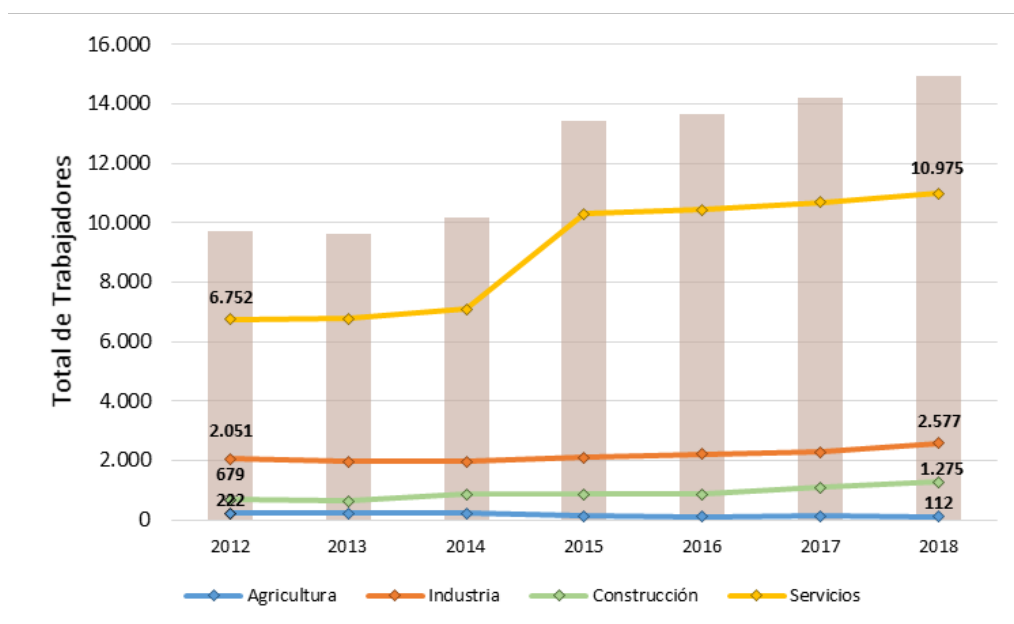


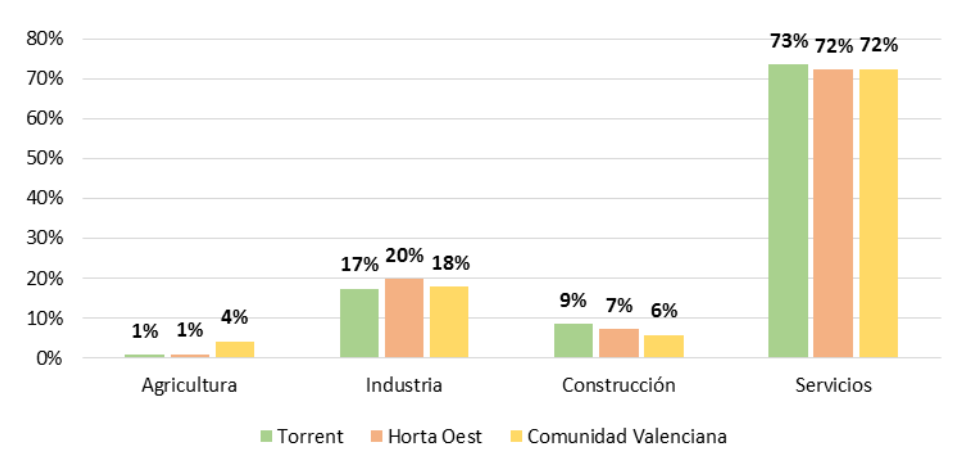
Tabla 3. Número de trabajadores asalariados por sector entre 2012 y 2018. Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social (TGSS)

	Agricultura	Industria	Construcción	Servicios	Total
2012	222	2.051	679	6.752	9.704
2013	234	1.972	633	6.776	9.615
2014	235	1.964	867	7.093	10.159
2015	129	2.111	880	10.302	13.422
2016	119	2.211	877	10.442	13.649
2017	140	2.293	1.099	10.681	14.213
2018	112	2.577	1.275	10.975	14.939

Si se compara el número de asalariados y el del número de compañías entre 2012 y 2018, destaca la correlación en el crecimiento tanto en empresas como en trabajadores de los sectores de la construcción (un 44% de nuevas sociedades y un aumento del 87,7% de sus plantillas) y servicios (un 13% más y un aumento del 62,5% en sus plantillas). En la industria el número de empresas se ha mantenido, mientras el número de trabajadores ha subido en un 25,6%. En cambio, el sector de la agricultura suma un 24% más de empresas pero ha perdido casi el 50% de sus trabajadores.

En relación a la Horta Oest y a la Comunidad Valenciana, Torrent mantiene unos valores muy similares a los de la comarca y la comunidad: el sector agrícola representa el 1%, mientras en la comunidad la media es del 4%; la industria está por debajo, en un 17%, de la media comarcal (20%) y comunitaria (19%); la construcción (9%) es superior a la de la comarca (7%) y a la comunidad (6%); y, finalmente, el sector servicios presenta unas cifras similares en los tres ámbitos geográficos.

Figura 11. Distribución de la ocupación por sectores en Torrent, la Horta Oest y la Comunidad Valenciana. Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social (TGSS)



2.3.3 INICIATIVA AUTÓNOMA

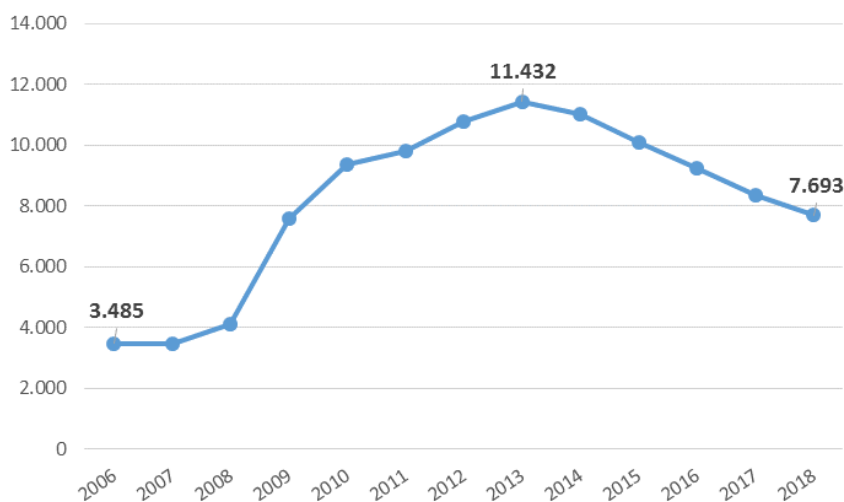
En cuanto al número de trabajadores autónomos, estos representan entre el 13% y el 17% del número total de afiliados. El máximo se asumió en 2012, en los últimos años de la recesión, mientras en la actualidad el porcentaje se ha reducido en cuatro puntos.

Tabla 4. Número de trabajadores autónomos respecto al total de afiliados a la Seguridad Social entre 2012 y 2018. Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social

	Valor (%)	Afiliados Autónomos	Afiliados a la SS
2012	17%	2.781	16.314
2013	17%	2.727	16.211
2014	16%	2.677	16.824
2015	15%	2.681	18.334
2016	14%	2.780	19.216
2017	13%	2.713	20.300
2018	13%	2.842	21.085

2.3.4 PARO REGISTRADO

Las cifras del paro en Torrent se dispararon a partir de 2009, consecuencia de la recesión económica global, hasta situarse en un máximo de 11.432 personas sin trabajo en 2013. Desde entonces, la bajada ha sido progresiva y el 2018 acababa con 7.693 personas sin empleo, un 33% menos en cinco años.

Figura 12. Número total de parados entre 2006 y 2018. Fuente: LABORA Servicio Valenciano de Empleo y Formación

Por sectores productivos, la mayor parte de los parados a 31 de diciembre de 2018 se concentraba en el sector servicios (65%), el de mayor peso en el municipio. El segundo sector con más parados es la industria, con el 16%, seguido de la construcción, con un 9%, y la agricultura, con 3%. Por tanto, el sector con menos paro en la ciudad es la agricultura.

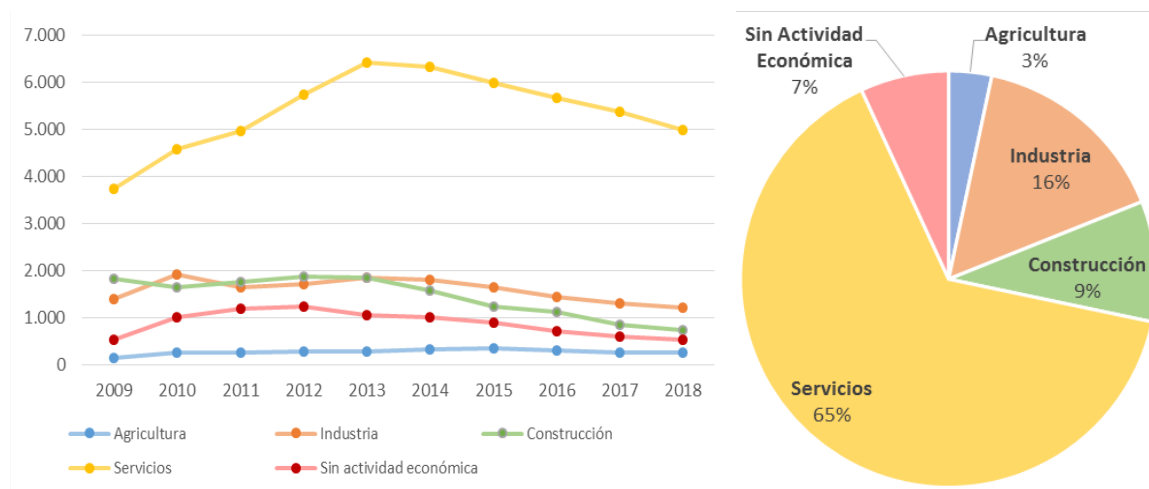
Tabla 5. Número de parados por sector de actividad económica. Fuente: LABORA Servicio Valenciano de Empleo y Formación

Año	Agricultura	Industria	Construcción	Servicios	Sin actividad económica	Total
2009	138	1.392	1.822	3.731	516	7.599
2010	242	1.913	1.637	4.577	1.009	9.378
2011	243	1.644	1.759	4.961	1.191	9.798
2012	264	1.698	1.871	5.739	1.222	10.794
2013	274	1.845	1.850	6.414	1.049	11.432
2014	328	1.808	1.560	6.324	1.004	11.024
2015	350	1.634	1.227	5.988	880	10.079
2016	294	1.433	1.122	5.672	716	9.237
2017	258	1.298	839	5.364	593	8.352
2018	257	1.200	720	4.987	529	7.693

El sector servicios es el menos estable de todos los sectores. Si se compara la evolución de cada actividad, se aprecia el gran crecimiento en el número de parados en el sector servicios entre 2009 y 2013, y su posterior recuperación a partir de 2014. En cambio, los otros sectores muestran ligeras subidas o bajadas anuales. Es la actividad terciaria y la agricultura las que todavía no han

recuperado el número de parados previo a la crisis, mientras la industria y la construcción emplean a más trabajadores hoy que hace 10 años.

Figura 13. Evolución del número de parados por actividad y peso por sector en 2018. Fuente: LABORA Servicio Valenciano de Empleo y Formación



2.4 CENTROS DE ATRACCIÓN Y GENERACIÓN DE VIAJES

Componen los centros de atracción y generación de viajes aquellos espacios de uso público que prestan servicios a la ciudadanía, como los equipamientos culturales, deportivos o sanitarios, o los centros administrativos, como ayuntamientos o juzgados.

Así, en Torrent destacan los siguientes centros de atracción y generación de viajes:

- Centros administrativos: destacan el ayuntamiento, los juzgados, la tesorería general de la Seguridad Social y las oficinas de la administración tributaria y la Seguridad Social.
- Centros educativos: escuelas, institutos y centros formativos, recogidos en el punto 2.4.1.
- Centros deportivos: los polideportivos Anabel Medina, el Vedat y Parc Central; el club de tenis, el campo de tiro y el Trinquete; el campo municipal Sant Gregori y el campo de fútbol L'Alter; y las piscinas de La Cotxera, Vedat y Parc Central.
- Centros culturales: las bibliotecas municipales del Edificio Metro y la Casa de la Cultura; la Casa Museo Semana Santa y el Museo Josep Ferrís March; y el centro cultural Sant Marc y la Junta Local Fallera.
- Centros sanitarios: los centros de salud Torrent I, Torrent II, El Vedat y el de especialidades.
- Centros de Protección Civil: las comisarías de la Policía Local y la Policía Nacional.
- Centros de culto: parroquias como la Sagrada Familia, San Juan Bosco y San Luís Betran; el salón del Reino de Testigo de Jehová y la iglesia evangélica El Salvador; y el Monasterio de las Dominicas y la mezquita.
- Otros equipamientos: los mercados municipales y el ecoparque.

2.4.1 CENTROS EDUCATIVOS

Uno de los principales sectores de generación y atracción de viajeros son los centros educativos.

Actualmente en Torrent se encuentran los siguientes:

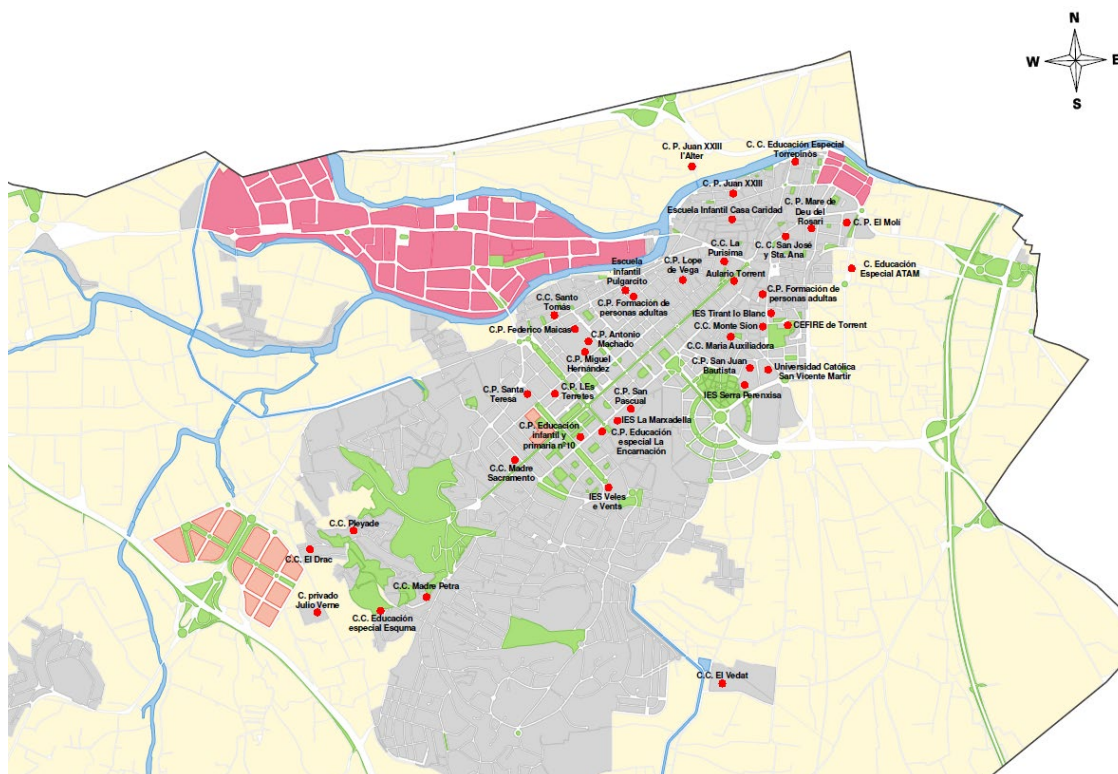
Tabla 6. Centros educativos y alumnos por centro. Fuente: Ayuntamiento de Torrent

Centros educativos de Torrent	Alumnos	Centros educativos de Torrent	Alumnos
INFANTIL		PRIVADO	
C.P. de Educación Infantil y Primaria "Les Terretes"	647	C. Julio Verne	-
PRIMARIA		EDUCACIÓN ESPECIAL	
C.P. Antonio Machado	413	C.P.C.E La Encarnación	136
C.P. El Molí	491	C.C.E. Torrepinos	76
C.P. Federico Maicas	534	C.C.E. Squema	59
C.P. Juan XXIII	209	C.C.E. La Unión	23
C.P. Lope de Vega	332	OTROS	
C.P. Mare de Déu del Rosari	351	C.P. de Formación de Personas Adultas	1.375
C.P. Miguel Hernández	431	CEFIRE de Torrent	
C.P. San Juan Bautista	219	Escuela Infantil Pulgarcito	71
C.P. San Pascual	646	Escuela Infantil Casa Caridad	43
SECUNDARIA		Escuela Oficial de Idiomas/Aulario Torrent	785
IES La Marxadella	1.252	Conservatorio Profesional de Música	592
IES Serra Perenxisa	524		
IES Tirant Lo Blanc	523		
IES Veles e Vents	819		
CONCERTADOS			
C.C. El Drac	345		
C.C. El Vedat	1.046		
C.C. La Purísima	867		
C.C. Madre Preta	217		
C.C. Madre Sacramento	1.486		
C.C. María Auxiliadora	356		
C.C. Monte Sión	1.176		
C.C. Pléyade	339		
C.C. San José y Santa Ana	688		
C.C. Santa Teresa	1.244		
C.C. Santo Tomás	220		

El sistema educativo se conforma de: una escuela infantil pública de 0 a 3 años; nueve centros públicos de educación infantil y primaria; once centros concertados de educación infantil, primaria y ESO; cuatro institutos de educación secundaria que ofrecen ESO, Bachillerato y Ciclos Formativos; una escuela privada con todas las líneas educativas; y cuatro escuelas de educación especial, una de ellas pública (La Encarnación).

Además, otros centros imparten educación reglada, como la escuela de Formación de Personas Adultas, la Escuela Oficial de Idiomas o el Conservatorio Profesional de Música.

Figura 14. Centros educativos de Torrent. *Fuente: Ayuntamiento de Torrent*



2.4.2 POLÍGONOS DE ACTIVIDAD ECONÓMICA

En Torrent se contabilizan un total de tres polígonos de actividad económica, dos de carácter industrial y uno comercial.

El Parque Industrial el Molí es el de menor tamaño y se encuentra en el noroeste de la ciudad, bien comunicado con los caminos locales 4034 (conecta con Alaquás) y 4064 (conecta con Picaña). Tiene una mala conexión con la autovía de Torrent.

El Parque Industrial del Mas del Jutge, el de mayor tamaño de la ciudad, se localiza en el noroeste. En su caso tiene una buena conexión con la autovía de Torrent (CV-36 y CV-33) a través de la calle Mas del Jutge y la calle dels Teixidors. Se encuentra separado físicamente de la población por el barranco de la Horteta.

El área comercial del Toll y la Alberca, todavía en desarrollo, se encuentra al sudoeste del núcleo central, y es el más apartado de los polígonos de actividad económica. La conexión con el municipio se puede hacer a través de la CV-405. Además, está muy bien conectado con la A7, autovía del Mediterráneo, a través de la salida 344.

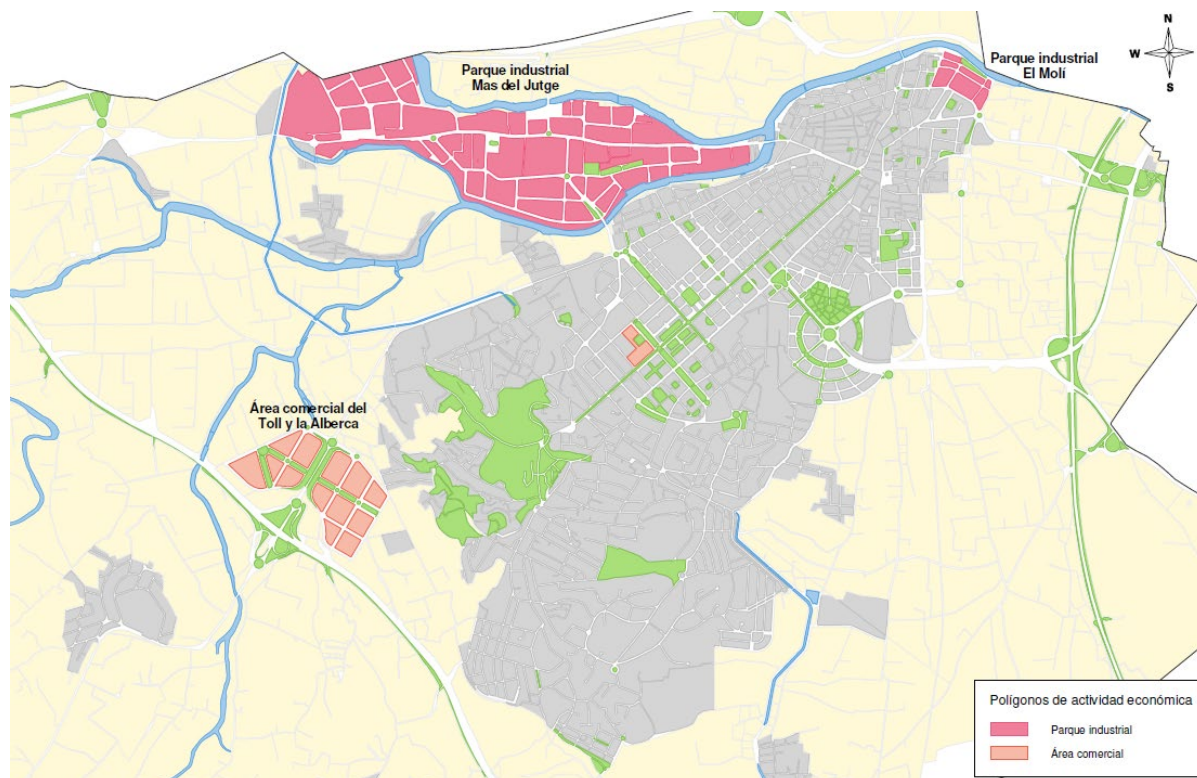
Tabla 7. Polígonos de actividad económica. Fuente: elaboración propia con datos de IDEA'T

Polígono	Tipo	Superficie	Nº Empresas
El Molí	Industria	0,069 km²	-
Mas del Jutge	Industria	1,54 km²	363
El Toll y la Alberca	Comercial	0,386 km2	-

La accesibilidad mediante transporte público a los polígonos de actividad económica es difícil. Los polígonos industriales no tienen ninguna parada de autobús, mientras el polígono comercial de El Toll y la Alberca dispone de una parada de la línea regular a Montserrat, operada por Autocares Buñol. Esta situación contrasta con la buena conexión de Torrent con el polígono industrial de

Almussafes, donde se encuentra la multinacional Ford, que dispone de rutas de autobús propias con paradas en: calle Doctor Gómez Ferrer, pza. Cortes Valencianas, av. al Vedat, av. San Lorenzo, c. La Coruña, av. Genaro Palau, c. Picaña, c. Valencia y Camí Real.

Figura 15. Situación de los polígonos de actividad económica. Fuente: elaboración propia

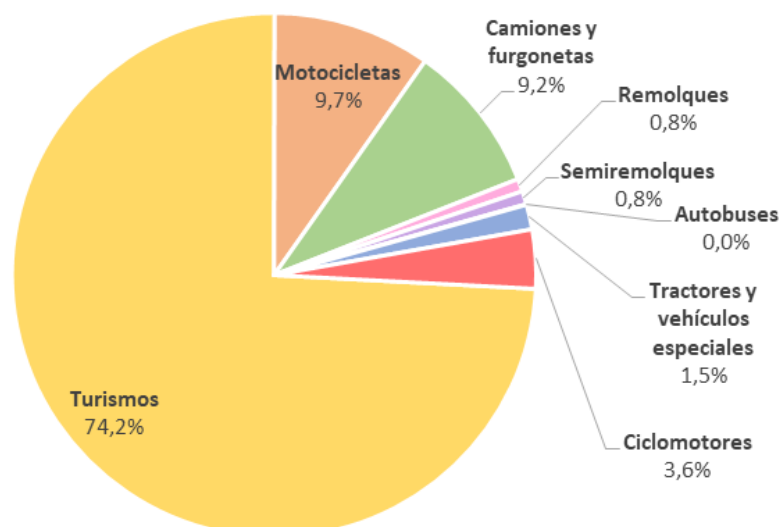


2.5 PARQUE DE VEHÍCULOS Y DATOS DE MOTORIZACIÓN

Según datos del censo de vehículos del ayuntamiento de 2019, el parque motor existente en Torrent estaba formado por un total de 47.445 vehículos, de los cuales 35.207 son turismos, 4.622 motocicletas, 1.723 ciclomotores, 4.388 furgonetas y camiones, 16 autobuses, 725 tractores industriales y vehículos especiales, 389 remolques y 375 semirremolques.

Así, los turismos representan el 74,2% del total, seguidos por las motocicletas con un 9,7%, los camiones y furgonetas con un 9,2%, los ciclomotores con un 3,6% y el resto con un 3,2%.

Figura 16. Distribución del parque de vehículos en 2019. Fuente: censo de vehículos del Ayuntamiento de Torrent

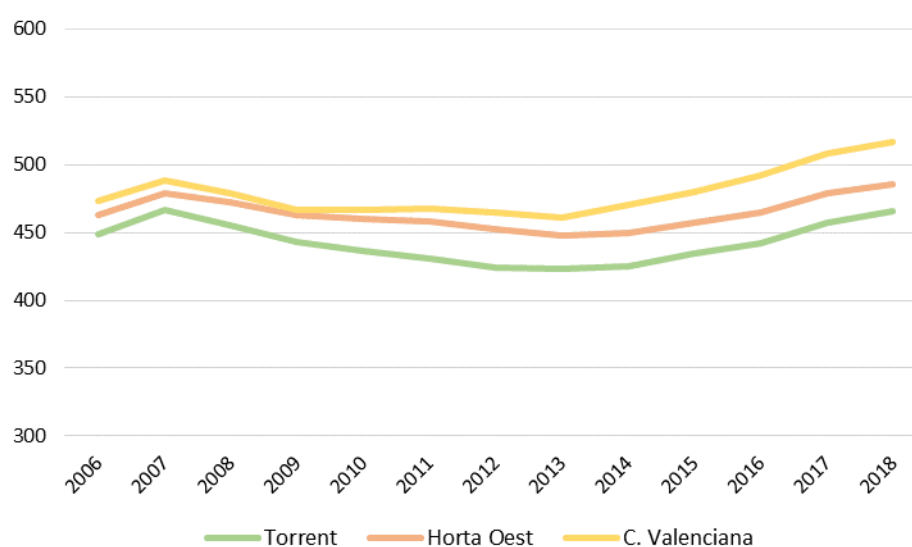


Con los datos del número de turismos y de población extraídos del Portal de Estadística de la Generalitat Valenciana, se ha calculado la tasa de motorización de Torrent, la comarca de la Horta Oest y de la Comunidad Valenciana entre 2006 y 2018. En 2018 la tasa de motorización de Torrent (433 veh/1.000 hab) se sitúa por debajo de la media comarcal (485 veh/1.000 hab) y comunitaria (517 veh/1.000 hab).

La evolución de la tasa de motorización entre 2006 y 2018 indica un descenso generalizado a partir del periodo 2007-2008, coincidiendo con los peores momentos de la crisis económica. Es en el periodo 2013-2014 cuando se establecen los valores mínimos tanto en Torrent (395 veh/1.000 hab) como en la Horta Oest (447 veh/1.000 hab) y la Comunidad Valenciana (461 veh/1.000 hab).

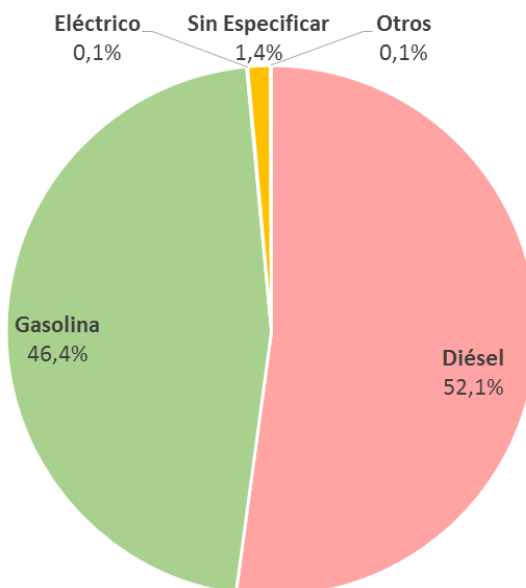
A partir de 2014, la tasa de motorización se recupera de forma generalizada hasta alcanzar el valor máximo en Torrent (situado en 466 veh/1.000 hab en 2007) y superar los anteriormente establecidos en la Horta Oest (479 veh/1.000 en 2007) y la Comunidad Valenciana (489 veh/1.000 hab en 2007), ambos en periodo pre-crisis.

Figura 17. Evolución de la tasa de motorización en Torrent, la comarca de la Horta Oest y la Comunidad Valenciana. Fuente: elaboración propia a partir de datos del Portal Estadístico de la Generalitat Valenciana



En cuanto al tipo de carburante utilizado por el parque motor, en 2018 el 52,1% de los vehículos utilizaban diésel, mientras que un 46,4% eran de gasolina. El vehículo eléctrico representaba un ínfimo 0,1%, igual que los que utilizan otros tipos de carburante (0,1%), y un 1,4% de la flota no lo especifica.

Figura 18. Distribución del parque motor según el tipo de carburante. Fuente: elaboración propia a partir de los datos del Portal de Estadística de la Generalitat Valenciana



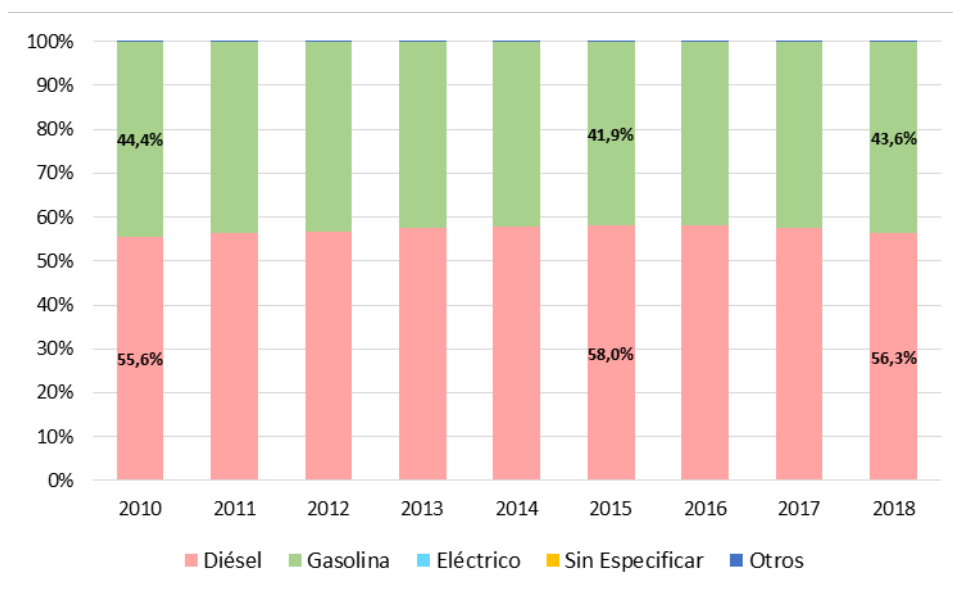
Los datos desagregados muestran la existencia de más turismos diésel (56,3%) que de gasolina (43,6%), y el total de turismos eléctricos no llega al 0,1% (solo hay 14 coches eléctricos actualmente). Tanto los ciclomotores (97,2%) como las motocicletas (99,8%) son mayoritariamente de gasolina, mientras las furgonetas, camiones, tractores y autobuses son mayoritariamente diésel. Hasta un 19,7% de vehículos utilizan un carburante sin especificar.

Tabla 8. Porcentaje de carburante por tipología de vehículo en el total de vehículos del municipio en 2018. Fuente: elaboración propia a partir de los datos del Portal Estadístico de la Generalitat Valenciana

Tipo	Diésel	Gasolina	Eléctrico	Sin especificar	Otros
Turismos	56,3%	43,6%	0,0%	0,0%	0,1%
Motocicletas	0,1%	99,8%	0,1%	0,0%	0,1%
Furgonetas y camiones	92,1%	7,8%	0,1%	0,0%	0,1%
Autobuses	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Tractores industriales	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Ciclomotores	2,6%	97,2%	0,3%	0,0%	0,0%
Otros	19,7%	8,1%	0,3%	71,8%	0,0%

Los turismos representan el 72% de los vehículos censados en Torrent, según los datos del Portal Estadístico de la Generalitat Valenciana. Son estos tipos de vehículos, por lo tanto, los que más influencia tienen en la movilidad motorizada privada, y el tipo de combustible que utilizan afecta a los principales indicadores sobre contaminación. Los datos de los últimos ocho años reflejan un parque de turismos donde predominan los motores diésel. El máximo en este periodo se dio en 2015, con un 58% de cuota, y desde entonces esta opción ha perdido 1,7 puntos en detrimento de la gasolina. La presencia del coche eléctrico es todavía anecdótica, con solo 14 unidades de los 37.841 turismos censados en 2018.

Figura 19. Evolución del tipo de carburante utilizado por los turismos en Torrent. Fuente: elaboración propia a partir de los datos del Portal de Estadística de la Generalitat Valenciana



2.6 PLANEAMIENTO MUNICIPAL EN TRAMITACIÓN

El Plan General Estructural (PGE) de Torrent se encuentra en proceso de elaboración y tramitación. En fecha de 16/10/2019, la Comisión de Evaluación Ambiental acordó la emisión del Documento de Alcance del PGE, en el que se indica la necesidad de redactar un Plan de Movilidad Municipal de forma conjunta al PGE.

Para la elaboración del presente PMUS se han consultado la documentación existente, en especial, los planos de la Alternativa 1: clasificación del suelo, red primaria; infraestructura verde; y zonificación.

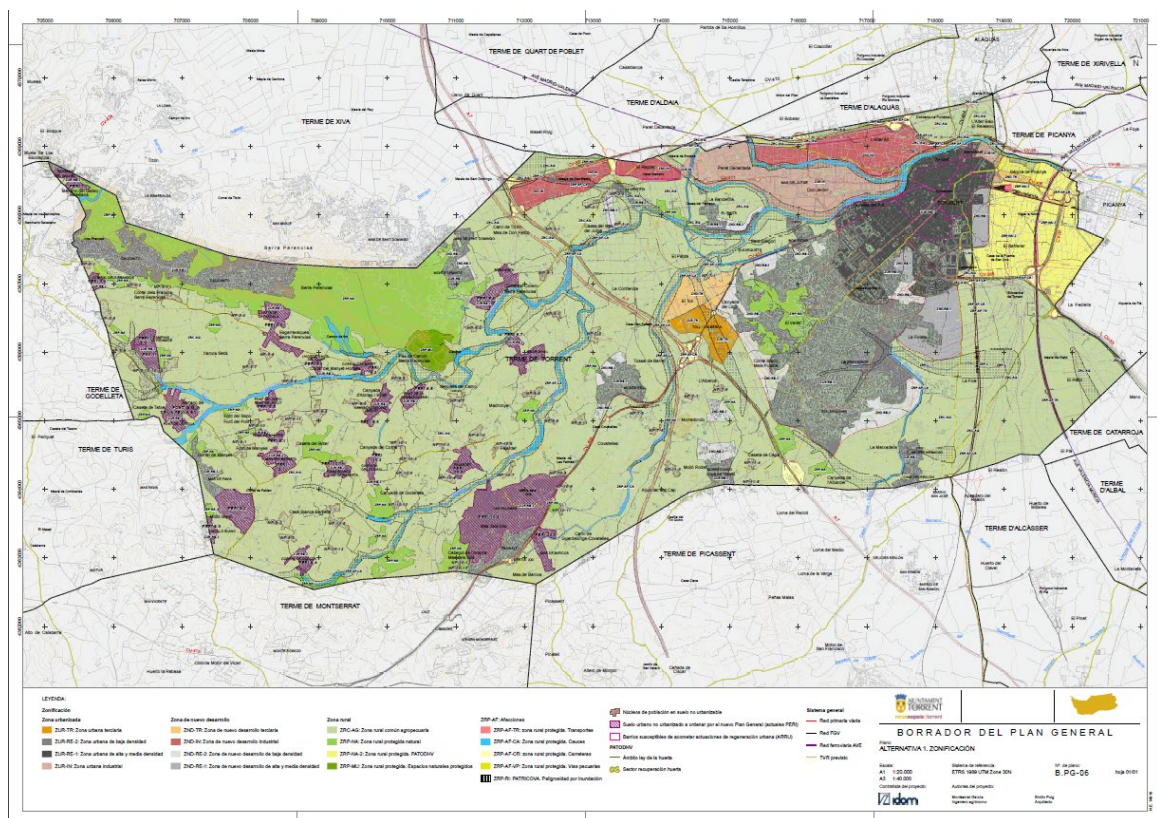
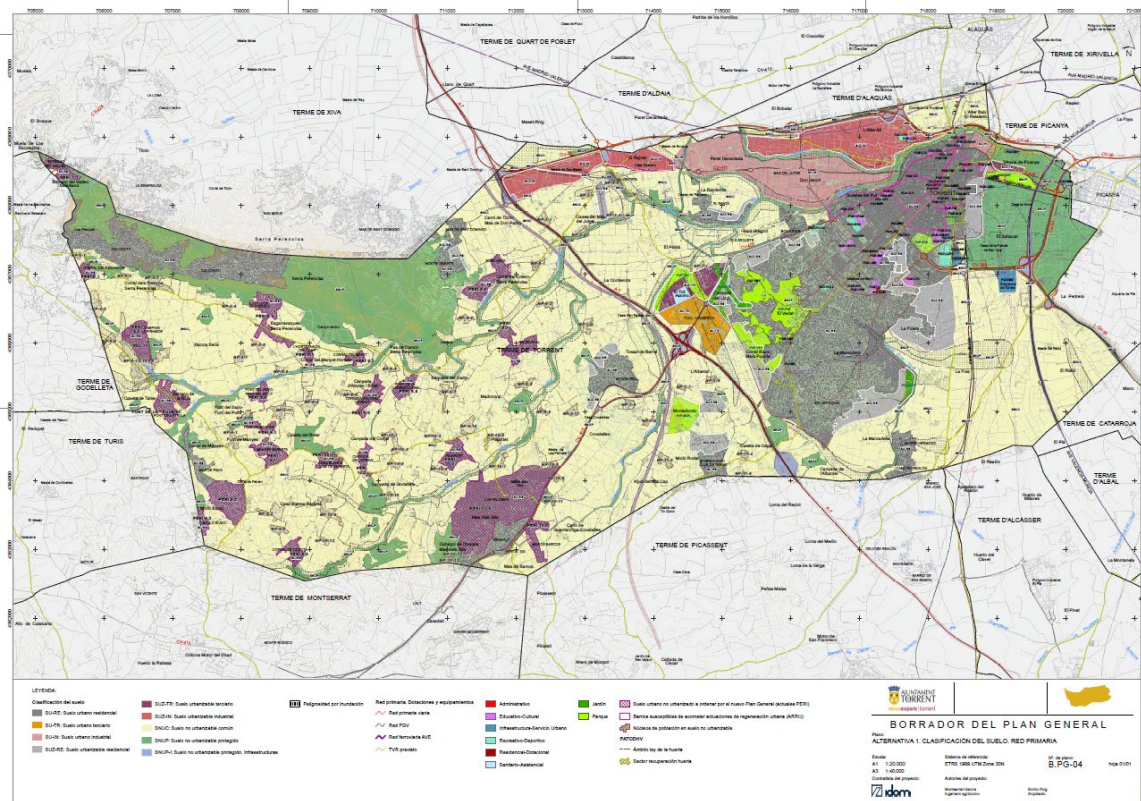
Respecto a la clasificación del suelo y la red primaria, el PMUS dará cobertura y conexión a los equipamientos a través de la mejora y ampliación de la red peatonal y ciclista, en especial, a los situados en el casco urbano de Torrent.

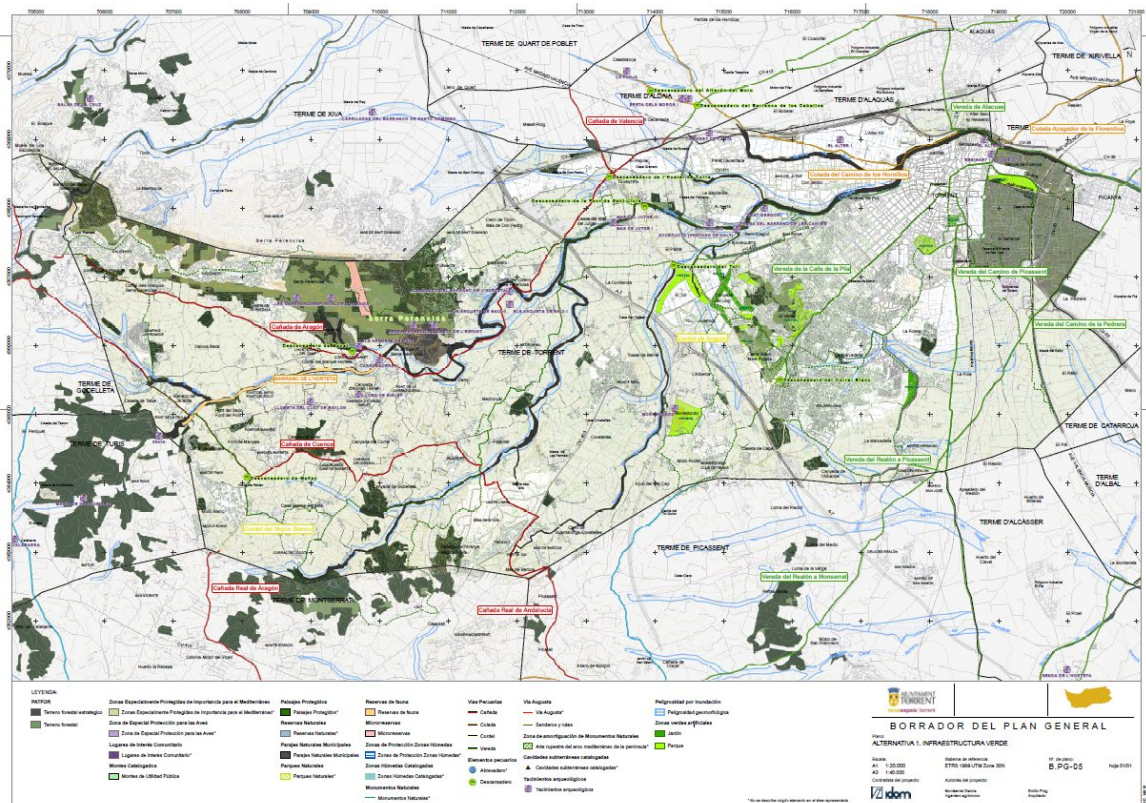
En cuanto a la zonificación, se tendrán en cuenta los nuevos desarrollos urbanos, así como la expansión de las áreas industriales, en especial, del polígono industrial Mas del Jutge con la expansión de L'Alter Alt y Casa Granero. Asimismo, se atenderán los nuevos desarrollos de alta, media y baja densidad en el área antropizada de El Vedat. Se respetarán en todo caso las zonas rurales.

En lo que respecta a la infraestructura verde, desde el PMUS se tratará de potenciar proponiendo el desarrollo de un Anillo Verde mediante la figura de Programa de Paisaje que dé unidad al borde urbano a través de una senda ciclable-peatonal. Este Anillo Verde unificará diferentes áreas protegidas, así como zonas verdes artificiales.

Se debe tener en cuenta que lo estipulado en el Plan General Estructural tiene un horizonte mayor, a más largo plazo, que lo recogido en el Plan de Movilidad, cuyas acciones se proponen a medio y corto plazo.

Figura. Borrador PGE- Alternativa 1. Fuente: Ayuntamiento de Torrent





3 ANÁLISIS DE LA OFERTA

3.1 RED PEATONAL

3.1.1 RED PARA LOS PEATONES DEL MUNICIPIO

Figura 20. Red para los peatones del municipio. Fuente: elaboración propia



La red peatonal en Torrent se concentra en el interior de los cuatro núcleos urbanos (sin contar los diseminados) principales: la Ciudad de Torrent, la zona residencial Monte Vedat, Cumbres de Calicanto y la zona industrial Mas del Jutge.

Analizando la movilidad peatonal entre los distintos núcleos urbanos detectamos la inexistencia de conexión peatonal de la urbanización residencial Cumbres de Calicanto con el resto de núcleos urbanos, debido a su lejana posición geográfica siendo ésta altamente dependiente del coche particular por no encontrarse bien conectada con el principal núcleo urbano, donde se concentran todos los servicios que se sitúan en el centro de Torrent.

El casco urbano contiene dos de las zonas más antiguas del municipio como son la zona de la estación del metro de Torrent y la zona ubicada entre el barranco y la calle Ramón y Cajal. Este punto daría comienzo a la zona más nueva del municipio, edificada entorno a la Avenida el Vedat que vertebra todo el municipio. El Vedat, comienza con la finalización de dicha avenida, se caracteriza por su uso mayoritariamente residencial con tipologías de viviendas unifamiliares.

Las zonas más antiguas tienen una estructura no concebida para la circulación de vehículos, es un claro signo de identidad que hay que mantener, permitiendo y facilitando su accesibilidad y disminuyendo el uso inadecuado de los automóviles.

El resto del casco urbano, contiene una edificación más actual que las del casco antiguo. Esta zona engloba prácticamente la totalidad de las aceras. Las aceras tienen una anchura superior a 1m, aunque apenas un 45% tiene un ancho mayor o igual a 1,5m, valor mínimo para que una acera sea accesible. De todas formas, es habitual encontrarse aceras de 1,3 y 1,4 m de anchura.

El Vedat (distrito 4): pese a estar en continuo desarrollo y construcción, contiene en su gran mayoría anchos de acera muy reducidos, y la mayor parte de las veces, inferior al mínimo para ser accesibles, con obstáculos en las aceras que obstruyen el paso, como árboles, farolas, etc.

Existe una estrategia actual por parte del ayuntamiento de Torrent para fomentar la movilidad peatonal, basada en:

-La plataforma única.

- La minimización del uso de la calzada.
- La ampliación del ancho de las aceras disponible.

INTERVENCIONES ACTUALES DONDE SE POTENCIA LA MOVILIDAD PEATONAL	ACCIONES	OBJETIVO
C/Calvario y Fray Luis Amigo	Restricción del tráfico rodado.	Potenciar el centro histórico.
C/Sagra, Calle San Cristóbal, calles de dimensiones reducidas y elevada densidad de tráfico.	Peatonalización	Conexión del casco antiguo con el eje comercial de la ciudad.
Barrio de Xenillet	Plataforma única Ampliación de aceras Eliminación de carriles de aparcamiento.	Mejorar la calidad de vida de las personas que viven en él. Plan Urban(FEDER)

3.1.2 TIPOLOGIA DE ESPACIOS PARA PEATONES

Aceras:

La Ley VIV/561 de 2010 del Ministerio de Vivienda define que la anchura mínima de paso libre de los itinerarios para peatones accesibles es de 1,80 m, pudiendo existir estrangulamientos no menores a 1,50 m en áreas consolidadas, la anterior para garantizar el cambio de dirección, cruces y giros de las personas con independencia de la forma de desplazarse.

Por su parte, el DECRETO 65/2019, de regulación de la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos, la anchura libre mínima es de 1,5m con estrangulamientos no menores a 1,20 m siempre que se disponga de espacios para cruces y maniobra cada 20 m.

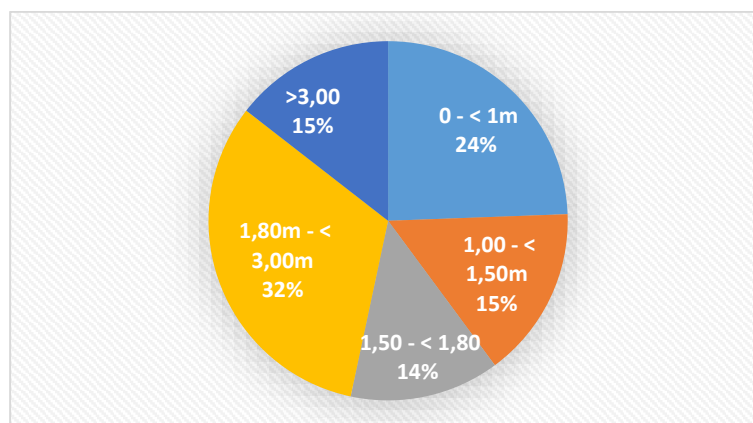
Son itinerarios para los peatones accesibles aquellos que garantizan el uso no discriminatorio y la circulación de forma autónoma y continua de todas las personas (Orden VIV/ 561).

Figura 21. Tipología de la red para los peatones del principal núcleo. Fuente: elaboración propia



En las calles del casco antiguo ninguna acera tiene un ancho superior a 0,8 m, siendo muy habituales las aceras de 0,5 y 0,6 m. Estas dimensiones están muy lejos de 1,5 m, ancho mínimo para que una acera sea accesible. Al ser calles estrechas, la calzada también tiene un ancho reducido, como podemos observar ya se ha realizado alguna peatonalización como en las calles

Figura 22. Tipología de la red para peatones del núcleo principal de Torrent. Fuente: elaboración propia

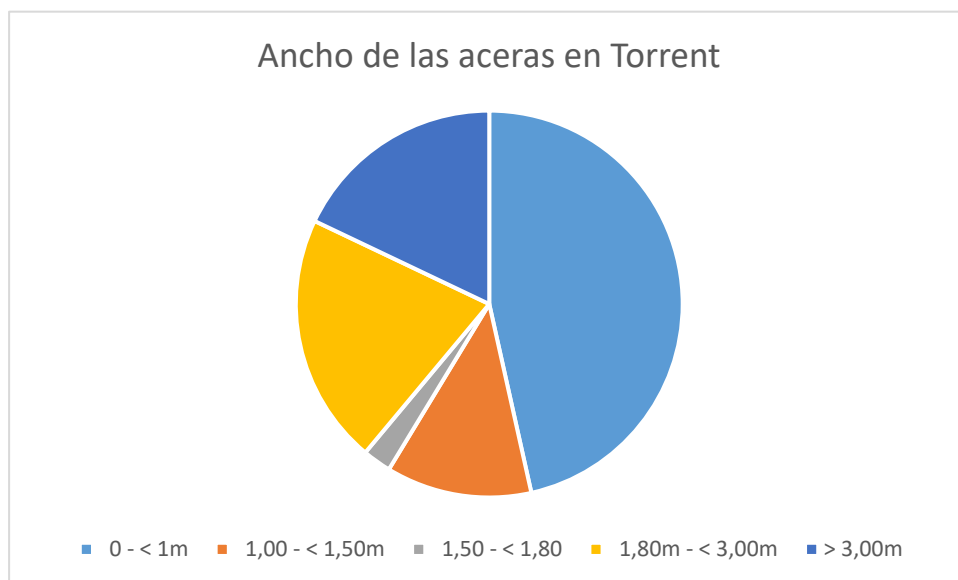


Porcentajes referidos a la longitud de la calle teniendo en cuenta su acera más ancha.

Utilizando el estándar del ministerio de vivienda, el 47% de las calles del núcleo urbano central tienen la posibilidad de ser accesible, es decir tienen que tener al menos una acera o plataforma de una sección igual o mayor a 1,80 m. Teniendo como referencia la ley valenciana de movilidad, este porcentaje aumenta al 61%; no obstante, el mobiliario localizado sobre la acera puede causar que no se cuente con la accesibilidad efectiva, lo mismo ocurre con el uso indiscriminado de las aceras como aparcamiento de vehículos de motor.

Tabla 9. Tipología de la red para los peatones del núcleo principal. Fuente: elaboración propia

	LONGITUD DE CALLE (m.l)	Porcentaje %
TOTAL	43046	
0 - < 1m	20018	46,5037402
1,00 - < 1,50m	5244	12,1823166
1,50 - < 1,80m	1027	2,38581982
1,80 - < 3,00m	9037	20,9938206
> 3,00m	7720	17,9343028



La mayoría de las calles tienen aceras a ambos lados (85%), las avenidas (que representan el 4 %) tienen una acera y una plataforma (central) para los peatones a modo de separador; el 1% de las calles tienen una sola acera y solo un 0,7% no cuenta con acera o plataforma para los peatones.

Tabla 10. Tipología de la red para los peatones del principal núcleo urbano de Torrent. Fuente: elaboración propia

TIPO DE PLATAFORMA	LONGITUD DE CALLE (m.l)
SIN	----
ÚNICA	1839
ACERA SIMPLE	----
ACERA SIMPLE Y SEPARADOR	----
ACERA DOBLE	43046

El estado general de conservación de las aceras es bueno, no obstante existen algunos tramos de aceras incompletas/discontinuas o falta de desarrollo urbanístico como sucede en gran parte de la longitud perimetral (21 km) del **barranco de la Horteta**. No se observa una unidad en el tratamiento del borde facilitando de esta forma los accesos al mismo y la continuidad de las aceras que lindan con el cambio de la topografía.








Al sur del barranco de l'Horteta y del barranco de Xiva se sitúa el principal núcleo urbano de Torrent, la Ciudad de Torrent, realizamos un análisis del recorrido peatonal paralelo a su longitud a ambos lados del mismo y las conexiones transversales entre la Ciudad de Torrent, la huerta y el polígono industrial Mas del Jutge.

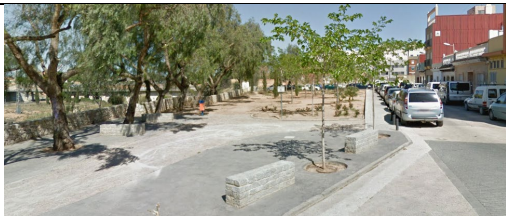






Figura 23. Tramo del barranco L'Horteta (izquierda) y tramo del barranco de Xiva (derecha) que atraviesan la ciudad de Torrent.

Fuente: elaboración propia



El recorrido longitudinal del barranco de l'Horteta: se analiza las calles que discurren paralelas a la longitud del barranco en el lado del núcleo urbano de la ciudad de Torrent.






CALLES	ESTADO
Senda nº2 <ul style="list-style-type: none"> -Acceso directo al barranco de La Horteta -Vegetación sin tratamiento -Movilidad ciclo-peatonal inexistente -Inexistencia de aceras -Inicio de vertederos incontrolados -Sin iluminación (farolas) 	
Calle de Mineta <ul style="list-style-type: none"> -Sin acceso al barranco de La Horteta -Parque perimetral -Aceras continuas con arbolado (1,2-1,5m de ancho) -Sin carril bici -Iluminación 	
Calle Artesanos <ul style="list-style-type: none"> -Quitamiedos -Límite del barranco sin tratar -Escasa iluminación -No existe continuidad ni conexión con el barranco 	
Calle del Barranc <ul style="list-style-type: none"> -Sin acceso al barranco de La Horteta -Mobiliario urbano -Aceras grandes -Sin carril bici -Iluminación 	
Calle Dr. Gómez Ferrer <ul style="list-style-type: none"> -Borde con el barranco sin tratamiento -Mal estado -Espacio residual 	
Calle Virgen Asunción <ul style="list-style-type: none"> -Aceras incompletas hacia el final de la calle -No hay acceso accesible al barranco -Sin tratamiento del borde -Sin carril bici 	
Carrer de Sant Pancraci <ul style="list-style-type: none"> -Muro de piedra en el límite del barranco -No existen puntos accesibles al barranco -Sin carril bici -Construcción reciente de acera ancha en el borde con tratamiento tipo parque, vegetación y mobiliario urbano. 	

	
Calle Barranc L'Horteta <ul style="list-style-type: none"> -Las fachadas al barranco están tratadas como medianeras, ciegas. -No existen puntos accesibles al barranco -Sin carril bici -Construcción reciente de acera ancha en el borde con tratamiento tipo parque, vegetación y mobiliario urbano. 	
Calle Virgen de Fátima	
Calle de Liria	 
Calle Maestro Fortea <ul style="list-style-type: none"> -Calle de acceso directo al barranco 	
Calle de Sant Lluís Beltrán	

El borde del barranco de L'Horteta no ha sido tratado en su conjunto, presenta discontinuidades en la red de aceras. Detectamos falta de conservación del mismo y falta de aprovechamiento de este como un elemento capaz de organizar el territorio y un espacio que nutre a la población de flora y fauna (biodiversidad). Diversidad de paisaje de singular belleza.

El barranco puede ser capaz de generar un espacio cultural, un paisaje en el que se pongan de manifiesto sus valores y donde se hacen patentes los usos, las tradiciones y en algunos casos los abusos, las agresiones y el deterioro del medio ambiente.

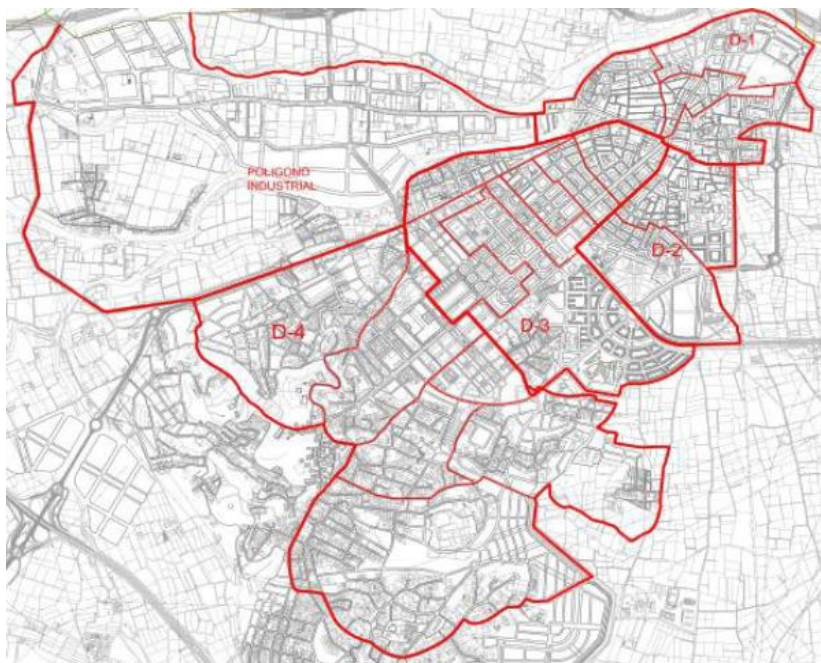
Analizamos todas las posibles conexiones a través del barranco de l'Horteta que conecta con partes del municipio o con los municipios colindantes.

LISTADO DE PUENTES-PLATAFORMAS QUE CRUZAN EL BARRANCO DE L'HORTETA	
Calle del Dr. Gómez Ferrer <ul style="list-style-type: none"> -Peatonal SÍ -Ciclista NO -Movilidad motorizada de doble sentido -Conexión directa con Alaquàs. 	
Pasarela peatonal-ciclista en C/Virgen Fátima <ul style="list-style-type: none"> -Peatonal SÍ -Ciclista SÍ -Movilidad motorizada NO -Conexión con el colegio Público Juan XXIII 	
C/ Mas del Jutge <ul style="list-style-type: none"> -Peatonal SÍ -Ciclista NO -Movilidad motorizada (3 carriles) doble sentido. -Conexión con el polígono industrial Mas del Jutge. 	
Pasarela peatonal, en el cruce de la c/ San Carlos y la c/ Luis Beltran <ul style="list-style-type: none"> -Peatonal SÍ -Ciclista NO -Movilidad motorizada NO 	
C/ Tonellet 2ª <ul style="list-style-type: none"> -Peatonal SÍ -Ciclista SÍ -Movilidad motorizada SÍ, doble sentido -Conexión con el polígono industrial Mas del Jutge. **Punto conflictivo, acumulación de tráfico en horas puntuales. 	

3.1.3 ITINERARIOS PRINCIPALES PARA LOS PEATONES

La red principal vertebrada la movilidad para los peatones para conectar los principales espacios generadores y receptores de desplazamientos.

Figura 24. Núcleo urbano principal. Fuente: PMUS Torrent 2015



En el núcleo urbano principal se sitúa la mayoría de los equipamientos y servicios del municipio, especialmente en la avenida El Vedat y sus alrededores próximos; estos constituyen el espacio de ocio y comercio más importantes de Torrent.

El barrio antiguo está conformado por los barrios de Casco Antiguo, El Raval, El Alter y Estación y como extensión hacia el barranco surgen los barrios Benisaet, Xenillet y Molí.

El distrito 2 lo forman los barrios Poble Nou, Las Palomas y Trenor (primera extensión del casco histórico de la ciudad).

El distrito 3, actualmente el más poblado, se estructura a partir del eje marcado por la avenida Al Vedat. Está formado por los ensanches desarrollados al oeste de la avenida Al Vedat y absorbe el barrio de Marxadella. Se estructura a partir del importante eje de comunicación que conforma la avenida Al Vedat, que une el centro histórico de la ciudad con las viviendas de El Vedat.

Distrito 4, corresponde con lo que se conoce como el Vedat.

La red de itinerarios principales para peatones resulta de la identificación de los puntos de atracción de desplazamientos que introducen los equipamientos urbanos. Se presenta a continuación la identificación de los equipamientos, especialmente los educativos.

EQUIPAMENTOS URBANOS

Figura 25. Equipamientos urbanos. Fuente: elaboración propia

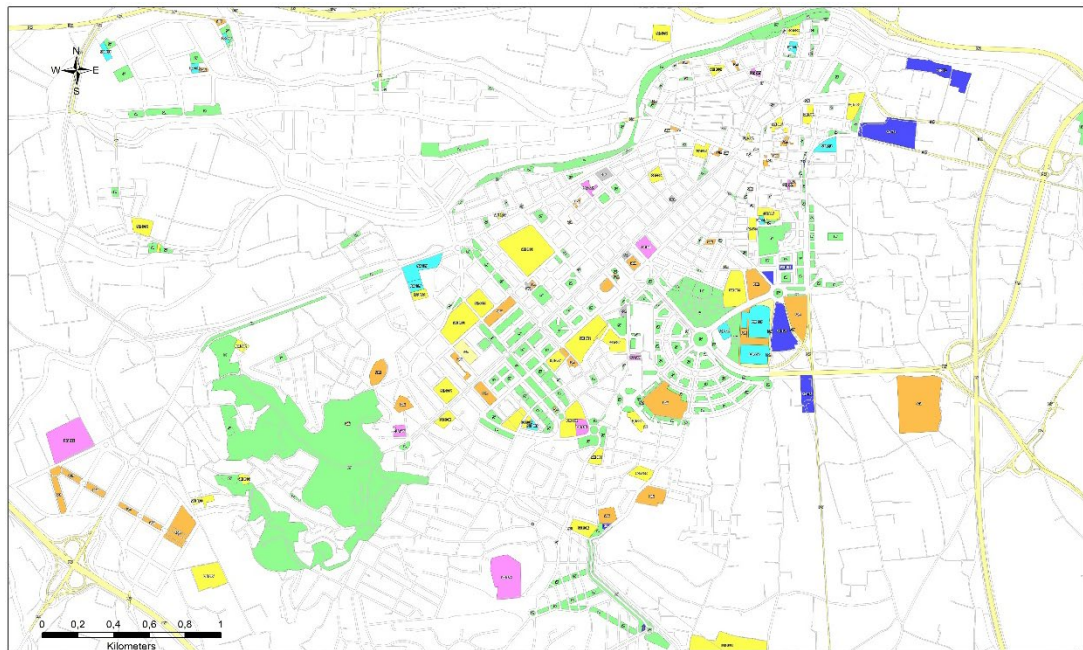
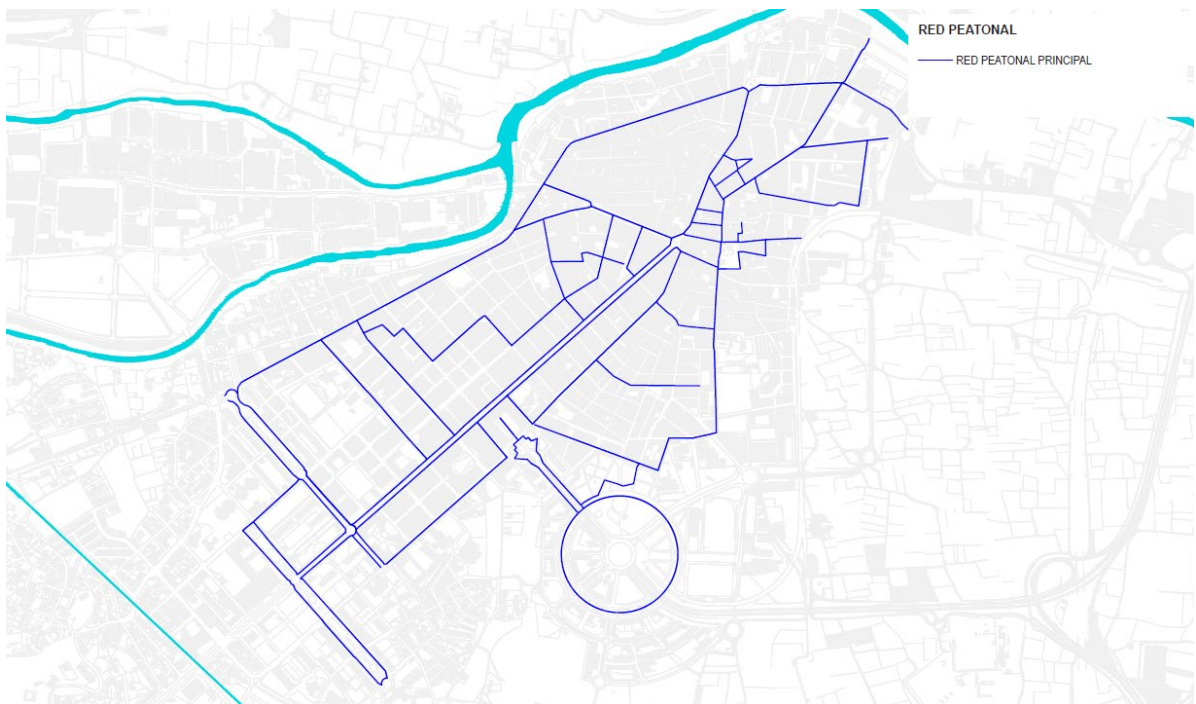


Figura 26. Red peatonal para los peatones principal. Fuente: elaboración propia



La red principal tiene una longitud aproximada de **23.153 m.l.** y está conformada principalmente la Avenida El Vedat, Av. Pérez Galdós, Av. Del Pintor Genaro Palau, Alameda de la Reina Sofía, Av. Olímpica, Av. Del Rei Joan Carles I, Carrer Reial, la calle Valencia, calle Picaña, calle del Dr. Gómez Ferrer, Calle José Iturbi.

El listado completo se muestra a continuación:

Tabla 11. Calles de la red peatonal de núcleo urbano Ciudad de Torrent. Fuente: elaboración propia

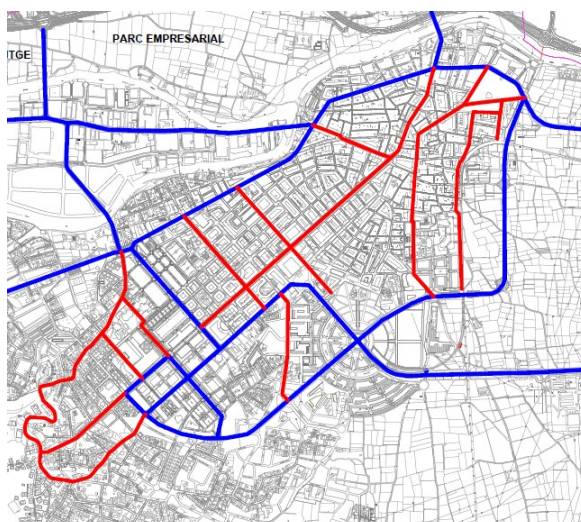
LISTADO DE LAS CALLES DE LA RED PARA PEATONES DEL NÚCLEO URBANO CIUDAD DE TORRENT	
Calle Artesanos	Calle la Plana
Calle Picaña	Calle Corona Aragón
Calle Valencia	Calle Ramiro de Maeztu
Calle Dr. Gómez Ferrer	Av. del Padre Prudencio
Calle Músico José Ortí Soriano	Calle del Frare Luís Amigó
Calle Padre Feijoo	Plaza Mayor
Calle José Iturbi	Calle San Antonio Abat
Calle Granerers	Calle Cervantes
Calle Campoamor	Calle Baviera
Calle Santo Tomás	Calle Santo Domingo
Plaza San Roque	Calle Santo Domingo
Calle Bellido	Calle Arcipreste Navarro Noguerols
Calle de Ros	Av. Rei Joan Carles I
Calle Rey Don Jaime	Av. Olímpica
Calle Marco	Calle la Costera
Calle Sarga	Conexiones Interiores del parque central
Calle Sant Cristòfol	Calle la Plana
Calle Padre Mendez	Calle Corona Aragón
Plaça de Sant Jaume	Calle Ramiro de Maetzu
Calle Albal	Av. Al Vedat
Calle Sta. Marta	Calle de la Comare Pilar Martí
Calle d'Albocasser	Av. Del Pintor Genaro Palau
Albereda de la Reina Sofia	Calle San Jerónimo
Calle Azorín	Calle Músico Mariano Puig Yago
Calle San Valeriano	Calle Moralets
Calle de 8 de Març	Calle Vicente Blasco Ibáñez
Calle Constitución	Calle de Sedaví
Calle de San Fermín	Calle Dr. Francisco Roselló
Calle de les Germanies	Carrer del Canonge Gisbert
Calle Músico José M Merino	Calle Camí Reial

3.1.4 CALLES DE USO EXCLUSIVO PARA PEATONES

La red principal es el conjunto de espacios que vertebran la movilidad para los peatones para conectar los principales espacios generadores y receptores de desplazamientos. La red secundaria es aquella que complementa la principal.

La red se ha construido a partir de la identificación de los puntos de atracción de desplazamientos que contienen los equipamientos urbanos.

Figura 27. Red primaria y red secundaria del principal núcleo urbano de Torrent. Fuente: PMUS Torrent 2015



3.1.5 PASOS PARA PEATONES

Los cruces estudiados para la red principal peatonal, la mayoría son pasos accesibles:

- El 70% son pasos accesibles, dentro de estos destaca uno que se sitúa en el cruce de la avenida al Vedat con Azorín y Sanchis Almiñana que es inteligente (instalado en 2019).
- El 25% son pasos accesibles que necesitan mejorar.
- En el resto encontramos los pasos elevados, los pasos no accesibles y los sin acera.

Se consideran prioritarios los cruces sin paso, los pasos no accesibles o no señalizados sobre los viales principales. Con ello se facilitará la movilidad en la ciudad, se reducirá el tiempo de aparcamiento y la contaminación tanto acústica como ambiental.

Figura 28. Pasos de peatones en la red peatonal principal del núcleo urbano de Torrent. Fuente: elaboración propia

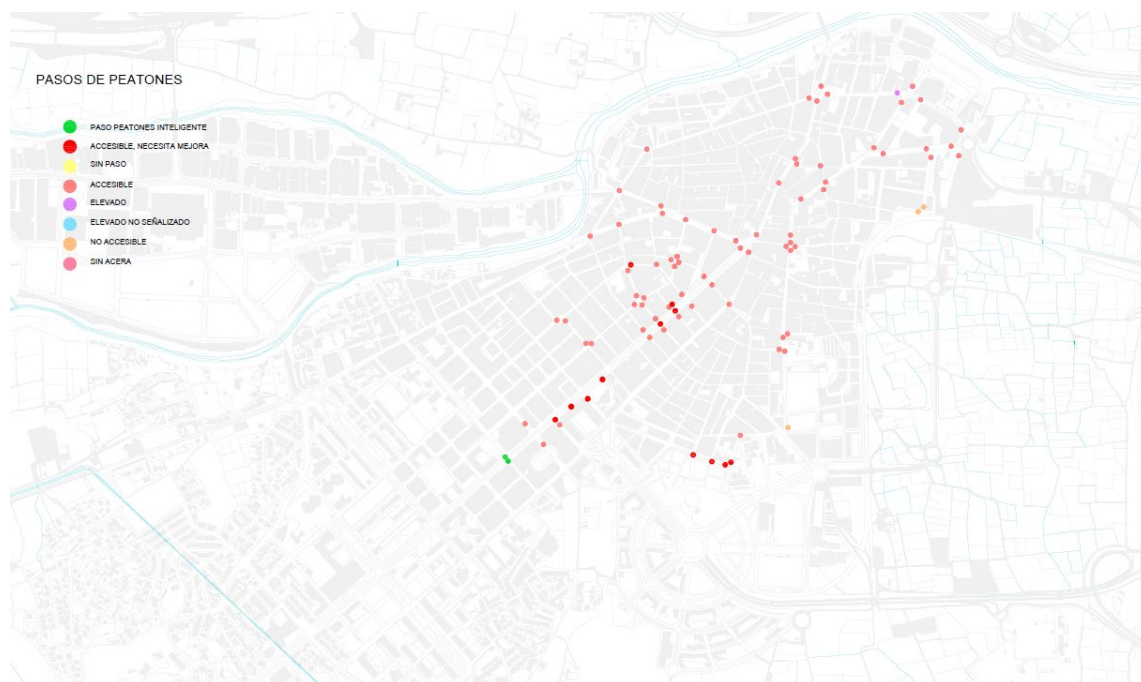
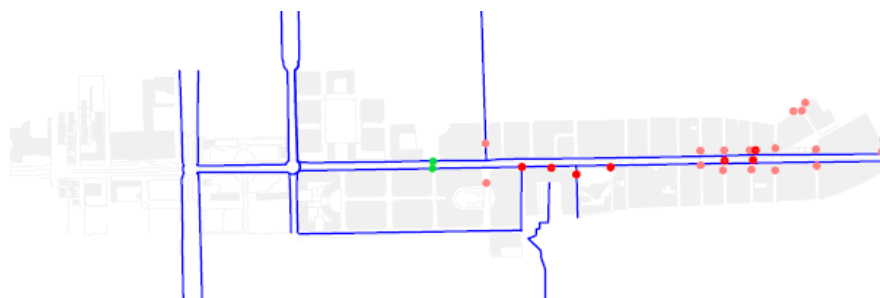


Figura 29. Pasos de peatones de la Avenida el Vedat. Fuente: elaboración propia



3.1.6 ACCESIBILIDAD

En la actualidad el municipio ha conseguido la adaptación de 500 calles y la instalación de 800 vados peatonales, con un total de 60.000 metros de recorridos peatonales practicables.

Como se indica en la estrategia de desarrollo urbano sostenible integrada de Torrent, las principales estrategias en materia de accesibilidad llevadas a cabo son:

- El edificio del Ayuntamiento de Torrent obtuvo, con fecha 18 de Julio 2007 el certificado según la norma UNE 170001-1:2002 de Accesibilidad Universal, certificado vigente que renueva cada año.
- Proyectos de mejora de la accesibilidad y rehabilitación del centro de mayores Virgen del olivar
- 20 sensores para el control y la gestión de las plazas de aparcamiento en superficie para personas con movilidad reducida y zonas de carga y descarga, en diferentes zonas de la Ciudad, zona próxima al ayuntamiento y Barrio de Xenillet. Con este proyecto se facilita la información a los usuarios sobre la disponibilidad de las plazas de estacionamiento, a través del teléfono móvil.

3.1.7 ITINERARIOS PEATONALES Y ESPACIOS DE ESPECIAL INTERÉS

Torrent cuenta con parques y parajes naturales llenos de naturaleza y vida fuera de los núcleos urbanos. Rincones para recorrer sin necesidad de salir del municipio. Destacan el paraje natural de la Sierra de la Perenxisa, el espacio natural del Vedat, L'Hort de Trénor y los barrancos.

La Sierra de Perenxisa es declarada parque natural por la Generalitat Valenciana, en el contexto local destaca su valor paisajístico, siendo un elemento básico para la conformación del paisaje de Torrent. Desde su cima se puede divisar una panorámica importante como L'Albufera de Valencia y la costa.

El monte Vedat representa una superficie próxima a las 49 hectáreas con una cota de 143m.

El municipio de Torrent pertenece casi en su totalidad a la Cuenca hidrográfica de la Rambla del Poyo, de la cual solo 6 km discurren por su término municipal y se denomina Barranc de Torrent(o Xiva). La mitad oeste del término está atravesada por tres barrancos: El barranco de L'Horteta (entre el polígono industrial Mas del Jutge y la ciudad de Torrent). Un tramo, entre la Fuente de la Teja y el corral de Manyet, destacando el Clot.

Otros **barrancos** importantes son el barranco de Barbeta o Gils y el barranco de les Canyes. Otros espacios de especial interés son: la presa de Gallego y el Pantano de Torrent.

L'Hort de Trénor, parque municipal convertido en Jardín Botánico.

Parc Central, nueva zona de desarrollo urbano del municipio de Torrent.

Torrent dispone de una amplia red de senderos de gran valor histórico y medioambiental, tanto para ir a pie como para ir en bicicleta de los que destacan:

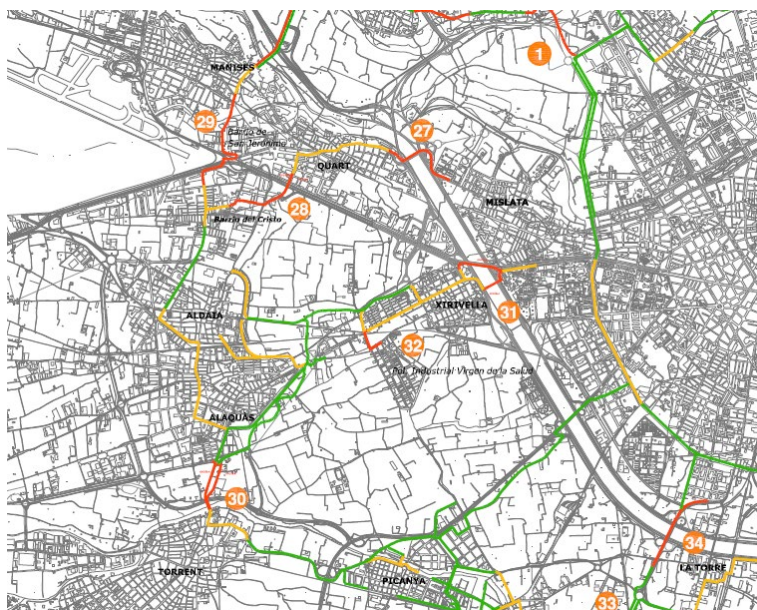
Tabla 12. Rutas y senderos de Torrent. Fuente: elaboración propia

RUTAS Y SENDEROS	
RUTAS DE SENDERISMO	
Serra de Perenxisa	Inicio al final de la urbanización Monte Levante, hasta la cima de la Serra Perenxisa. Vuelta por el barranco de L'Horteta.
El Vedat	Recorrido circular
Camí del Xorro	Inicio en la calle Sant Lluís Bertran
RUTAS PERIURBANAS	
Mas del Jutge	
Albal-Catarroja-Alcàsser	
Barranc dels Gils	Inicio bajo el by-pass
Barranc de les Canyes	Inicio desde el polígono El Toll i L'Alberca
RUTAS CICLOTURISTAS	
Por El Vedat	Recorrido circular 8 km de longitud
Variante de la RCT-1	Salida desde el área recreativa
RUTAS CULTURALES	
Ruta del Reg Mil.lenari	Ruta de Patrimonio Hidráulico
RUTAS SALUDABLES	
Sèquia de Picanya	1380 m
Circular Safranar	4150 m
El Ràfor	4475 m
Parque Central	2175 m

3.2 RED CICLISTA

De acuerdo al PMUS 2015 el municipio de Torrent, se encuentra dentro del ámbito del estudio de la malla peatonal y ciclista del Área Metropolitana de Valencia, de esta forma se puede conectar con los municipios próximos (Paterna, Xirivella, Aldaia, Alaquàs, Quart, Moncada, Mislata, Godella, Burjassot y Catarroja) con lo que se conforma una amplia red ciclista. Red constituida por la Conselleria de Infraestructuras y Transportes de la GVA para articular el territorio y favorecer la movilidad en modos de transporte no motorizados en el área metropolitana.

Figura 30. Malla peatonal/ciclista del  rea Metropolitana de Valencia en la zona de Torrent. Fuente: PMUS Torrent 2015



Actuaciones previstas:

-Desarrollar es un nuevo proyecto de creación de ciclocalles para conectar el casco urbano con la actual red de carriles bici (malla peatonal-ciclista del área metropolitana de Valencia).

-Situar aparcabicicletas próximos a las zonas de afluencia de personas, como son equipamientos educativos, edificios públicos, estaciones de metro, edificios sanitarios y culturales.

En la EDUSI 2018 y en el PMUS 2015 se identifica como potencialidad y propuesta completar la trama discontinua actual del carril bici correspondiente a la malla peatonal y ciclista del área de la comunidad valenciana que a su vez conecte con el centro histórico de la ciudad.

Siendo la Av. El Vedat la calle prevista en toda su longitud pues es un elemento vertebrador de la trama urbana la cual une dos nodos sociales al oeste con la plaza principal del núcleo urbano Vedat y con el este centro histórico de la Ciudad de Torrent.

Figura 31. Mapa del carril bici existente amarillo y  rculos rojos estaciones de Torrent bici. Fuente: Documento Torrent Territorio Bikefriendly

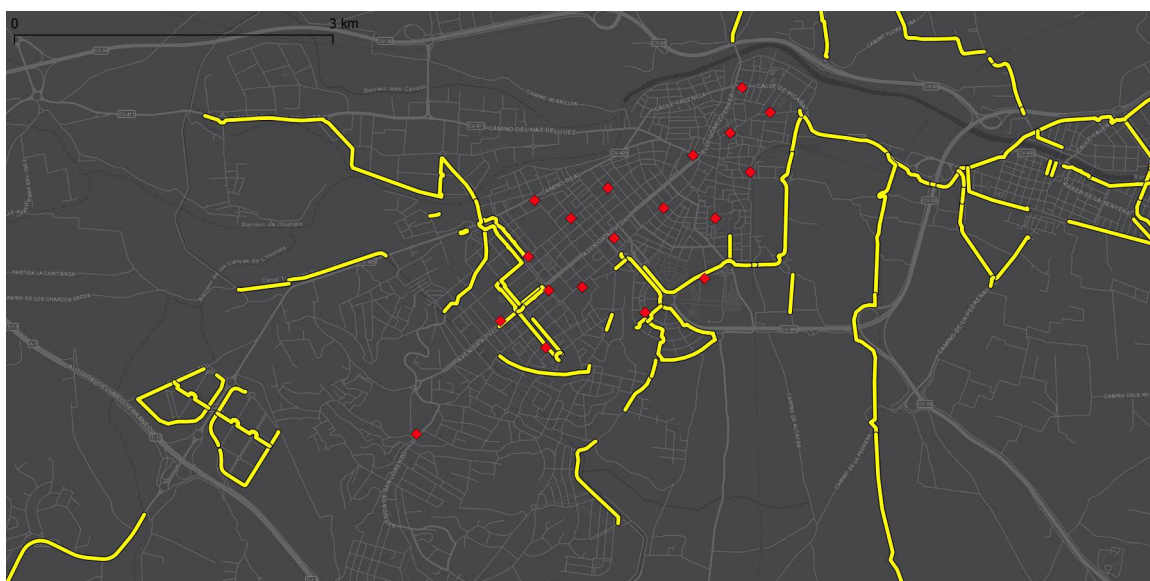
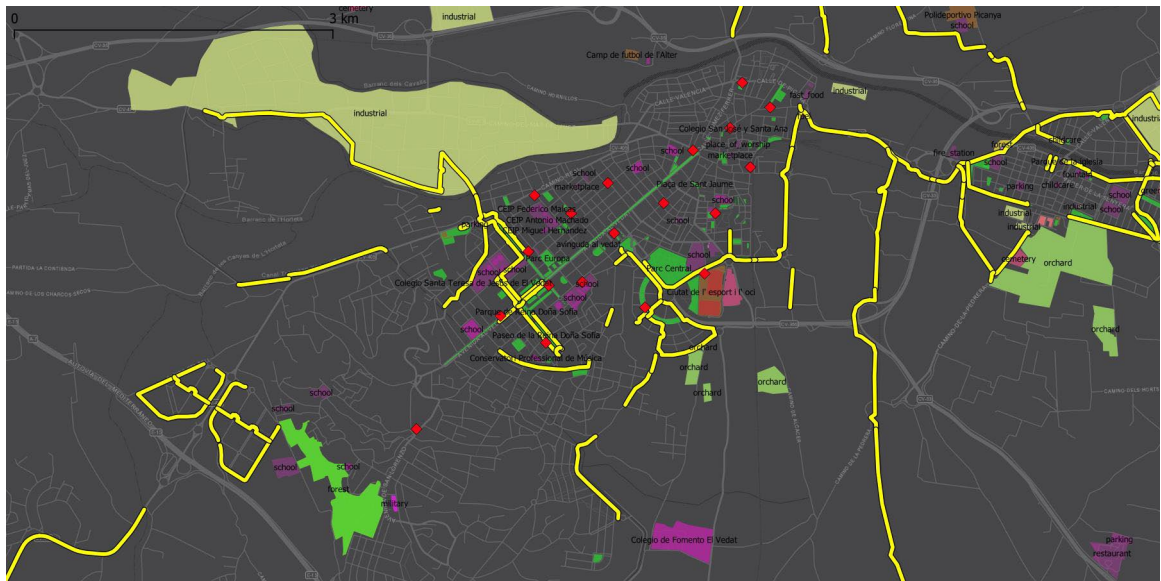


Figura 32. Mapa del carril bici existente amarillo y círculos rojos estaciones de Torrent bici. Fuente: Documento Torrent Territorio Bikefriendly



3.2.1 CARRILES BICI

Figura 33. Red ciclista: carril bici existente. Fuente: elaboración propia

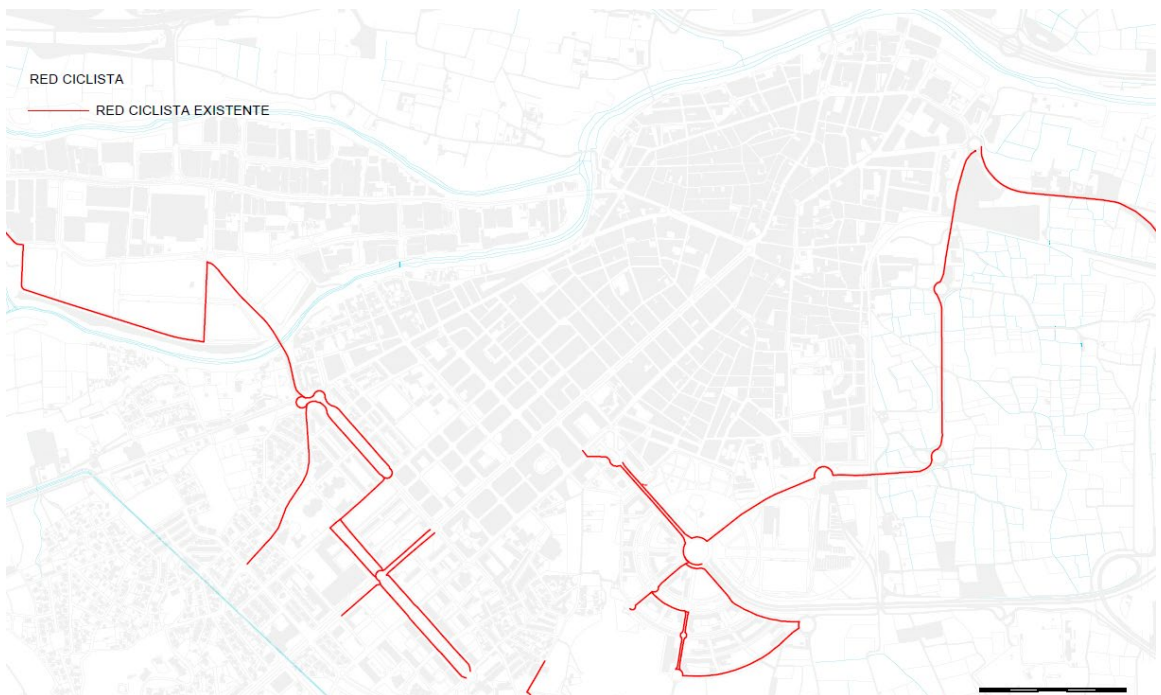
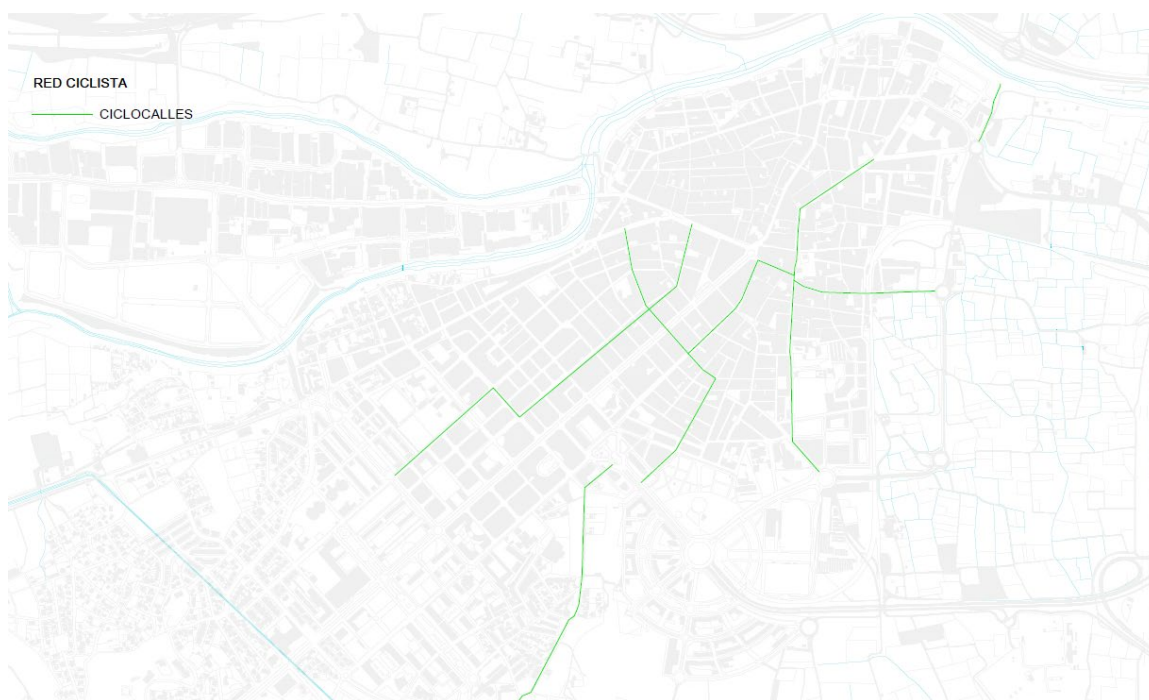


Figura 34. Red ciclista: ciclocalles. Fuente: elaboración propia**Tabla 13. Calles con carril bici existente.** Fuente: elaboración propia

CALLE CON CARRIL BICI EXISTENTE
Av. Munich 72
C/ Londres 48
Av. Olímpica
Calle Atenas 04
Ronda Vicente Pallardó
Av. Rei Joan Carles I
Paseo Rosales
Calle Albaida
Av. San Lorenzo
C/ Tonellet
CV-4064
Albereda de la Reina Sofia
Av. Al Vedat
Av. Del Pintor Genaro Palau
Av. San Lorenzo
C/ Tonellet 2a
C/Pirotecnics Jericó
Senda nº 2



Carril bici, en la Senda nº2



Carril bici discontinuo en la acera de C/Munich



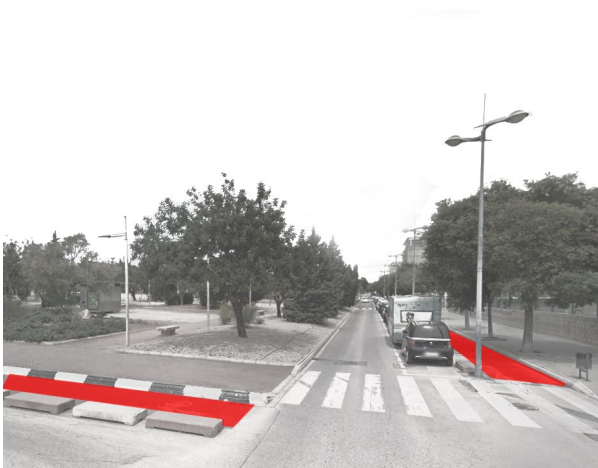
Carril bici discontinuo – Av. el Vedat



Carril bici discontinuo – Av. San Lorenzo



Carril bici – Arbereda de la Reina Sofia

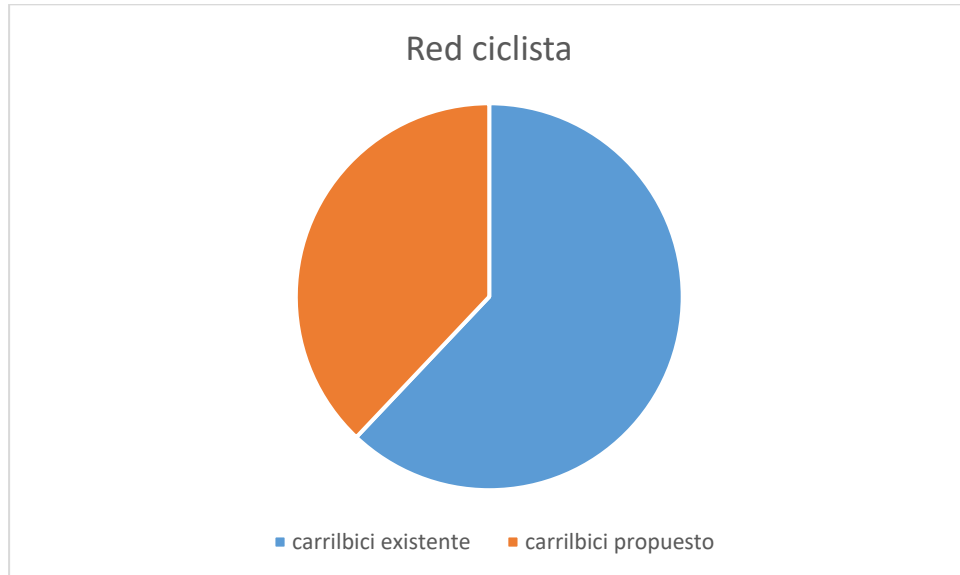


Carril bici segregat – Av. Del Pintor Genaro Palau

MOVILIDAD EN BICICLETA

Tabla 14 Malla ciclista. Fuente: Documento Torrent Territorio Bikefriendly

Red ciclista	Longitud (metros)
Carril bici existente	12434



La malla ciclista de Torrent dispone una extensa red de km de carril bici que, no obstante, presenta discontinuidades en muchos tramos y que en ocasiones no conecta con los puntos de interés del municipio (colegios, equipamientos, paradas de transporte público).

3.2.2 RED DE CAMINOS

En el plano de red viaria se observa la proyección del viario urbano en caminos rurales que vertebran el territorio del municipio de Torrent. Estos acostumbran a tener anchos limitados y variables y al ser utilizados por vehículos privados se generan situaciones de conflicto.

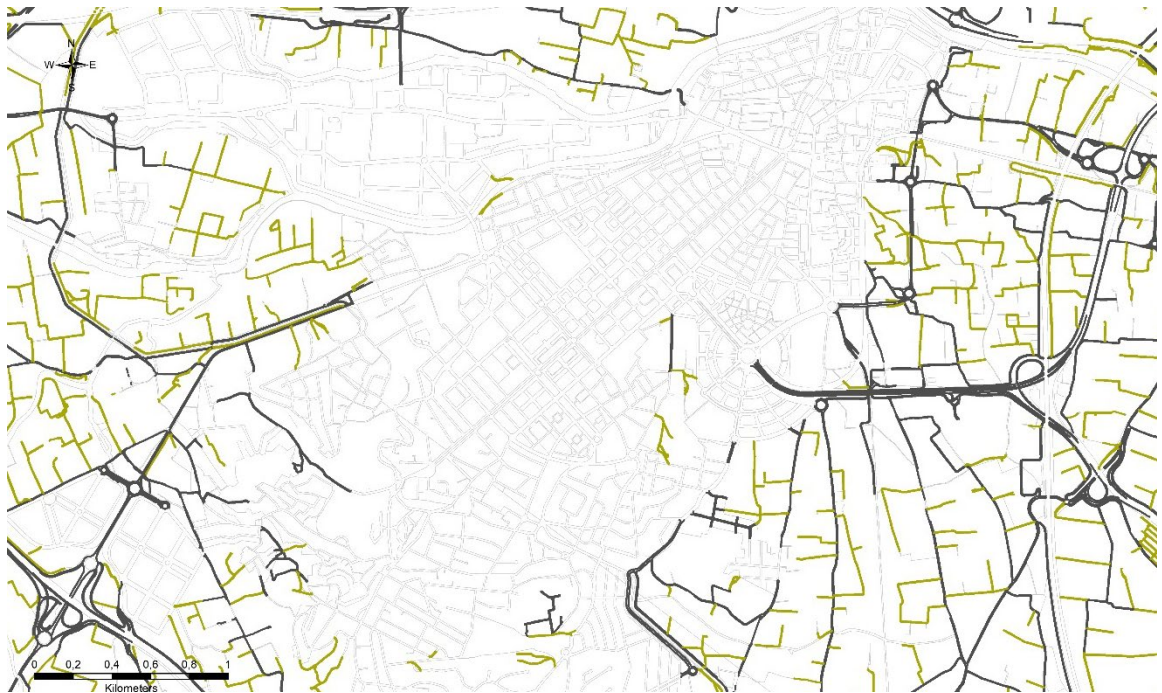


Figura 35. Red viaria Torrent.

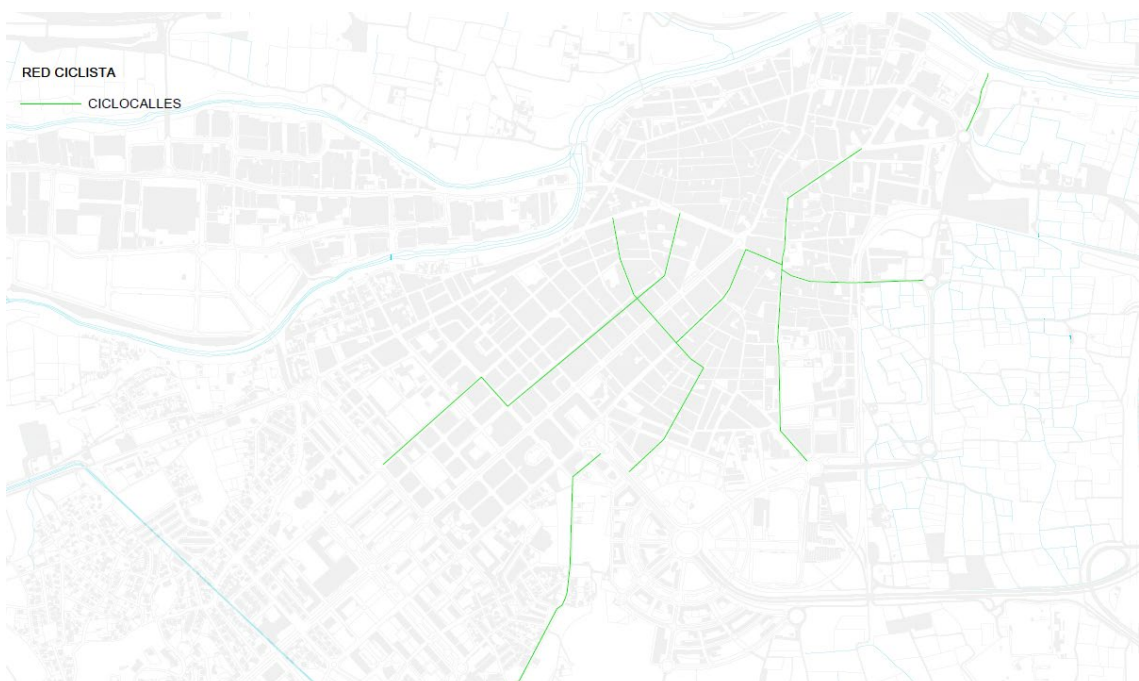
3.2.3 RED DE CALLES DE ZONA 30

Torrent ha convertido en la actualidad 14 vías urbanas en ciclocalles con límite de velocidad, donde las bicicletas tienen preferencia sobre los vehículos.

Algunas vías como: Avd. Marxadella, calle Albaïda, Azorín, Padre Méndez, Gómez Ferrer, Germanies o Mare de Déu del Olivar.

Existe una falta de señalización vertical y horizontal en las zonas 30 o de coexistencia entre coches y bicicletas.

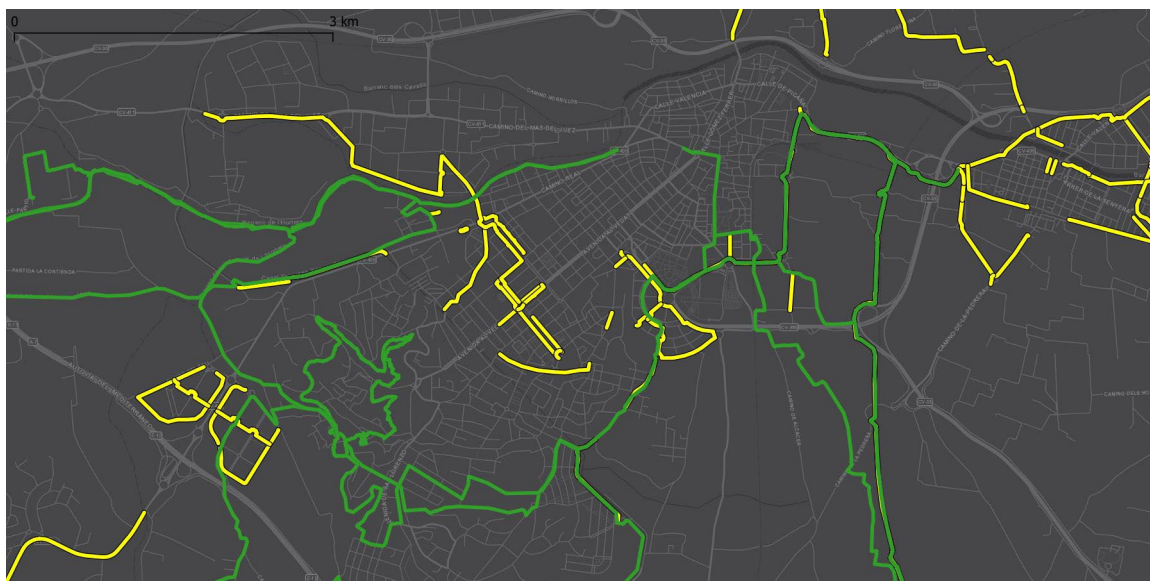
Figura. Red de ciclocalles existentes.



3.2.4 OTROS ITINERARIOS CICLABLES

A nivel urbano, el carril bici existente se completa o complementa con una red complementaria de itinerarios ciclables para la práctica del ciclismo recreativo que incrementa la extensión de esta red y corrige algunas discontinuidades.

Figura 36. Otros itinerarios ciclables. Fuente: Documento Torrent Territorio Bikefriendly



Además Torrent conecta con el Anillo Ciclista de Valencia a través de Picanya, mediante una red continua la cual permite desplazamientos en bicicleta de una forma rápida y segura para la gran mayoría de las personas.

Esta ruta se inicia en el interior del municipio de Torrent concretamente en la parada de metro Torrent-Avinguda, en la actualidad esta red es continua durante 8,7 km y tiene una duración aproximada su recorrido de 30 minutos.

3.2.5 APARCAMIENTOS PARA BICICLETAS

Existen muy pocos aparcamientos para bicicletas, en la próxima tabla se indica donde se sitúan.

Figura 37. Aparcamientos para bicicletas existentes. Fuente: elaboración propia

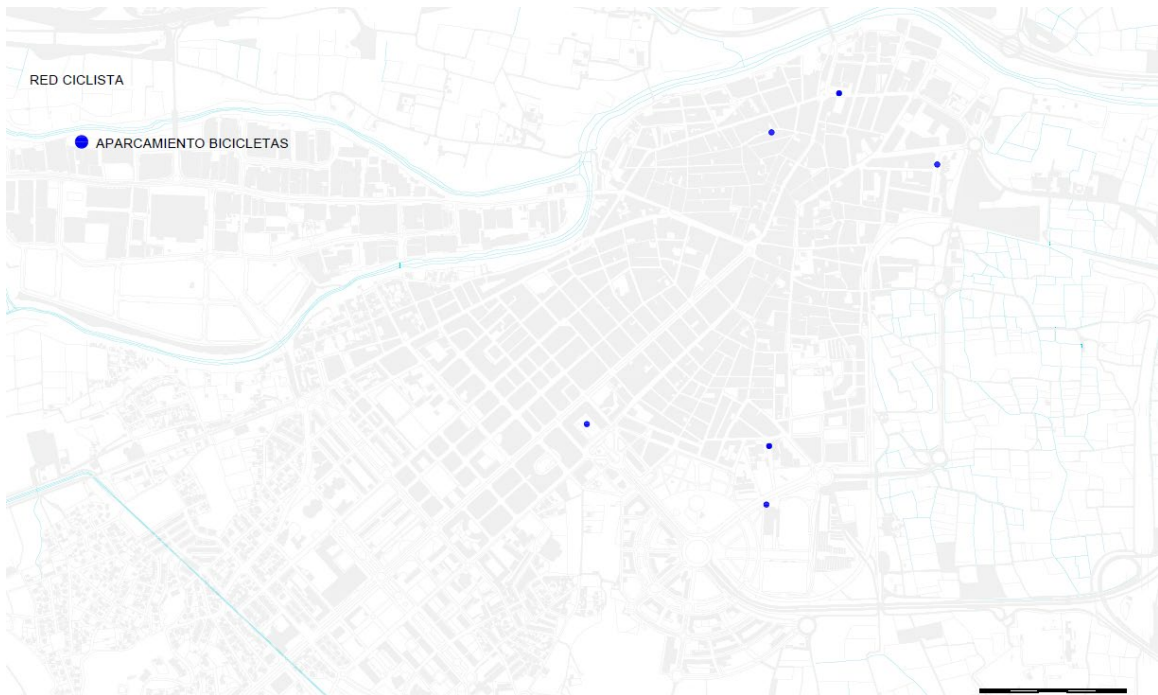


Tabla 15. Aparcamientos para bicicletas. Fuente: elaboración propia con información del Col·lectiu Soterranya

UBICACIÓN	UNIDADES
Frente a la EOI(escuela oficial de idiomas) C/Sant Gaietà, 39	
Cruce entre c/Ramiro Maetzu con c/Toledo	3
C/San Juan Bautista	3
Frente al colegio el Moli en la calle Els Granerers	2
Plaza Unión Musical	
Puerta del Ayuntamiento	En la actualidad retirados

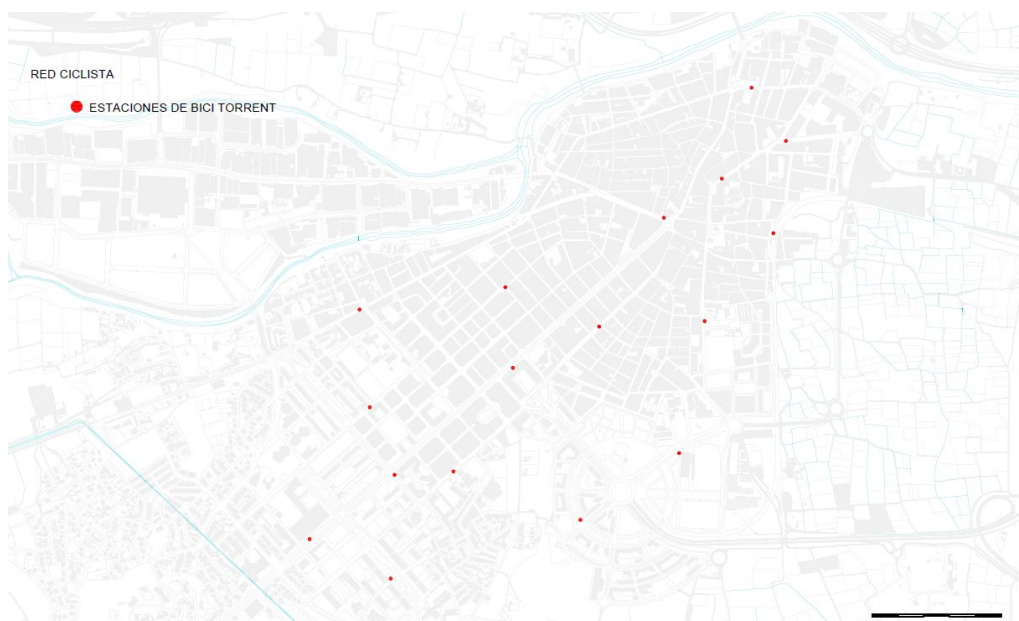
 <p>Ronda Vicente Pallardó frente a la Ciutat de l'Esport (Gym parque central)</p>	4
Frente a la piscina municipal “La Cotxera”	2

3.2.6 TORRENTBICI

En el año 2008 se inició un plan director para el Transporte con Bicicleta en el municipio de Torrent, lo que ha permitido la implantación de todo un sistema de alquilar de bicicletas públicas en la Ciudad llamado TorrentBici.

Cuenta con 18 estaciones base y 300 bicicletas. El sistema permite un uso gratuito de 30 minutos y el resto sometido al pago de acuerdo con las tarifas establecidas.

Figura 38. Estaciones de Torrent Bici. Fuente: elaboración propia



3.2.7 RED PREVISTA EN OTROS PLANES Y ESTUDIOS

Otros planes y trabajos a escala municipal y supramunicipal introducen nuevas conexiones para dar continuidad a la red ciclista existente. Como se muestra en los planos que se adjuntan.

Figura 39. Nueva red propuesta de carril bici. Fuente: Documento Torrent Bikefriendly

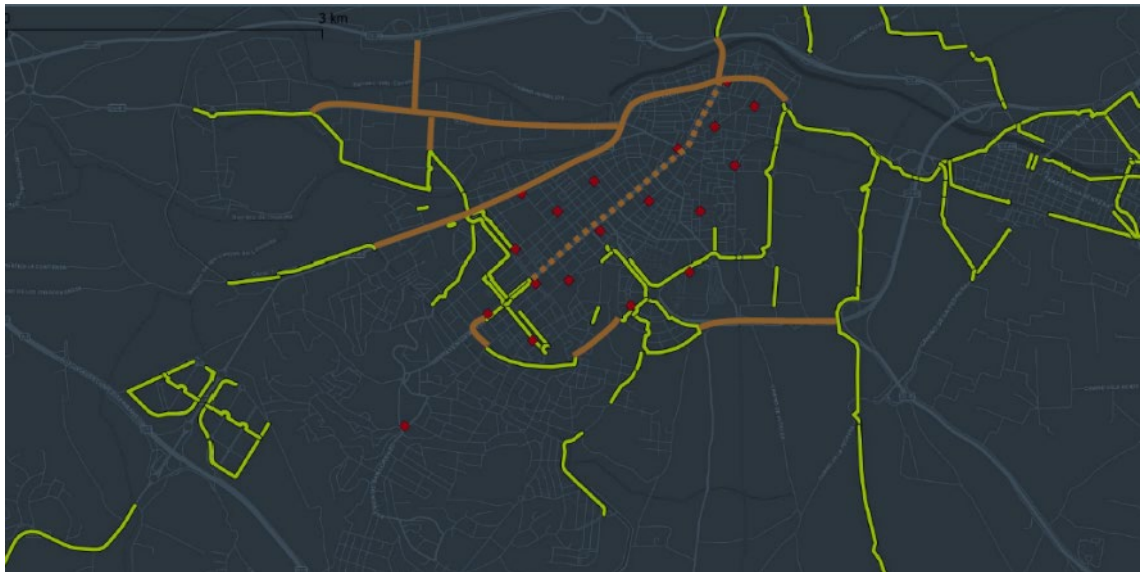
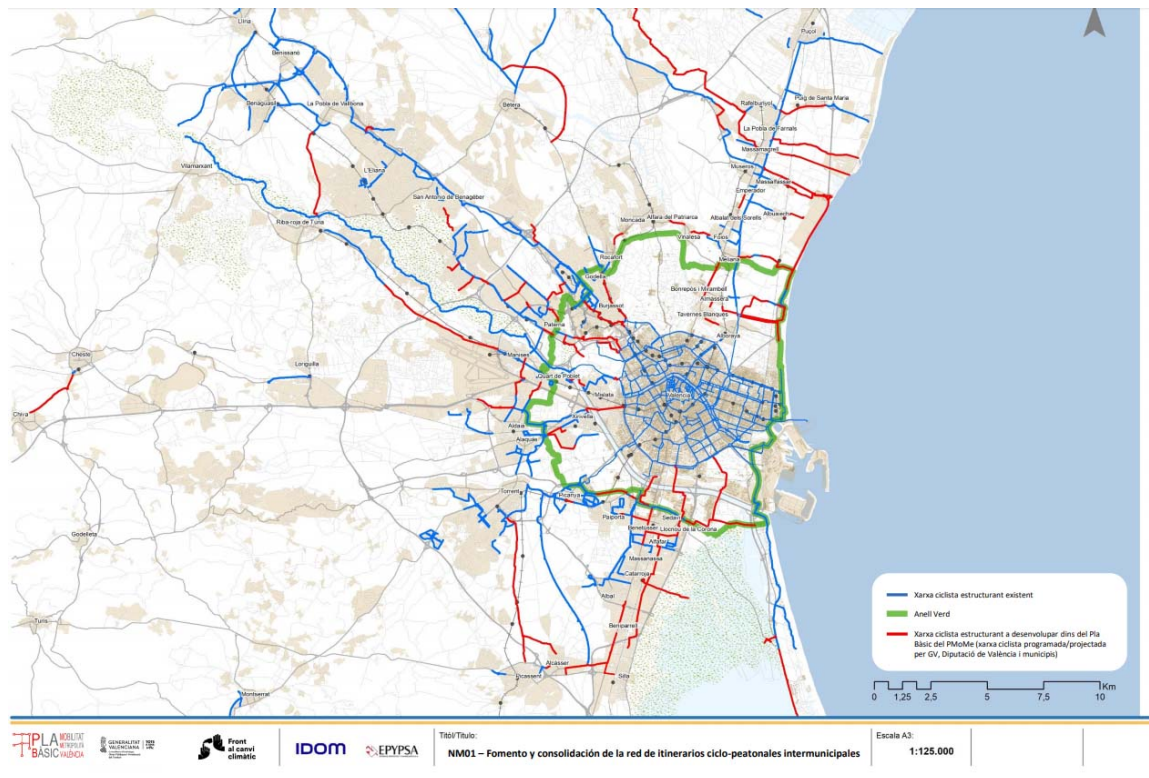


Figura 40. Nueva red propuesta de carril bici. Fuente: PMOME



3.2.8 PROYECTO DE OFICINA E INFRAESTRUCTURAS DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE DE TORRENT

Como refleja el documento de la estrategia de desarrollo urbano sostenible integrada de Torrent, la Ciudad dispone de una oficina de Gestión de la movilidad de Servicio 24 horas. Compuesta de centralización semafórica, sensores, cámaras de control y paneles informativos que permite el envío de señales directas desde los diferentes sensores de tráfico a la central, adaptando las fases semafóricas según la necesidad del tráfico de cada zona.

3.3 RED DE TRANSPORTE PÚBLICO

3.3.1 AUTOBÚS URBANO

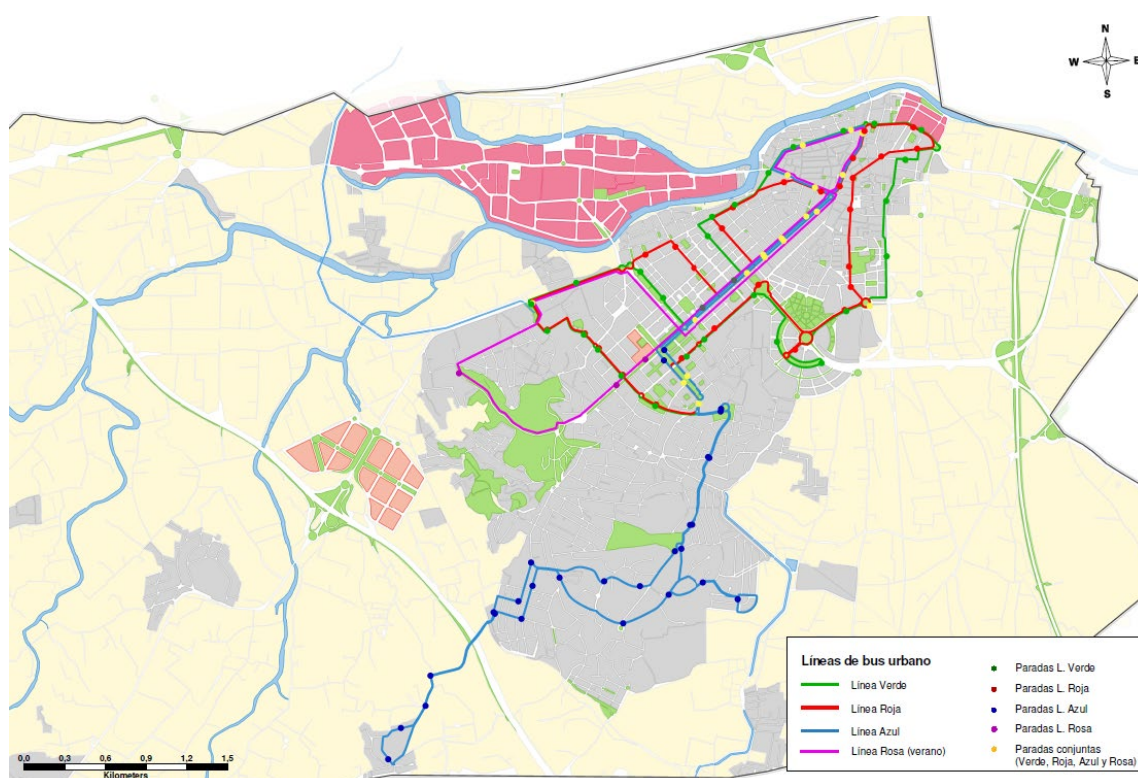
Torrent dispone de 3 líneas de autobús urbano que conectan el núcleo central del municipio con los barrios colindantes y periféricos, además de 1 línea extra en verano que conecta con la piscina del Parc Vedat. Todas las líneas regulares son circulares, prestan servicio de lunes a sábado y el intervalo de paso aproximado es de 20 minutos. TorrentBus opera todas las líneas.

- **L1 Verde:** presta servicio de 7h a 21h los días laborables, con una oferta total de 55 expediciones circulares/día. El intervalo de paso es de 20 minutos entre las 7h y las 18:20h, y de 40 minutos entre las 18:20 y las 21h. Los sábados, con una amplitud horaria inferior de 8h a 15:35h, la oferta se reduce a 13 expediciones circulares/día, y aumenta el intervalo de paso hasta los 35 minutos. La línea conecta la avenida Olímpica con Les Terretes/Genaro Palau, con paradas en la Ciudad del Deporte, el Mercado, los institutos Marxadella y Veles e Vents, el Auditorio y los juzgados, en un circuito circular en el sentido contrario a las agujas del reloj. Además permite enlazar con las estaciones de MetroValencia de TorrentAVINGUDA y Torrent, con la línea 170 de MetroBus y con las líneas 2 Roja y 2 Azul del servicio urbano. En total realiza 29 paradas, 20 de las cuales tienen correspondencia con alguna línea de transporte público.
- **L2 Roja:** presta servicio de 7h a 21h los días laborables, con una oferta total de 55 expediciones circulares/día. El intervalo de paso es de 20 minutos entre las 7h y las 18:20h, y de 40 minutos entre las 18:20 y las 21h. Los sábados, con una amplitud horaria inferior de 8h a 15:35h, la oferta se reduce a 13 expediciones circulares/día, y aumenta el intervalo de paso hasta los 35 minutos. La línea conecta Padre Méndez con Venta Blanca, con paradas en el Parque Central, los institutos Marxadella y Veles e Vents, el centro de salud de Pintor Ribera y el ayuntamiento, en un circuito circular en el sentido de las agujas del reloj que discurre principalmente en la dirección contraria a la línea 1 Verde. Además, permite enlazar con las estaciones de MetroValencia de TorrentAVINGUDA y Torrent, con la línea 170 de MetroBus y con las líneas 1 Verde y 2 Azul del servicio urbano. En total realiza 31 paradas, 26 de las cuales tienen correspondencia con alguna línea de transporte público.
- **L2 Azul:** presta servicio de 7h a 21:15h los días laborables, con una oferta total de 30 expediciones circulares/día, 8 de las cuales también dan servicio a las prolongaciones del Club de Tenis y de Miramar. El intervalo de paso es de 25 minutos entre las 7h y las 18:10h, y de 50 minutos entre las 18:10 y las 21:15h. Los sábados, con una amplitud horaria inferior, de 8h a 15:10h, la oferta se reduce a 9 expediciones circulares/día, y aumenta el intervalo de paso hasta los 50 minutos. La línea conecta Moralets con Río Palancia, con paradas en el instituto Veles e Vents, con la residencia de ancianos, y en algunos servicios con el Club de Tenis y con Miramar, en una línea que transcurre mayormente por el núcleo de El Vedat y conecta con el centro a través de la avenida del mismo nombre. Además, permite enlazar con la estación de Torrent de MetroValencia, con la línea 170 de MetroBus y con las líneas 1 Verde y 2 Roja del servicio urbano. En total realiza 40 paradas, a las que hay que añadir 6 durante las prolongaciones. En 19 paradas existe correspondencia con alguna línea de transporte público.
- **L4 Rosa:** presta servicio de junio a septiembre (verano) de 10:15h a 19:30h los días laborables, con 7 expediciones de ida y 8 expediciones de vuelta. Los sábados, domingos y festivos el servicio funciona de 10:15h a 20h con el mismo número de expediciones. El intervalo de paso habitual es aproximadamente de 60 minutos, con ligeras diferencias en determinados momentos del día. La línea conecta la plaza Moralets y la piscina Parc Vedat, y transcurre mayormente por la avenida Vedat. Permite enlazar con la estación de TorrentAVINGUDA de MetroValencia, con la línea 170 de MetroBus y con las líneas L1 y L2 del servicio urbano. Tiene un total de 21 paradas.

Tabla 16. Oferta de las líneas urbanas de Torrent. Fuente: Ayuntamiento de Torrent

	Exp/día	Amplitud horaria	Intervalo de paso	Conexión con otra línea urbana	Conexión con otros servicios de TPC
L1	55	L – V: 7h a 18h20	20'	Sí	Estaciones de Torrent y TorrentAVINGuda de MetroValencia, línea 170 de MetroBus
		L – V: 18h20 a 21h	40'		
		S: 8h a 15:35h	35'		
L2	55	L – V: 7h a 18h20	20'	Sí	Estaciones de Torrent y TorrentAVINGuda de MetroValencia, línea 170 de MetroBus
		L – V: 18h20 a 21h	40'		
		S: 8h a 15:35h	35'		
L2	30	L – V: 7h a 18h10	25'	S�	Estación de TorrentAVINGuda de MetroValencia, línea 170 de MetroBus
		L – V: 18h10 a 21h15	50'		
		S: 8h a 15:35h	50'		
L4	15 (* Verano)	L – V: 10h15 a 19h30 S, D y F: 10h15 a 20h	60'	S�	Estación de TorrentAVINGuda de MetroValencia, línea 170 de MetroBus

Figura 41. Mapa de líneas regulares del autobús urbano de Torrent. Fuente: Ayuntamiento de Torrent



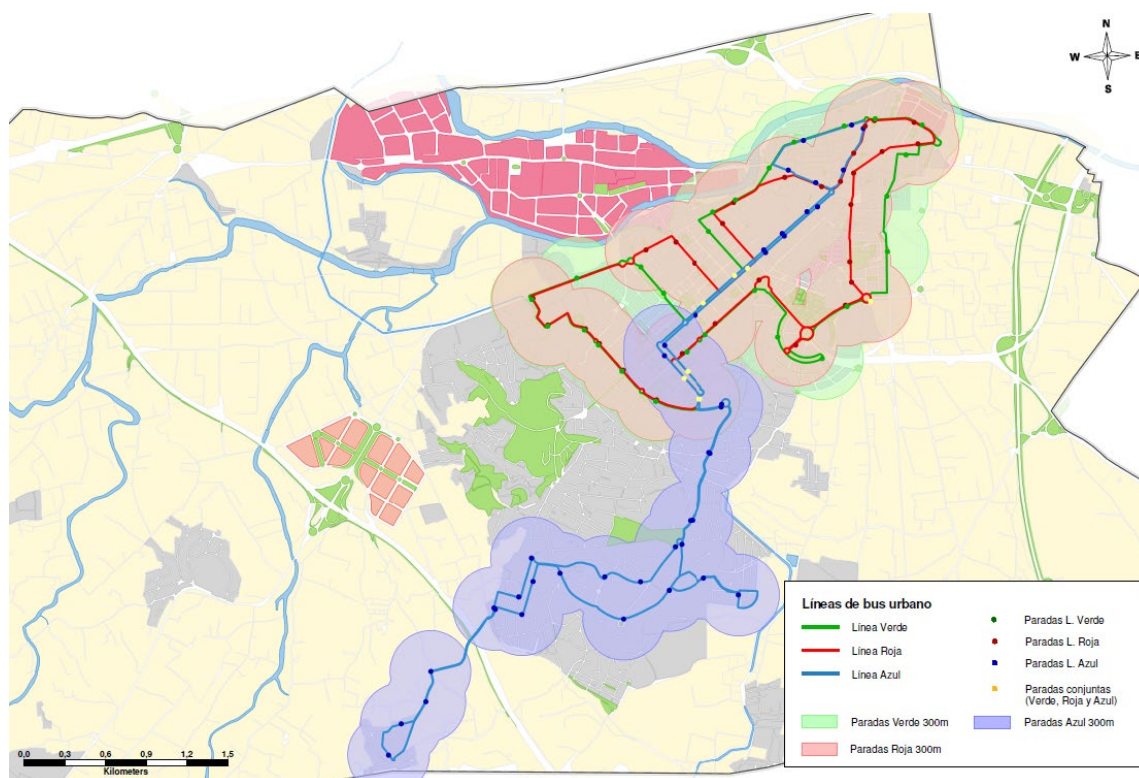
Cobertura

A nivel general, la suma de las 4 líneas de autobús urbano cubre el 64,3% de la superficie urbana, sin contar con la aportación de la línea 4 (rosa), solo disponible en los meses de verano.

Por líneas, la L1 (verde) cubre un 45,3% de la superficie de la trama urbana, mientras la L2 (roja) presta servicio al 39,8%. La L3 (azul) alcanza al 31% de la malla urbana.

Actualmente la flota de este servicio dispone de 8 autobuses, con una edad media de 10,37 años. Solo un vehículo del parque está por debajo de los 10 años, 6 se encuentran entre los 10,8 y los 12,7 años y uno tiene más de 17.

Figura 42. Cobertura de las líneas de bus urbano en un radio de 450 metros. Fuente: elaboración propia



Tarifas

El servicio público de transporte municipal establece un precio fijo por viaje individual de 1,25€. Un billete multiviaje de Credibus asciende a 6,95€, mientras las tarjetas subvencionadas del Estudiante y Dorada son gratuitas. El coste de la expedición/renovación de la tarjeta es de 4€.

Tabla 17. Tarifas del servicio de autobús urbano. Fuente: Ayuntamiento de Torrent

Tipo	Precio
Billete Individual	1,25€
Billete multiviaje - Credibus	6,95€
Tarjeta de Estudiante	0€
Tarjeta Dorada	0€
Expedición/Renovación tarjeta	4€

Características de las paradas del bus urbano

Un total de 105 paradas prestan servicio a las 4 líneas de autobús urbano. Se ha analizado las características principales de cada una de ellas: si poseen marquesina, banco, señal vertical (S-19), un ancho de acera de 1,5m, paso de peatones adaptado cercano, información horaria, e información del recorrido de las líneas; y también cómo es el acercamiento del autobús y el grado de accesibilidad. Este último factor se calcula según el ancho de acera y la cercanía de un paso de peatones: Sí+Sí = Buena; Sí+No = Regular; y No+No = Mala.

- De las 105 paradas analizadas, el 77% (81 paradas) no disponen de marquesina y el 65% (68 paradas) no tienen banco.
- Tan solo el 40% (42 paradas) están dotadas de señalización vertical S-19 (Código de tráfico y seguridad vial).
- El 83% disponen de una acera de 1,5 m o más de ancho, mientras el 89% tienen un paso de peatones con vados adaptados cerca.
- El 21,9% de las paradas (23) tiene una accesibilidad mejorable (ya sea a causa de aceras estrechas o por falta de pasos de peatones). El 71,4% tienen buena accesibilidad (75 paradas), mientras el 6,7% restante (7) no están bien adaptadas.
- El 45% posee la información horaria y del recorrido las líneas (47 paradas), mientras un 55% no facilita ninguna información (58 paradas).

En la tabla inferior se detallan las características de cada una de las paradas.

Tabla 18. Características de las paradas de autobús urbano. Fuente: elaboración propia











Paradas de bus urbano	CARACTERÍSTICAS DE LAS PARADAS								Accesibilidad	Imagen
	Marquesina	Banco	Señal Vertical	Ancho de acera >1,5m	Paso de peatones	Inf. Horaria	Inf. Recorrido líneas	Acercamiento		
Avda. Olímpica 3	No	No	Sí	Sí	Sí	No	No	Fuera del carril de circulación.	Buena	
Avda. Olímpica/ Londres 48	No	No	Sí	Sí	Sí	No	No	Fuera del carril de circulación.	Buena	
Ciudad del Deporte/ Vicent Pallardó	Sí	Sí	No	Sí	Sí	Sí	Sí	En el carril de circulación.	Buena	
Cementiri	Sí	Sí	No	Sí	Sí	Sí	Sí	En el carril de circulación.	Buena	

Paradas de bus urbano	CARACTERÍSTICAS DE LAS PARADAS								Accesibilidad	Imagen
	Marquesina	Banco	Señal Vertical	Ancho de acera >1,5m	Paso de peatones	Inf. Horaria	Inf. Recorrido líneas	Acercamiento		
Padre Fernando/ Santos Patrons	No	No	Sí	Sí	No	No	No	Fuera del carril de circulación.	Regular	
Estación	Sí	Sí	No	Sí	Sí	Sí	Sí	En el carril de circulación.	Buena	
El Molino (c. Gabriela Mistral)	No	No	Sí	Sí	Sí	No	No	Fuera del carril de circulación.	Buena	
Carretera Picanya (supermercat Lidl)	No	No	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Fuera del carril de circulación.	Buena	
La Torrentina (c. de Lope de Vega)	Sí	Sí	No	Sí	Sí	Sí	Sí	En el carril de circulación.	Buena	
Valencia/Jesús	Sí	Sí	No	Sí	Sí	Sí	Sí	En el carril de circulación.	Buena	
Ciudad Jardín (c/ Valencia)	Sí	Sí	No	Sí	Sí	Sí	Sí	En el carril de circulación.	Buena	
Cuatro Carrers	No	No	Sí	No	No	No	No	En el carril de circulación.	Mala	
Venta Blanca/ Gasolinera (iPhone Place)	No	No	No	Sí	Sí	Sí	Sí	En el carril de circulación.	Buena	
Mercado/ 25 abril	No	No	Sí	No	Sí	No	No	Fuera del carril de circulación.	Regular	

Paradas de bus urbano	CARACTERÍSTICAS DE LAS PARADAS								Accesibilidad	Imagen
	Marquesina	Banco	Señal Vertical	Ancho de acera >1,5m	Paso de peatones	Inf. Horaria	Inf. Recorrido líneas	Acercamiento		
Plaza América	Sí	Sí	No	Sí	Sí	Sí	Sí	Fuera del carril de circulación.	Buena	
Les Terretes/ Genaro Palau	No	Sí	Sí	Sí	Sí	No	No	Fuera del carril de circulación.	Buena	
Genaro Palau/ Villa Carmen	No	Sí	Sí	Sí	Sí	No	No	Fuera del carril de circulación.	Buena	
Ctra. Montserrat (Mercajardín)	No	No	Sí	No	No	No	No	Fuera del carril de circulación.	Mala	
Barrio San Gregorio (línea verde)	Sí	Sí	No	No	Sí	Sí	Sí	En el carril de circulación.	Regular	
Barrio San Gregorio (línea roja)	No	No	Sí	No	No	No	No	En el carril de circulación.	Mala	
Calle El Greco (num 24)	No	No	No	Sí	No	Sí	Sí	En el carril de circulación.	Regular	
Corunya / Mas de la Montanyeta (línea verde)	Sí	Sí	No	Sí	Sí	Sí	Sí	En el carril de circulación.	Buena	
Corunya / San Lorenzo (línea verde)	No	No	Sí	Sí	Sí	No	No	Fuera del carril de circulación.	Buena	
Corunya / Madre Sacramento	Sí	Sí	No	Sí	Sí	Sí	Sí	En el carril de circulación.	Buena	

Paradas de bus urbano	CARACTERÍSTICAS DE LAS PARADAS								Accesibilidad	Imagen
	Marquesina	Banco	Señal Vertical	Ancho de acera >1,5m	Paso de peatones	Inf. Horaria	Inf. Recorrido líneas	Acercamiento		
Auditorio (línea verde)	Sí	Sí	No	Sí	Sí	Sí	Sí	Fuera del carril de circulación.	Buena	
IES Veles e Vents (línea verde)	Sí	Sí	No	No	Sí	Sí	Sí	En el carril de circulación.	Regular	
Reina Sofia / Pare Tomas Roca	Sí	Sí	No	Sí	Sí	Sí	Sí	Fuera del carril de circulación.	Buena	
Pare Méndez / Encarnació	Sí	Sí	No	Sí	Sí	No	No	En el carril de circulación.	Buena	
IES Marxadella (línea verde)	No	Sí	Sí	Sí	Sí	No	No	En el carril de circulación.	Buena	
Juzgados	No	No	Sí	Sí	Sí	No	No	Fuera del carril de circulación.	Buena	
Padre Méndez/metro	No	No	Sí	Sí	Sí	No	No	Fuera del carril de circulación.	Buena	
IES Marxadella (línea roja)	No	No	No	Sí	Sí	No	No	En el carril de circulación.	Buena	
Padre Méndez	No	No	Sí	Sí	Sí	No	No	Fuera del carril de circulación.	Buena	
Reina Sofia (línea roja)	Sí	Sí	No	Sí	Sí	Sí	Sí	Fuera del carril de circulación.	Buena	

Paradas de bus urbano	CARACTERÍSTICAS DE LAS PARADAS								Accesibilidad	Imagen
	Marquesina	Banco	Señal Vertical	Ancho de acera >1,5m	Paso de peatones	Inf. Horaria	Inf. Recorrido líneas	Acercamiento		
IES Veles e Vents (línea roja)	No	No	No	No	Sí	Sí	Sí	En el carril de circulación.	Regular	
Auditorio (línea roja)	No	Sí	No	Sí	Sí	Sí	Sí	Fuera del carril de circulación.	Buena	
Corunya / Madre Sacramento (línea roja)	No	No	No	Sí	Sí	Sí	Sí	Fuera del carril de circulación.	Buena	
Corunya / San Lorenzo (línea roja)	No	No	No	Sí	Sí	Sí	Sí	Fuera del carril de circulación.	Buena	
Mas de la Montanyeta (línea roja)	No	No	Sí	No	Sí	No	No	Fuera del carril de circulación.	Regular	
El Greco (línea roja)	No	No	Sí	No	No	No	No	En el carril de circulación.	Mala	
Pascual Romero	No	Sí	Sí	Sí	Sí	No	No	Fuera del carril de circulación.	Buena	
Colegios/Azorín	No	Sí	Sí	Sí	Sí	No	No	Fuera del carril de circulación.	Buena	
Azorín / Machado	No	No	Sí	Sí	Sí	No	No	En el carril de circulación.	Buena	
Avenida / Metro	No	Sí	No	Sí	Sí	Sí	Sí	Fuera del carril de circulación.	Buena	










Paradas de bus urbano	CARACTERÍSTICAS DE LAS PARADAS								Imagen	
	Marquesina	Banco	Señal Vertical	Ancho de acera >1,5m	Paso de peatones	Inf. Horaria	Inf. Recorrido líneas	Acercamiento		Accesibilidad
Pintor Ribera (Ambulatorio)	No	Sí	Sí	Sí	Sí	No	No	En el carril de circulación.	Buena	
Venta Blanca/ Gasolinera (camí Ral /c. Mare de Déu de la Pau)	No	No	No	Sí	Sí	Sí	Sí	Fuera del carril de circulación.	Buena	
Ramon y Cajal / Ermita	No	No	Sí	Sí	Sí	No	No	En el carril de circulación.	Buena	
Ramon y Cajal / Ayuntamiento	No	Sí	Sí	Sí	Sí	No	No	Fuera del carril de circulación.	Buena	
Gómez Ferrer / Marco	No	No	No	Sí	Sí	Sí	Sí	Fuera del carril de circulación.	Buena	
Gómez Ferrer, 48	No	No	No	Sí	Sí	Sí	Sí	Fuera del carril de circulación.	Buena	
Gómez Ferrer, 84	No	No	No	Sí	Sí	Sí	Sí	Fuera del carril de circulación.	Buena	
La Torrentina (Plaça de la Torrentina)	No	Sí	Sí	Sí	Sí	No	No	Fuera del carril de circulación.	Buena	
Carretera Picanya (c. Fray Antonio Panes)	No	No	Sí	Sí	Sí	No	No	En el carril de circulación.	Buena	
José Iturbi	No	No	Sí	Sí	Sí	No	No	Fuera del carril de circulación.	Buena	


Paradas de bus urbano	CARACTERÍSTICAS DE LAS PARADAS								Accesibilidad	Imagen
	Marquesina	Banco	Señal Vertical	Ancho de acera >1,5m	Paso de peatones	Inf. Horaria	Inf. Recorrido líneas	Acercamiento		
José Iturbi / Tesorería	No	No	Sí	Sí	Sí	No	No	Fuera del carril de circulación.	Buena	
Maestro Giner	No	No	Sí	Sí	Sí	No	No	En el carril de circulación.	Buena	
La Torre	No	Sí	Sí	Sí	Sí	No	No	Fuera del carril de circulación.	Buena	
Hort Trenor	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	En el carril de circulación.	Buena	
Universidad	No	No	Sí	Sí	Sí	No	No	En el carril de circulación.	Buena	
Parque Central	No	No	Sí	Sí	Sí	No	No	Fuera del carril de circulación.	Buena	
Ronda Vicente Pallardó / P. Concordia	No	No	Sí	Sí	Sí	No	No	Fuera del carril de circulación.	Buena	
Moralets	Sí	Sí	No	Sí	Sí	Sí	Sí	Fuera del carril de circulación.	Buena	
Correus	No	No	No	Sí	Sí	Sí	Sí	Fuera del carril de circulación.	Buena	
Fuente de las Ranas	Sí	Sí	No	Sí	Sí	Sí	Sí	Fuera del carril de circulación.	Buena	

Paradas de bus urbano	CARACTERÍSTICAS DE LAS PARADAS								Imagen	
	Marquesina	Banco	Señal Vertical	Ancho de acera >1,5m	Paso de peatones	Inf. Horaria	Inf. Recorrido líneas	Acercamiento		Accesibilidad
San Valeriano	Sí	Sí	No	Sí	Sí	Sí	Sí	Fuera del carril de circulación.	Buena	
Reina Sofía / Las Américas	Sí	Sí	No	Sí	Sí	Sí	Sí	Fuera del carril de circulación.	Buena	
Residencia 3a edad / Vicent Pallardó	No	No	Sí	Sí	Sí	No	No	Fuera del carril de circulación.	Buena	
Garellano / Lepanto (c. Cuba)	No	No	Sí	No	Sí	No	No	En el carril de circulación.	Regular	
Área recreativa la Marxadella (n. 26)	No	No	No	No	Sí	No	No	En el carril de circulación.	Regular	
Marià Benlliure	No	No	No	No	Sí	No	No	En el carril de circulación.	Regular	
Jacinto Benavente	No	No	No	Sí	No	No	No	En el carril de circulación.	Regular	
Lido	No	No	No	Sí	No	No	No	En el carril de circulación.	Regular	
Calle América / Colonia Blanca	No	No	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Fuera del carril de circulación.	Buena	
Magallanes	No	No	No	No	Sí	Sí	Sí	En el carril de circulación.	Regular	

Paradas de bus urbano	CARACTERÍSTICAS DE LAS PARADAS								Imagen	
	Marquesina	Banco	Señal Vertical	Ancho de acera >1,5m	Paso de peatones	Inf. Horaria	Inf. Recorrido líneas	Acercamiento		Accesibilidad
Río Palancia / Alcalá Galiano	No	No	No	Sí	No	No	No	Fuera del carril de circulación.	Regular	
Camí Morredondo	No	No	No	No	No	No	No	En el carril de circulación.	Mala	
Club de Tenis	No	No	No	Sí	No	No	No	En el carril de circulación.	Regular	
Estanislao Alberola	No	No	No	Sí	No	No	No	En el carril de circulación.	Regular	
Camí Mala Pujada	No	No	No	No	No	No	No	En el carril de circulación.	Mala	
Rio Palancia	No	No	No	Sí	No	No	No	En el carril de circulación.	Regular	
Alcalá Galiano	No	No	No	Sí	Sí	Sí	Sí	En el carril de circulación.	Buena	
Almirante Cervera	No	No	No	Sí	Sí	Sí	Sí	En el carril de circulación.	Buena	
Santa Apolonia / Brisas del Vedat	No	No	No	Sí	No	Sí	Sí	Fuera del carril de circulación.	Regular	
Plaza de la Hiedra	No	No	No	Sí	Sí	Sí	Sí	Fuera del carril de circulación.	Buena	

Paradas de bus urbano	CARACTERÍSTICAS DE LAS PARADAS								Imagen	
	Marquesina	Banco	Señal Vertical	Ancho de acera >1,5m	Paso de peatones	Inf. Horaria	Inf. Recorrido líneas	Acercamiento		Accesibilidad
Santa Apolonia / Quevedo	No	No	No	Sí	No	Sí	Sí	En el carril de circulación.	Regular	
Calderón de la Barca (c. Barranc de Picassent)	No	No	No	Sí	No	No	No	En el carril de circulación.	Regular	
Quevedo (prolongación Miramar)	No	No	No	No	No	No	No	En el carril de circulación.	Mala	
Miramar (prolongación Miramar)	No	No	No	Sí	Sí	No	No	En el carril de circulación.	Buena	
Área recreativa la Marxadella (n. 63)	No	No	No	Sí	Sí	No	No	En el carril de circulación.	Buena	
Garellano / Lepanto (n. 5)	No	No	No	Sí	No	No	No	En el carril de circulación.	Regular	
Residencia 3a edad / Rotonda	No	Sí	Sí	Sí	Sí	No	No	Fuera del carril de circulación.	Buena	
Avinguda / Reina Sofía	No	Sí	Sí	Sí	Sí	No	No	En el carril de circulación.	Buena	
Marquesado	Sí	Sí	No	Sí	Sí	Sí	Sí	Fuera del carril de circulación.	Buena	
Asilo	Sí	Sí	No	Sí	Sí	Sí	Sí	Fuera del carril de circulación.	Buena	

Paradas de bus urbano	CARACTERÍSTICAS DE LAS PARADAS								Imagen	
	Marquesina	Banco	Señal Vertical	Ancho de acera >1,5m	Paso de peatones	Inf. Horaria	Inf. Recorrido líneas	Acercamiento		Accesibilidad
Liceo	No	No	No	Sí	Sí	Sí	Sí	Fuera del carril de circulación.	Buena	
Montecarlo	Sí	Sí	No	Sí	Sí	Sí	Sí	Fuera del carril de circulación.	Buena	
Ramón y Cajal	Sí	Sí	No	Sí	Sí	Sí	Sí	Fuera del carril de circulación.	Buena	
Valencia / Xenillet	No	No	No	No	Sí	No	No	En el carril de circulación.	Regular	
Valencia / Centre Salut	No	No	Sí	No	Sí	No	No	En el carril de circulación.	Regular	
Gomez Ferrer, 81	No	No	No	Sí	Sí	Sí	Sí	Fuera del carril de circulación.	Buena	
C.C. Las Américas	No	No	No	Sí	Sí	Sí	Sí	Fuera del carril de circulación.	Buena	
C. Madre Sacramento	No	No	Sí	Sí	Sí	No	No	Fuera del carril de circulación.	Buena	
Piscina Parque Vedat	No	No	Sí	Sí	Sí	No	No	Fuera del carril de circulación.	Buena	
Gómez Ferrer, 25	No	No	No	Sí	Sí	Sí	Sí	En el carril de circulación.	Buena	

Paradas de bus urbano	CARACTERÍSTICAS DE LAS PARADAS								Imagen
	Marquesina	Banco	Señal Vertical	Ancho de acera >1,5m	Paso de peatones	Inf. Horaria	Inf. Recorrido líneas	Acercamiento	
Canonge Gisbert	No	No	No	Sí	Sí	No	No	En el carril de circulación.	Buena
									

3.3.2 AUTOBÚS INTERURBANO

Tres líneas distintas de autobús interurbano prestan servicio a Torrent. Las conexiones habituales son con los municipios colindantes que forman parte del área metropolitana valenciana, y también con la capital. Entre ellos, destacan Quart de Poblet, Alaquàs, Aldaia o Xirivella.

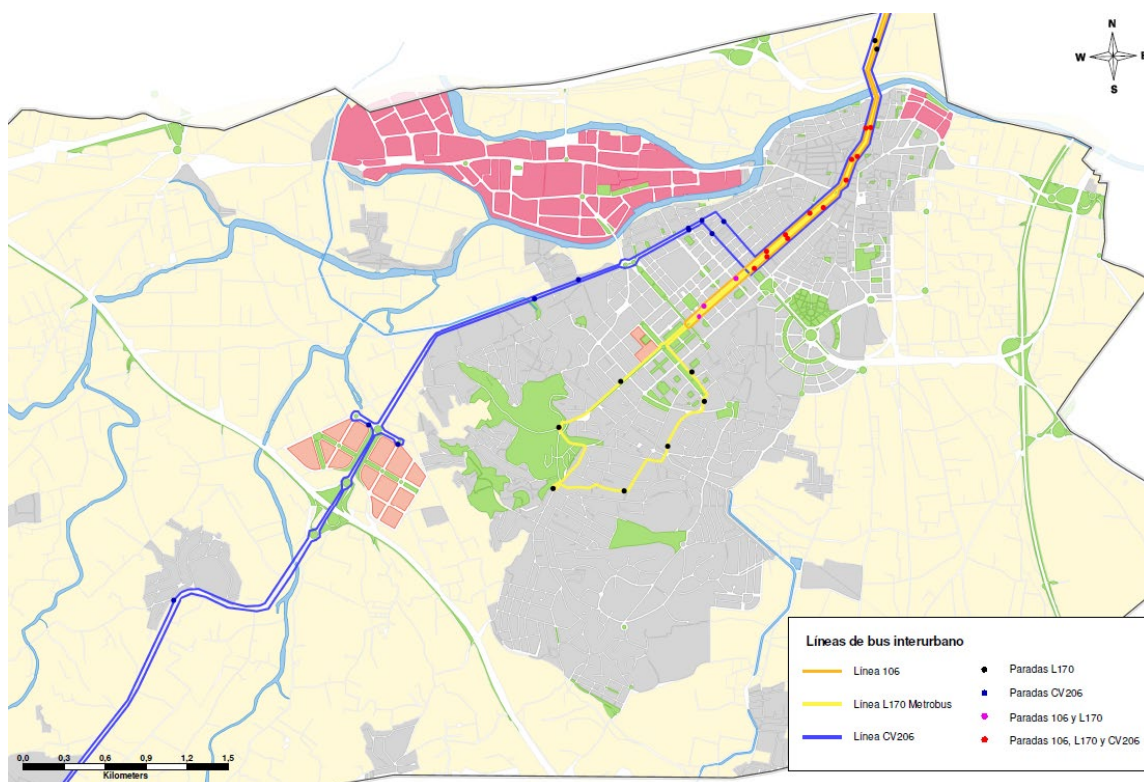
- **Línea 106 Torrent – Quart de Poblet:** presta servicio de 6:30h a 23:15h de lunes a sábado, con horario extendido hasta la 1:10h de la madrugada los viernes y sábados noche. La línea ofrece 23 exp/sentido al día, a excepción de los viernes y sábados, con 4 expediciones extras en sentido Quart de Poblet – Torrent. El intervalo de paso es de 45 minutos y el servicio no circula ni domingos ni festivos. Operada por Fernanbús, permite enlazar Torrent con Quart de Poblet pasando por los municipios de Alaquàs y Aldaia, además de realizar paradas en el centro comercial Bonaire y en el barrio del Cristo (Quart de Poblet). En Torrent transcurre principalmente por la avenida El Vedat y la calle Gómez Ferrer, por lo que tiene correspondencia con todas las líneas regulares de autobús urbano, autobús interurbano y con la estación Torrent Avinguda de MetroValencia.
- **Línea 170 Torrent – Valencia:** presta servicio de 5h a 0:15h los días laborables, con 63 exp/sentido al día, 4 de las cuales se extienden hasta las urbanizaciones diseminadas de Calicanto (salidas a las 8h42 y 14h11 y llegadas a las 8h40 y 14h05). El intervalo de paso aproximado es de 16 minutos hasta las 14:05 y 18 minutos a partir de esa hora. Los sábados y festivos (incluye domingos) presta servicio de 6h a 0h10 y reduce sus expediciones a 45 por sentido, con un intervalo de paso de 24 minutos. Operada por Fernanbús, permite enlazar Torrent con la ciudad de Valencia, pasando por los municipios de Alaquàs y Xirivella. En Torrent transcurre por Calicanto (solo 4 expediciones en días laborables), el Vedat, avenida el Vedat y la calle Gómez Ferrer, por lo que tiene correspondencia con todas las líneas regulares de autobús urbano, autobús interurbano y con la estación Torrent Avinguda de MetroValencia.
- **Línea CV 206 Valencia – Real – Millares:** presta servicio de 6:40h a 21:45h los días laborables, con 8 exp/día dirección Valencia y 7 exp/día sentido Millares. El intervalo de paso aproximado es de 1h30', según el sentido de circulación y la hora del día. También circula los sábados, domingos y festivos, con servicio de 9:30h a 21h. La frecuencia se reduce a 4 exp/sentido al día, con paso por Torrent a las 8h45, 11h45, 15h45 y 18h45 dirección Valencia y 10h, 14h, 17h y 20h30 dirección Real de Montroi. Operada por Autocares Buñol, permite enlazar Torrent con Valencia, Real de Montroi, Alfarp y Millares. En Torrent transcurre por la calle Gómez Ferrer, la avenida al Vedat y por las calles Pintor Ribera y Camí Real, por lo que tiene correspondencia con todas las líneas regulares de

autobús urbano, autobús interurbano y con la estación Torrent Avinguda de MetroValencia.

Tabla 19. Oferta de líneas interurbanas en Torrent. Fuente: Ayuntamiento de Torrent y Operadoras

	Exp/día	Amplitud horaria	Intervalo de paso	Conexión con otra línea interurbana	Conexión con otros servicios de TPC
L106	46	L – J: 6h30 a 23h15	45'	Sí	Estación Torrent Avinguda de MetroValencia y líneas urbanas
		V – S: 6h30 a 1h10	45'		
L170	126	L – V: 5h a 0h15	16'	Sí	Estación Torrent Avinguda de MetroValencia y líneas urbanas
	90	S – D y F: 6h a 0h10	24'		
CV206	15	L – V: 6h40 a 21h45	1h30'	Sí	Estación Torrent Avinguda de MetroValencia y líneas urbanas
	8	S – D y F: 9h30 a 21h	50'		

Figura 43. Mapa de líneas regulares del autobús interurbano en Torrent. Fuente: elaboración propia

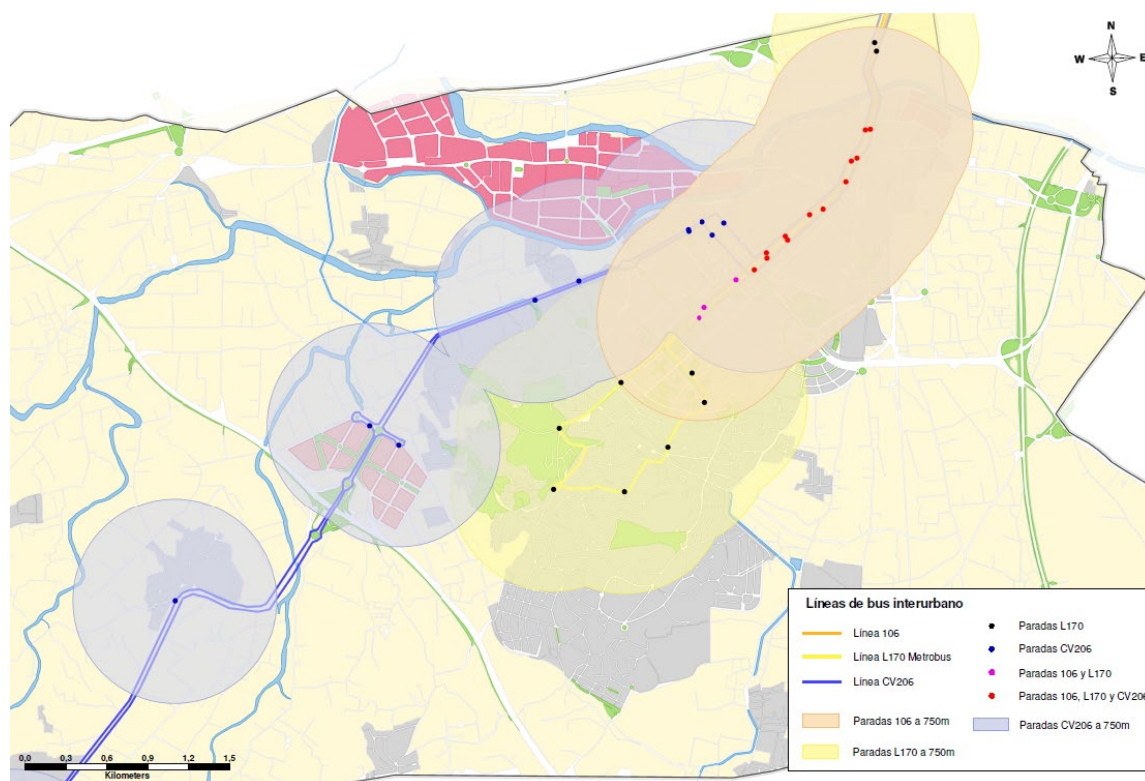


Cobertura

A nivel general, la suma de las 3 líneas de autobús interurbano cubre (en un radio de 750 m) el 87,6% de la superficie urbana. En este caso, la zona comercial del Toll y la Alberca queda cubierta por la línea CV206 a Montserrat, aunque gran parte del polígono industrial de Mas del Jutge siga sin estar cubierto.

Por líneas, la 170 de metro valencia cubre un 80,5% de la trama urbana, mientras la 206 alcanza al 70,8%. La que menos superficie cubre es la 106, con tan solo un 41,3%.

Figura 44. Mapa de la cobertura de las paradas del bus interurbano a 750 m. Fuente: elaboración propia



Tarifas

Tanto la L106 como la L170 forman parte de MetroBus, al amparo de la recién creada Autoridad de Transporte Metropolitano de Valencia (ATMV). Por lo tanto, sus precios difieren de si se utilizan billetes sencillos y puntuales o se opta por utilizar la tarjeta multiviaje Móbilis, basada en la zonificación. Torrent pertenece a la Zona B. Se desconoce el precio del servicio ofrecido por Autocares Buñol.

Tabla 20. Tarifas del servicio interurbano. Fuente: Fernanbús

Tipo	Precio
Billete Individual	1,45�
+65 años	1�
Familia Numerosa 20%	1,15�
Familia Numerosa 50%	0,70�

Características de las paradas del bus interurbano

Un total de 35 paradas prestan servicio a las 3 líneas de autobús urbano que circulan por la ciudad. Se ha analizado las características principales de cada una de ellas: si poseen marquesina, banco, señal vertical (S-19), un ancho de acera de 1,5m, paso de peatones adaptado cercano, información horaria e información del recorrido de las líneas; y también cómo es el acercamiento del autobús y el grado de accesibilidad. Este último factor se calcula según el ancho de acera y la cercanía de un paso de peatones: S +Sí = Buena; S +No = Regular; y No+No = Mala.

- De las 35 paradas analizadas, el 66% (23 paradas) no disponen de marquesina y el 54% (19 paradas) no tienen banco.
- Tan solo el 31% (11 paradas) están dotadas de señalización vertical S-19 (Código de tráfico y seguridad vial).











- El 80% disponen de una acera de 1,5 m o más de ancho, mientras el 74% tienen un paso de peatones con vados adaptados cerca.
- El 17,1% de las paradas (6) tiene una accesibilidad mejorable (ya sea a causa de aceras estrechas o por falta de pasos de peatones). El 68,6% tienen buena accesibilidad (24 paradas), mientras el 14,3% restante (5) no están bien adaptadas.
- El 57% posee la información horaria y el 60% la información del recorrido de las líneas.

En la tabla inferior se detallan las características de cada una de las paradas.

Tabla 21. Características de las paradas de autobús interurbano. Fuente: elaboración propia

Paradas de bus interurbano	CARACTERÍSTICAS DE LAS PARADAS									Imagen
	Marquesina	Banco	Señal Vertical	Ancho de acera >1,5m	Paso de peatones	Inf. Horaria	Inf. Recorrido líneas	Acercamiento	Accesibilidad	
Casa Ejercicios	No	No	Sí	No	No	No	No	Fuera del carril de circulación.	Mala	
Villa Elvira	No	No	No	Sí	No	No	No	En el carril de circulación.	Regular	
Gomez Ferrer, 81	No	No	No	Sí	Sí	No	Sí	Fuera del carril de circulación.	Buena	
Gómez Ferrer / Marco	No	No	No	Sí	Sí	Sí	Sí	Fuera del carril de circulación.	Buena	
Al Vedat / Moralets	Sí	Sí	No	Sí	Sí	Sí	Sí	Fuera del carril de circulación.	Buena	
Al Vedat / San Valeriano	Sí	Sí	No	Sí	Sí	Sí	Sí	Fuera del carril de circulación.	Buena	
Plaza América	Sí	Sí	No	Sí	Sí	Sí	Sí	Fuera del carril de circulación.	Buena	

Paradas de bus interurbano	CARACTERÍSTICAS DE LAS PARADAS									
	Marquesina	Banco	Señal Vertical	Ancho de acera >1,5m	Paso de peatones	Inf. Horaria	Inf. Recorrido líneas	Acercamiento	Accesibilidad	Imagen
Al Vedat / Mare Sacrament	No	No	Sí	Sí	Sí	No	No	Fuera del carril de circulación.	Buena	
Las Palmeras	No	Sí	No	No	No	Sí	Sí	Fuera del carril de circulación.	Mala	
El Porvenir	No	No	No	No	No	No	No	Fuera del carril de circulación.	Mala	
Perú/Utiel	No	No	No	No	Sí	Sí	Sí	En el carril de circulación.	Regular	
Camino de los Cántaros	No	Sí	No	Sí	Sí	Sí	Sí	En el carril de circulación.	Buena	
IES Veles e Vents	Sí	Sí	No	Sí	Sí	Sí	Sí	En el carril de circulación.	Buena	
Reina Sofía	No	Sí	Sí	Sí	Sí	No	No	En el carril de circulación.	Buena	
Al Vedat / Marquesat	Sí	Sí	No	Sí	Sí	Sí	Sí	Fuera del carril de circulación.	Buena	
Avenida / Metro	Sí	Sí	No	Sí	Sí	Sí	Sí	Fuera del carril de circulación.	Buena	
Al Vedat / Liceo	No	No	No	Sí	Sí	Sí	Sí	Fuera del carril de circulación.	Buena	

Paradas de bus interurbano	CARACTERÍSTICAS DE LAS PARADAS								Accesibilidad	Imagen
	Marquesina	Banco	Señal Vertical	Ancho de acera >1,5m	Paso de peatones	Inf. Horaria	Inf. Recorrido líneas	Acercamiento		
Al Vedat / Montecarlo	Sí	Sí	No	Sí	Sí	Sí	Sí	Fuera del carril de circulación.	Buena	
Al Vedat / Correos	No	No	No	Sí	Sí	Sí	Sí	Fuera del carril de circulación.	Buena	
C. Gómez Ferrer 48	No	No	No	Sí	Sí	Sí	Sí	Fuera del carril de circulación.	Buena	
C. Gómez Ferrer 25	No	No	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	En el carril de circulación.	Buena	
C. Pintor Ribera 30	No	Sí	Sí	Sí	Sí	No	No	En el carril de circulación.	Buena	
Camí Reial 78	No	No	Sí	Sí	Sí	No	No	En el carril de circulación.	Buena	
Camí Reial / Sant Gregori (Pintor soler)	No	No	Sí	Sí	Sí	No	No	En el carril de circulación.	Buena	
Camí Reial / Sant Gregori (Mercajardín)	No	No	Sí	No	No	No	No	Fuera del carril de circulación.	Mala	
Toll y la Alberca (Aldi)	Sí	Sí	No	Sí	No	No	No	En el carril de circulación.	Regular	
Camí Fachades, esq. C./ de las Palmeras	Sí	Sí	No	Sí	No	No	No	En el carril de circulación.	Regular	

Paradas de bus interurbano	CARACTERÍSTICAS DE LAS PARADAS									Imagen
	Marquesina	Banco	Señal Vertical	Ancho de acera >1,5m	Paso de peatones	Inf. Horaria	Inf. Recorrido líneas	Acercamiento	Accesibilidad	
Camí Reial CV405, 9 (hermanos Quintero)	Sí	Sí	No	Sí	No	Sí	Sí	Fuera del carril de circulación.	Regular	
Camí Reial 94	No	No	Sí	Sí	Sí	No	No	En el carril de circulación.	Buena	
Camí Reial 101	No	No	No	Sí	Sí	Sí	Sí	Fuera del carril de circulación.	Buena	
Mercado/ 25 abril (n.29)	No	No	Sí	No	Sí	No	No	Fuera del carril de circulación.	Regular	
Toll y la Alberca (Mercachina)	No	No	Sí	No	No	No	No	En el carril de circulación.	Mala	
Al Vedat / Fuente de las Ranas	Sí	Sí	No	Sí	Sí	Sí	Sí	Fuera del carril de circulación.	Buena	
Al Vedat / Asilo	Sí	Sí	No	Sí	Sí	Sí	Sí	Fuera del carril de circulación.	Buena	
Gomez Ferrer, 84	No	No	No	Sí	Sí	Sí	Sí	Fuera del carril de circulación.	Buena	

3.3.3 SERVICIO FERROVIARIO

Torrent está conectado con el servicio de MetroValencia y dispone de 3 paradas repartidas por la ciudad. Las líneas 1, 2 y 7 prestan servicio en algunas de las estaciones del municipio.

Las tres líneas confluyen en la estación de Torrent, situada al noreste de la ciudad. Las líneas 2 y 7 prosiguen su recorrido hasta TorrentAVINGUDA, situada en la avenida El Vedat, donde finalizan el recorrido. En la tercera estación, Col·legi El Vedat, situada al sureste de la ciudad, presta servicio la línea 1, que prosigue su recorrido en dirección sur hacia Villanueva de Castellón, parando en Picassent o Alcúdia.

Las 3 líneas entran en la ciudad de Valencia por el eje sur, parando en Picanya, València Sud, Sant Isidre (correspondencia con RENFE) y Jesús (correspondencia con AVE). A partir de esta estación, la línea 7 se dirige a Marítim – Serrería (parando en Colón, Aragón o Ayora), la línea 2 enlaza con Lliria (parando en Angel Guimerà, Beniferri, Paterna o La Pobla de Vallbona) y la línea 1 prosigue su recorrido dirección Bétera (parando en Angel Guimerà, Empalme, Burjassot o Semnari-CEU).

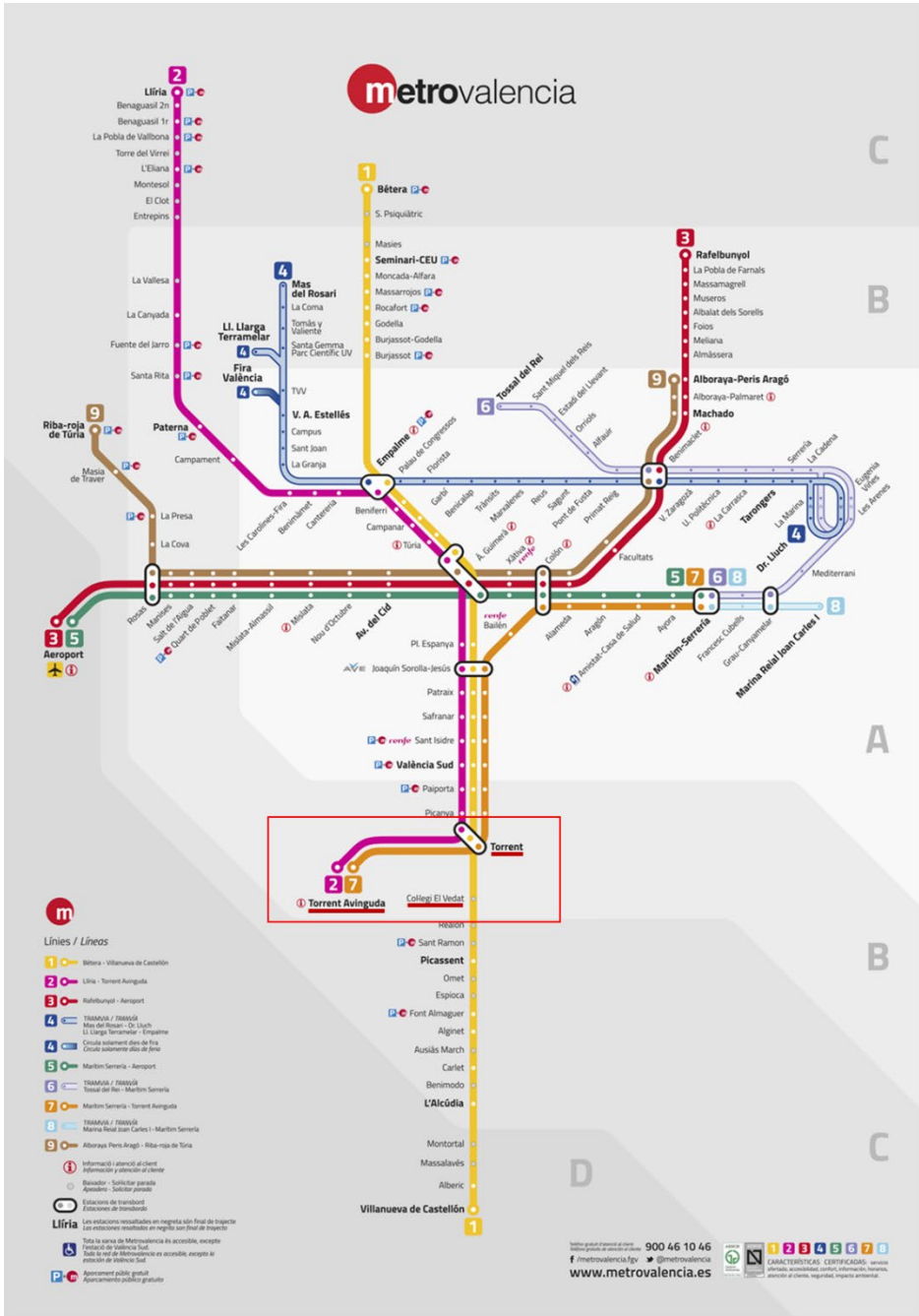
El horario habitual de MetroValencia es de 5h a 23h, excepto los viernes, sábados y vigilias de festivo, donde el servicio, con menos expediciones, no se interrumpe. En cuanto a la intermodalidad, la estación de TorrentAVINGuda tiene correspondencias con todas las líneas de autobús urbano e interurbano, mientras en la estación de Torrent se puede hacer transbordo solo con las líneas de bus urbano. La estación Col·legi El Vedat solo es accesible por carretera, por el camí de Torrent a Picassent.

El siguiente cuadro refleja el número de expediciones, el intervalo de paso y el tiempo de viaje de todas las líneas que conectan Torrent con Valencia (se ha escogido la estación de Jesús como referencia).

Tabla 22. Oferta de las líneas de MetroValencia en Torrent. Fuente: MetroValencia

Línea	Recorrido	Expediciones sentido Valencia	Expediciones sentido Torrent	Tiempo de viaje hasta Valencia	Intervalo de paso	Paradas en Torrent
L1	Villanueva de Castellón – Bétera	33	33	14' (18' desde Col·legi el Vedat)	12'	Torrent y Colegio El Vedat
L2	TorrentAVINGuda – Lliria	38	40	17'	12'	Torrent y Torrent AVINGuda
L7	TorrentAVINGuda – Marítim- Serrería	61	63	17'	12'	Torrent y Torrent AVINGuda

Figura 45. Mapa de líneas de MetroValencia y ámbito de Torrent. *Fuente: MetroValencia*



Tarifas

En cuanto a las tarifas, los usuarios de los ferrocarriles valencianos disponen de la tarjeta TuiN, una tarjeta-monedero que permite viajar por toda la red con precios más competitivos. En la siguiente tabla se muestran los diferentes precios por viaje y zona.

Tabla 23. Relación de precios por viaje y zona según el tipo de billete. Fuente: MetroValencia

Tipo	1 zona	2 zonas	3 zonas	4 zonas
Tarjeta TuiN	0,72€	1,04€	1,40€	1,40€
Billete sencillo	1,50€	2,10€	2,80€	3,90€
Ida y vuelta	1,45€	2€	2,65€	3,70€
Bonometro	0,76€	1,10€	1,47€	2,10€

3.3.4 SISTEMA TARIFARIO INTEGRADO

Torrent forma parte del sistema tarifario integrado que permite la utilización de diferentes modos de transporte (Metro, EMT Valencia, MetroBus) para realizar desplazamientos con un único abono que despenaliza económicamente los transbordos a los usuarios habituales. La zona a la que pertenece Torrent es la B.

Valencia, que es la principal generadora de viajes, está en la zona A, mientras municipios importantes como Paterna y Burjassot también forman parte de la zona B.

El precio del abono mensual para viajar a Valencia ciudad es de 58,30€ (Zonas AB), mientras el abono transbordo de 10 viajes cuesta 15,50€ (Zonas AB). Los jóvenes tienen una parte del abono subvencionado y el precio del mensual asciende a 49,55€, siempre para dos zonas.

Figura 46. Tarjeta de abonado personalizada Móbilis. Fuente: Entidad Valenciana de Vivienda y Suelo



3.3.5 TAXI

En Torrent se localizan dos paradas de taxi situadas en la avenida al Vedat: una delante del edificio de la estación de metro Torrent Avinguda y otra cercana a la plaza del Bisbe Benlloch, a pocos metros del ayuntamiento.

Torrent forma parte del Área de Prestación Conjunta de Valencia que regula, entre otras cosas, la tarificación del servicio.

Tabla 24. Tarifas del taxi en el Área de Prestación Conjunta de Valencia. Fuente: Servi - Taxi Torrent

TARIFA ORDINARIA	
Bajada de bandera	1,45€
Precio por kilómetro en día laborable	1,08€
Precio por kilómetro en noches, fin de semana o festivo	1,18€
Precio por hora de espera	19,15€
Percepción mínima	4€
Fuera del área de prestación conjunta (€/km)	0,58€
SUPLEMENTOS	
Muelle de cruceros	2,95€
Aeropuerto de Manises	5,40€
Percepción mínima en viajes desde el aeropuerto	12€

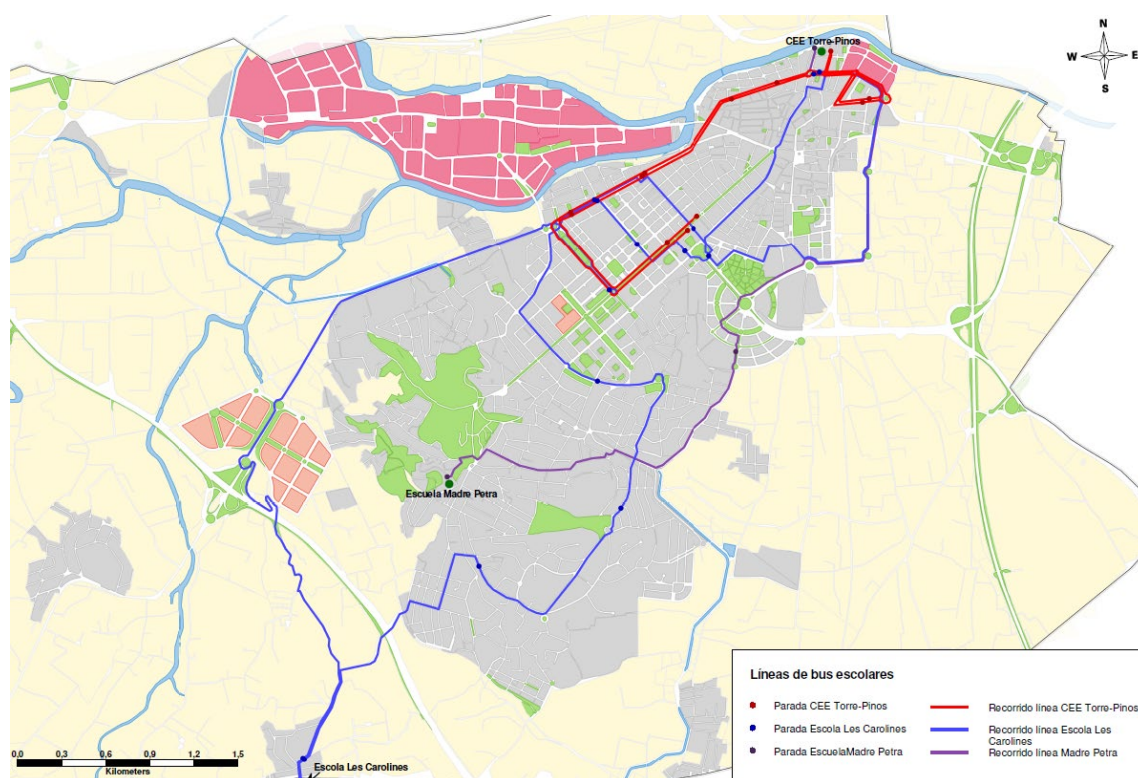
3.3.6 SERVICIOS DISCRECIONALES

Algunos colegios ofrecen servicio de autobús privado para los alumnos de Torrent: Madre Petra, CEE Torre-Pinos y la Escola Les Carolines. Solo Madre Petra y Torre-Pinos se encuentran en Torrent, mientras Les Carolines se sitúa en Picassent.

Tabla 25. Líneas de autobús escolar privado. Fuente: Ayuntamiento de Torrent

Escuela	Paradas	Salida	Regreso	Operador
Madre Petra	C. Atenas 04, 14B C. Gómez Ferrer, 114 C. Virgen Guadalupe 5	8:00 h	16:45 h	Transit Bus SL
CEE Torre-Pinos	Av. Al Vedat, 84 Av. Al Vedat, 102 Camí Reial, 143 Camí Reial, 43 C. Valencia, 57 C. Músico José Ortí, 16 C. Valencia, 66 Camí Reial, 62 Camí Reial, 130 Av. Al Vedat, 113	8:30 h	16:30 h	Transit Bus SL
Escola Les Carolines	Crta. Picaña, 4 C. Rey Juan Carlos I, 7 C. Profesor Idilio Gimeno, 6 Camí Reial, 108 Av. Pintor Genaro Palau, 1 Camino Cañadas, 4 Av. Santa Apolonia, 8 C. Garellano, 63 C. Vicente Pallardo, 34 Camí Reial, 121 C. Azorín, 5 C. Caja de Ahorros, 18 Crta. Picaña, 19	8:15 h	16:45 h	F.J. López Bus

Figura 47. Mapa de líneas del bus escolar privado. Fuente: elaboración propia

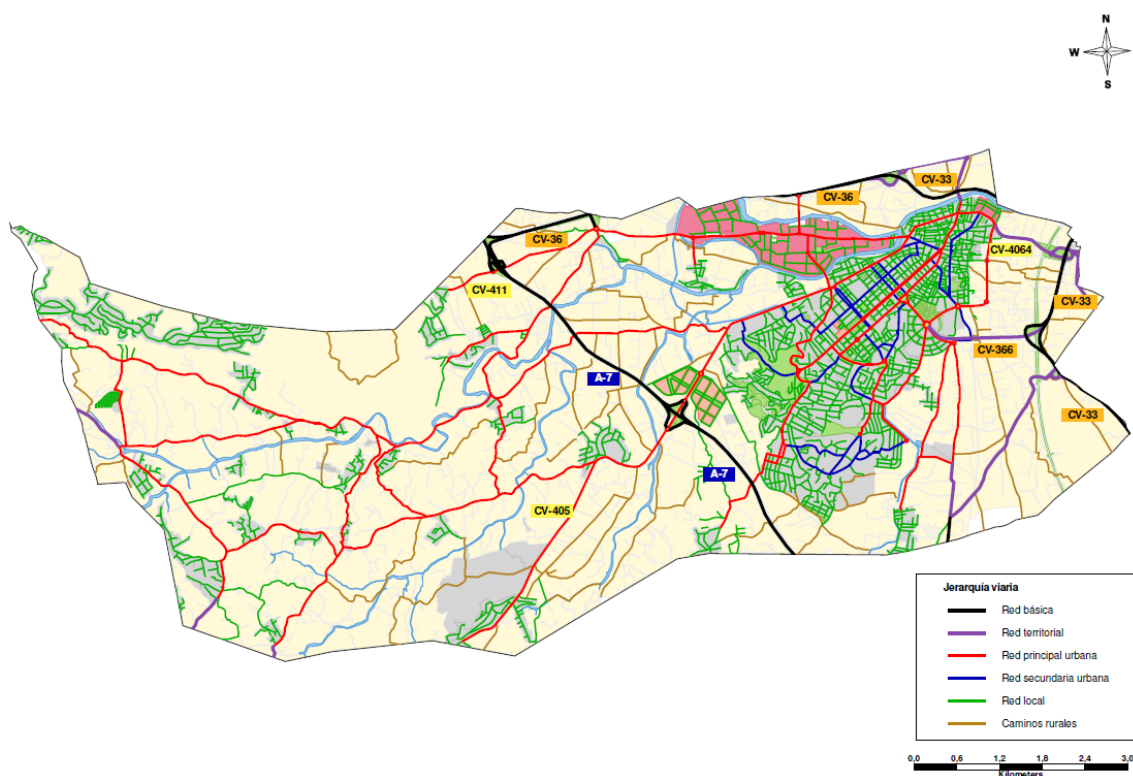


3.4 RED DE VEHÍCULOS PRIVADOS MOTORIZADOS

La jerarquización de la red viaria se lleva a cabo a partir de la clasificación de las calles en función del tipo de tráfico y de la accesibilidad y función social. Las vías más anchas y de mayor continuidad están, en general, más preparadas para acoger el tráfico de vehículos, mientras que otras, ya sea por su estructura como por el tipo de actividad que se desarrolla, tienen un carácter más cívico donde adquiere mucha más relevancia el peatón. Distinguir las funcionalidades de las vías es, por lo tanto, muy importante para conseguir una movilidad sostenible. Es por ello que se propone la clasificación viaria siguiente:

- **Red viaria externa:** formada por la red básica y las carreteras interurbanas. En estas vías la función del tráfico rodado es dominante.
- **Red primaria:** la conforman las vías principales urbanas. Garantiza las conexiones de la red viaria local con la red periurbana y las relaciones con los diferentes sectores y barrios del municipio.
- **Red secundaria distribuidora:** la conforman las vías secundarias urbanas que garantizan los desplazamientos al interior de la población. Recoge los flujos internos de las vías locales y aseguran la conexión la red primaria.
- **Red secundaria local:** son las vías capilares de la red secundaria que permiten el final o el inicio del trayecto y que dan acceso a las diferentes actividades del territorio, ya sean de tipo residencial, industrial, comercial o de servicios.

Figura 48. Jerarquía viaria urbana e interurbana de Torrent. Fuente: elaboración propia



3.4.1 RED VIARIA EXTERNA

Se considera bajo esta categoría todos los ejes que articulan los itinerarios de largo recorrido que actualmente facilitan la conexión con Torrent, ya sean desplazamientos con origen o destinación a la ciudad, como desplazamientos de paso.

En estas vías el modo de desplazamientos permitido es exclusivamente motorizado. Se caracterizan por soportar una gran intensidad de vehículos diaria, sean vehículos ligeros o pesados. Estas intensidades, aun así, varían en función de las vías, ya que esta categoría incorpora

desde vías con peaje hasta carreteras interurbanas de conexión de carácter local, que en algunos casos penetran dentro de la trama urbana de la ciudad y pasan a ser red principal.

Dentro de esta categoría y en función del tráfico, se pueden clasificar:

- Red básica
- Carreteras interurbanas

Red básica

Las principales vías que configuran esta categoría son las siguientes:

- La Autovía del Mediterráneo (A-7) es un eje de la Red de carreteras del Estado dependiente del Ministerio de Fomento que comunica Algeciras con Barcelona, a través de la costa mediterránea. Actualmente es la prolongación de la autopista AP-7 que funciona como circunvalación de la primera corona del Área Metropolitana de Valencia. Transcurre por el sur y el oeste de la ciudad y se accede a través de la salida 344.
- La CV-33 es una autovía perteneciente a la Red Autonómica de la Comunidad Valenciana que conecta Torrent con Albal (al este) y con el enlace a la V-31, la autovía de acceso a Valencia. Se accede a Torrent a través de la prolongación CV-366, al este del municipio y que deriva en la avenida Juan Carlos I, o a través de la CV-4064 (en el nordeste) que deriva en el camino viejo de Picanya.
- La CV-36 o Autovía de Torrent es una autovía de la Red Autonómica de la Comunidad Valenciana que une Valencia con la autovía A-7 a la altura de Torrent. Comunica con las ciudades de Picanya y Alaquàs y transcurre por el eje norte de la ciudad, de este a oeste. El único acceso a Torrent se produce por la salida 8, cercana al Polígono Industrial de Mas del Jutge.

Carreteras interurbanas

Las principales vías que configuran esta categoría son:

- La CV-366 pertenece a la Red Local de la Comunidad Valenciana y es la prolongación de acceso a Torrent de la CV-33. Por lo tanto, comunica el municipio con la autovía a través de la plaza de la Concordia, en el noroeste de la ciudad.
- La CV-405 o carretera de Torrent a Real de Montroi pertenece a la Red de Carreteras de la Diputación de Valencia y comunica las dos poblaciones que le dan nombre. En Torrent también sirve de enlace entre el núcleo poblacional y la Autovía del Mediterráneo (A-7) a través del Polígono Industrial del Toll y la Alberca.
- La CV-4064 o carretera de Torrent a Picanya pertenece a la red municipal de carreteras y comunica Torrent con la localidad vecina de Picanya, en el este.
- La CV-411 o carretera del Mas del Jutge pertenece a la red municipal de carreteras y comunica Torrent con el polígono industrial de Mas del Jutge y con la urbanización de Calicanto, además de enlazar tanto con la autovía del Mediterráneo como con la CV-36. En el tramo del polígono industrial se integra como un vial urbano.
- La carretera CV-414 pertenece al municipio y une las poblaciones de Torrent y Picasent. Transcurre por el este de la ciudad, mayormente entre zonas de campo, y da acceso a las paradas de MetroValencia de Col·legi el Vedat y Realón. La entrada al municipio se produce por la calle Munic o la calle Londres, ambas en el entorno de la plaza de la Concordia. Se trata de un camino rural.

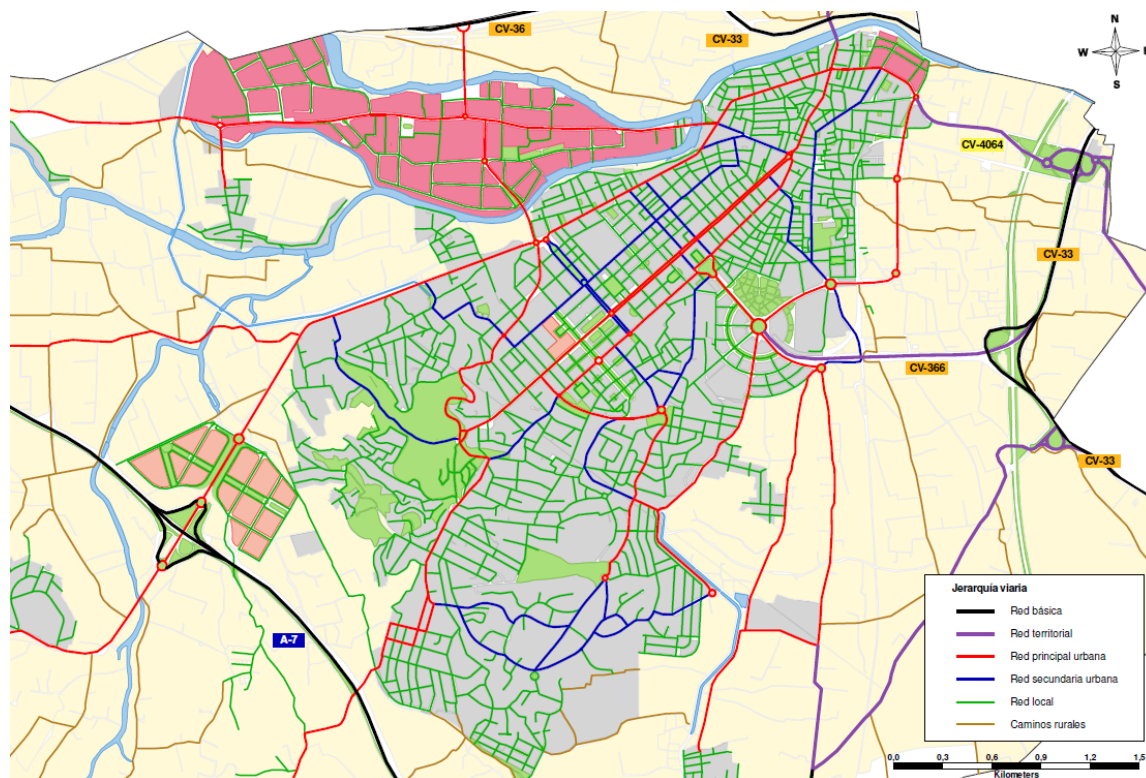
3.4.2 RED VIARIA INTERNA

Red Primaria

La conforman las vías urbanas principales que facilitan los desplazamientos a nivel global por todo el núcleo. Garantiza las conexiones de la red viaria local con la red interurbana (accesos) y las relaciones con los diferentes sectores del municipio.

Son las vías más importantes para la movilidad rodada del municipio que forman el esqueleto vertebral sobre el que se articulan el resto de vías. Estas vías ya tienen un carácter urbano y son utilizadas para todas las modalidades de desplazamiento.

Figura 49. Jerarquía viaria urbana e interurbana en el núcleo central de Torrent. Fuente: elaboración propia



La red urbana primaria suma un total de 80,6 km y representa el 24,3% de la red viaria urbana.

Destacan los siguientes ejes:

- Ejes norte-sur del núcleo urbano
 - Avenida Al Vedat
 - Calle del Padre Méndez
 - Calle Gómez Ferrer
 - Calle del Camino Real
 - Calle Atenas 04
 - Calle Garellano
 - Avenida San Lorenzo
 - Calle de América
 - Calle Almirante Cervera
 - Calle del Río Palancia
 - Calle Barranco de Picasent
 - Camino del Realón
 - Calle Sabaters
 - Calle de los Tejedores
 - Calle Ávila
- Ejes este-oeste del núcleo urbano
 - Calle Valencia
 - Calle Picaña
 - Ronda Vicente Pallardó
 - Calle Mas del Jutge
 - Avenida Rey Juan Carlos I
 - Calle Londres 48
 - Calle Doctor Vicente Puig
 - Calle Vicent Pallardó
 - Camino de Xarco Secs

Red Secundaria. Vías distribuidoras

La red secundaria distribuidora está formada por vías exclusivamente urbanas y cumple una doble función: por un lado funciona como red de conexión entre los diferentes barrios y sectores del municipio y por el otro conforma una red intermedia que permite conectar el interior de la trama urbana (red local) con la red primaria que da acceso al municipio.

La red secundaria distribuidora suma un total de 17,3 km y representa el 5,2% de la red viaria urbana.

▪ Ejes norte-sur del núcleo urbano

- Calle de la Constitución
- Calle Sedaví
- Calle del Doctor Fleming
- Calle Mariano Benlliure
- Avenida Santa Apolonia
- Calle de los Cántaros
- Calle Albaida
- Avenida Padre Prudencio
- Calle Frare Lluís Amigó
- Calle José Luís Iturbi
- Calle Padre Feijoo
- Calle Virgen de las Angustias
- Calle de Toledo

▪ Ejes este-oeste del núcleo urbano

- Calle Canónigo Gisbert
- Calle Ramón y Cajal
- Calle del Músico Mariano Puig Yago
- Calle Ejército Español
- Calle Virgen de la Soledad
- Calle Pintor Ribera
- Calle del 25 de abril
- Calle Caja de Ahorros
- Calle Profesor Idilio Gimeno
- Avenida Pintor Genaro Palau
- Calle Comare Pilar Martí
- Avenida de la Marxadella
- Calle Xelva
- Calle Ontinent
- Calle Coruña
- Calle Pintor Salvador Dalí
- Calle Almanzor
- Camino del Romeral
- Calle Santa Catarina
- Calle Jacinto Benavente
- Calle Quevedo
- Calle Echegaray
- Calle Mar Jonic

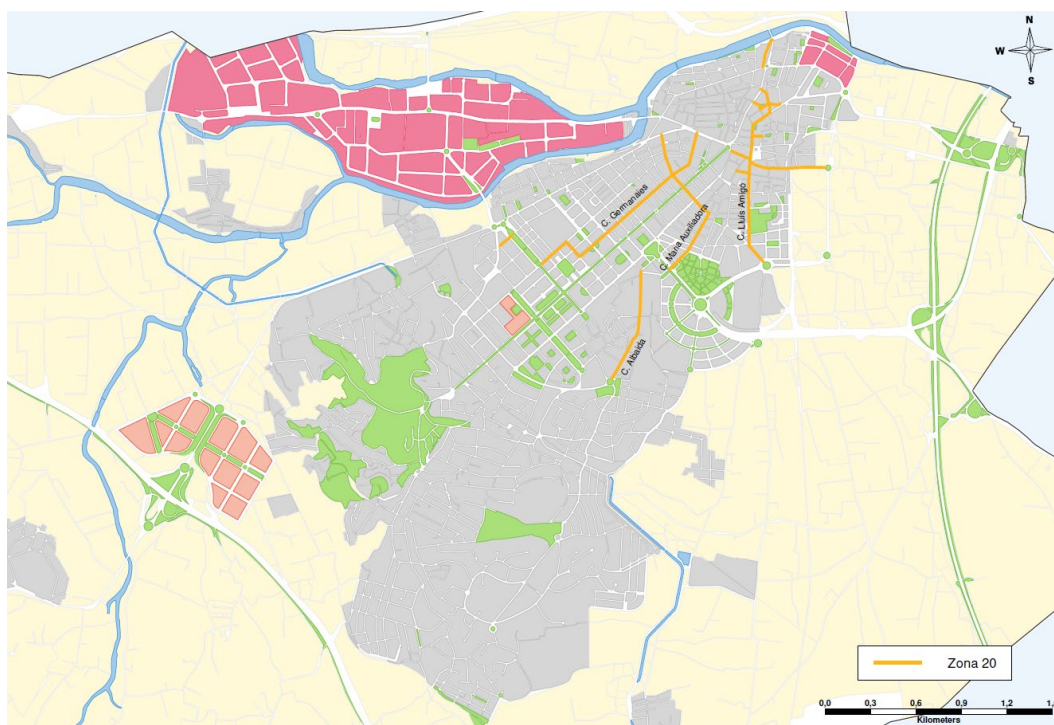
Red Secundaria. Vías vecinales o locales y zona 20

La red secundaria local está compuesta por el resto de calles que no forman parte ni de la red principal ni de la distribuidora. La principal función de estas calles es la de facilitar el acceso a las viviendas.

La red secundaria local suma un total de 233,7 km y representa el 70,4% de la red viaria urbana.

Dentro de esta red hay que tener en cuenta la zona 20 de Torrent, apodada también red de ciclocalles. En estas vías la velocidad máxima es de 20 km/h, las bicicletas tienen preferencia respecto a los vehículos privados motorizados y disponen de señalización vertical. Algunas vías de esta tipología son la calle de las Germanaies o Maria Auxiliadora.

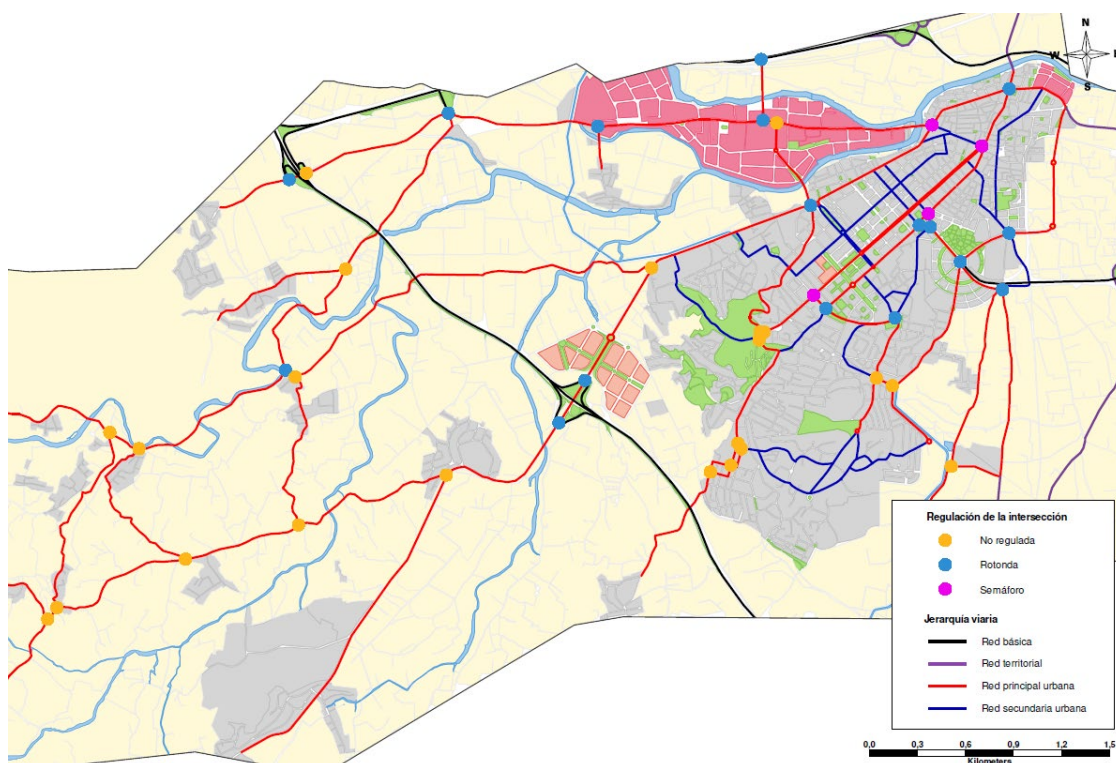
Figura 50. Ciclocalles de Torrent con velocidad limitada a 20 km/h. Fuente: elaboración propia



3.4.3 TIPOLOGIA DE INTERSECCIONES

Se ha inventariado la tipología de intersecciones en los cruces entre diferentes ejes de la red primaria urbana. Un 36% están reguladas por rotondas (17 intersecciones) para canalizar los diferentes flujos que confluyen, mientras solo el 8% (4 intersecciones) están reguladas con un semáforo: en la avenida Al Vedat con las calles Vicent Pallardo y La Coruña; la misma avenida con las calles Padre Méndez, Ramón y Cajal y Gómez Ferrer; la confluencia entre las calles Mas del Jutge, Canonge Gisbert y Valencia; y el enlace entre las calles Padre Méndez y Profesor Idilio Gimeno. El resto de intersecciones, 26 (el 56% restante), no están reguladas.

Figura 51. Tipología de intersecciones en la red primaria urbana. Fuente: elaboración propia



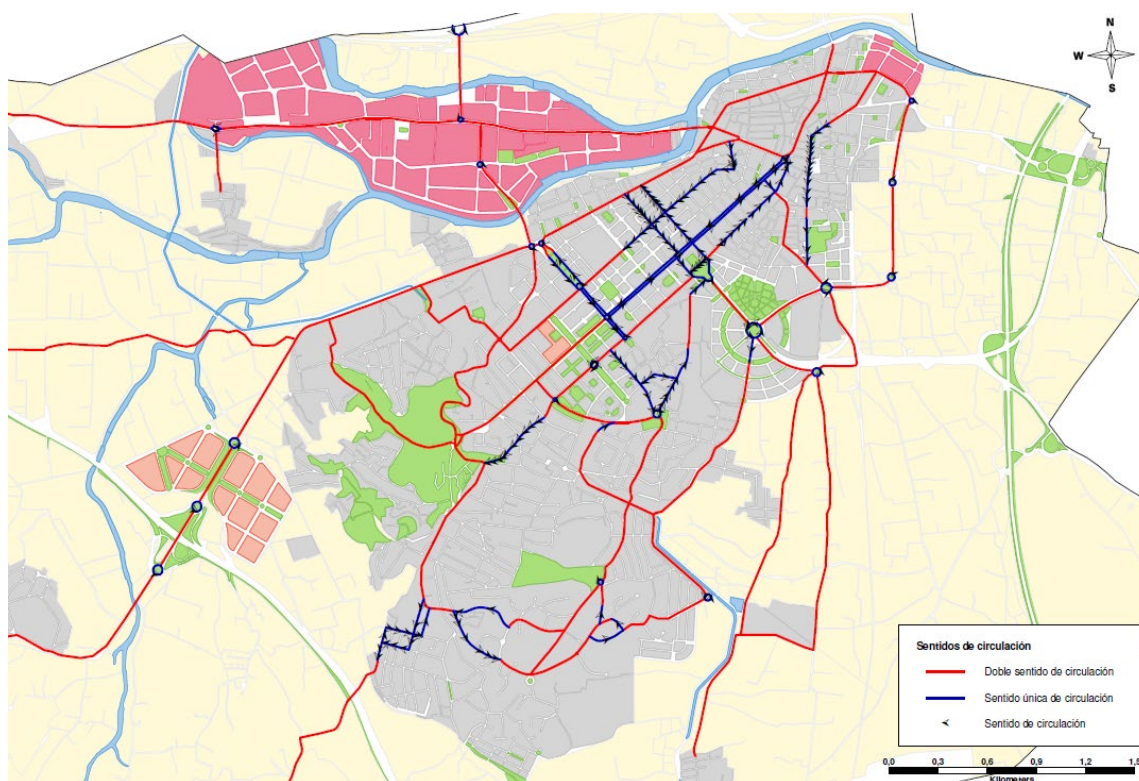
3.4.4 SENTIDO DE LAS CALLES

La mayor parte de las vías que conforman la red urbana principal (el 89,4% de su longitud) tienen doble sentido de circulación. Las principales calles de sentido único son los dos tramos que conforman la avenida al Vedat, la calle Mariano Benlliure y la avenida Santa Apolonia.

La red secundaria distribuidora también presenta un mayor número de vías con doble sentido de circulación (55,9%). Las principales calles de sentido único son los ejes viarios paralelos que conforman las calles Pintor Ribera y 25 de abril, los dos tramos de la avenida Pintor Genaro Palau, parte de la calle Constitución y la calle de Albaida, o la avenida de la Marxadella. También son de sentido único las calles Frare Lluís Amigó, José Iturbi y Doctor Fleming.

En términos globales, el 83,5% de las vías primarias y distribuidoras son de doble sentido, mientras el 16,5% son de sentido único.

Figura 52. Sentidos de circulación en la red principal y secundaria de Torrent. Fuente: elaboración propia



3.5 APARCAMIENTO

La oferta de aparcamiento en Torrent se divide en oferta en calzada y oferta fuera de calzada.

La primera corresponde a la oferta localizada en la vía pública y que puede ser regulada (destinada a algún tipo de usuario, con un horario de regulación concreto) o bien no regulada (destinada a un estacionamiento gratuito y sin limitación horaria). En Torrent no existe Ordenanza Reguladora de Aparcamiento (ORA), conocido popularmente como zona azul.

La oferta fuera de calzada corresponde a superficies segregadas del espacio público del municipio destinadas específicamente al aparcamiento de v eh culos. En este caso, la oferta puede ser de uso público (aparcamientos subterráneos o en superficies que pueden implicar el pago de alguna tarifa, o que est n asociados a determinadas actividades) o bien privado, que corresponden generalmente a los garajes de los residentes.

El trabajo realizado para la obtención de los datos de oferta de aparcamiento según tipologías se describe a continuación:

- Oferta libre no regulada: se ha realizado un trabajo de campo con Google Maps y Geo Media para determinar una estimación del número de plazas existente.
- Oferta de carga y descarga: el Ayuntamiento ha facilitado datos de 2016 y se ha realizado un trabajo de campo con Google Maps y Geo Media para determinar una estimación del número de plazas existente.
- Oferta de plazas para personas con movilidad reducida (PMR) en calzada: el Ayuntamiento ha facilitado datos de 2016 y se ha realizado un trabajo de campo con Google Maps y Geo Media para determinar una estimación del número de plazas existente.
- Oferta de plazas reservadas: se ha realizado un trabajo de campo con Google Maps y Geo Media para determinar una estimación del número de plazas existente.
- Oferta de plazas de Taxi: se han obtenido a través del portal del Servi – Taxi Torrent.

- Oferta de plazas de moto: se ha realizado un trabajo de campo con Google Maps y Geo Media para determinar una estimación del número de plazas existente.
- Oferta fuera de calzada de uso público: se han identificado, a través de los datos facilitados por el Ayuntamiento (2016) y Google Maps, la localización y el número de plazas de los espacios habilitados que cumplen esta función.

3.5.1 OFERTA EN CALZADA

Se ha realizado un inventario de aparcamiento en calzada en el núcleo urbano de Torrent, sin cuantificar las urbanizaciones diseminadas ni los polígonos económicos de Mas del Jutge y Toll y la Alberca.

Para calcular el número de plazas en los aparcamientos libres, taxi, carga y descarga y reservados, se ha dividido la longitud del estacionamiento por seis, si el aparcamiento es en línea, por cuatro si es en semibatería, o por 3,5, si es en batería.

Los aparcamientos para personas con movilidad reducida (PMR) se han contabilizado por el número de plazas disponibles. En cuanto a motos, se ha cuantificado el número total de plazas de cada estacionamiento.

Los resultados obtenidos son los siguientes:

- 21.831 plazas de aparcamiento libre.
- 124 plazas PMR.
- 10 plazas para Taxi (todas en avenida Al Vedat)
- 207 plazas de CyD.
- 79 plazas de uso reservado.
- 224 plazas para motocicletas.

En total hay **22.048 plazas de aparcamiento en calzada**.

El 97,1% de las plazas en calzada son para turismos y no están sujetas a ningún tipo de regulación (aparcamiento libre), el 1% son para motocicletas, el 0,9% para realizar operaciones de carga y descarga, el 0,6% para personas con movilidad reducida, el 0,4% son plazas reservadas y el 0,04% son plazas de taxi.

Figura 53. Reparto de plazas en calzada por tipología. Fuente: elaboración propia

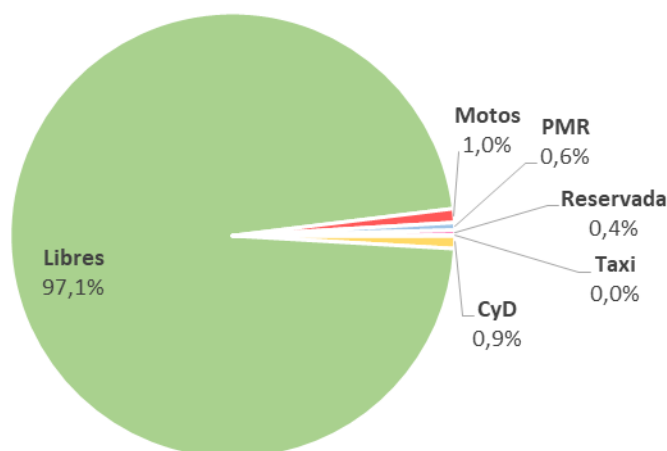
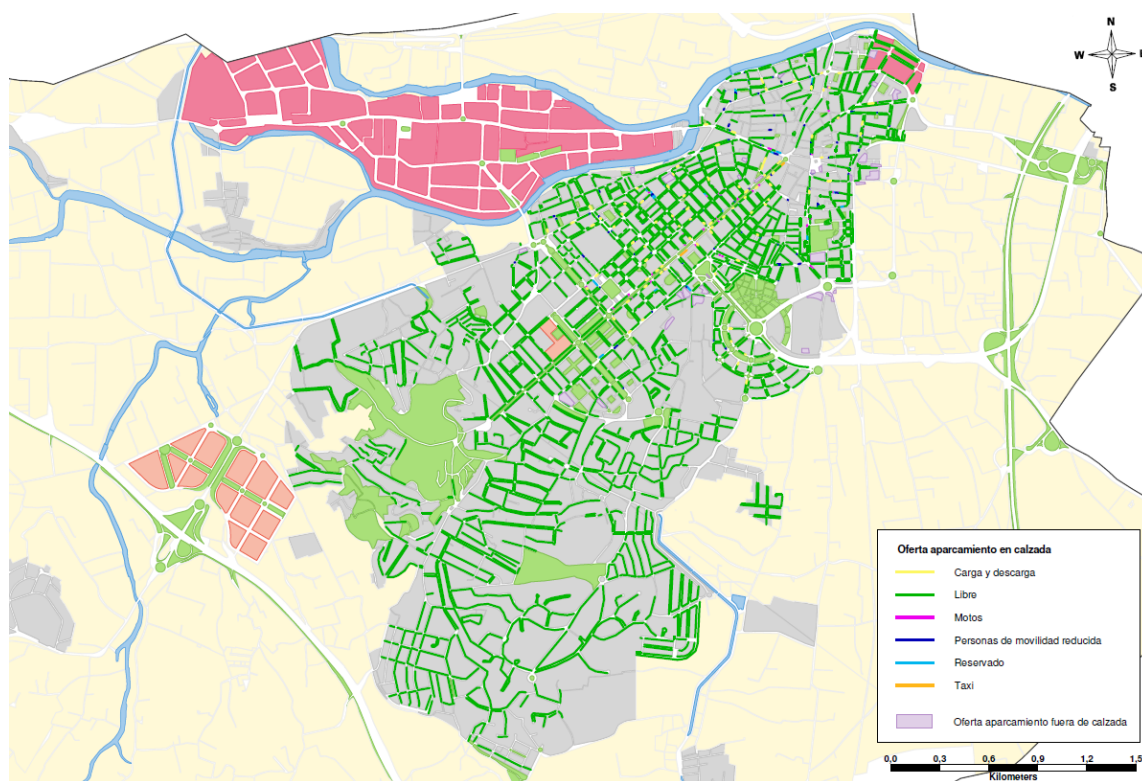


Figura 54. Mapa de estacionamiento en calzada por tipología. Fuente: elaboración propia



Las plazas se distribuyen por barrio de la siguiente manera:

Tabla 26. Número de plazas de aparcamiento en calzada por tipología y barrio. Fuente: elaboración propia

Barrio	Libre	Moto	PMR	Reserva	Taxi	CyD
1er Ensanche	1.449	48	18	13	0	61
2on Ensanche	1.435	33	16	14	0	41
3er Ensanche	1.157	61	10	25	10	34
Alter	252	11	8	11	0	6
Benisaet	402	5	0	0	0	4
Casco Antiguo	81	8	5	0	0	4
Colonia Blanca	824	0	0	0	0	0
Dominicas	3.601	0	1	5	0	0
El Molí	898	12	14	0	0	13
Los Caracoles	629	0	3	0	0	7
Marxadella	486	0	9	0	0	0
Monte Vedat	1.160	0	0	0	0	0
Poble Nou. Las Palomas. Trénor	2.407	34	16	2	0	18
Raval-Estación	443	12	12	7	0	5
Santa Apolonia	2.474	0	0	0	0	0
Santo Angel	1.198	0	0	0	0	0
Valle del Carmen	2.493	0	1	0	0	0
Xenillet	440	0	11	2	0	14

Oferta libre

A partir de la inspección visual se ha estimado la oferta de aparcamiento no regulado (libre) en calzada. El trabajo de campo se ha realizado en la trama urbana del núcleo de Torrent y, por lo tanto, no se han analizado las urbanizaciones diseminadas ni las zonas económicas de Mas del Jutge y Toll y la Alberca.

El trabajo de campo ha consistido en identificar los tramos de calle que tienen oferta de aparcamiento libre en calzada. Así mismo, se ha detallado si el aparcamiento era en línea, batería o semibatería, y se ha estimado el número de plazas en función de la longitud del tramo y de la posición de los vehículos. Para calcular el número de vehículos en un tramo en línea se ha dividido su longitud por seis (considerando cinco metros por vehículo más un metro por si hay otros elementos, como vados o contenedores). En los tramos con batería se ha dividido el segmento por 3,5, mientras en los semibatería se ha dividido por cuatro.

El análisis ha permitido, a su vez, contabilizar el volumen total de plazas ofertadas por barrio para poder detectar dónde se concentra la oferta, según tipología, en el marco global de la localidad.

Aun así, para estudiar la oferta libre en calzada no se analiza la oferta total de plazas, sino la densidad del número de plazas por kilómetro de calle del ámbito. El resultado permite contrastar la oferta de plazas por kilómetro de red, comparar la oferta de cada ámbito en relación a su tamaño y ver dónde los usuarios pueden tener más dificultad para estacionar su vehículo.

El resultado de plazas libres en calzada por kilómetro de red urbana es el siguiente:

Figura 55. Densidad de la oferta no regulada por barrios. Fuente: elaboración propia

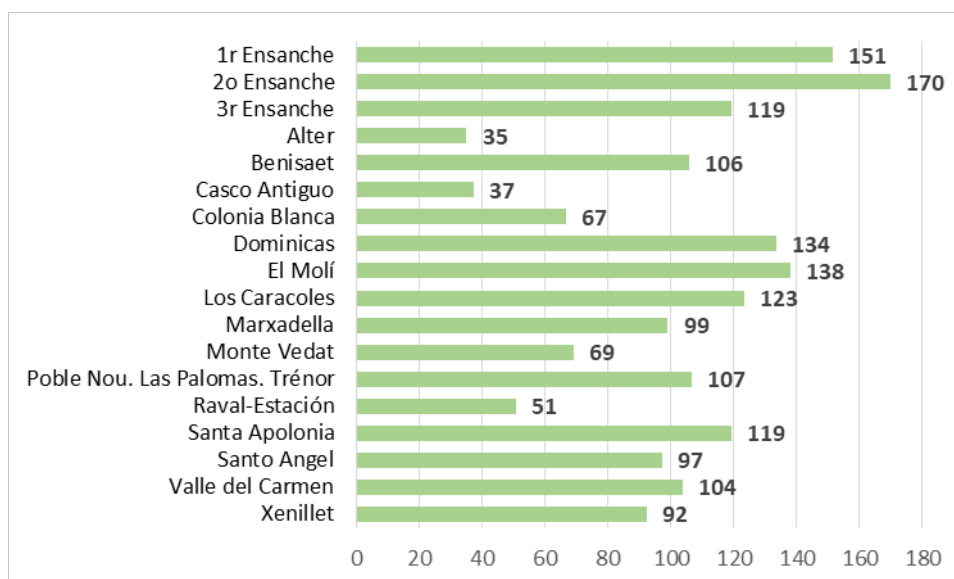


Tabla 27. Densidad de plazas libres por barrio. Fuente: elaboración propia

Nombre	Long eje viario (m)	Oferta plazas libres	Densidad (pl/km)
1r Ensanche	9.575,6	1.449	151
2o Ensanche	8.444,6	1.435	170
3r Ensanche	9.693,5	1.157	119
Alter	7.235,7	252	35
Benisaet	3.795,0	402	106
Casco Antiguo	2.192,4	81	37
Colonia Blanca	12.385,0	824	67
Dominicas	26.953,2	3.601	134
El Molí	6.508,7	898	138
Los Caracoles	5.107,4	629	123
Marxadella	4.902,8	486	99
Monte Vedat	16.799,2	1.160	69
Poble Nou. Las Palomas. Trénor	22.553,1	2.407	107
Raval-Estación	8.724,2	443	51
Santa Apolonia	20.730,3	2.474	119
Santo Angel	12.324,5	1.198	97
Valle del Carmen	24.017,9	2.493	104
Xenillet	4.780,0	440	92

Los barrios residenciales con una mayor densidad de plazas libres son el 2º Ensanche (170 plazas/km), el 1º Ensanche (151 pl/km), el Molí (138 pl/km) y Dominicas (134 km/pl). En cambio, Alter (35 pl/km), Casco Antiguo (37 pl/km) y Raval-Estación (51 pl/km) son los barrios que presentan una menor densidad de plazas. La media de los barrios se sitúa en 101 plazas por kilómetro de red.

Oferta regulada: plazas PMR (Personas con movilidad reducida)

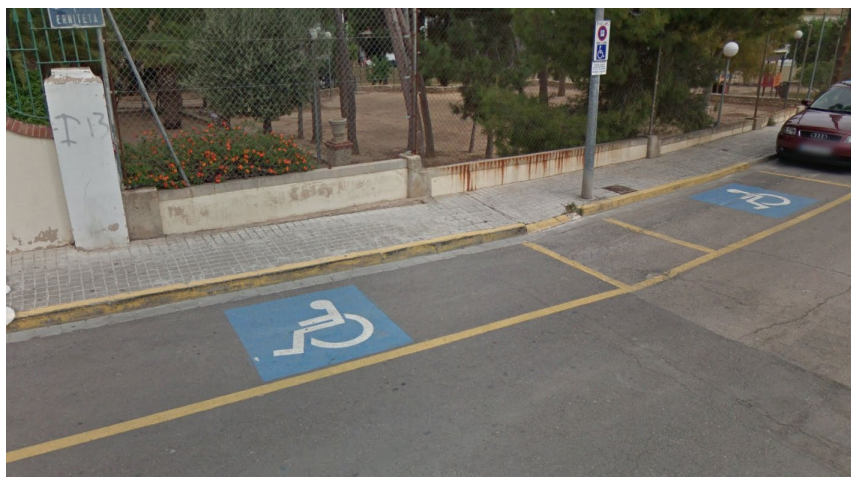
En calzada también se localizan aparcamientos reservados para personas con movilidad reducida (PMR). El total de plazas estimado asciende a 124, repartidas por los barrios de la siguiente forma:

Tabla 28. Plazas estimadas de PMR por barrio. Fuente: elaboración propia

Barrio	Plazas estimadas
1r Ensanche	18
2o Ensanche	16
3r Ensanche	10
Alter	8
Benissaet	0
Casco Antiguo	5
Colonia Blanca	0
Dominicas	1
El Molí	14
Los Caracoles	3
Marxadella	9
Monte Vedat	0
Poble Nou. Las Palomas. Trénor	16
Raval-Estación	12
Santa Apolonia	0
Santo Angel	0
Valle del Carmen	1
Xenillet	11
TOTAL	124

Las plazas reguladas como PMR están dotas de señalización horizontal (líneas amarillas y logotipo azul y blanco) y vertical. El estacionamiento está limitado a un máximo de 2 horas entre las 8 y las 22h. Durante el resto de horas no hay límite.

Figura 56. Señalización horizontal y vertical en las plazas PMR situadas delante del polideportivo Anabel Medina



Oferta de plazas de Taxi

El municipio de Torrent tiene dos únicas paradas de taxis, situadas ambas en la avenida Al Vedat: una a la altura de la estación de metro TorrentAVINGUDA y la otra en el enlace con la plaza Bisbe Benlloch.

El espacio no está delimitado por plazas regulares, sino por líneas diagonales amarillas. Ambos sitios disponen de señalización vertical referente al Taxi.

Figura 57. Señalización horizontal y vertical en la parada de taxis de Metro Avinguda



Oferta de plazas reservadas

Hay un total de 79 plazas reservadas a diferentes usos en el municipio. La mayoría se encuentran en los tres barrios que conforman el ensanche, además de en el Alter y en Raval – Estación. Suelen ser plazas reservadas aquellas que se encuentran delante de edificios de servicio público, como comisarías de policía, centros ambulatorios o los juzgados.

Tabla 29. Plazas reservadas estimadas por barrio. Fuente: elaboración propia

Barrio	Plazas estimadas
1er Ensanche	13
2on Ensanche	14
3er Ensanche	25
Alter	11
Benisaet	0
Casco Antiguo	0

Barrio	Plazas estimadas
Colonia Blanca	0
Dominicas	5
El Molí	0
Los Caracoles	0
Marxadella	0
Monte Vedat	0
Poble Nou. Las Palomas. Trénor	2
Raval-Estación	7
Santa Apolonia	0
Santo Angel	0
Valle del Carmen	0
Xenillet	2

Las plazas reservadas suelen estar dotadas de señalización vertical (normalmente con la R-308 Estacionamiento prohibido, acompañado de una placa informativa) y horizontal, con líneas de aparcamiento amarillas.

Figura 58. Estacionamiento reservado delante de la Dirección General de Policía



Oferta para motocicletas

Existen un total de 224 plazas para motocicletas en toda la localidad. Se concentran principalmente en el ensanche y en el Poble Nou, aunque también hay algunas en El Molí, Raval-Estación y Alter.

Figura 59. Estimación de plazas para motocicletas en Torrent. Fuente: elaboración propia

Barrio	Moto
1er Ensanche	48
2on Ensanche	33
3er Ensanche	61
Alter	11
Benisaet	5
Casco Antiguo	8
Colonia Blanca	0
Dominicas	0
El Molí	12
Los Caracoles	0
Marxadella	0
Monte Vedat	0
Poble Nou. Las Palomas. Trénor	34
Raval-Estación	12
Santa Apolonia	0
Santo Angel	0

Barrio	Moto
Valle del Carmen	0
Xenillet	0

Las plazas para motocicletas están dotadas de señalización vertical (con una P y un logo de moto) y horizontal, delimitado con líneas blancas y un icono de moto.

Figura 60. Estacionamiento para motocicletas con señalización vertical y horizontal



3.5.2 OFERTA FUERA DE CALZADA

Torrent dispone de 26 aparcamientos de uso público en superficie que suman 1.769 plazas¹. También existen cuatro aparcamientos subterráneos, que suman 743 plazas, sin contar con el de Parc Central, del que se desconoce el número total de estacionamientos.

Ninguno de los aparcamientos en superficie está regulado, mientras todos los subterráneos son de pago. El precio inicial del aparcamiento es de 20 céntimos los primeros 30 minutos, y un céntimo por cada minuto a posteriori (en el parquin de la avenida Al Vedat el precio es distinto: 2,35€/hora).

Si se analiza la concentración de plazas de aparcamientos en superficie por barrios, se observa una alta oferta de aparcamiento en el Poble Nou (529 plazas), seguido por Raval – Estación (290 plazas) y la Marxadella (256 plazas). A ello hay que sumarle la situación de los aparcamientos subterráneos, que también se encuentran en Raval – Estación y Poblenou, además de en el 1^{er} Ensanche.

¹ Valor aproximado. Se estima a partir de la ratio 25m²/plaza (dentro de esta unidad se computa el espacio destinado a la circulación y maniobra).

Figura 61. Oferta de plazas de aparcamiento fuera de calzada por barrio. Fuente: elaboración propia

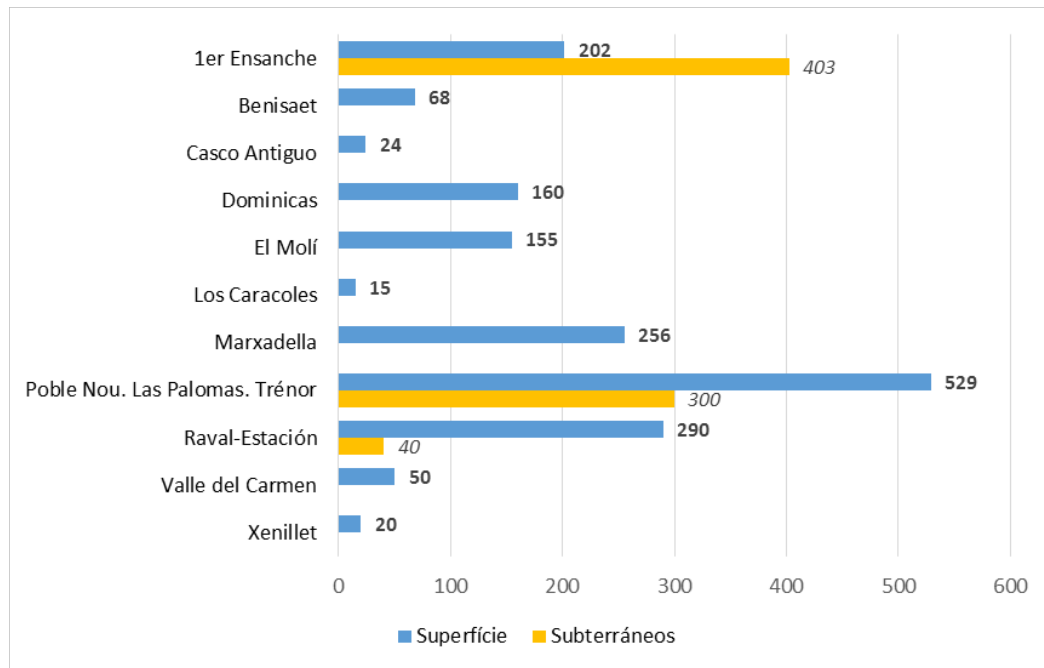
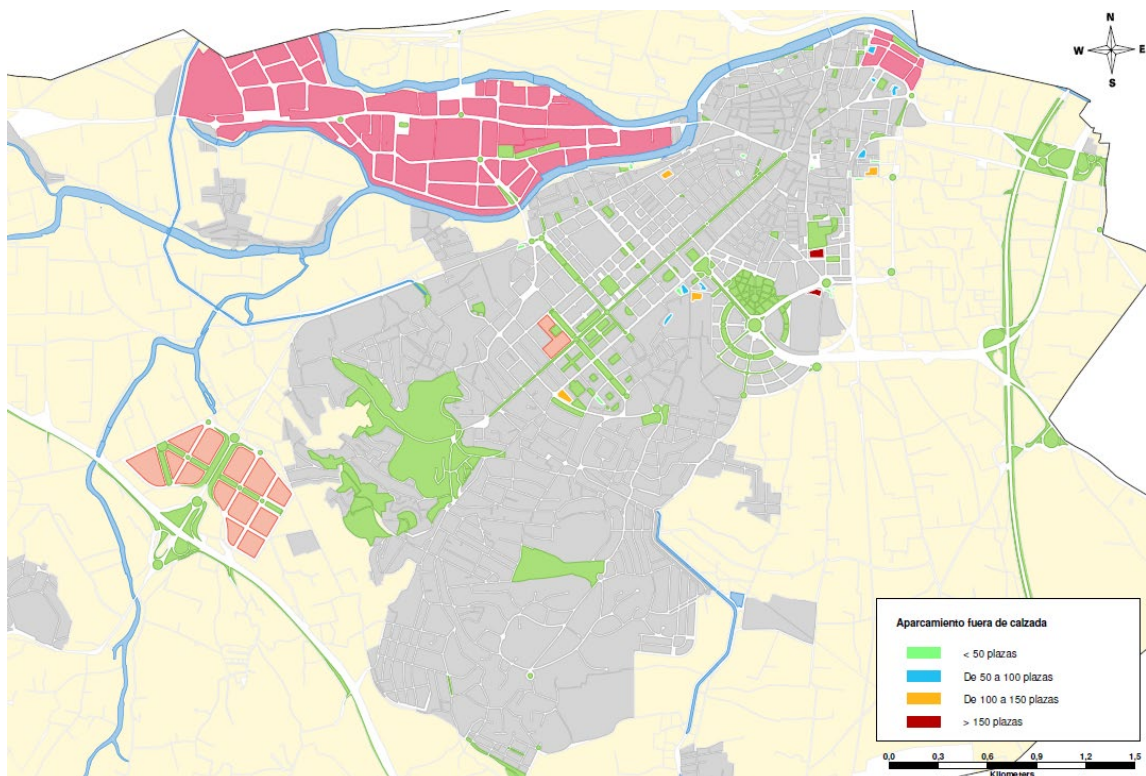


Figura 62. Mapa de la oferta de plazas de aparcamiento en superficie de Torrent. Fuente: elaboración propia



El 63,2% de las plazas fuera de calzada est n urbanizadas, mientras el 36,8% se encuentran en solares no pavimentados, que pueden ser de titularidad pública o privada. Por lo tanto, en estos emplazamientos se estaciona de manera informal.

Figura 63. Urbanización de las plazas en superficie. Fuente: elaboración propia

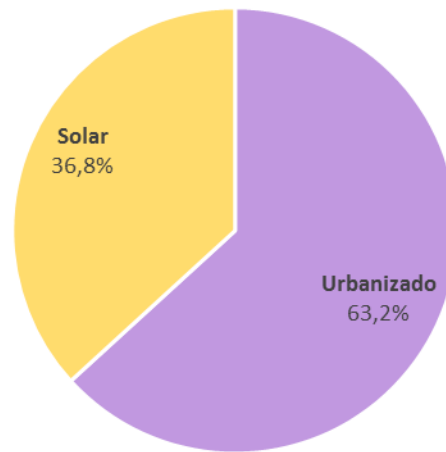
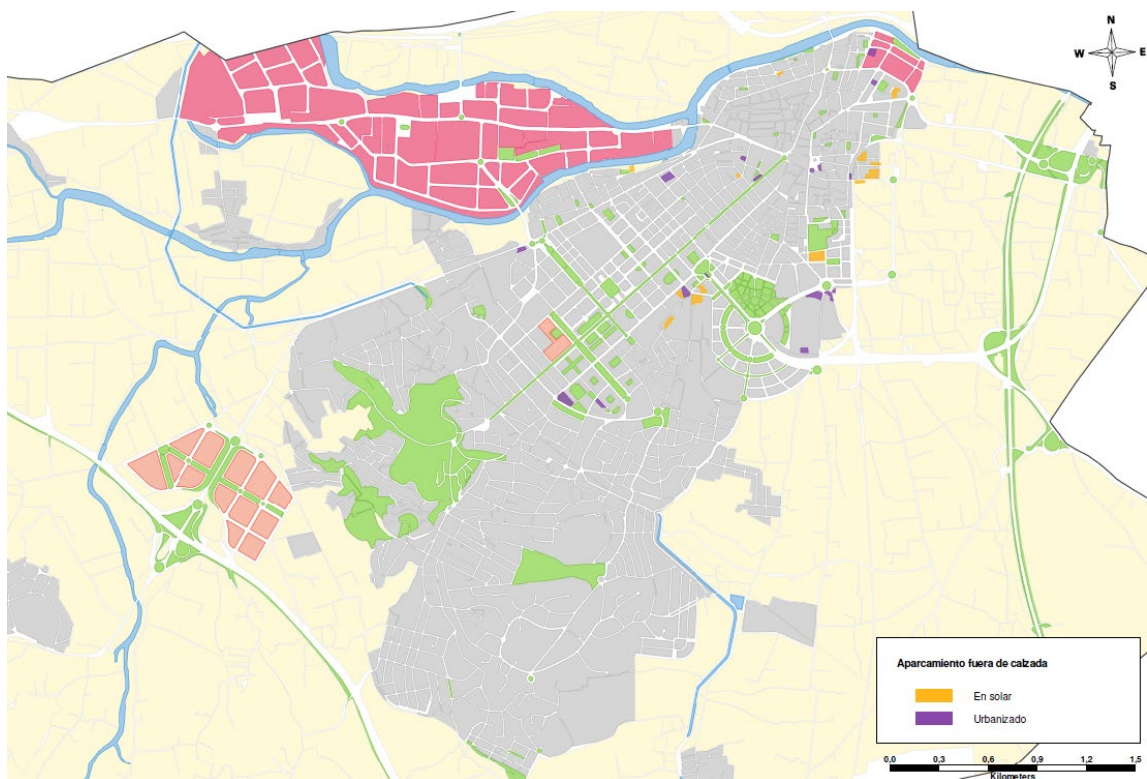


Figura 64. Mapa de la urbanización de los aparcamientos fuera de calzada. Fuente: elaboración propia



3.6 DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS

A partir de los datos del censo de vehículos de 2019 facilitado por el Ayuntamiento de Torrent, actualmente hay 4.389 camiones y furgonetas, lo que supone un 9,3% del total de vehículos censados.

En base a los datos facilitados por el Ayuntamiento del censo de plazas de CyD, más las localizadas a partir del trabajo de campo, se han contabilizado un total de 85 puntos de carga y descarga, que suman 207 plazas. El horario reservado es, según la ordenanza de circulación del municipio, de 9:30 a 14h y de 16 a 20h. El estacionamiento está limitado a un máximo de 30 minutos.

Los puntos de carga y descarga están señalizados horizontalmente con pintura horizontal amarilla en líneas diagonales y verticalmente con un R-308 Estacionamiento prohibido y una placa informativa con el horario regulado.

En cuanto a la cobertura, con un área de 100 metros a la redonda, la suma de puntos CyD cubre el 13,6% de la trama urbana de Torrent.

Figura 65. Puntos de CyD y cobertura a 100 metros. Fuente: elaboración propia

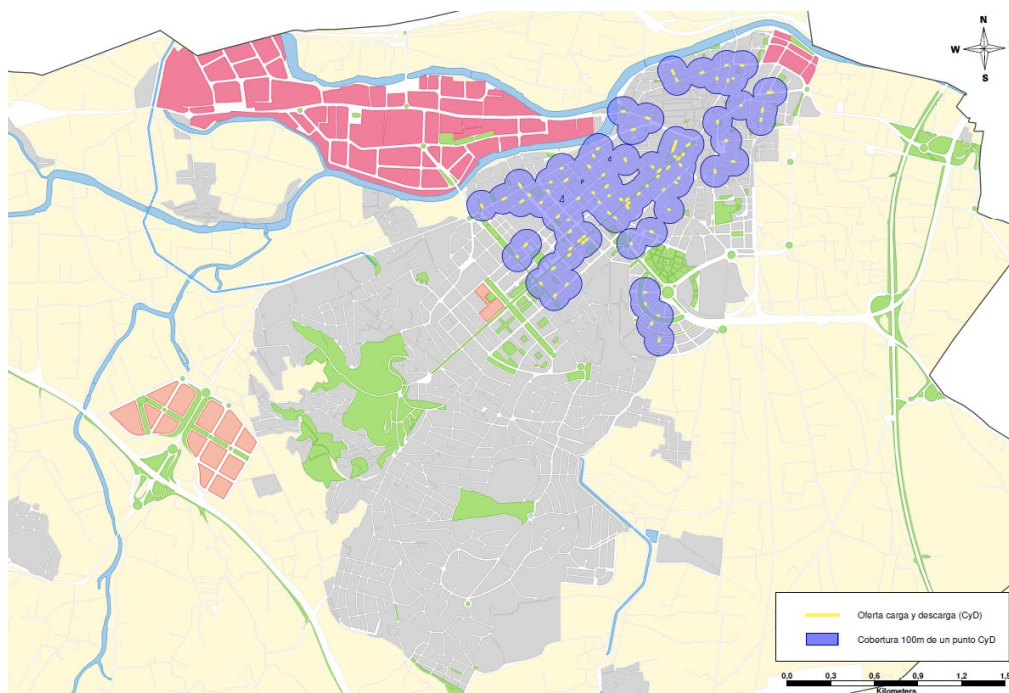
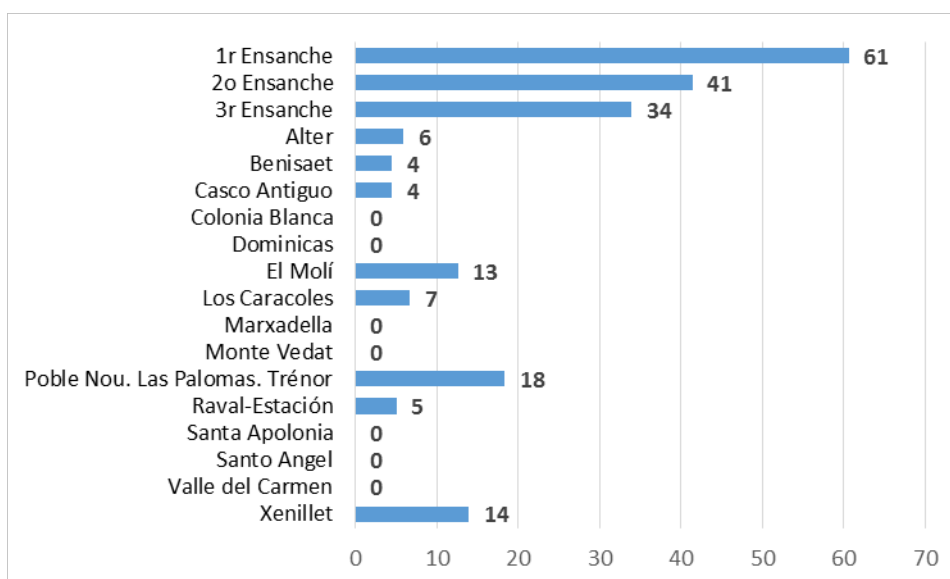


Figura 66. Señalización vertical y horizontal de carga y descarga en calle Costera (izquierda) y calle Atenas 04 (derecha)



Por barrios, la mayor parte de estacionamientos se encuentran en el Ensanche, seguido por Poble Nou, Xeniller i el Molí. Valle del Carmen, Santo Ángel, Santa Apolonia, Monte Vedat, Marxadella, Dominicas y Colonia Blanca no disponen de plazas para este uso.

Figura 67. Localización de plazas CyD por barrio. Fuente: elaboración propia

4 ANÁLISIS DE LA DEMANDA

4.1 MOVILIDAD GLOBAL

4.1.1 ENCUESTA DOMICILIARIA 2018

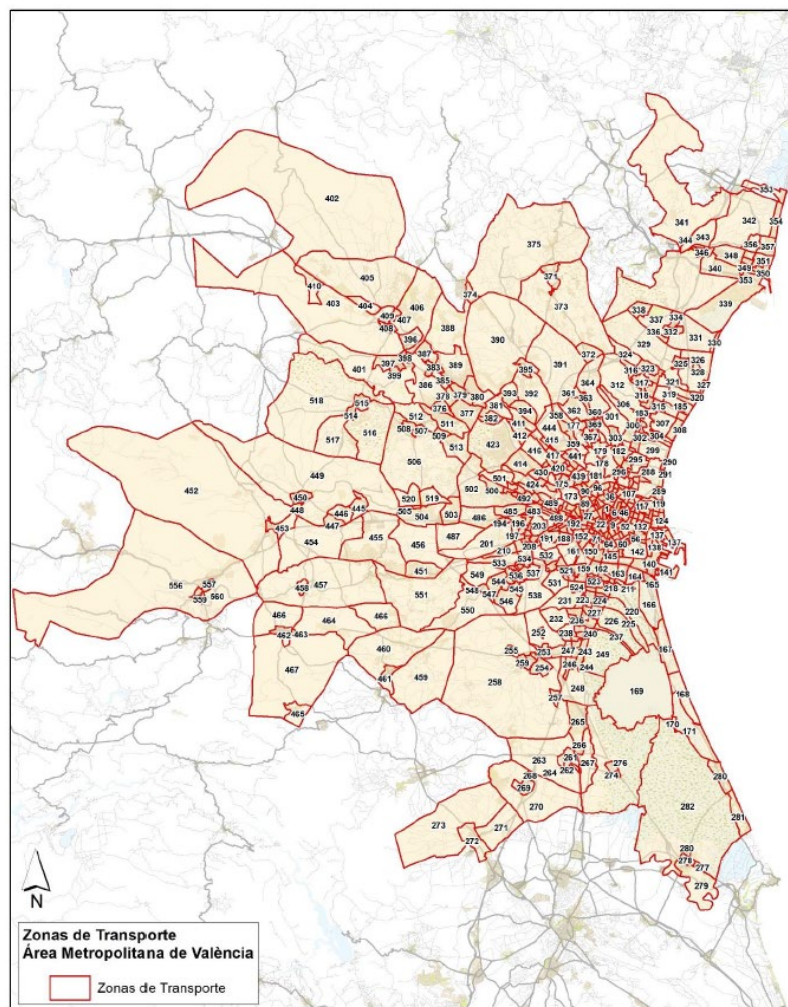
Para la redacción del **Plan de Movilidad del Área Metropolitana de Valencia** se realizó en 2018 una encuesta domiciliaria de movilidad con un total de 19.310 encuestas.

Con el fin de conocer las pautas de movilidad de los residentes actuales de Torrent, se filtran las encuestas con origen y/o destino en el municipio y a continuación se presentan los principales resultados:

Ficha técnica encuesta PMoMe de Valencia

- Universo: residentes mayores de 5 años
- Muestra: 19.310 entrevistas (2.263 de las cuales a residentes de Torrent).
- Nivel de confianza: 95,5%.
- Error muestral: inferior al 10% para cada zona de transporte y por tanto inferior al 0,72% para el total de la muestra.
- Distribución de la muestra: la zonificación adoptada tiene en cuenta las divisiones administrativas y agrupa las 1.300 secciones censales en 560 zonas de transporte (23 de ellas en Torrent) de forma que queden equilibradas las zonas de transporte de Valencia con las del resto del Área Metropolitana y teniendo en cuenta la capacidad de atracción y generación de viajes de cada zona.

Figura 68. Localización de las zonas de transporte. Fuente: Encuesta domiciliaria de movilidad del PMoMe de Valencia



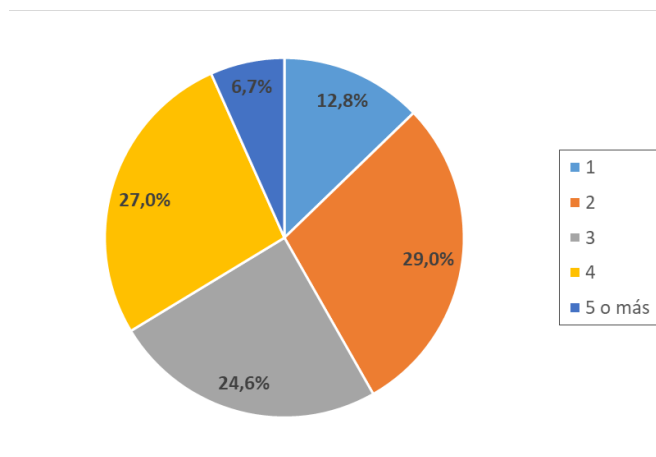
- Calendario de realización: durante los meses de enero a marzo de 2018.
- Metodología: entrevistas telefónicas mediante el sistema CATI y 1.130 entrevistas presenciales mediante el sistema CAPI con el fin de completar las cuotas de género y edad de cada zona.

Indicadores de la encuesta de movilidad

A continuación se muestran algunos de los indicadores socioeconómicos o de movilidad obtenidos para Torrent, así como su comparativa con el resto del Área Metropolitana.

- Tamaño medio familiar: Torrent se encuentra en la media del tamaño familiar del AM, tiene **2,87 personas/hogar** mientras que la media se sitúa en 2,72. Los hogares de entre 2 y 4 personas suponen más del 80% del total.

Figura 69. Distribución de los hogares según número de miembros. Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación de la encuesta domiciliaria de movilidad para el PMoMe de Valencia



- Actividad de la población: En analizar las actividades de la población que se mueve por Torrent, se observa como la mayoría de desplazamientos se dan por personas ocupadas (39,1%) y estudiantes (36,7%). Estos dos porcentajes aumentan ligeramente si nos fijamos en los desplazamientos de los no residentes.

Tabla 30 Actividad de la población según residencia. Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación de la encuesta domiciliaria de movilidad para el PMoMe de Valencia

Tipo	Residentes	No residentes	Total
Ocupados	38,5%	41,7%	39,1%
Estudiantes	35,0%	44,4%	36,7%
Parados, buscando	9,6%	5,4%	8,8%
Jubilados	7,0%	4,8%	6,6%
Trabajo doméstico no remunerado	5,8%	2,8%	5,3%
Pensión	2,7%	0,5%	2,3%
Parados, sin buscar	0,3%	0,4%	0,3%
Otros	1,0%	0,0%	0,9%
Total	100,0%	100,0%	100,0%

Tipo	Personas	Despl.	Despl./ persona
Ocupados	37.701	106.778	2,83
Estudiantes	38.042	100.201	2,63
Parados, buscando	8.116	24.094	2,97
Jubilados	6.866	18.036	2,63
Trabajo doméstico no remunerado	4.320	14.383	3,33
Pensión	1.929	6.231	3,23
Parados, sin buscar	439	878	2,00
Otros	2.937	8.384	2,85

- Población que viaja/no viaja: la mayoría de la población de más de 5 años de Torrent se desplaza diariamente, concretamente un 89,8% que se corresponde con 65.887 habitantes. Este porcentaje de personas que se mueven es similar al de la media del AM, un 87%.

Caracterización básica de la movilidad diaria

La población de 5 o más años residentes en el Área Metropolitana de Valencia realizan un total de **278.985 viajes/día con origen y/o destino en Torrent**, de los cuales el 82% (228.660 viajes/día) se llevan a cabo por residentes en Torrent.

Torrent es la primera ciudad, después de Valencia, con mayor movilidad del Área Metropolitana, sin embargo es la tercera ciudad por lo que respecta a desplazamientos de conexión con Valencia, ya que queda superada por Paterna y Burjassot.

La media de viajes que realizan las personas que se mueven diariamente con **origen y/o destino Torrent** es de **2,78 desplazamientos diarios**. Este valor es algo superior para los **residentes** en Torrent que realizan **2,89 desplazamientos diarios**.

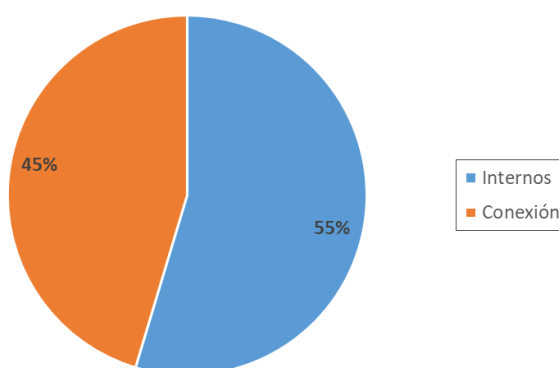
Distribución territorial

A continuación se calcula el número de desplazamientos internos a Torrent y de conexión que realizan los residentes del Área Metropolitana de Valencia.

Los desplazamientos internos son aquellos que tienen el origen y el destino del desplazamiento en el municipio de Torrent y los desplazamientos de conexión son los desplazamientos realizados entre Torrent y el exterior.

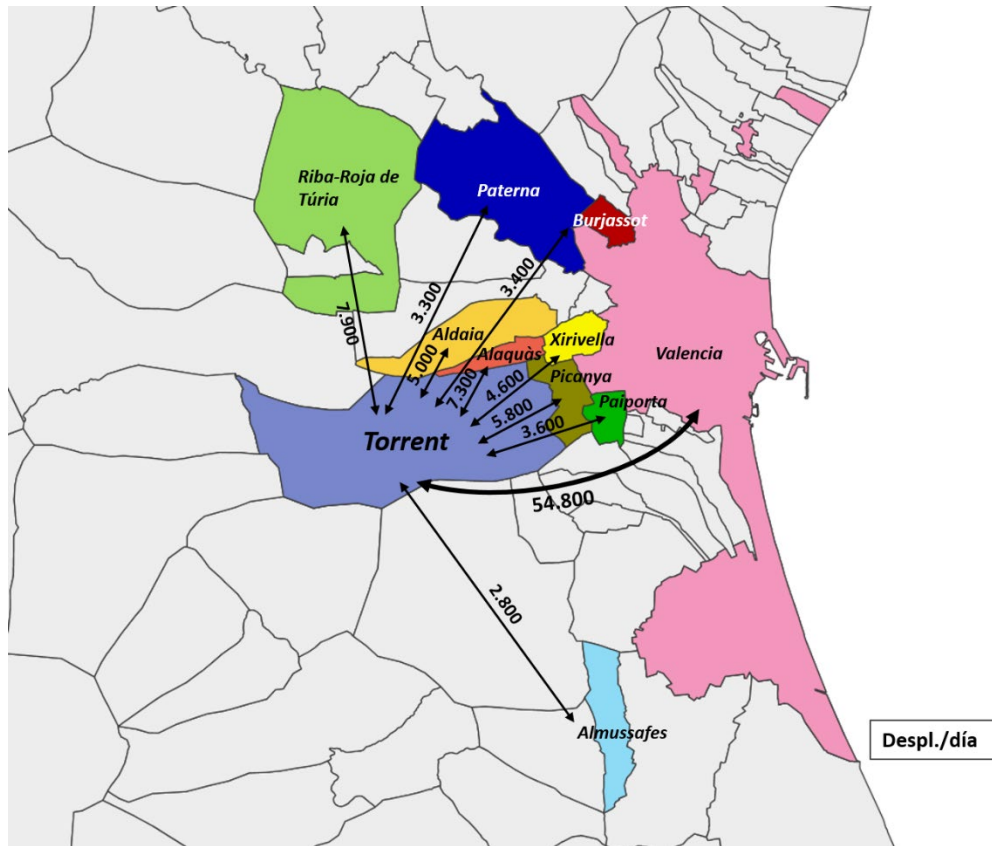
Del total de **278.985 viajes al día que se realizan con origen y/o destino en Torrent**, el 54,6% de ellos (152.461 viajes/día) son internos al municipio y el 45,4% restante (126.524 viajes/día) son desplazamientos de conexión.

Figura 70. Distribución territorial de los desplazamientos de Torrent. Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación de la encuesta domiciliaria de movilidad para el PMoMe de Valencia



A continuación se muestra la distribución de las 10 principales relaciones de conexión con Torrent. Cabe destacar que **la relación con mayor número de viajes** con mucha diferencia es **Torrent-Valencia** (43,3% de los desplazamientos de conexión o lo que es lo mismo, 54.818 viajes/día). Estas 10 relaciones que se muestran a continuación concentran casi el 78% de los desplazamientos de conexión del municipio.

Figura 71. Distribución de las 10 relaciones principales de conexión de Torrent. Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación de la encuesta domiciliaria de movilidad para el PMoMe de Valencia



Matriz de desplazamientos de conexión con Torrent

	Origen Torrent	Destino Torrent	TOTAL
Alaquàs	3.672	3.616	7.288
Albal	917	917	1.833
Albalat dels Sorells	54	54	108
Alboraya	282	282	565
Albuixech	42	42	84
Alcàsser	1.138	1.203	2.341
Aldaia	2.454	2.525	4.979
Alfagar	809	960	1.769
Alfara del Patriarca	19	19	37
Almussafes	1.439	1.375	2.814
Benetússer	119	119	238
Beniparrell	254	254	507
Bétera	105	105	210
Bunyol	147	147	295
Burjassot	1.630	1.758	3.389
Catarroja	465	403	868
Cheste	218	218	435
Chiva	863	940	1.803
Eliaana, l'	309	309	619
Fuera am	281	377	658
Godella	624	473	1.098

	Origen Torrent	Destino Torrent	TOTAL
Llíria	167	167	333
Loriguilla	19	19	39
Manises	684	653	1.337
Massalfassar	36	36	72
Massanassa	57	57	113
Mislata	477	477	953
Moncada	254	254	509
Montserrat	1.043	1.011	2.054
Museros	121	121	241
Païporta	1.735	1.825	3.560
Paterna	1.681	1.655	3.336
Picanya	2.979	2.856	5.835
Picassent	1.084	1.084	2.168
Pobla de Vallbona, la	106	106	211
Puçol	261	261	523
Puig de Santa Maria, el	177	177	355
Quart de Poblet	967	941	1.908
Riba-roja de Túria	3.965	3.965	7.930
Rocafort	28	28	55
Sagunto/Sagunt	284	252	535
Sedaví	369	369	738
Serra	57	57	115
Silla	718	615	1.334
Sueca	152	152	304
Turís	247	247	493
Valencia	27.456	27.213	54.670
Xirivella	2.229	2.327	4.556

Matriz de desplazamientos internos de Torrent

El PMOME recoge los desplazamientos internos de Torrent a través de zonas que no tienen por qué identificarse con los barrios o distritos. En consecuencia, la matriz presenta el código asignado a cada zona, que puede consultarse mediante la siguiente figura. La matriz recoge el total de viajes.

Figura 72. Distribución de las zonas de movilidad asignadas a Torrent. Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación de la encuesta domiciliaria de movilidad para el PMoMe de Valencia.

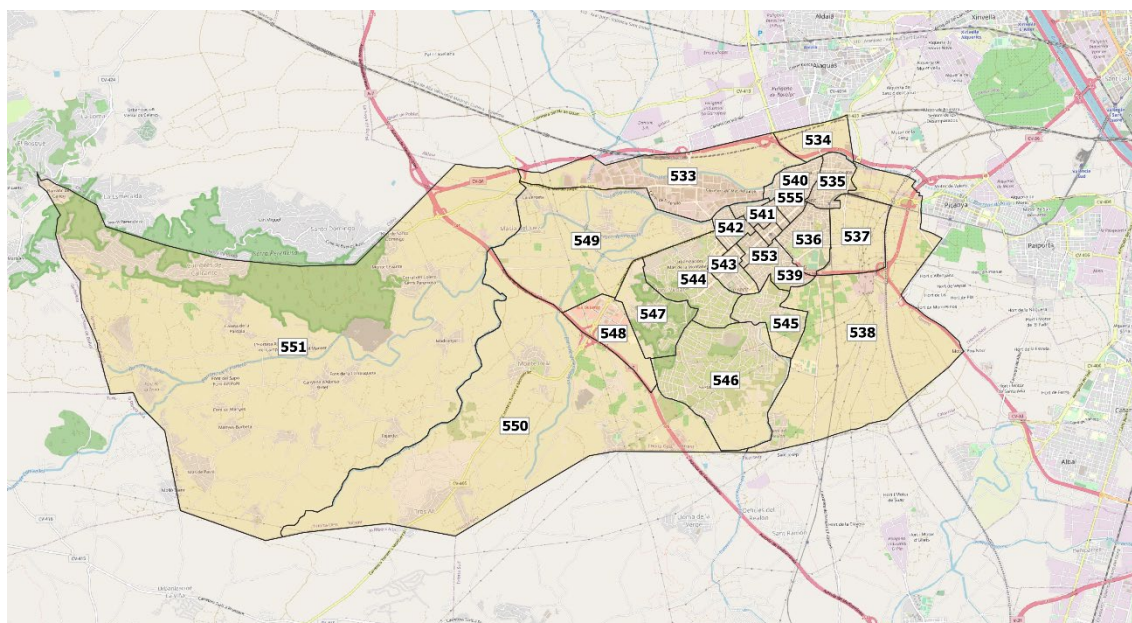


Tabla 31 Matriz de desplazamientos internos de Torrent. Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación de la encuesta domiciliaria de movilidad para el PMoMe de Valencia

ZONA	533	535	536	537	538	539	540	541	542	543	544	545	546	547	548	549	550	551	552	553	554	555
533			24			11	293				15		39	63				252	98	220	245	134
535			110		30	43	51				24	11	68	3				14	49		69	209
536	24	48	47		21	29	128	21		66	5	1	15	8			24	21	21	496	21	1006
537																						125
538		30	45			95				40			30	192				80				
539	11	43	43		86	86	11	80		136	122	11	24	5		195		9		54	137	225
540	293	51	153			11				256	28	12	13				63				165	510
541		12	21			80					202		15					57			116	155
542									1459	98		3	115		54					127		127
543		20	66		18	216	256		98	136	224	19	575	328				114		20	139	379
544	15	35	5			122	28	202		207	457	89	200	107	34	15		79	32	17	50	62
545		14	1			54	12		9	22	17				3		65	6		28	6	56
546	39	49	21		30	24	13	15	108	611	285		277					126	115	315	70	147
547	63	3	8		192	5				328	75			6						80		12
548									54		34	3	15									
549						195					15							40				
550			24				63					65										
551	252	20	21		80			57		114	79		132			40				92	69	92
552	98	49	21							20	32		115						196		98	
553	157	162	496			11	63		256	55	67	21	321	6				92		606	146	
554	245	69	21			103	63	91		139	65		76					52	98	60	396	166
555	134	240	941	125		269	510		127	379	62	23	109	12				92		129	166	478

Motivo del desplazamiento

Los motivos del desplazamiento se han agrupado en movilidad obligada y no obligada:

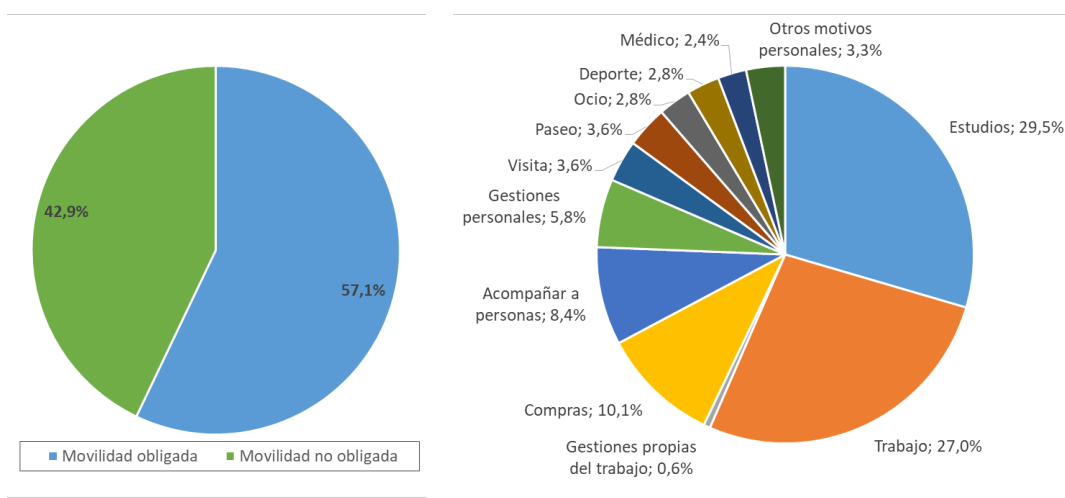
- Movilidad obligada: son aquellos desplazamientos donde el origen o el destino tienen como motivo el trabajo o los estudios.
- Movilidad no obligada: son aquellos desplazamientos donde el origen o el destino tienen como motivo compras, médico, visita a amigos o familiares, acompañar a una persona, gestiones personales, ocio, deporte, paseo y otros.

Residentes Torrent

El **57,1%** de los desplazamientos realizados por los residentes de Torrent representan **movilidad obligada** (trabajo, estudios y gestiones propias del trabajo) y el **42,9%** restante se realizan como **movilidad no obligada**.

A continuación se encuentran desagregados los distintos motivos de movilidad:

Figura 73. Distribución según motivo de los desplazamientos de los residentes en Torrent. Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación de la encuesta domiciliaria de movilidad para el PMoMe de Valencia



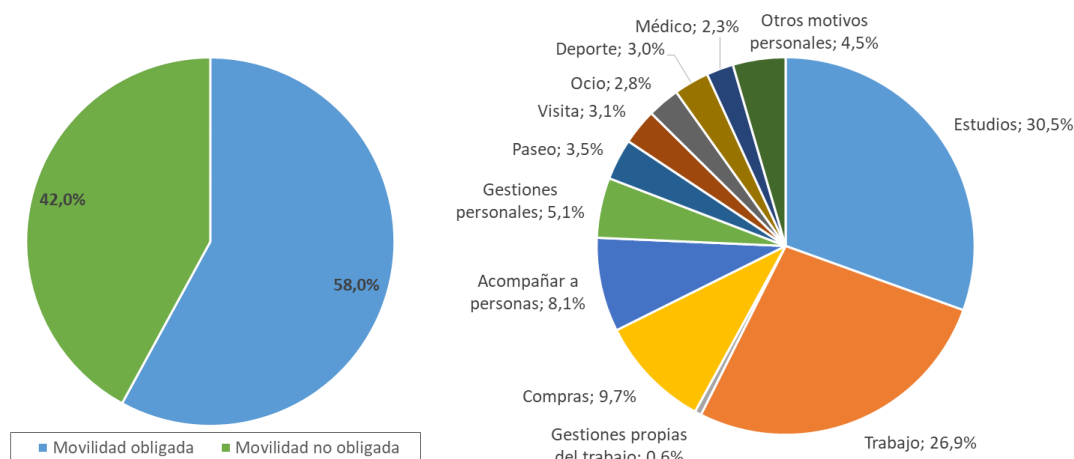
Total movilidad Torrent

En este apartado se detallan los motivos del total de desplazamientos con origen y/o destino en Torrent, ya sean realizados por residentes o no.

El **58,0%** de los desplazamientos realizados en Torrent representan **movilidad obligada** y el **42,0%** restante se realizan como **movilidad no obligada**.

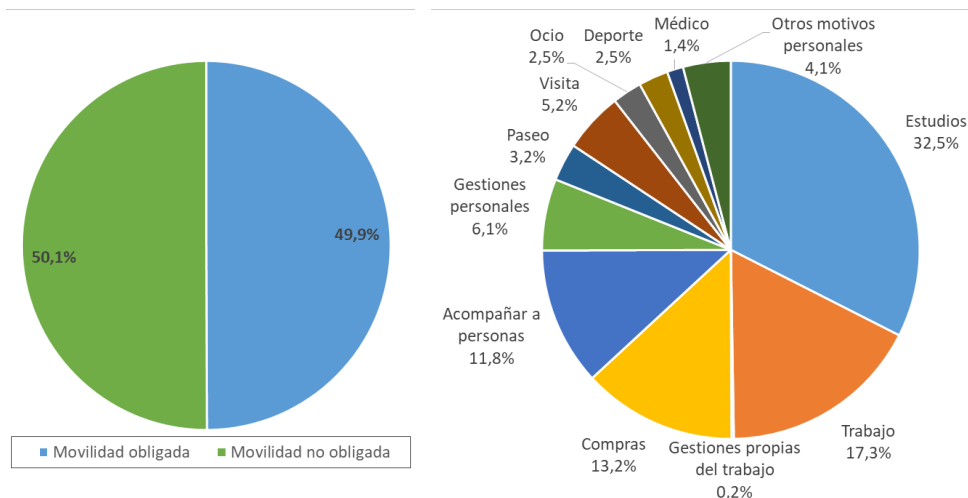
A continuación se encuentran desagregados los distintos motivos de movilidad:

Figura 74. Distribución según motivo de los desplazamientos con O/D en Torrent. Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación de la encuesta domiciliaria de movilidad para el PMoMe de Valencia



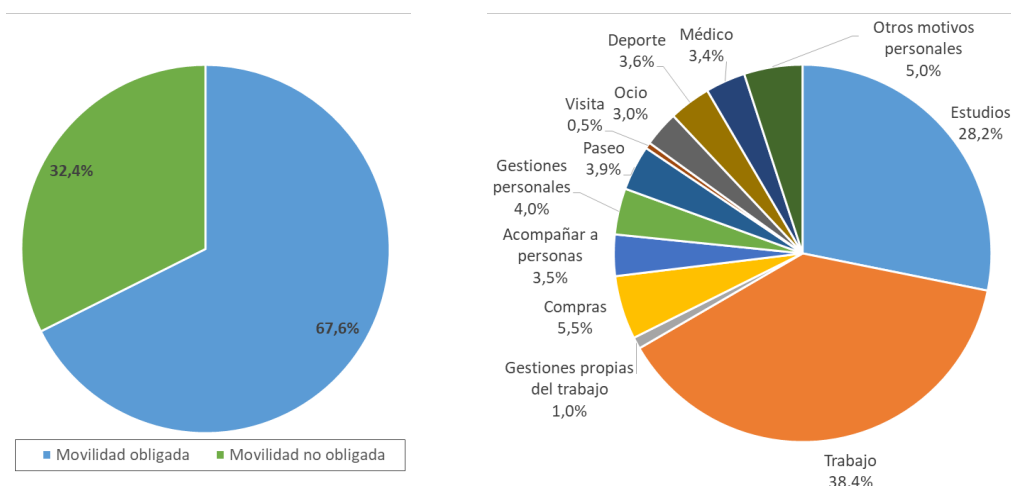
En el caso de los **desplazamientos internos**, existe una **mayor proporción de viajes por motivos personales**, pasando a una distribución del 50%-50% entre la movilidad obligada y la no obligada. Básicamente, se incrementa la proporción de desplazamientos por los motivos de estudios, compras y de acompañar a alguien, y en cambio disminuye la proporción de desplazamientos para ir al trabajo.

Figura 75. Distribución según motivo de los desplazamientos internos con O/D en Torrent. Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación de la encuesta domiciliaria de movilidad para el PMoMe de Valencia



En el caso de los **desplazamientos de conexión**, ocurre todo lo contrario, los desplazamientos predominantes son los que representan **movilidad obligada**. En este caso la distribución pasa a ser del 67,6% de desplazamientos ocupacionales y del 32,4% para los personales. Principalmente, predomina un incremento de la proporción de **desplazamientos para ir al trabajo**.

Figura 76. Distribución según motivo de los desplazamientos de conexión son O/D en Torrent. Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación de la encuesta domiciliaria de movilidad para el PMoMe de Valencia



Reparto modal

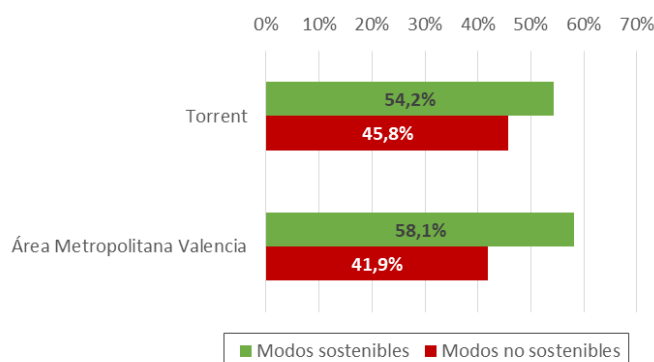
Residentes Torrent

A continuación se analizan los desplazamientos clasificándolos en **modos de transporte sostenible y no sostenible**:

- Movilidad sostenible: son aquellos desplazamientos que se realizan a pie, en bicicleta o en transporte público.
- Movilidad no sostenible: son aquellos desplazamientos realizados en vehículo privado como turismos, furgonetas, motos, o bien en taxi/Cabify.

El reparto de los desplazamientos realizados por los residentes en Torrent es del **54,2% para los modos sostenibles y del 45,8% para los no sostenibles**. A pesar de tener una mayor proporción de movilidad sostenible, Torrent se encuentra **por debajo de la media del AM**, que tiene un reparto del 58,1% para los sostenibles y un 41,9% para los no sostenibles.

Figura 77. Reparto modal entre modos sostenibles y no sostenibles (residentes Torrent). Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación de la encuesta domiciliaria de movilidad para el PMoMe de Valencia



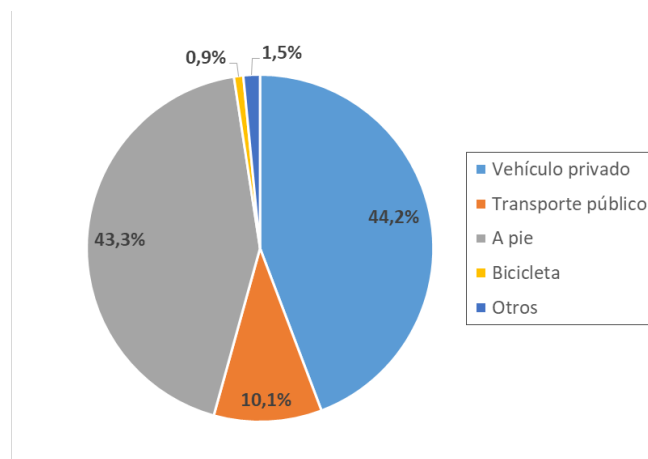
A continuación se desglosa el modo de transporte usado en el desplazamiento en vehículo privado, transporte público, a pie, en bicicleta y otros. En cada uno se consideran los siguientes modos:

- Vehículo privado: coche, moto, furgoneta y camión.
- Transporte público: bus, cercanías RENFE, metro y tranvía.
- A pie

- Bicicleta: propia o pública (ValenBici).
- Otros: taxi, Cabify u otros.

En observar el reparto entre los distintos modos, se observa como predominan el vehículo privado (44,2%) y el ir a pie (43,3%). El transporte público únicamente supone un 10,1% de los desplazamientos realizados por los residentes de Torrent.

Figura 78. Reparto modal de los desplazamientos. Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación de la encuesta domiciliaria de movilidad para el PMoMe de Valencia



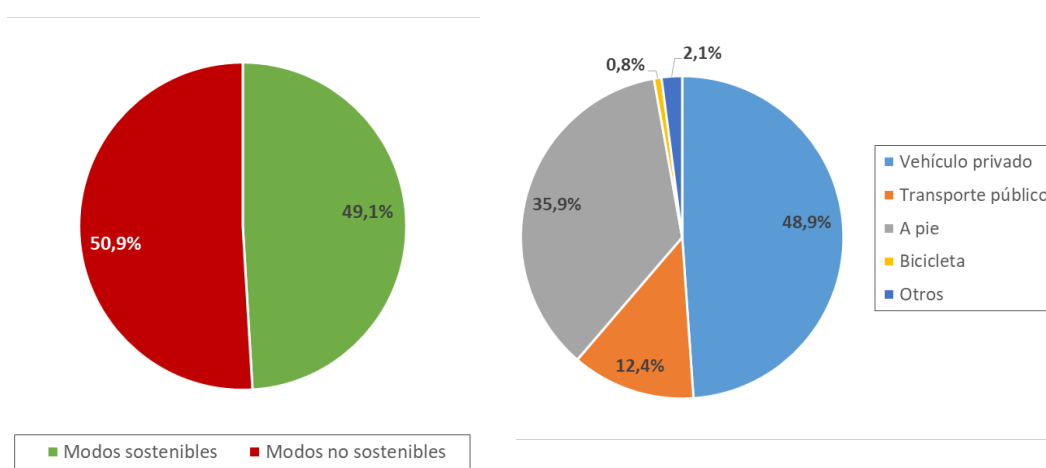
Total movilidad Torrent

A continuación se realiza el mismo análisis pero en este caso con la totalidad de desplazamientos con origen y/o destino en Torrent, ya sean realizados por residentes como por no residentes.

El reparto de los desplazamientos realizados con O/D en Torrent es menos sostenible que si únicamente nos fijamos en los residentes. Concretamente, el **49,1%** de los desplazamientos se realizan en **modos sostenibles** y el **50,9%** restante en **modos no sostenibles**.

Si se observa el reparto desagregado por modos, se advierte como predominan el vehículo privado (44,2%) y el ir a pie (43,3%). El transporte público únicamente supone un 12,4% de la movilidad de Torrent.

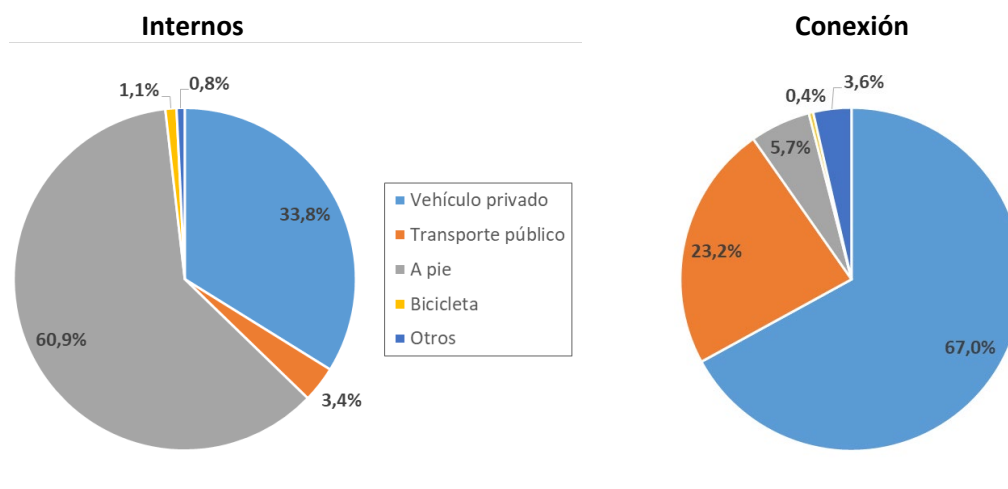
Figura 79. Reparto modal entre modos sostenibles y no sostenibles (movilidad total Torrent). Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación de la encuesta domiciliaria de movilidad para el PMoMe de Valencia



En los **desplazamientos internos** lo más común es **ir a pie**, representando el 60,9% de los desplazamientos. En segundo lugar, el vehículo privado obtiene una cuota modal del 33,8% de la movilidad interna al municipio. Por lo que respecta al transporte público, la cuota es baja y básicamente representa la movilidad en bus urbano municipal.

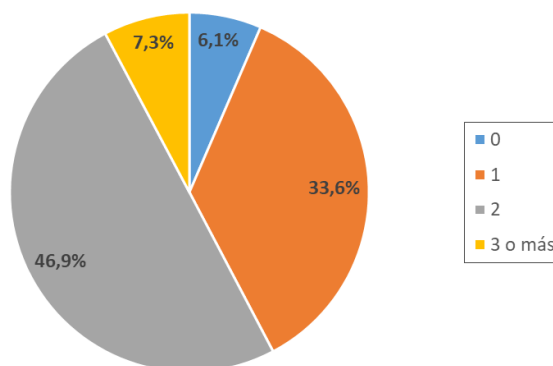
En el caso de los **desplazamientos de conexión**, el modo predominante pasa a ser el **vehículo privado** con el 67,0% de la cuota modal. En este caso, el transporte público pasa a representar una proporción superior de la movilidad, un 23,2% de los desplazamientos, básicamente realizados en metro y bus metropolitano.

Figura 80. Reparto modal según tipo de desplazamiento. Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación de la encuesta domiciliaria de movilidad para el PMoMe de Valencia



Torrent se encuentra **en la media por lo que respecta al número de turismos por hogar**, tiene 1,36 turismos/hogar mientras que la media del AM se sitúa en 1,27. Los hogares con 1 o 2 vehículos suponen más del 80% del total.

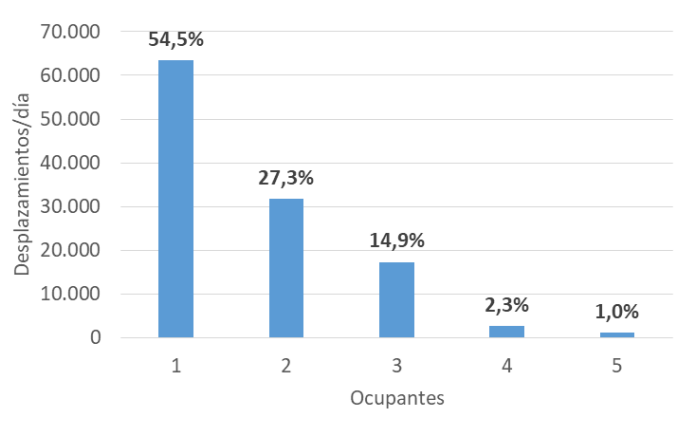
Figura 81. Distribución de los hogares según número de turismos. Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación de la encuesta domiciliaria de movilidad para el PMoMe de Valencia



Ocupación del vehículo privado

Al analizar el número de ocupantes de los vehículos, se observa como más de la mitad de desplazamientos en vehículo privado en Torrent se realizan con el **conductor como único ocupante** del vehículo. La ocupación media se encuentra en **1,68 personas/vehículo**.

Figura 82. Distribución de los desplazamientos en función del número de ocupantes del vehículo. Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación de la encuesta domiciliaria de movilidad para el PMoMe de Valencia



Uso del transporte público

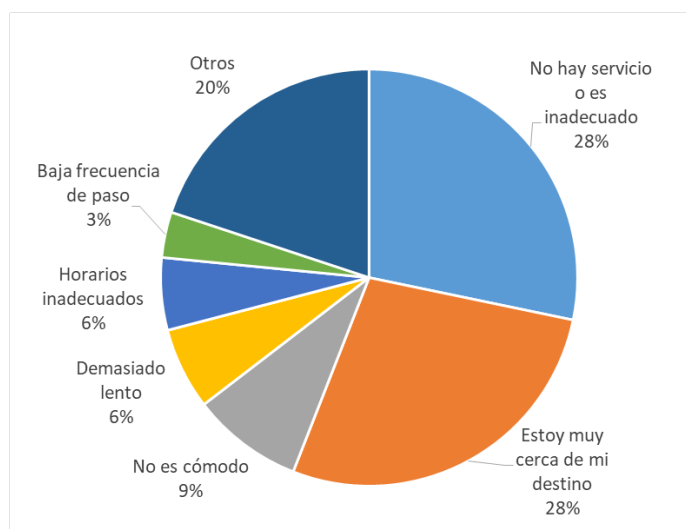
Gracias a la encuesta se conocen también los motivos por los cuales las personas deciden **usar/no usar el transporte público** en sus desplazamientos.

Los dos motivos principales que se argumentan para **no usar el transporte público** son:

- **Falta de servicio/servicio inadecuado.** Este motivo se acentúa en los desplazamientos de conexión.
- **Estar muy cerca del destino.** La gran mayoría son personas que van a pie dada la cercanía de su destino.

A continuación se muestra la distribución de respuestas obtenidas:

Figura 83. Distribución de respuestas al no uso del transporte público. Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación de la encuesta domiciliaria de movilidad para el PMoMe de Valencia



Los motivos de **uso del transporte público** son muy diversos. Los 3 motivos con mayor porcentaje de respuesta son:

- **Es más cómodo.** Este motivo es alegado por el 25% de las personas que usan el transporte público.
- **Es más barato.** El 18% de los usuarios del transporte público lo usan por ser más económico que otros modos.
- **Evitar atascos/congestión/es más rápido.** Hasta un 16% de los usuarios consideran que el transporte público les permite ir más rápido que otros modos ya que evita problemas de tráfico.

A continuación se muestra la distribución de respuestas obtenidas:

Figura 84. Distribución de respuestas al uso del transporte público. Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación de la encuesta domiciliaria de movilidad para el PMoMe de Valencia

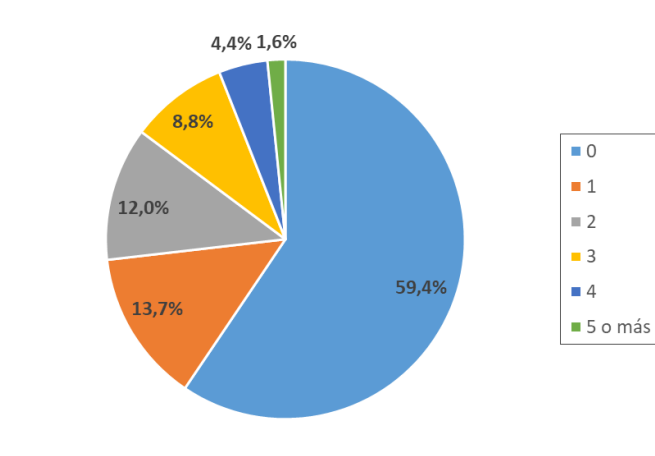


Uso de la bicicleta

Por lo que respecta a la **bicicleta**, Torrent presenta una **cuota modal baja** con menos de 2.000 desplazamientos diarios en este modo (<1% del total de los desplazamientos). Además, según la encuesta domiciliaria, **la mayoría de hogares no tienen ninguna bicicleta**.

Aun así, en comparar Torrent con el resto del AM, se encuentra en la media por lo que respecta al número de bicicletas por hogar, tiene 0,91 bicicletas/hogar mientras que la media del AM se sitúa en 0,98.

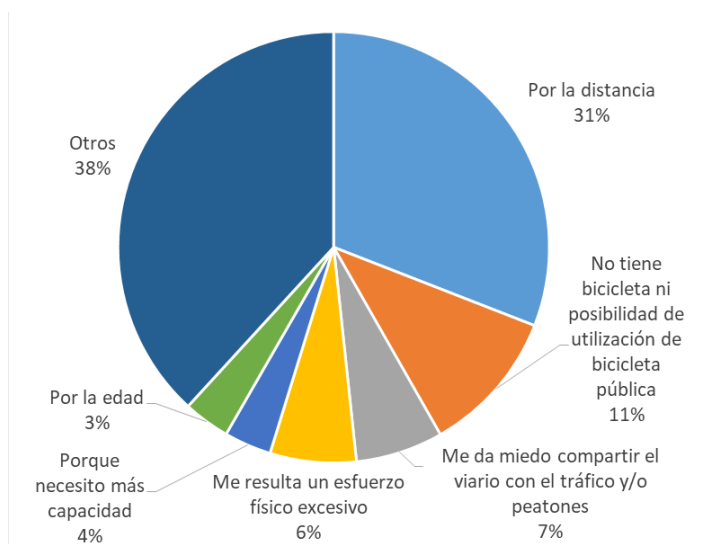
Figura 85. Distribución de los hogares según número de bicicletas. Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación de la encuesta domiciliaria de movilidad para el PMoMe de Valencia



En analizar el motivo por el cual las personas **no usan la bicicleta** para sus desplazamientos cotidianos, el principal es la **distancia**. Más del 31% de los desplazamientos son considerados demasiado largos como para realizarse en bicicleta.

A continuación se muestra la distribución de respuestas obtenidas:

Figura 86. Distribución de respuestas al no uso de la bicicleta. Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación de la encuesta domiciliaria de movilidad para el PMoMe de Valencia

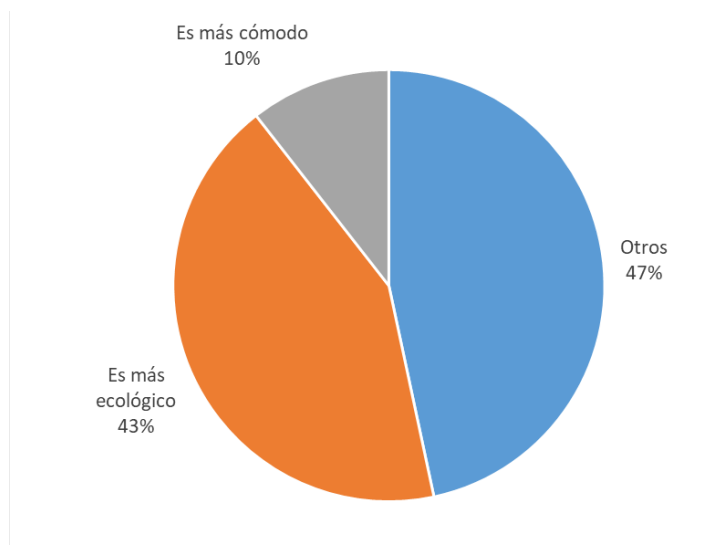


Los motivos de **uso de la bicicleta** son muy diversos, de hecho la mayoría de respuestas no se enmarcaban en ninguna de las disponibles en la encuesta y se encuentran en la categoría “Otros”. Los principales motivos de uso detectados son:

- **Es más ecológico.** Este motivo es alegado por el 43% de las personas que usan la bicicleta.
- **Es más cómodo.** El 10% de los usuarios de la bicicleta lo usan por la comodidad que representa respecto otros modos.

A continuación se muestra la distribución de respuestas obtenidas:

Figura 87. Distribución de respuestas al uso de la bicicleta. Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación de la encuesta domiciliaria de movilidad para el PMoMe de Valencia



Multimodalidad

Residentes Torrent

Por lo que respecta a la multimodalidad, el **94,8%** de los desplazamientos realizados por residentes, utilizan **un único modo de transporte** para realizar su trayecto.

Total movilidad Torrent

En cambio, en analizar la totalidad de los desplazamientos que se dan en Torrent, la multimodalidad aumenta ligeramente. En este caso los desplazamientos en que se utiliza **un único modo de transporte** son el **81,1%** y los que usan más de uno el 18,9% restante.

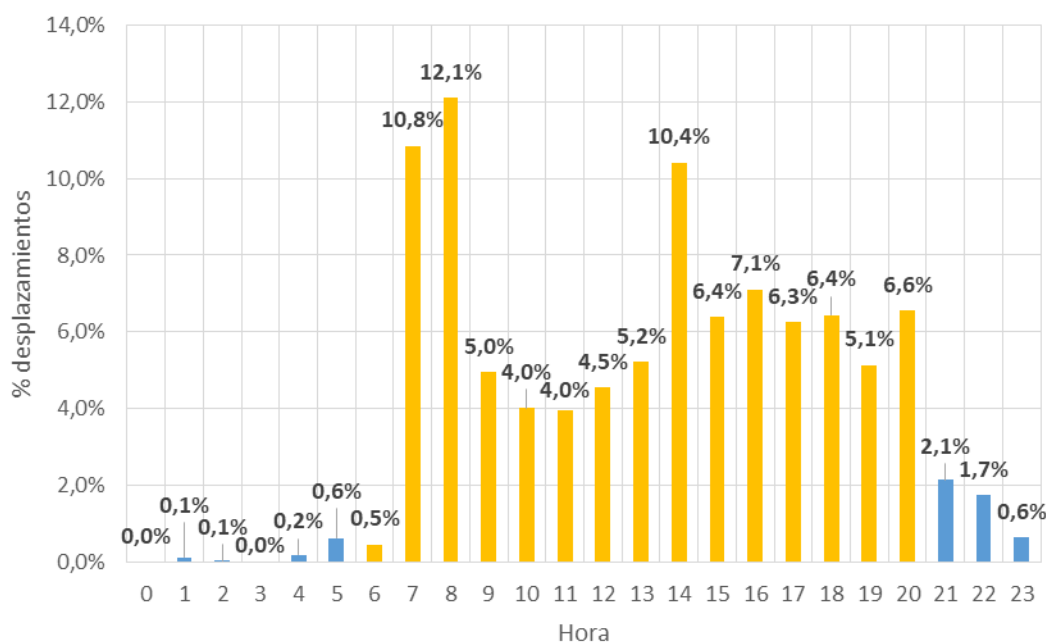
Tanto para los residentes como para la movilidad total, los desplazamientos multimodales predominantes son las combinaciones metro-a pie, metro-bici o metro-bus urbano Valencia.

Distribución de los desplazamientos por franjas horarias

Del total de 55.257 viajes realizados en un día en Torrent, el 5,5% (15.481 viajes/día) se realizan durante el período nocturno (de 21h00 a 6h00) y el 94,5% restante (263.504 viajes/día) en período diurno.

La franja horaria con mayor número de desplazamientos es entre las **8h00 y las 9h00** con **33.761 desplazamientos**, que suponen el 12,1% del total del día. Destaca también justo la franja anterior de **7h00-8h00** con el 10,8% de los desplazamientos diarios y la franja del mediodía de **14h00-15h00** con el 10,4% de los desplazamientos.

Figura 88. Porcentaje de desplazamientos diarios por franja horaria. Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación de la encuesta domiciliaria de movilidad para el PMoMe de Valencia

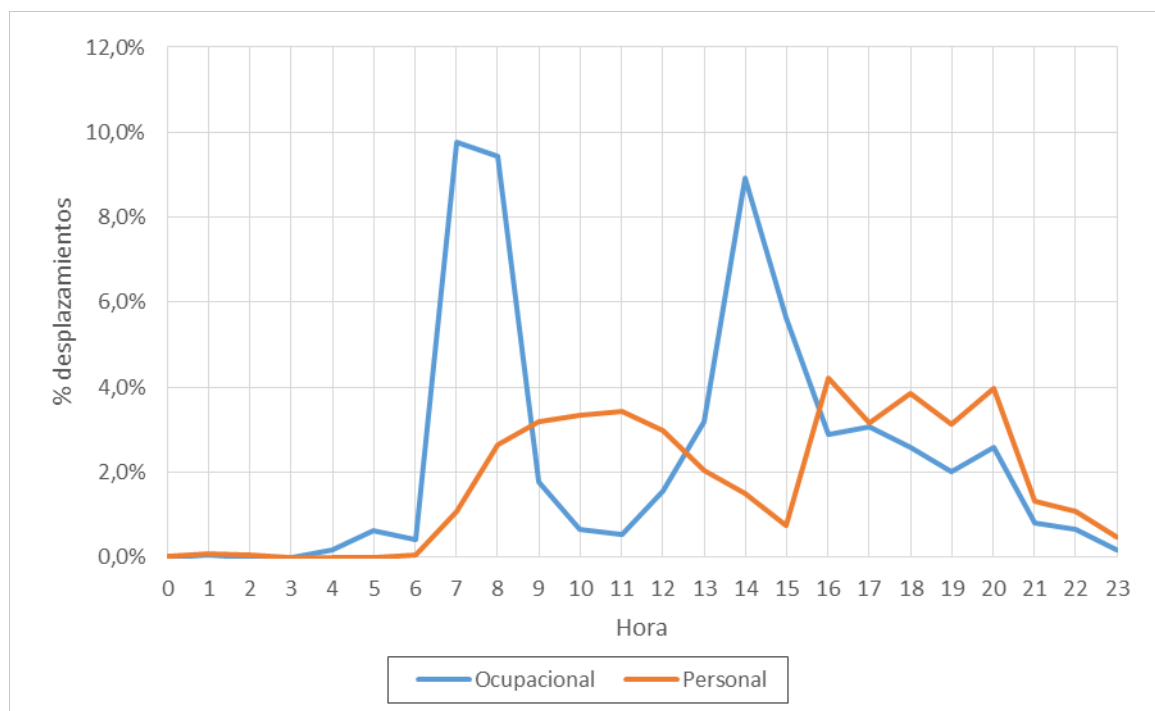


Si se desagrega el número de desplazamientos por franja horaria en función del motivo del desplazamiento se detecta un comportamiento diferente entre los desplazamientos personales y ocupacionales.

Los desplazamientos ocupacionales presentan una hora punta entre las 7h00-9h00 con más de 26.000 viajes/h, hora que coincide con el inicio de la jornada laboral. Se observa otro pico importante en la franja de 14h00-15h00 llegando a casi 25.000 viajes/h.

Por contra, los desplazamientos personales no presentan picos tan significativos: se mantienen en los 7.000-9.000 viajes/h de 8h00-13h00, y en los 8.000-11.000 viajes/h de 16h00-21h00.

Figura 89. Porcentaje de desplazamientos diarios por franja horaria y motivo. Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación de la encuesta domiciliaria de movilidad para el PMoMe de Valencia



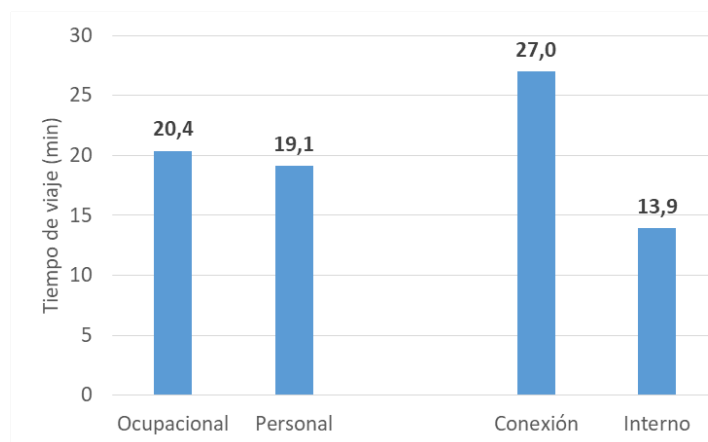
Tiempo medio de desplazamiento

El tiempo medio de todos los desplazamientos es de **19,8 minutos**.

El tiempo medio invertido en los desplazamientos por motivos ocupacionales es de 20,4 minutos, algo superior a los desplazamientos personales que suponen 19,1 minutos de media, una diferencia poco significativa.

En función de la tipología del recorrido s  que se observan cambios significativos. Los desplazamientos urbanos se realizan en menor tiempo (13,9 min de media) que los de conexión (27,0 min) debido a que la distancia a recorrer es generalmente superior.

Figura 90. Tiempo medio de desplazamiento por motivo y distribución territorial. Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación de la encuesta domiciliaria de movilidad para el PMoMe de Valencia



4.2 DEMANDA EN TRANSPORTE PÚBLICO

4.2.1 AUTOBÚS URBANO

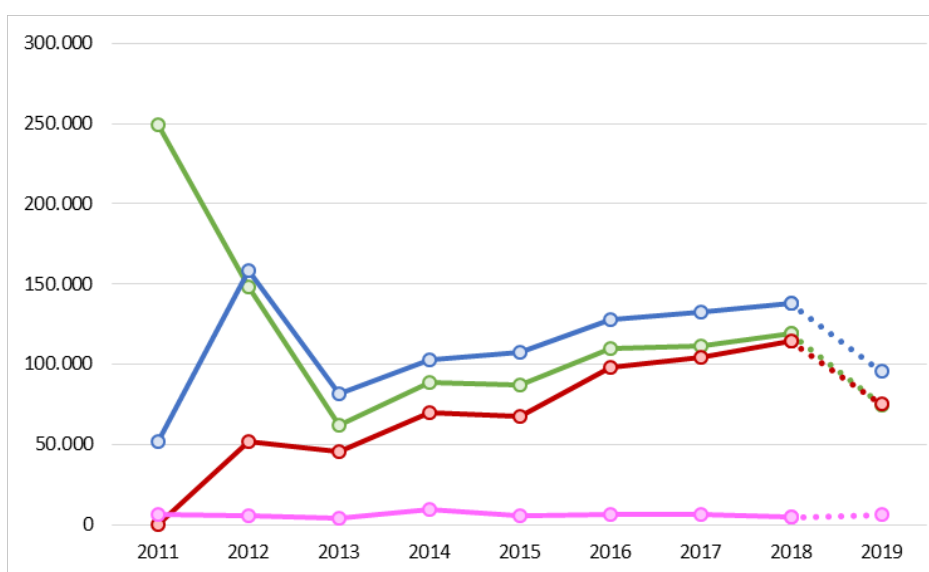
El Ayuntamiento de Torrent ha facilitado los datos anuales de viajeros de las cuatro rutas de autobús urbano desde 2011 a agosto de 2019.

La línea más utilizada es la L2 azul, que comunica el centro del municipio con El Vedat, y sumó 137.864 usuarios en 2018. Le sigue la L1 verde, la línea circular en el sentido contrario a las agujas del reloj, con 118.843 viajeros, y la L2 roja, que circula en el sentido opuesto a la L1, con 114.151.

La evolución de las cifras muestra una clara tendencia al alza, con crecimientos moderados pero continuos de todas las líneas regulares desde el año 2013 (a excepción de la L4 piscina). El 1 de abril de 2012 entraron en funcionamiento nuevas líneas de transporte urbano. En esta remodelación de la red se redujeron las líneas, y se acortaron las distancias al dar menos vueltas las líneas que entraron en funcionamiento. De 2013 a 2014 la L1 creció un 42%, la L2 roja un 52% y la L2 azul un 26%. Los datos se mantuvieron hasta 2016, donde se introdujeron modificaciones en los recorridos que hicieron aumentar la demanda. Así, de 2015 a 2016, los usuarios crecieron de media un 27% en todas las líneas, con las mayores subidas en la L2 roja (45%) y la L1 (27%). La L4, que comunica el núcleo central con la piscina de El Vedat, es la que se ha mantenido más regular, con una media de 6.185 pasajeros y un máximo, en 2014, de 9.684.

El crecimiento medio de cada línea en el periodo 2013 – 2018 es de: 15% en la L1 verde; un 22% en la L2 roja; un 11% en la L2 azul; y un 13% en la L4 rosa.

Figura 91. Evolución del número de pasajeros anuales en las rutas de bus urbano de Torrent. Fuente: Ayuntamiento de Torrent



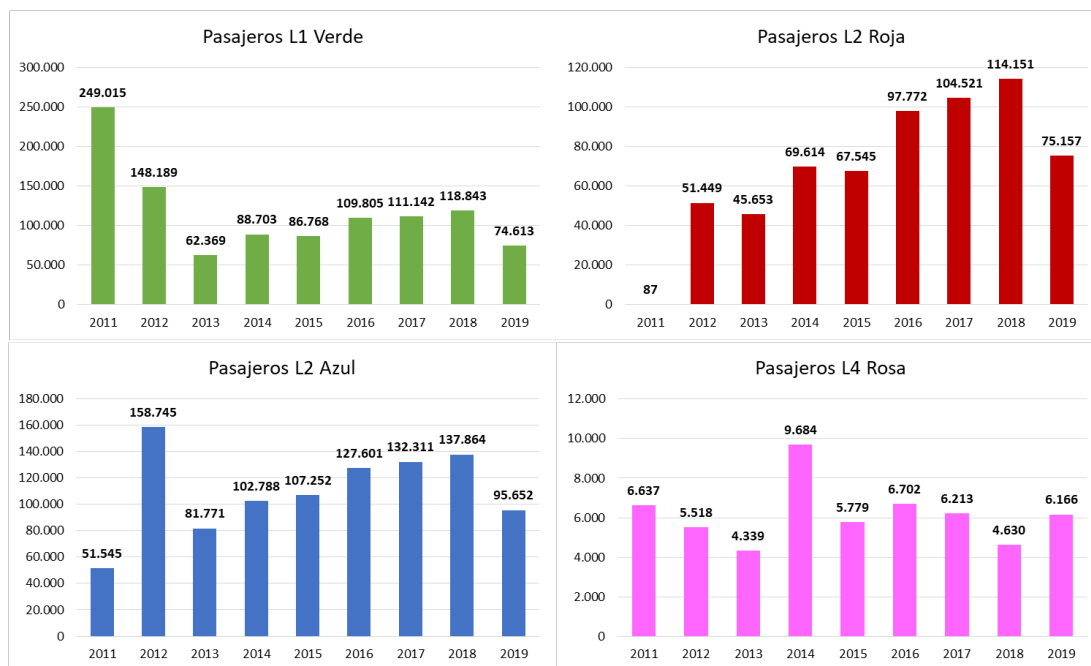
Con los números totales de pasajeros se puede observar la caída de usuarios que supuso la introducción de las nuevas líneas, un 47% menos entre 2012 y 2013. Desde entonces, con dos grandes crecimientos en 2014 y 2016, el aumento medio anual de usuarios ha sido del 15%.

Tabla 32. Número de viajeros anuales por ruta de bus urbano de Torrent. Fuente: Ayuntamiento de Torrent

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
L1	249.015	148.189	62.369	88.703	86.768	109.805	111.142	118.843	74.613
L2	87	51.449	45.653	69.614	67.545	97.772	104.521	114.151	75.157
L2	51.545	158.745	81.771	102.788	107.252	127.601	132.311	137.864	95.652
L4	6.637	5.518	4.339	9.684	5.779	6.702	6.213	4.630	6.166
TOTAL	307.284	363.901	194.132	270.789	267.344	341.880	354.187	375.488	251.588

Observaciones:

- 1.- Usuarios de la L2 roja desde abril de 2012
- 2.- Introducción de nuevo sistema de rutas en 2012
- 3.- Cambios en los recorridos en 2016
- 4.- Datos hasta agosto de 2019

Figura 92. Número de pasajeros por ruta de bus urbano en Torrent. Fuente: Ayuntamiento de Torrent**4.2.2 METRO**

Los Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana han facilitado los datos anuales de viajeros en las tres estaciones de Torrent. Los datos, por lo tanto, no reflejan el uso de las diferentes líneas que prestan servicio al municipio, sino el número de viajeros por estación.

Existen grandes diferencias entre las tres paradas. La más utilizada es TorrentAVINGUDA, en el centro de la ciudad, con 1.574.934 usuarios en 2018. Le sigue la parada de Torrent, la más antigua de las tres, con 893.656 viajeros.

La evolución de las cifras muestra una clara tendencia al alza, con crecimientos moderados pero continuos en la suma de usuarios de las tres estaciones. En 10 años, el número de viajeros creció un 18,6%. Por estaciones, para el mismo periodo el crecimiento fue del 7% en TorrentAVINGUDA, 42% en Torrent, y del 3645% en El Vedat, una estación que entró en funcionamiento en 2010.

Por años, el crecimiento más alto se produjo en 2018, con un 6% global. Por estaciones, en el Colegio El Vedat el número de usuarios creció una 70%, después de haber perdido un 60% en el año anterior. En las paradas de TorrentAVINGUDA (6%) y Torrent (4%), el crecimiento fue más moderado.

Figura 93. Evolución del número de pasajeros anuales en las estaciones de metro de Torrent. Fuente: FGV

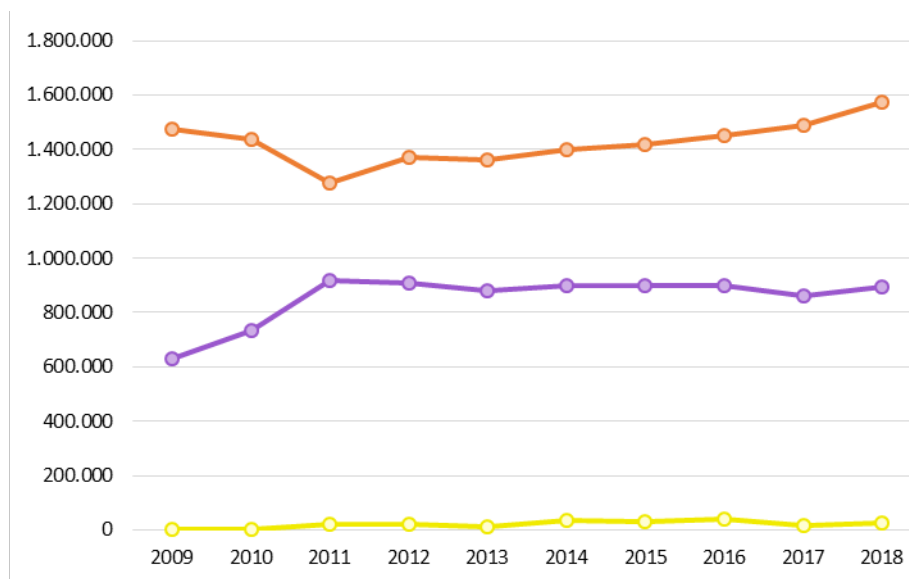
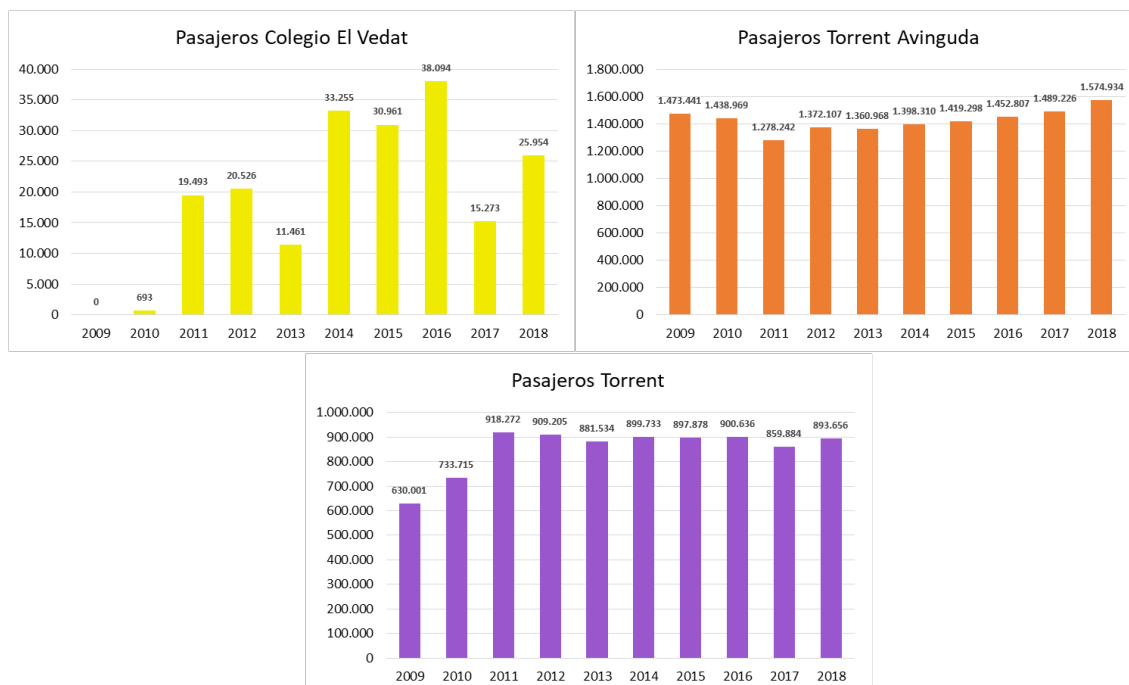


Tabla 33. Número de viajeros anuales por parada de metro en Torrent. Fuente: FGV

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Colegio El Vedat	0	693	19.493	20.526	11.461	33.255	30.961	38.094	15.273	25.954
Torrent Avinguda	1.473.441	1.438.969	1.278.242	1.372.107	1.360.968	1.398.310	1.419.298	1.452.807	1.489.226	1.574.934
Torrent	630.001	733.715	918.272	909.205	881.534	899.733	897.878	900.636	859.884	893.656
TOTAL	2.103.442	2.173.377	2.216.007	2.301.838	2.253.963	2.331.298	2.348.137	2.391.537	2.364.383	2.494.544

Figura 94. Número de pasajeros por estación de metro en Torrent. Fuente: Ayuntamiento de FGV



El tráfico entre las estaciones de Torrent no es muy elevado, según estiman desde FGV. El mayor número de movimientos internos se produce entre las estaciones de Avinguda Torrent y Torrent, ambas conectadas a través de las líneas 2 y 7. Una media de 98 usuarios utiliza, a diario, el metro para desplazarse de Torrent Avinguda a Torrent, mientras 134 lo hace en dirección contraria. En

el Colegio El Vedat, en cambio, tan solo 6 usuarios cogen el metro para desplazarse hasta Torrent, mientras 5 realizan el itinerario en sentido contrario. Por lo tanto, los habitantes de Torrent no utilizan el metro para desplazarse por el municipio.

Tabla 34. Tráfico entre estaciones de Torrent en laborables lectivos. Fuente: FGV

		Bajadas			
		El Vedat	Torrent	Avinguda	TOTAL
Subidas	El Vedat	--	6	1	7
	Torrent	5	--	134	139
	Avinguda	--	98	--	98
	TOTAL	5	104	135	244

4.3 DEMANDA EN VEHÍCULO PRIVADO MOTORIZADO

Para la diagnosis de la movilidad en vehículo privado motorizado se analiza la red viaria y los tráficos que por ella discurren. Se presenta a continuación el análisis realizado que incluye la recogida de datos de tráfico (información existente y toma de datos complementaria).

4.3.1 RECOGIDA DE DATOS DE TRÁFICO

Los datos de tráfico disponibles en el entorno de Torrent son los siguientes:

- Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad de la Generalitat Valenciana para la **red de carreteras autonómicas**
- Área de carreteras de la Diputación de Valencia para la **red de carreteras de la Diputación**
- Datos de aforos de tráfico realizados en el periodo 2011-2013 en los principales accesos del municipio a través de espiras
- Datos de aforos de tráfico realizados en 2006 y 2013 en los principales accesos publicados en el PMUS de 2014
- Nueva campaña de aforos de tráfico en los accesos y calles principales

Datos de la red de la Generalitat Valenciana

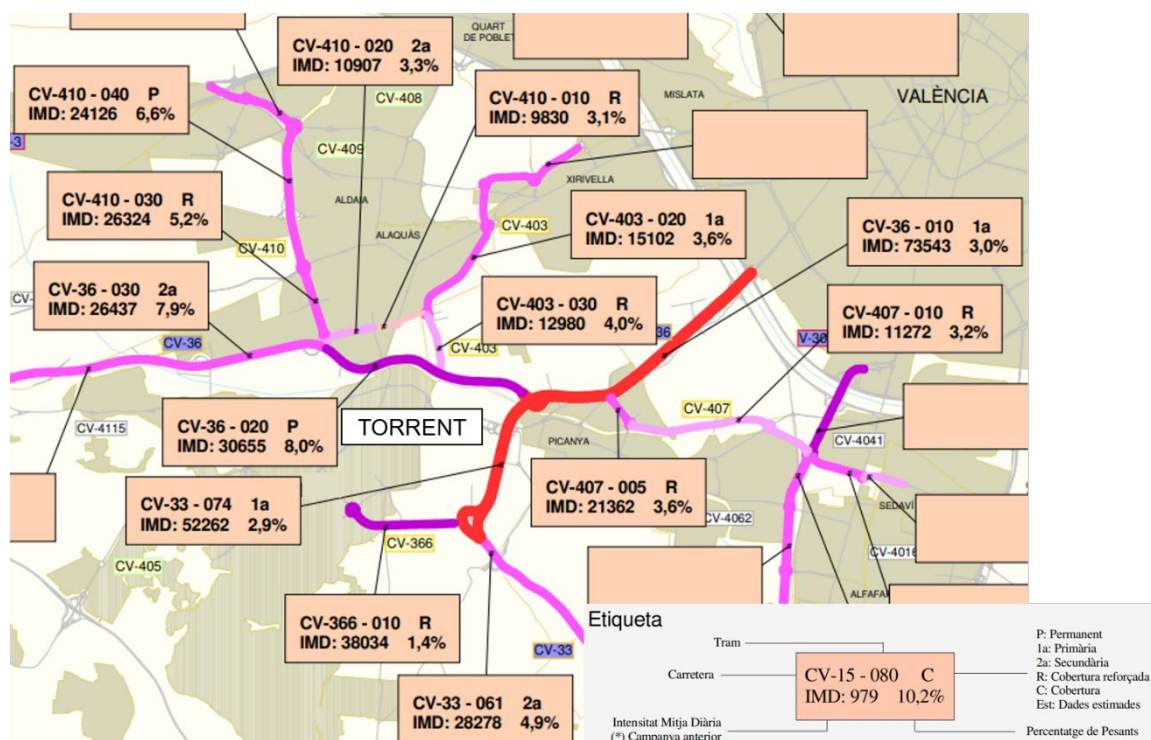
A continuación se muestra una imagen con los datos de tráfico de los puntos aforados en 2018 en las carreteras de la Generalitat Valenciana que dan acceso al municipio de Torrent.

La vía con mayor volumen de tráfico es la **CV-36 entre Valencia y Picanya**, que conecta Torrent con la capital valenciana y lleva un tráfico de **73.543 veh/día** con un porcentaje de vehículos pesados del 3,0%.

Seguidamente encontramos la **CV-33** al este de Torrent con una IMD de **52.262 veh/día** y un 2,9% de vehículos pesados.

Al sur se encuentra la **CV-366** con **38.034 veh/día** y un 1,4% de VP y finalmente al norte se dispone de otro punto de la **CV-36** con **30.655 veh/día** y una proporción superior de vehículos pesados que las demás (8,0%) puesto que dicho aforo se sitúa próximo a la zona industrial del municipio.

Figura 95. Datos de tráfico (IMD) 2018. Fuente: Generalitat Valenciana

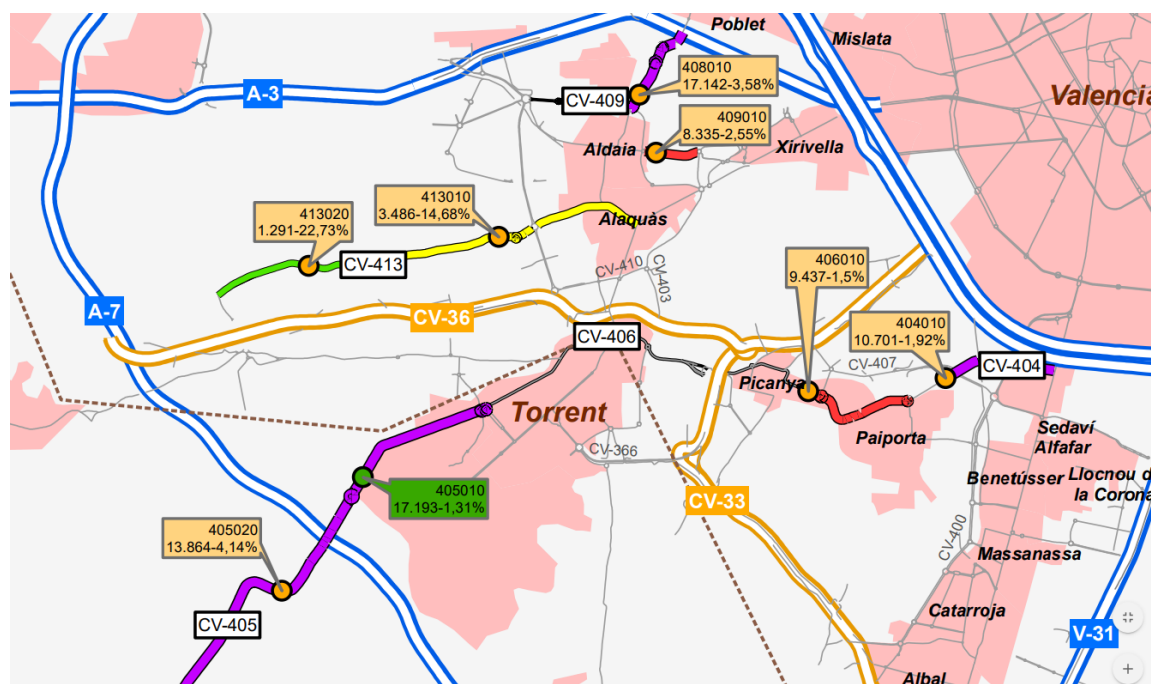


Datos de la red de la Diputación de Valencia

A continuación se muestra una imagen con los datos de tráfico de los puntos aforados en 2017 en las carreteras de la Diputación de Valencia.

La vía aforada con acceso a Torrent es la **CV-405** con una IMD de **17.193 veh/día** y un porcentaje bajo de vehículos pesados del 1,31%.

Figura 96. Datos de tráfico (IMD) 2017. Fuente: Diputación de Valencia



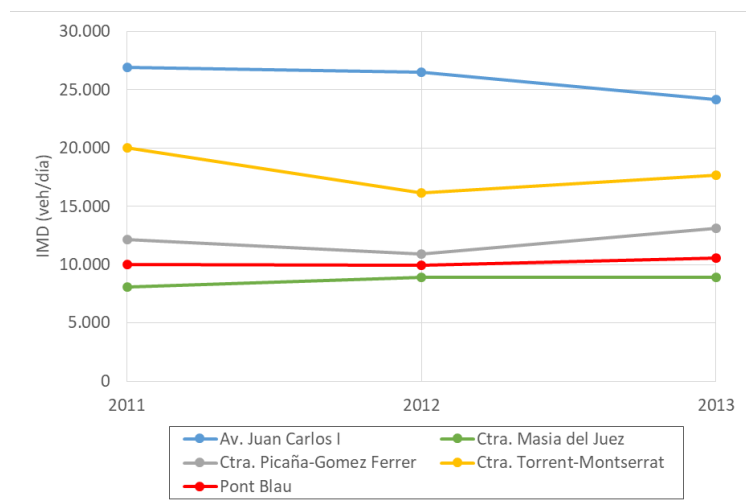
Campaña de aforos en los accesos 2011-2013

Se dispone de los datos de los aforos realizados en el periodo 2011-2013 mediante espiras en distintas vías de acceso al municipio. En la siguiente imagen se muestran los puntos con información de tráfico:

En el siguiente gráfico se expone la evolución 2011-2013 de los datos de tráfico medio anual de cada vía.

1. El acceso con mayor volumen de vehículos es la Avenida Juan Carlos I, con una IMD entre 24.000-27.000 veh/día.
2. La Carretera de Torrent-Montserrat canaliza un tráfico de 16.000-20.000 veh/día.
3. La Carretera de Picaña-Gómez Ferrer tiene una IMD de 11.000-13.000 veh/día.
4. El Pont Blau encamina un tráfico de entre 10.000-10.500 veh/día.
5. Finalmente, la Carretera de Masía del Juez presenta una IMD de entre 8.000-9.000 veh/día.

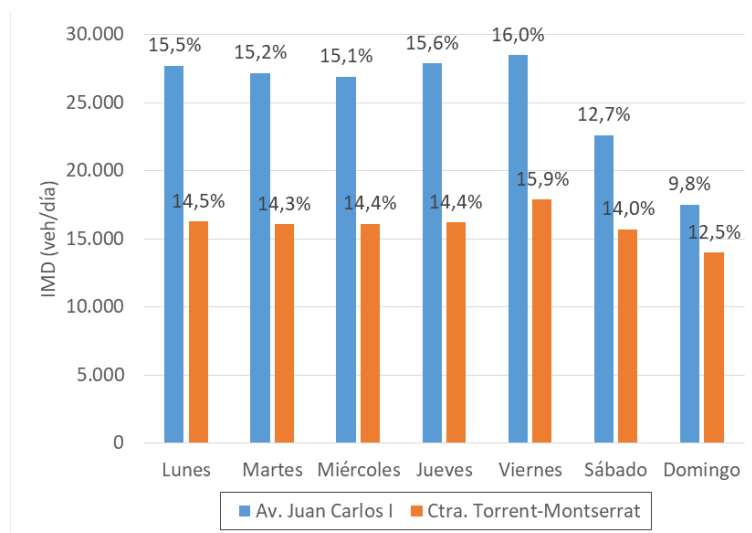
Figura 97. Evolución de tráfico en los accesos de Torrent para el periodo 2011-2013. Fuente: Elaboración propia a partir de los aforos de tráfico 2011-2013



En analizar la evolución semanal de las dos vías con mayores volúmenes de tráfico (Av. Juan Carlos I y Ctra. Torrent-Montserrat), se observa como en ambas baja el número de vehículos el fin de semana. Este hecho se acentúa en la Av. Juan Carlos I, principal itinerario de conexión con Valencia.

El siguiente gráfico muestra la evolución de la IMD a lo largo de una semana media (en este caso una semana de enero de 2013), así como el % que representa la IMD del día en cuestión respecto el total de vehículos semanales que circulan por esa vía.

Figura 98. Evolución semanal del tráfico en los accesos de Torrent para enero de 2013. Fuente: Elaboración propia a partir de los aforos de tráfico 2011-2013

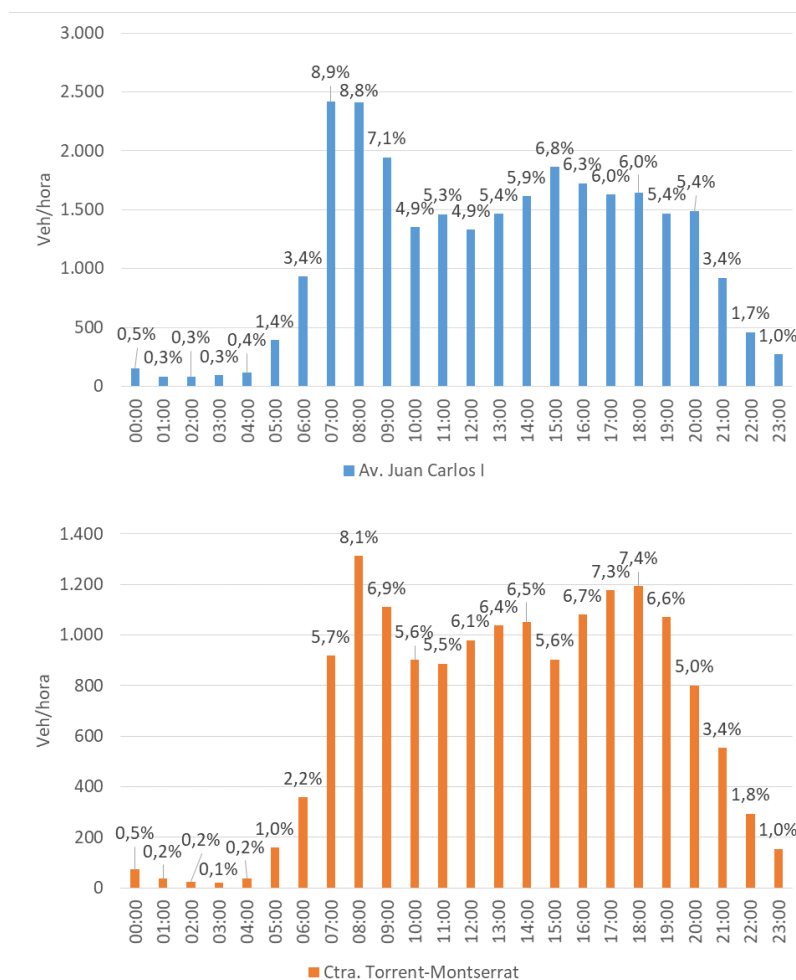


A continuación se representa la distribución horaria del tráfico a lo largo de un día laborable medio, en este caso de enero de 2013, para las dos vías de acceso con mayor tráfico del municipio.

Para el caso de la Avenida de Juan Carlos I se puede advertir un pico muy pronunciado en las horas punta de mañana de 7:00-8:00 y de 8:00-9:00 que concentran un 8,9% y un 8,8% del tráfico diario, respectivamente. Las horas punta de mediodía y de tarde no son tan pronunciadas, por lo que la vuelta a casa queda más diluida en el tiempo.

En cambio, en la Carretera de Torrent-Montserrat se observa una hora punta de mañana muy significativa de 8:00-9:00 concentrando un 8,1% del tráfico, otra punta al mediodía menos pronunciada con un 6,5% de 14:00-15:00 y finalmente otra punta algo más elevada y prolongada en el tiempo por la tarde de 17:00-19:00 concentrando casi un 7,4% en cada hora.

Figura 99. Evolución horaria del tráfico en los accesos de Torrent para un día laborable de enero de 2013. Fuente: Elaboración propia a partir de los aforos de tráfico 2011-2013



Campaña de aforos en los accesos en 2006 y en 2013

En el Estudio Integral para la Movilidad Sostenible en Torrent redactado en 2006 se realizaron aforos en los accesos a la ciudad que se volvieron a repetir en 2013 en el marco de la redacción del PMUS de 2014. Se muestran a continuación los puntos de aforo y los resultados de tráfico en 2006 y en 2013.

Figura 100. Puntos de aforo realizados en 2006 y 2016. Fuente: PMUS 2014



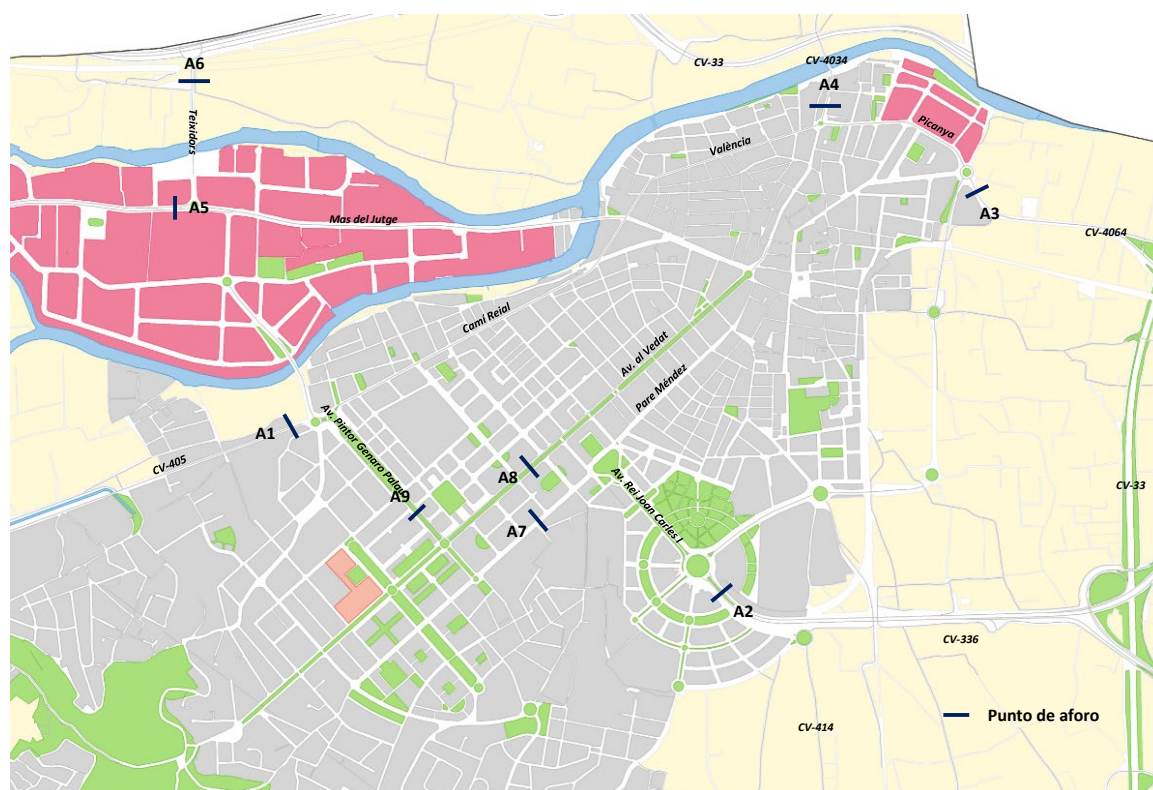
Tabla 35. Tráfico en los accesos en 2006 y 2013. Fuente: PMUS 2014

Punto	2006	2013
C1	19.767	15.088
C2	43.223	33.228
C3	16.699	15.627
C4	21.747	14.704
C5	14.772	16.674
C6	6.866	8.597

Campaña de trabajo de campo. Aforos automáticos de 24 horas.

Para la actualización de los datos de tráfico disponibles se ha realizado los siguientes puntos de aforo en un día medio laborable (24 horas).

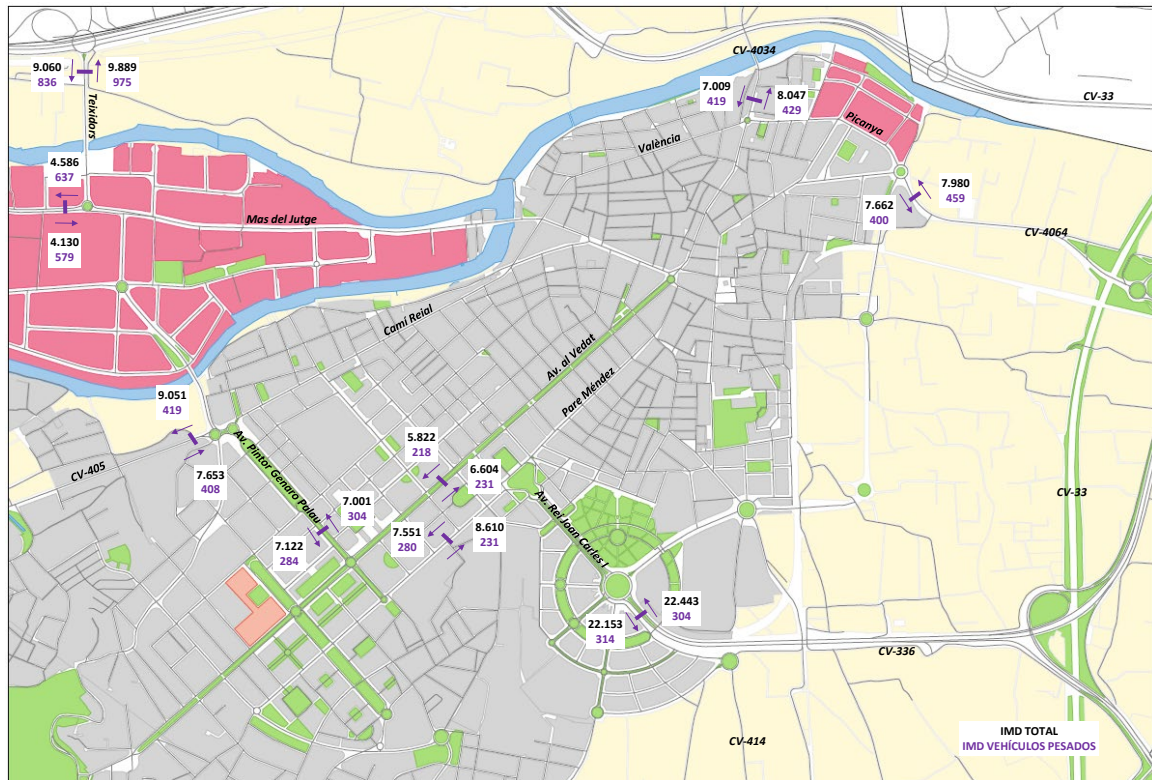
Figura 101. Puntos de aforo específicos PMUS Torrent. Fuente: Elaboración propia



Esta campaña de trabajo de campo se realizó el día 6 de noviembre de 2019.

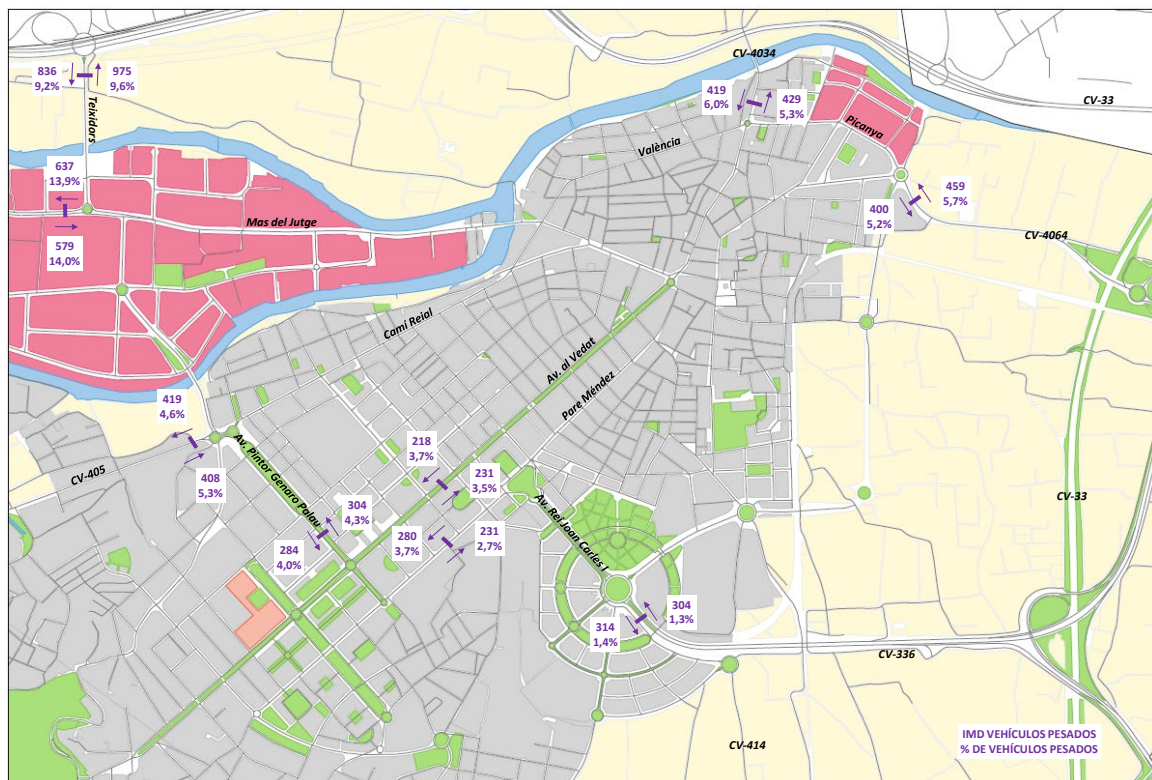
A continuación se muestra una imagen resumen de los datos de tráfico del núcleo urbano mostrando el valor de vehículos totales y vehículos pesados que circulan y diferenciando por sentidos de circulación.

Figura 102. Resumen de datos de tráfico (IMD v h culos totales y pesados). Fuente: elaboración propia



En la siguiente figura se muestra en detalle el volumen de v h culos pesados de cada aforo, junto con el porcentaje de v h culos que representan respecto al volumen total del tramo. Tal y como se puede observar, el acceso norte del polígono industrial desde la CV-36 es el tramo que presenta mayores volúmenes de v h culos pesados.

Figura 103. Resumen de datos de tráfico (IMD pesados). Fuente: elaboración propia



Los resultados de estos conteos y los datos de desplazamientos de la encuesta domiciliaria realizada en la redacción del PMoMe de Valencia han permitido la calibración del modelo de tráfico viario. A partir de éste, se ha podido elaborar una araña de tráfico que muestra de forma gráfica el volumen de vehículos de la red viaria urbana de Torrent.

4.3.2 INTENSIDADES DE TRÁFICO

Los accesos a Torrent que presentan mayor tráfico corresponden básicamente a los que canalizan los desplazamientos entre Torrent y Valencia. Son los siguientes:

- La CV-366, con unos de 44.500 veh/día (algo más de 22.000 por sentido). Se trata de la vía con mayor tráfico del núcleo urbano
- La CV-4064, con intensidades superiores a 15.000 veh/día

Otros accesos con intensidades importantes son la calle Teixidors, que da acceso al polígono industrial desde el norte con valores que alcanzan casi 19.000 vehículos diarios y la CV-405 con más de 16.000 veh/día, que encamina las relaciones con el suroeste.

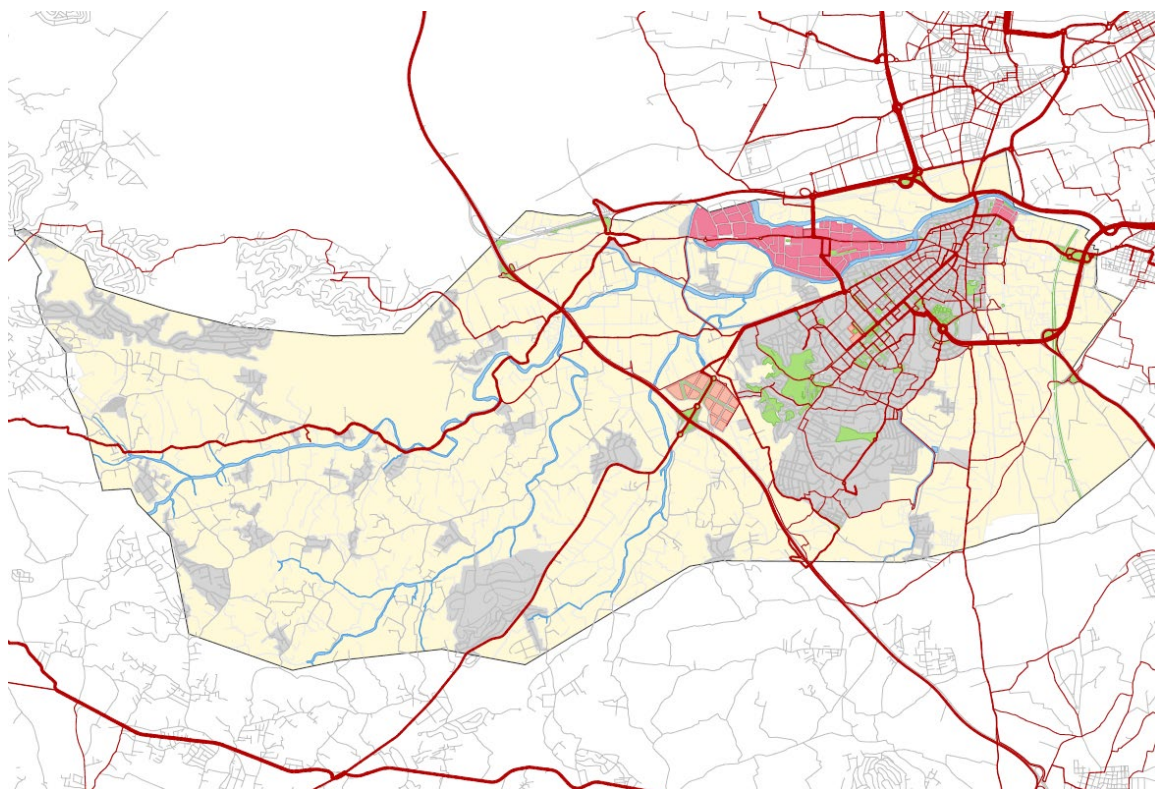
Respecto a la evolución del tráfico, en la siguiente tabla muestra la comparativa de tráfico 2006-2013-2019 de los aforos comunes:

Tabla 36. Tráfico en los accesos en 2006, 2013 y 2019. Fuente: PMUS 2014 y elaboración propia

Punto	Vía	2006	2013	2019	Var 06-19	Var 13-19
A1	CV-405	19.767	15.088	16.704	-15,5%	10,7%
A2	CV-336	43.223	33.228	44.596	3,2%	34,2%
A3	CV-4064	16.699	15.627	15.642	-6,3%	0,1%
A4	CV-4034	21.747	14.704	15.056	-30,8%	2,4%
A5	Mas del Jutge	6.866	8.597	8.716	26,9%	1,4%
A6	Teixidors	14.772	16.674	18.949	28,3%	13,6%

Los volúmenes de tráfico aumentan respecto a 2013 en todos los puntos aforados destacando el incremento del 34,2% del punto A2 con un tráfico de 44.600 veh/día pero situándose en valores únicamente un 3,2% superiores al 2006 con un tráfico de más de 43.000 veh/día. El punto A6 (acceso al polígono desde la CV-33) aumenta el 13,6% y se sitúa en valores de casi 19.000 veh/día.

Figura 104. Araña de tráfico de Torrent. Fuente: elaboración propia



A continuación se resumen los resultados obtenidos:

Tabla 37. Veh·km anuales. Fuente: elaboración propia

	Veh. Ligeros	Veh. Pesados	Total	%
Casco Urbano	78.639.213	4.138.906	82.778.118	21,6%
Total Municipio	364.095.822	19.162.938	383.258.760	100,0%

Los veh·km realizados en el casco urbano suponen únicamente el 22% del total que se realizan en el término municipal de Torrent.

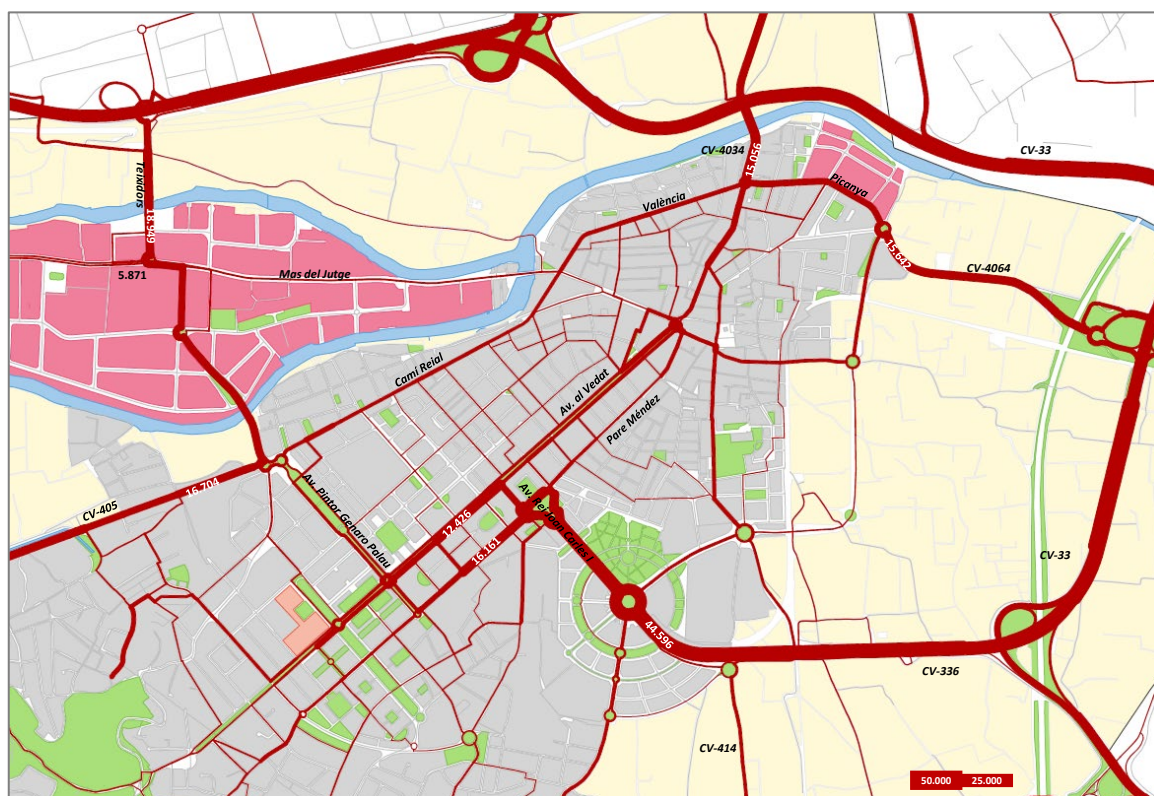
Gracias a la información de la matriz de desplazamientos, es posible segmentar la matriz de desplazamientos en vehículos internos, de conexión y de paso. A continuación se muestran los resultados de veh·km para los vehículos ligeros, dónde se observan diferencias de tipo de tráfico según si nos fijamos en el casco urbano o la totalidad del municipio.

Tabla 38. Veh·km de vehículos ligeros anuales. Fuente: elaboración propia

	Casco Urbano		Total Municipio	
	Veh·km VL/año	% veh·km Ligeros	Veh·km VL/año	% veh·km Ligeros
Internos	22.756.260	28,9%	36.591.018	10,0%
Conexión	42.907.959	54,6%	140.380.747	38,6%
Paso	12.974.993	16,5%	187.124.056	51,4%
Total Veh. Ligeros	78.639.213	100,0%	364.095.822	100,0%

En el casco urbano los veh·km internos representan un 28,9%, mientras que en el término municipal únicamente un 10,0%. En el casco urbano los veh·km de conexión representan un 54,6%, mientras que en el término municipal únicamente un 38,6%. Finalmente los veh·km de paso por el casco urbano sólo son un 16,5%, mientras que en el término municipal el tráfico de paso predomina sobre los demás con un 51,4% del total de veh·km anuales.

Figura 105. Araña de tráfico. Detalle del núcleo urbano. Fuente: elaboración propia



Se comprueba como las vías que conforman la red básica, territorial y la principal urbana canalizan intensidades de tráfico muy superiores a las del resto de la red.

4.3.3 REPARTO DEL TRÁFICO EN LA RED URBANA DEL MUNICIPIO

En un día medio la red urbana de calles de Torrent soporta algo más de 1 millón de vehículos-quil metro.

Aclaración: Un vehículo-kilómetro (veh-km) es la unidad de medida del tráfico y representa un vehículo recorriendo un kilómetro de red. Así, 10 veh-km pueden corresponder tanto a un vehículo haciendo 10 km como 2 vehículos haciendo 5 km cada uno.

A continuación se resumen los resultados obtenidos:

Tabla 39. Veh-km diarios. Fuente: elaboración propia

	Veh. Ligeros	Veh. Pesados	Total	%
Casco Urbano	215.450	11.339	226.789	21,6%
Total Municipio	997.523	52.501	1.050.024	100,0%

Los veh km realizados en el casco urbano suponen únicamente el 22% del total que se realizan en el término municipal de Torrent.

Gracias a la información de la matriz de desplazamientos, es posible segmentarla en vehículos internos, de conexión y de paso:

- Interno: desplazamientos con origen y destino en el municipio de Torrent
- Conexión: desplazamientos con origen o destino en el municipio de Torrent
- Paso: desplazamientos con origen y destino fuera del municipio de Torrent

A continuación se muestran los resultados de veh km para los vehículos ligeros, dónde se observan diferencias de tipo de tráfico según si nos fijamos en el casco urbano o la totalidad del municipio.

Tabla 40. Veh-km ligeros a diario por zonas. Fuente: elaboración propia

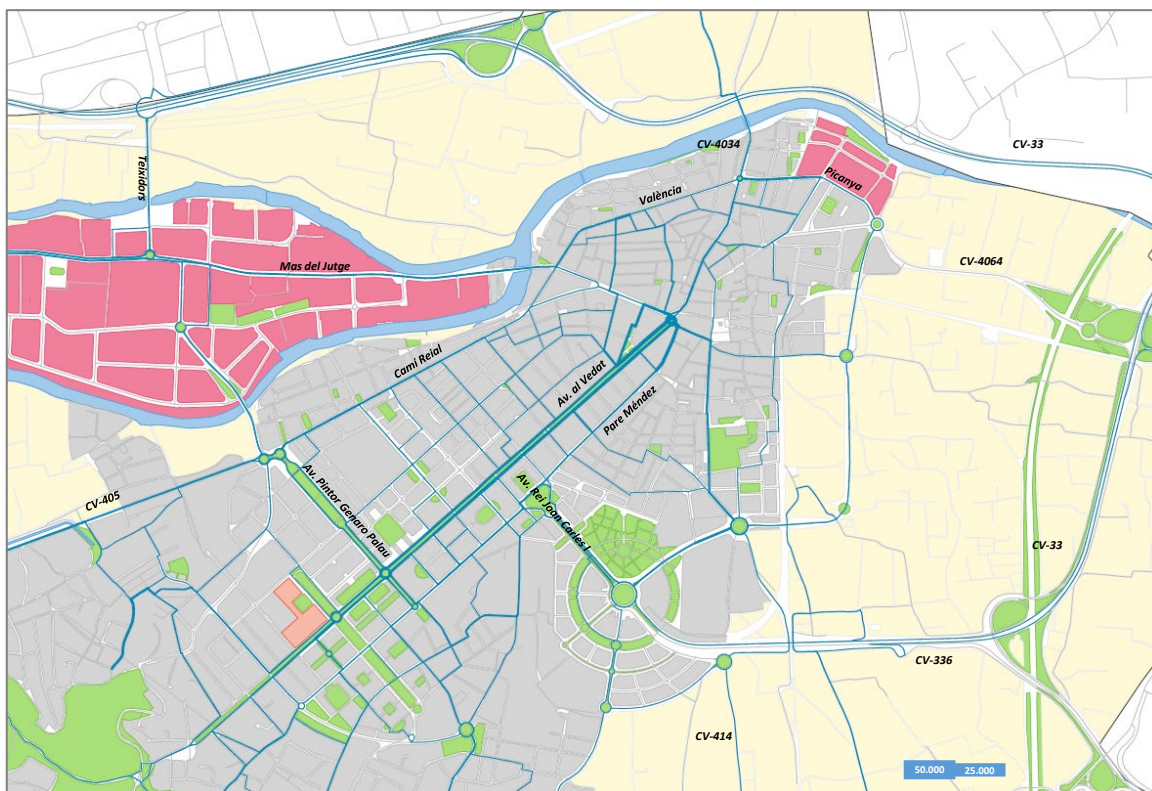
	Casco Urbano		Total Municipio	
	Veh-km VL/día	% veh-km	Veh-km VL/día	% veh-km
Internos	62.346	28,9%	100.249	10,0%
Conexión	117.556	54,6%	384.605	38,6%
Paso	35.548	16,5%	512.669	51,4%
Total Veh. Ligeros	215.450	100,0%	997.523	100,0%

En el casco urbano los veh-km internos representan un 28,9%, mientras que en el término municipal únicamente un 10,0%. En el casco urbano los veh-km de conexión representan un 54,6%, mientras que en el término municipal únicamente un 38,6%. Finalmente los veh-km de paso por el casco urbano sólo son un 16,5%, mientras que en el término municipal el tráfico de paso predomina sobre los demás con un 51,4% del total de veh-km anuales.

Se muestran a continuación las asignaciones de tráfico por tipo (interno, de conexión y de paso) por el núcleo urbano de Torrent.

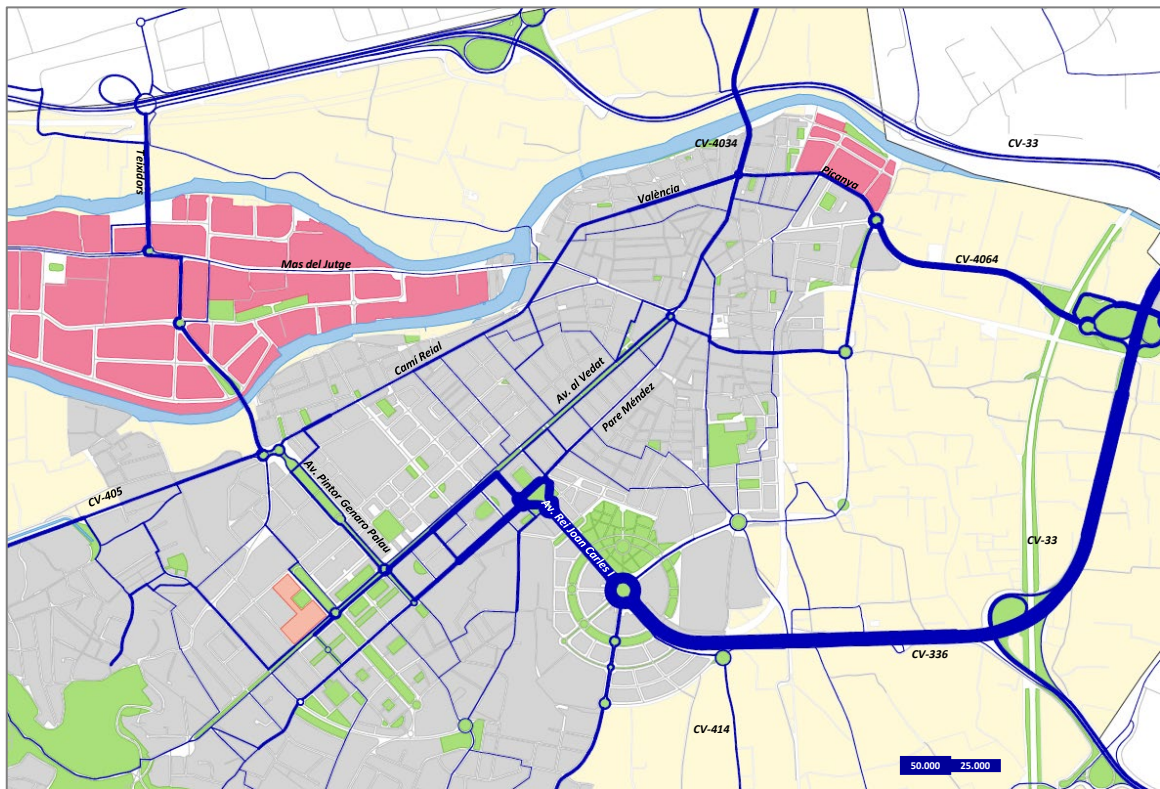
Tal y como se observa en la siguiente figura, el tráfico interno es canalizado básicamente por la red principal urbana, sobretudo la av. al Vedat, el Camí Reial, la calle Valencia y Mas del Jutge.

Figura 106. Araña de tráfico interno. Detalle del núcleo urbano. Fuente: elaboración propia



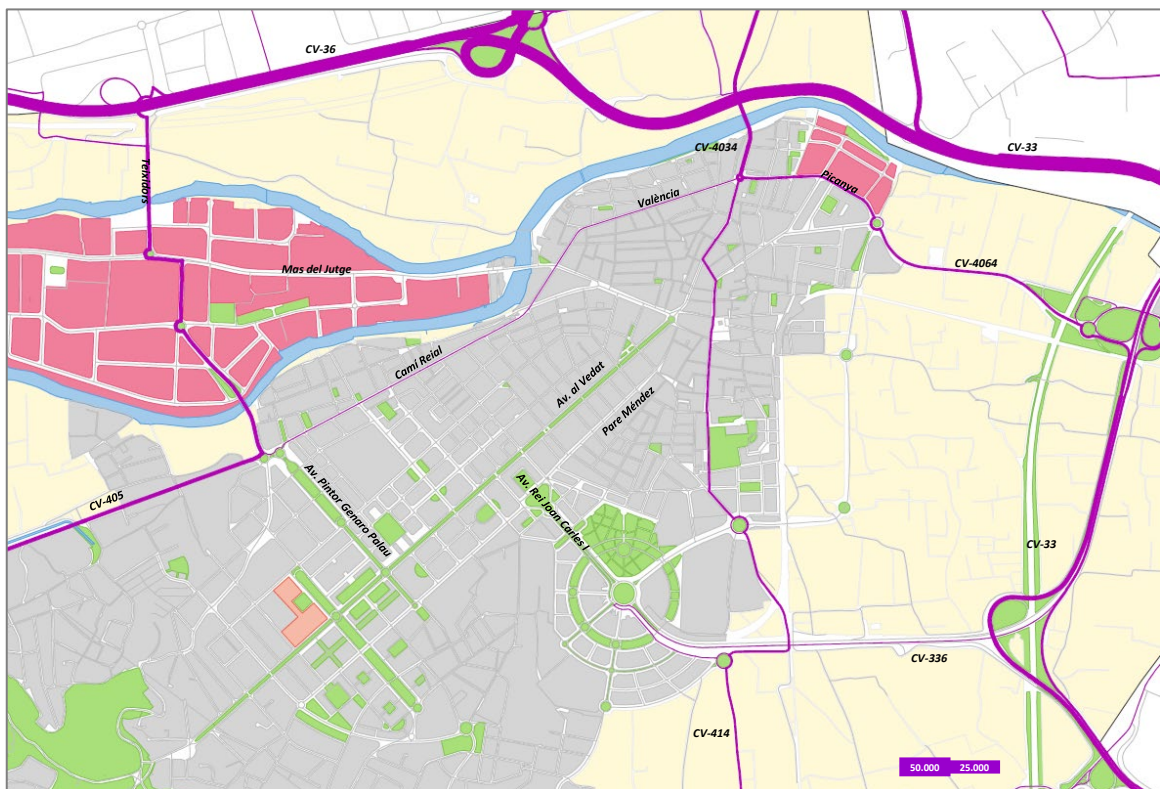
Los desplazamientos de conexión (mostrados en la siguiente figura) son canalizados básicamente por la red territorial y entre ellas destacan las vías CV-366, la CV-4064 y la CV-4034 que canalizan las relaciones con Valencia, Picanya y Xirivella, que son las que generan mayor volumen de desplazamientos tal y como se detalla en el apartado de análisis de la movilidad global.

Figura 107. Araña de tráfico de conexión. Detalle del núcleo urbano. Fuente: elaboración propia



Las relaciones de paso son encaminadas por la CV-33 y la CV-30, tal y como se observa en la siguiente figura.

Figura 108. Araña de tráfico de paso. Detalle del núcleo urbano. Fuente: elaboración propia



4.3.4 GRADO DE SATURACIÓN DE LA RED

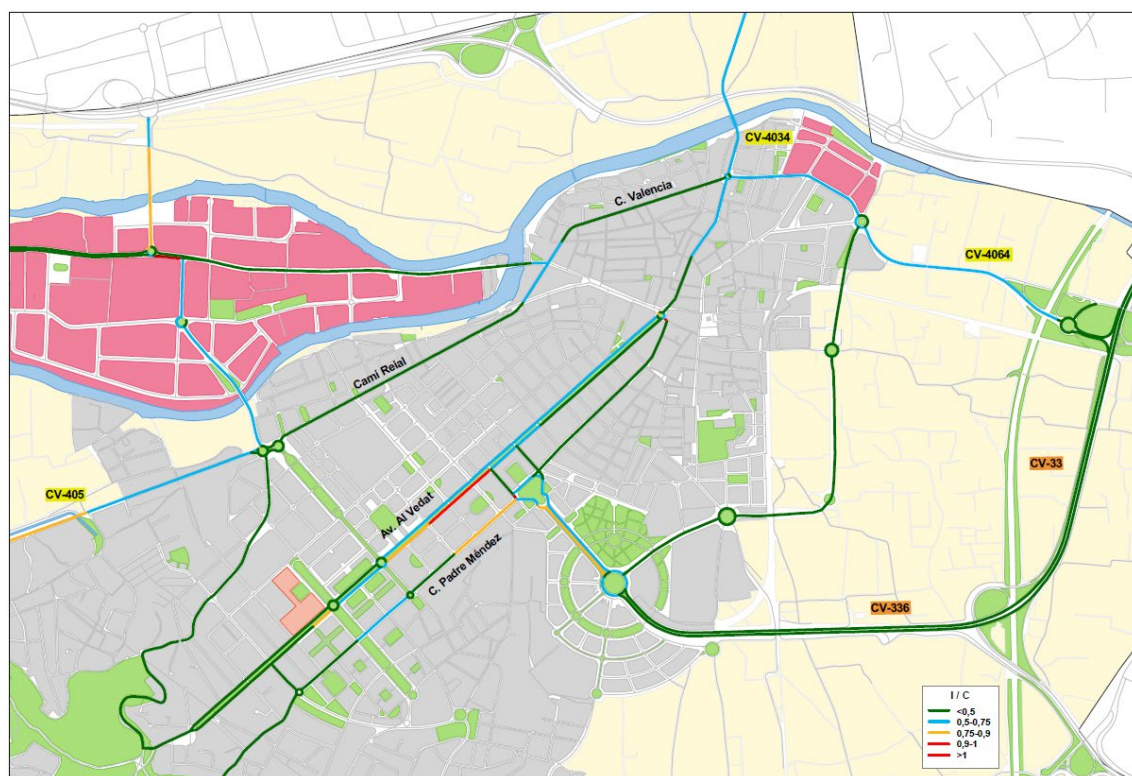
Una vez determinada la araña de tráfico del municipio que se procede a verificar el grado de saturación de la red a partir de los datos de la sección de las calles y el volumen de vehículos que circula. Se estiman las siguientes capacidades viarias en función de la sección de la calle:

- 1 carril en un sentido: 1.000 veh/h
- 1+1: 1.500 veh/h
- 2 carriles en un sentido: 2.000 veh/h
- 1+2 / 2+1: 3.000 veh/h
- 2+2: 4.000 veh/h

A partir de la capacidad de cada tramo y considerando un tráfico en hora punta del 8,0% de la IMD (factor de hora punta medio obtenido de las distribuciones horarias de los aforos) se determina el grado de saturación que tendrá cada tramo de la red en la hora del día de máxima intensidad de vehículos (I/C = intensidad en hora punta / capacidad horaria).

En la elaboración del I/C se han considerado las capacidades teóricas, teniendo en cuenta vehículos equivalentes (1 vehículo ligero = 1 vehículo equivalente y 1 vehículo pesado = 3 vehículos equivalentes).

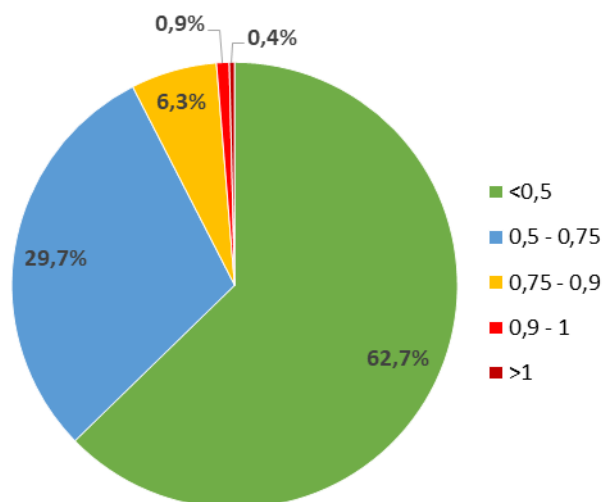
Figura 109. Grado de saturación de la red principal urbana. Fuente: Elaboración propia



La imagen representa los problemas de capacidad que sufre, en algunos tramos, la avenida Al Vedat, a la altura de la estación de metro TorrentAVINGUDA. Otras vías importantes del municipio como las calles Padre Méndez y dels Teixidors, también tienen saturaciones altas, mientras el resto de la red se encuentra por valores debajo del 0,5 y no presenta problemas de congestión.

La figura siguiente muestra cómo se reparte la longitud urbana principal analizada de Torrent según el grado de saturación en hora punta. Los tramos no analizados corresponden siempre a un grado de saturación inferior a 0,5.

Figura 110. Reparto de la longitud de la red principal analizada según su grado de saturación. Fuente: elaboración propia

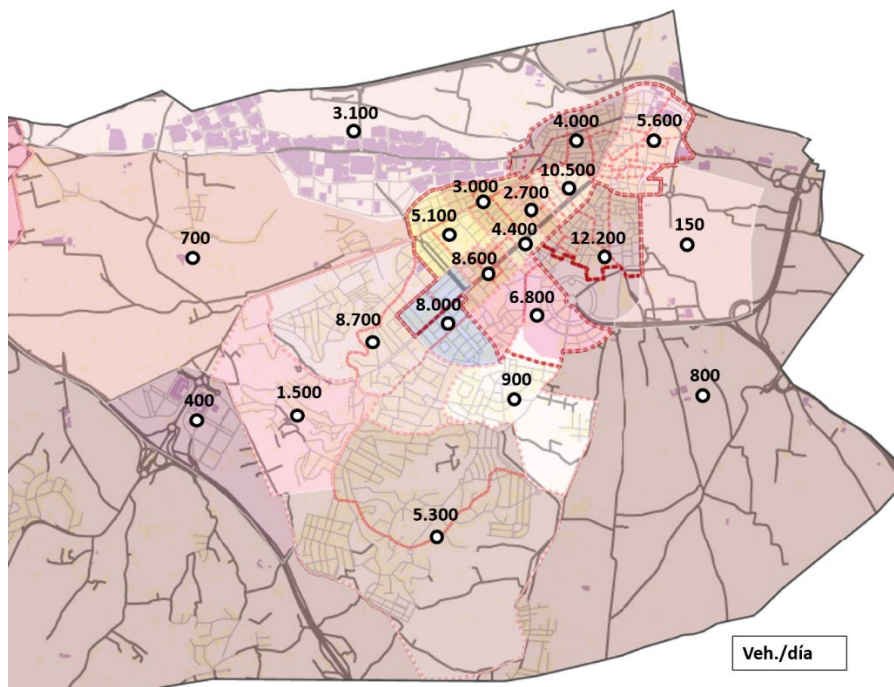


4.3.5 GENERACIÓN DE VIAJES EN VEHÍCULO PRIVADO

A continuación se elabora un recuento de los desplazamientos generados en vehículo privado por zonas de transporte, según la información de la encuesta domiciliaria del PMoMe de Valencia.

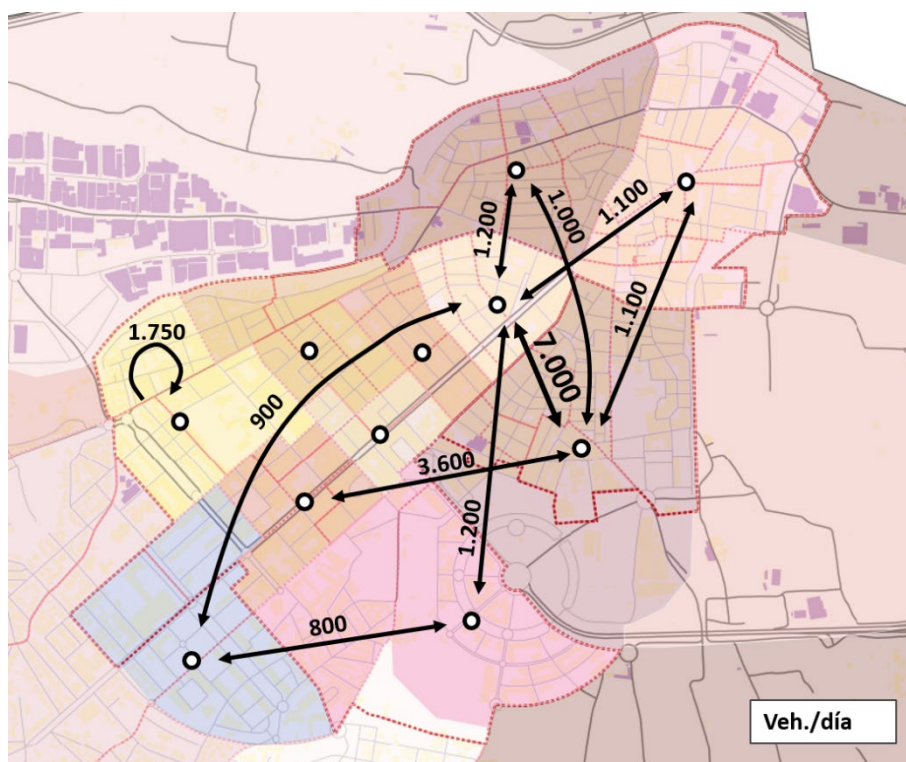
Tal y como se puede observar, la zonas más urbanizadas son también las que generan un mayor volumen de desplazamientos. Concretamente el núcleo urbano de Torrent genera más del 50% de los desplazamientos en vehículo privado mientras que únicamente representa el 15% de la superficie del término municipal.

Figura 111. Desplazamientos en vehículo privado generados por zonas de transporte. Fuente: Elaboración propia a partir de la encuesta domiciliaria de movilidad del PMoMe de Valencia



Seguidamente se representan en un esquema las 10 relaciones internas al núcleo urbano con mayor número de desplazamientos en VP. Destacan los 7.000 desplazamientos/día entre dos zonas tan próximas puesto que se trata de movimientos que podrían realizarse a pie en menos de 12 minutos (aproximadamente 1 km de distancia).

Figura 112. Principales 10 relaciones en vehículo privado entre zonas de transporte. Fuente: Elaboración propia a partir de la encuesta domiciliaria de movilidad del PMoMe de Valencia



4.4 APARCAMIENTO

4.4.1 ENCUESTA DOMICILIARIA 2018

Al analizar la forma de estacionamiento de los usuarios de vehículo privado con destino a Torrent, se observan ciertas diferencias entre los residentes y los no residentes.

Tabla 41 Distribución del estacionamiento según residencia. Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación de la encuesta domiciliaria de movilidad para el PMoMe de Valencia

Tipo	Residentes	No residentes	Total
Libre en la calle	32,5%	60,3%	37,7%
Plaza de aparcamiento en propiedad	42,9%	1,2%	35,1%
No estaciona, solo para para dejar a la persona	15,6%	24,7%	17,3%
Plaza de aparcamiento de la empresa	3,0%	6,6%	3,6%
Estacionamiento público (gratuito)/Park&Ride/cerca estación	2,8%	4,3%	3,1%
Plaza de aparcamiento en alquiler	2,5%	-	2,0%
Estacionamiento no autorizado/descampado/informal	0,6%	3,0%	1,0%
Estacionamiento público (de pago)	0,2%	-	0,2%
Total	100,0%	100,0%	100,0%

A continuación se detalla el uso que cada perfil de usuario realiza de las formas más comunes de aparcamiento:

Los residentes en Torrent utilizan:

- **Aparcamiento libre en la calle** en un **32,5%**
- **Plaza de aparcamiento propia** en un **42,9%**

- **No estacionan** porque simplemente están llevando a alguien a su destino en un **15,6%**

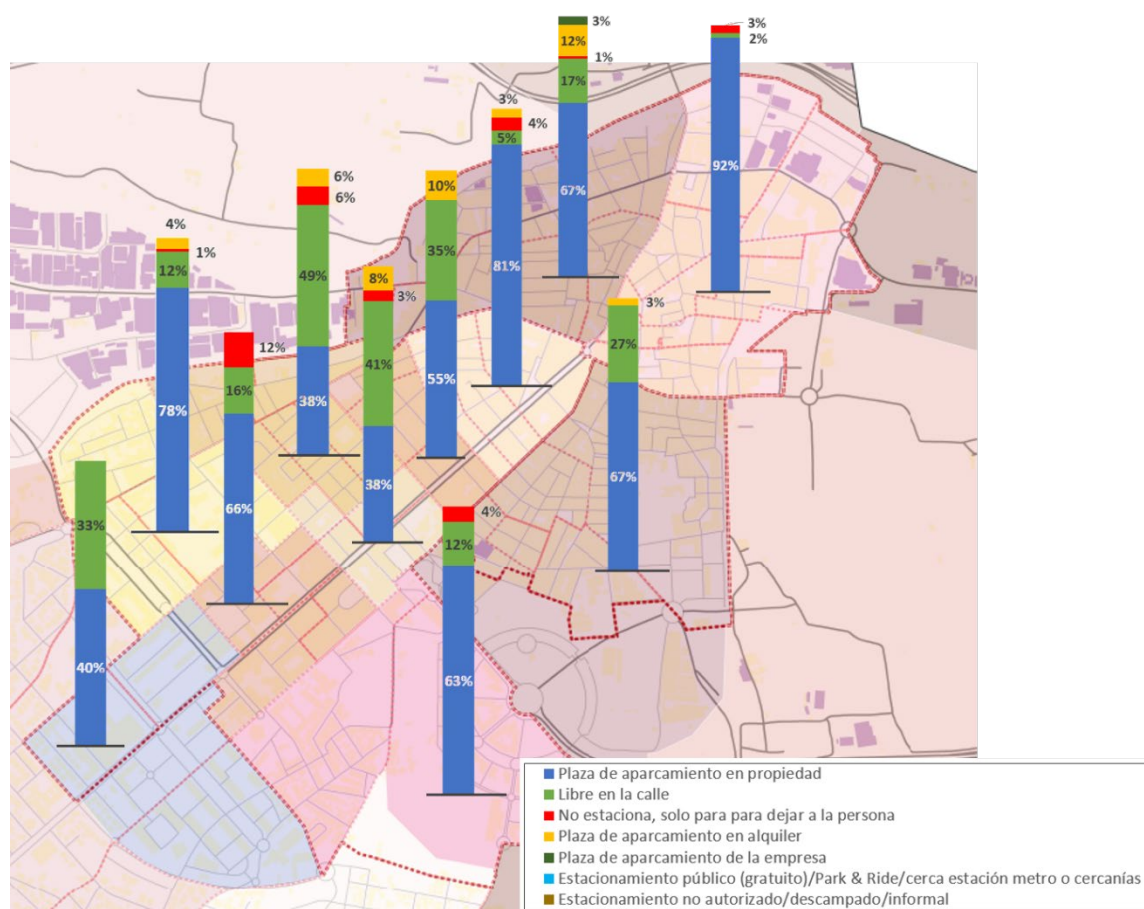
En cambio, los no residentes utilizan:

- **Aparcamiento libre en la calle** en un **60,3%**
- **Plaza de aparcamiento propia** en un **1,2%**
- **No estacionan** porque simplemente están llevando a alguien a su destino en un **24,7%**

Cabe destacar que los desplazamientos realizados en vehículo privado por residentes suponen más del 81% del total, así pues, son mucho más numerosos que los realizados por no residentes.

Si se analiza con mayor detalle el **aparcamiento usado por los residentes al llegar a casa** pueden observarse las deficiencias de cada zona de transporte.

Figura 113. Distribución del aparcamiento de residentes en el hogar por zonas de transporte. Fuente: Encuesta domiciliaria de movilidad del PMoMe de Valencia



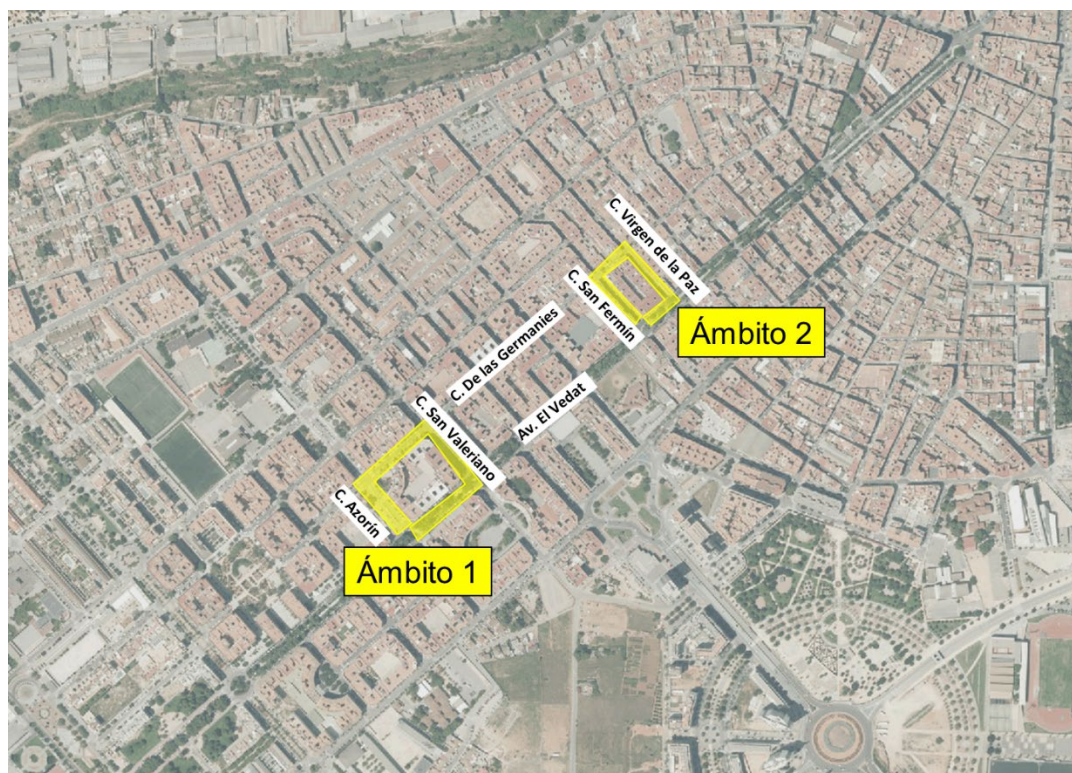
4.4.2 DEMANDA DE APARCAMIENTO NO REGULADO EN CALZADA

Se han realizado medidas de la demanda de aparcamiento de la oferta libre en dos ámbitos del núcleo urbano de Torrent con una muestra total de 121 plazas.

Los dos ámbitos se localizan en:

- Ámbito 1, en la zona de la calle Azorín: análisis de 61 plazas ubicadas en las calles San Valeriano, Germanies, Azorín y avenida Al Vedat.
- Ámbito 2, en la zona de la calle San Fermín: análisis de 60 plazas ubicadas en las calles Virgen de la Paz, Germanies, San Fermín y avenida Al Vedat.

Figura 114. Ámbitos donde se ha realizado el trabajo de campo de rotación de aparcamiento libre. Fuente: elaboración propia



El procedimiento de este conteo es el de contar, durante un día laborable, una muestra compuesta por un cierto número de plazas legales que se considera representativa del estacionamiento en una determinada zona. Las plazas se han sometido a observación desde las 8:30h a la 13h y de las 16h a las 20h y se han controlado los cambios de vehículos producidos en intervalos de 30 minutos.

Los parámetros deducidos de este conteo son:

- **% de ocupación (horas x plaza):** expresa el porcentaje de la oferta de aparcamiento (nº de HxP controladas) consumida por la presencia de vehículos estacionados.
- **Índice de rotación:** se define como el coeficiente entre el número total de entradas y el número de plazas ofrecidas. Indica una media, en número de vehículos, de las plazas controladas.
- **Índice de rotación de plazas dinámicas:** el mismo que el índice de rotación pero sin tener en cuenta las plazas de aparcamiento donde ha estacionado un solo vehículo a lo largo del día (plazas fijas).
- **% plazas fijas:** porcentaje de plazas ocupadas por el mismo vehículo durante el periodo de control, respecto al total de plazas analizadas.

En total, se han analizado 121 plazas libres en el entorno del centro que representan el 0,6% de la oferta libre del municipio.

Los resultados son los siguientes:

Tabla 42. Conjunto de parámetros analizados en las plazas libres. Fuente: elaboración propia a partir del trabajo de campo

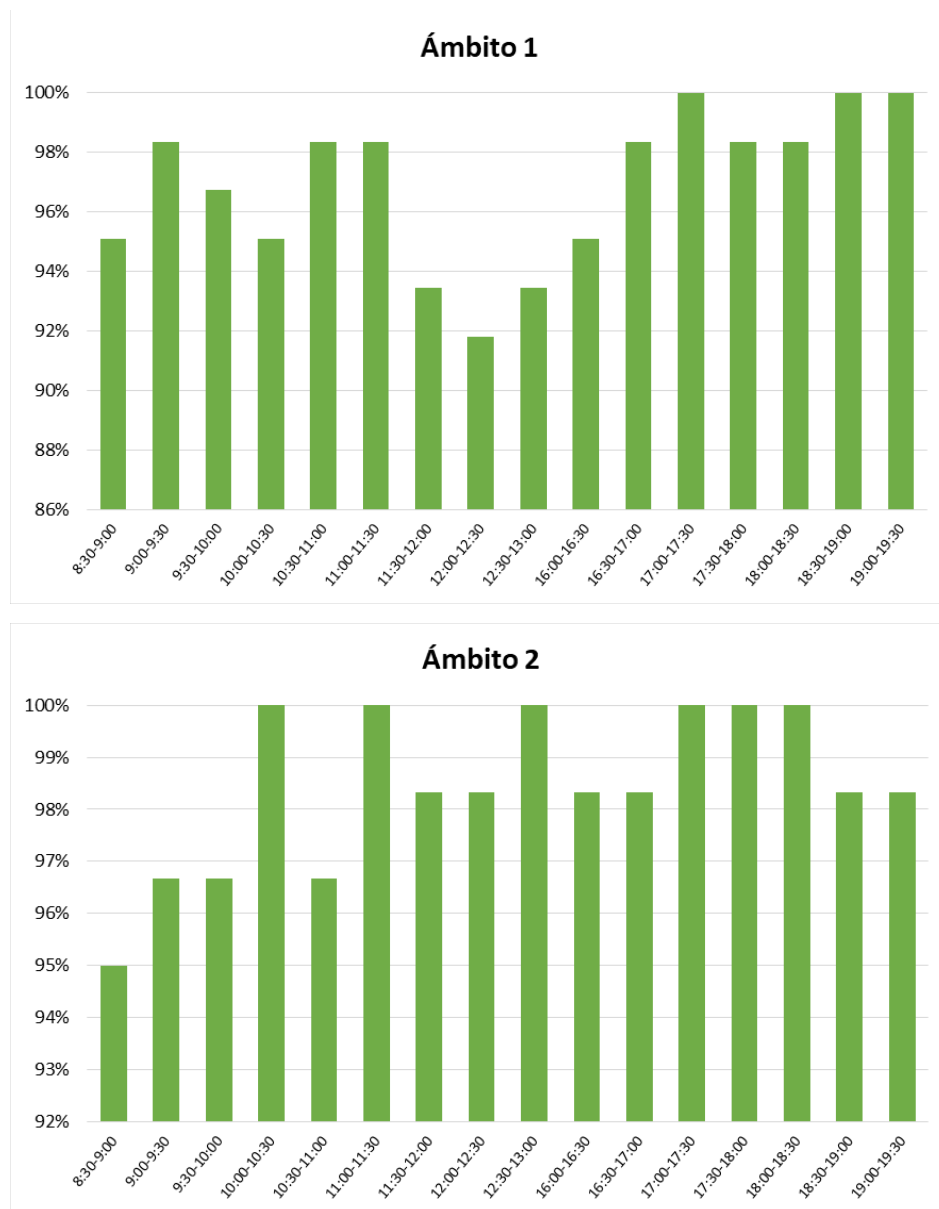
	Núm. Plazas	Núm. Vehículos	IR (veh/pl)	% ocupación HxP	IR plazas dinámicas (veh/plaza)	% plazas fijas
�mbito 1	61	147	2,4	96,93%	3,0	27,9%
�mbito 2	60	127	2,1	98,13%	2,9	41,7%
Total	121	274	2,3	97,53%	2,9	34,7%

Ocupación

La ocupación global de las horas por plaza se sitúa en el 97,5%, con unos valores superiores en el entorno del ámbito 2 (98,1%) mientras en el ámbito 1 es ligeramente inferior (96,9%).

Por franjas horarias, la ocupación por plaza es la siguiente:

Figura 115. Distribución horaria de la ocupación de la oferta de aparcamiento libre. Fuente: elaboración propia

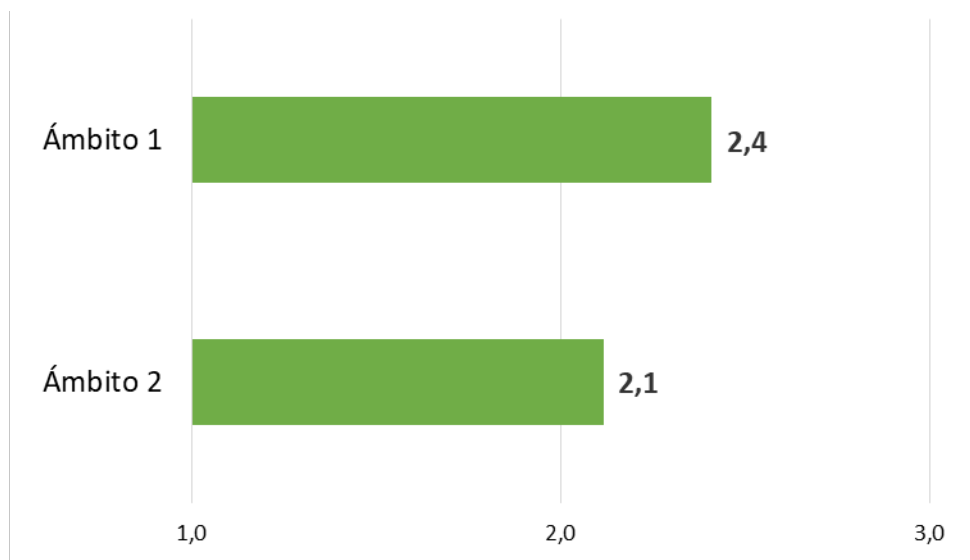


Como se puede observar en los gráficos superiores, en los dos ámbitos analizados se alcanzan valores superiores al 90% en todas las franjas horarias, y hasta en 9 intervalos se alcanza la plena ocupación (100%).

Índice de rotación

Los índices de rotación resultantes, con valores que oscilan entre 2,1 veh/plaza del ámbito 1 y 2,4 veh/plaza del ámbito 2, ponen de manifiesto que la oferta de aparcamiento libre no promueve la rotación de vehículos.

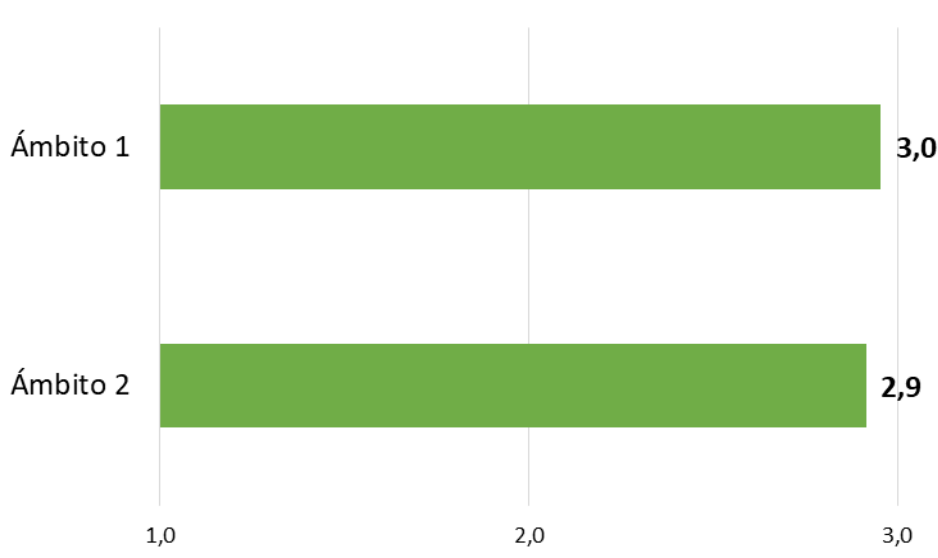
Figura 116. Índice de rotación (veh/plaza). Fuente: elaboración propia



Si no se tienen en cuenta las plazas fijas (un vehículo estacionado a lo largo del día), los valores ascienden de los 2,4 veh/pl a los 3 veh/pl en el ámbito 1 y de los 2,1 veh/pl a los 2,9 veh/pl en el ámbito 2.

Las plazas fijas representan unos valores destacados en el conjunto de los ámbitos analizados. En ambos casos el porcentaje de plazas fijas supera el 25% de la oferta, con valores del 27,9% en el ámbito 1 y hasta del 41,7% en el ámbito 2. Las dos zonas analizadas son calles con una elevada concentración comercial, que necesitan aparcamiento rotativo que permita agilizar las gestiones y compras. El elevado índice de plazas fijas entra en contradicción con esta necesidad.

Figura 117. Índice de rotación (veh/pl) de las plazas dinámicas. Fuente: elaboración propia



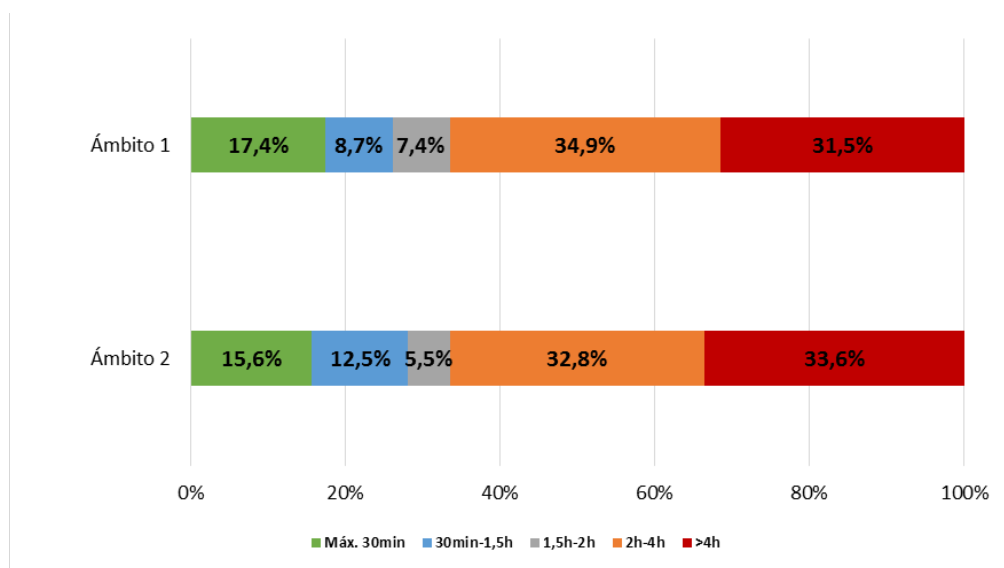
Tiempo de los estacionamientos

Complementariamente, se ha calculado el tiempo (duración) de los estacionamientos. En concreto, se ha analizado el porcentaje de estacionamientos en los siguientes intervalos: hasta 30 minutos; de 30 minutos a 1 hora y media; de una hora y media a 2 horas; de 2 horas a 4 horas; y de más de cuatro horas.

Los datos recogidos muestran valores similares en las dos zonas analizadas. Entre el 15,6% y el 17,4% estacionan como máximo media hora, mientras el 16,1% del ámbito 1 y el 18% del ámbito 2 estacionan entre los 30 minutos y las 2 horas. El 33,9% (la media de los dos ámbitos) lo hace de 2 a 4 horas y, finalmente, cerca del 32,6% estacionan más de 4 horas en ambos ámbitos.

Así, los estacionamientos de corta duración (máximo 2 horas) representan el 33,6% del total de aparcamientos en ambas zonas, mientras el 66,4% corresponden a estacionamientos de larga duración. Este número tan elevado se ve influenciado por el alto número de plazas fijas.

Figura 118. Porcentaje de tiempo destinado al estacionamiento en los ámbitos analizados. Fuente: elaboración propia



Indisciplina en el estacionamiento

El trabajo de campo ha detectado 45 casos de estacionamiento ilegal. En relación a la demanda total de vehículos estacionados en plazas libres y de carga y descarga (en los tramos medidos) representan un 13%.

Las tipologías de estacionamiento indebido son el aparcamiento encima de la acera (9%), en vados (20%), en reservados (29%), en doble fila (29%) y otros casos (13%).

Si se separa por ámbitos, el mayor número de indisciplinas se concentra en el ámbito 1, con 32 vehículos, mientras en el ámbito 2 la cifra se reduce a 13 vehículos.

Figura 119. Distribución por tipología de estacionamiento indebido. Fuente: elaboración propia

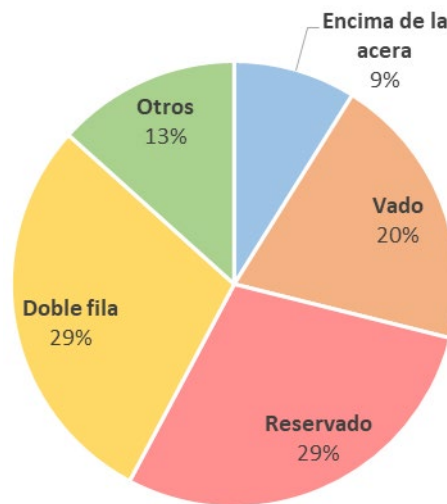


Figura 120. Número de vehículos aparcados ilegalmente. Fuente: elaboración propia

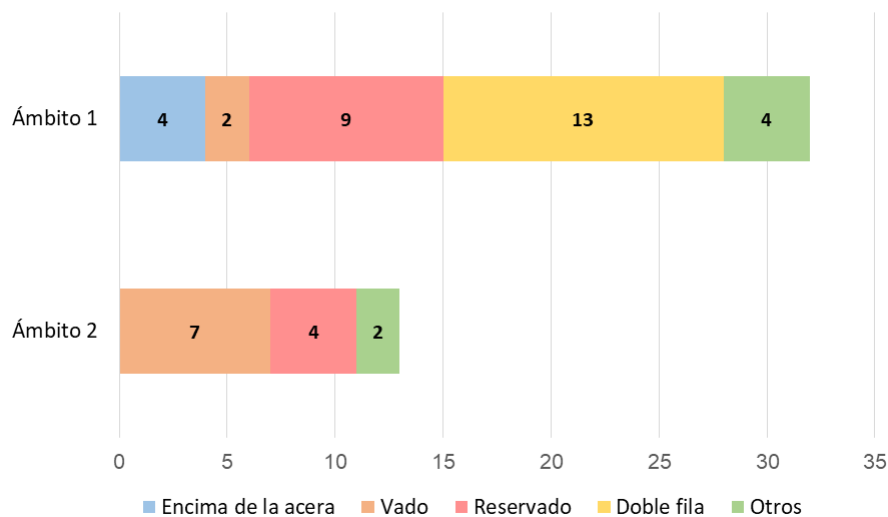


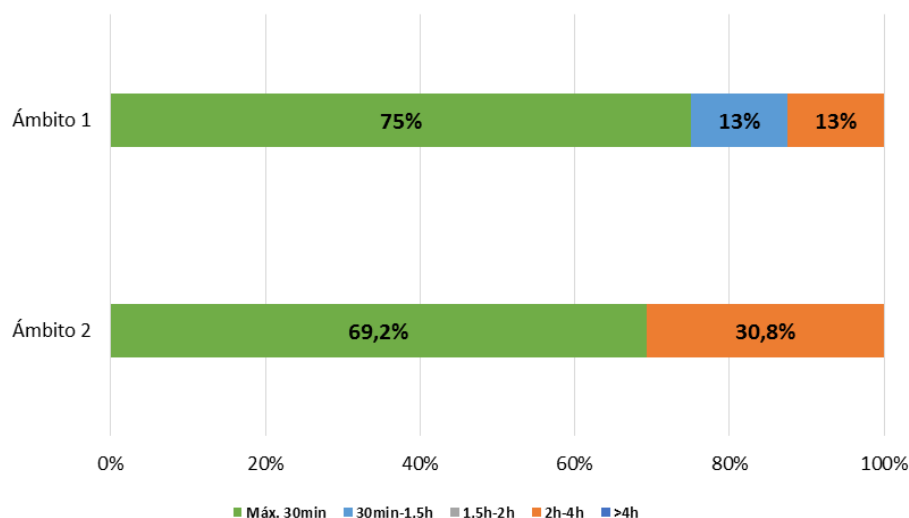
Tabla 43. Tipología de estacionamientos ilegales por ámbito. Fuente: elaboración propia

Plazas	Encima de la acera	Vado	Reservado	Doble fila	Otros	TOTAL
Ámbito 1	4	2	9	13	4	32
Ámbito 2	0	7	4	0	2	13
Totales	4	9	13	13	6	45

Otro de los factores que se ha tenido en cuenta es la duración del estacionamiento indebido. En los dos ámbitos, el 70% de aquellos vehículos que han aparcado ilegalmente lo han hecho por periodos de tiempo inferiores a los 30 minutos. Solo en el ámbito 1 el 13% de los estacionamientos

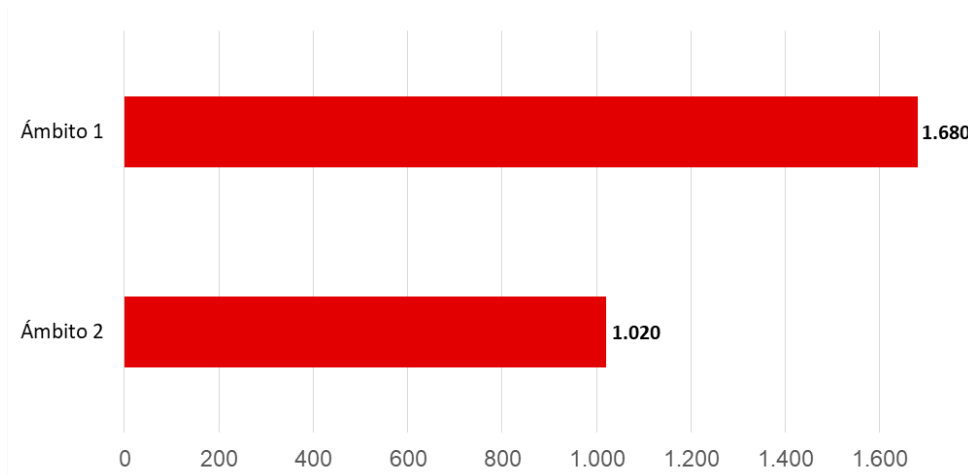
duró entre 30 minutos y hora y media, mientras en ambas zonas se produjeron estacionamientos de entre 2 y 4h: un 13% en el ámbito 1 y un 30,8% en el ámbito 2.

Figura 121. Porcentaje de tiempo destinado al estacionamiento indebido. Fuente: elaboración propia



El sumatorio del tiempo destinado al estacionamiento indebido da un total de 2.700 minutos, repartidos en un 62% en el ámbito 1 y un 38% en el ámbito 2. El resultado se debe principalmente al mayor número de vehículos que estacionan indebidamente en el entorno del primer ámbito, donde suman un total 1.680 minutos, mientras en el segundo ámbito se alcanzan los 1.020 minutos. La media de ambas zonas es de 60 minutos de estacionamiento ilegal.

Figura 122. Minutos acumulados en el conjunto de estacionamientos indebidos. Fuente: elaboración propia



4.4.3 DÉFICIT DE APARCAMIENTO RESIDENCIAL

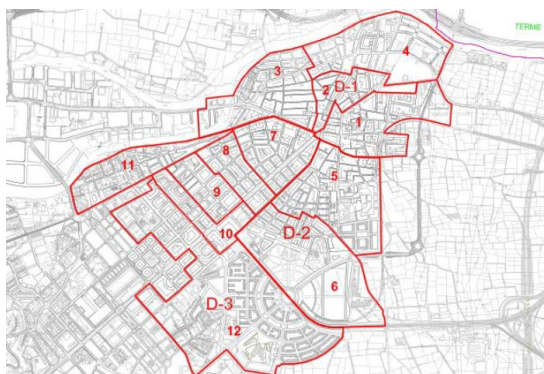
La comparación de la oferta y la demanda residencial de aparcamiento da lugar al parámetro de déficit residencial de aparcamiento, que se puede entender como la relación directa entre demanda y oferta residencial.

En este capítulo se realiza el análisis para conocer si el espacio destinado al vehículo privado (en este caso, en relación al aparcamiento) es insuficiente para absorber la demanda residencial de aparcamiento. O, en el caso contrario, ocupa un espacio excesivo en detrimento del que se podría destinar a otros modos (pie, bici o bus).

Para realizar el análisis se ha recogido y actualizado (en aquellos datos disponibles) la metodología empleada en el anterior PMUS (2015). En el documento se realizaba un análisis del

estacionamiento por zonas, todas ellas pertenecientes a los distritos 1, 2 y 3 del núcleo urbano de Torrent.

Figura 123. Zonificación estacionamiento de residentes. Fuente: PMUS Torrent 2015



Junto a la zonificación se determinaban el número de turismos censados por área y el número de plazas ofertadas, además de la cantidad de turismos bien y mal aparcados y las plazas libres restantes. Estos cálculos permitían conocer: la oferta de plazas en superficie en relación al número de turismos por zona (ratio 1); el grado de ocupación, que recoge el porcentaje de coches estacionados en la calle en relación a las plazas autorizadas (ratio 2); y el grado de incumplimiento, la relación entre turismos mal estacionados y las plazas totales existentes (ratio 3).

Figura 124. Datos generales de estacionamiento de residentes y caracterización del estacionamiento. Fuente: PMUS Torrent 2015

ZONA	TURISMOS CENSADOS	PLAZAS OFERTADAS	TURISMOS BIEN APARCADOS	TURISMOS MAL APARCADOS	PLAZAS LIBRES	ZONA	RATIO 1	RATIO 2	RATIO 3
1	2.266	797	773	28	24	1	35,2%	100,5%	3,5%
2	2.037	232	222	24	10	2	11,4%	106,0%	10,3%
3	1.585	489	427	51	62	3	30,9%	97,8%	10,4%
4	2.341	989	705	28	284	4	42,2%	74,1%	2,8%
5	1.886	1.180	873	4	307	5	62,6%	74,3%	0,3%
6	1.908	580	521	2	59	6	30,4%	90,2%	0,3%
7	1.433	760	725	12	35	7	53,0%	97,0%	1,6%
8	2.113	788	773	51	15	8	37,3%	104,6%	6,5%
9	1.736	594	586	11	8	9	34,2%	100,5%	1,9%
10	2.643	503	484	28	19	10	19,0%	101,8%	5,6%
11	2.266	620	592	75	28	11	27,4%	107,6%	12,1%
12	2.037	1.300	1.012	14	288	12	63,8%	78,9%	1,1%
TOTAL	24.250	8.832	7.693	328	1.139	TOTAL	36,4%	90,8%	3,7%

Desde la aprobación del anterior PMUS, el municipio de Torrent no ha impulsado ninguna medida en relación al estacionamiento. Por lo tanto, se puede estimar que el número de plazas ofertadas es el mismo que el recogido anteriormente. En cambio, el número de turismos censados en Torrent ha crecido un 2,9%, según datos del parque automovilístico de la DGT y del censo municipal.

Esta conjunción de factores permite estimar que la situación actual del núcleo de Torrent es peor que hace 4 años. Así, existen más turismos censados y, por ende, más competencia a la hora de aparcar. El trabajo de campo realizado para el presente PMUS ha constado la poca rotación de las plazas y los niveles de ocupación, que llegan a una media del 97,5%, con un 34,7% de plazas fijas.

Por lo tanto, existe un déficit de aparcamiento residencial, puesto que una gran parte de los turismos que aparcan en la calle tiene dificultades para encontrar aparcamiento. Además, también existe un déficit residencial infraestructural de aparcamiento, ya que un 32,5% de los residentes no dispone de aparcamiento privado y debe aparcar en la calzada.

4.5 DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS

Se han tomado muestras de 12 de plazas de carga y descarga.

Las plazas se encuentran en los mismos ámbitos que las plazas libres anteriormente analizadas:

- **Ámbito 1**, en la zona de la calle Azorín: análisis de 7 plazas ubicadas en las calles San Valeriano, Germanies, Azorín y avenida Al Vedat.
- **Ámbito 2**, en la zona de la calle San Fermín: análisis de 5 plazas ubicadas en las calles Virgen de la Paz, Germanies, San Fermín y avenida Al Vedat.

Figura 125. Puntos de CyD donde se ha realizado el trabajo de campo de rotación de matrículas. Fuente: elaboración propia



Las plazas se someten a observación desde las primeras horas de la mañana y de la tarde (8:30h a 13h y 16h a 19:30h) y se controlan por intervalos de 30 minutos, anotando los cambios de vehículo producidos en cada periodo. En este conteo se diferencian los vehículos comerciales (autorizados a utilizar esta oferta), ligeros y pesados, y los vehículos no autorizados (turismos).

Los parámetros deducidos de este conteo son:

- **% de ocupación (horas x plaza)**: expresa el porcentaje de la oferta de aparcamiento (nº de HxP controladas) consumida por la presencia de vehículos estacionados. Este parámetro se obtienen por cada tipo de vehículo.
- **Índice de rotación**: se define como el cociente entre el número total de entradas y el número de plazas ofrecidas. Indica la utilización media, en número de vehículos, de las plazas controladas. Este parámetro se obtiene por cada tipo de vehículo.
- **Distribución del tiempo de estacionamiento**: distribución por intervalos de tiempo de los estacionamientos de los vehículos. Este parámetro se obtiene por cada tipo de vehículo.

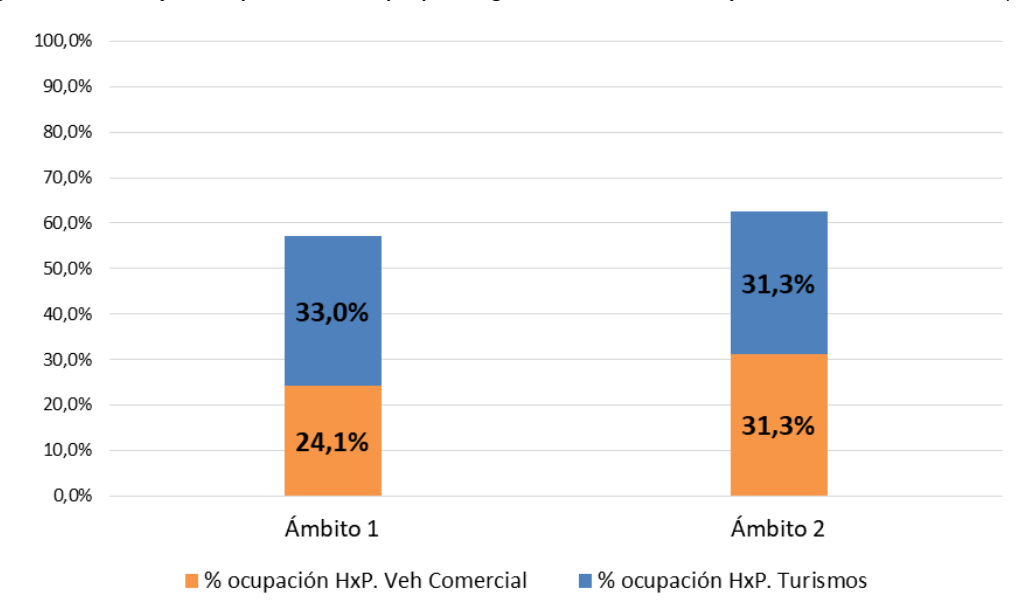
Los resultados de los vehículos estacionados son los siguientes:

Tabla 44. Número de plazas totales, vehículos, índice de rotación y % de ocupación HxP, por vehículos comerciales y turismos.
Fuente: elaboración propia

	Núm. Plazas totales	Núm. Vehículos comerciales	IR veh. Comercial	% ocupación HxP. Veh Comercial	Núm. Turismos	IR Turismos	% ocupación HxP. Turismos
Ámbito 1	7	23	2,1	24,1%	26	3,7	33,0%
Ámbito 2	5	14	1,8	31,3%	11	2,2	31,3%
Total	12	37	3,1	27,7%	37	3,1	32,1%

Las 12 plazas de carga y descarga han sido ocupadas por 37 vehículos comerciales y por 37 turismos. Por lo tanto, un 50% de los vehículos que estacionan en las plazas de CyD lo hace en aparcamientos no habilitados para su uso.

Figura 126. Porcentaje de ocupación de horas por plaza según vehículos comerciales y turismos. Fuente: elaboración propia

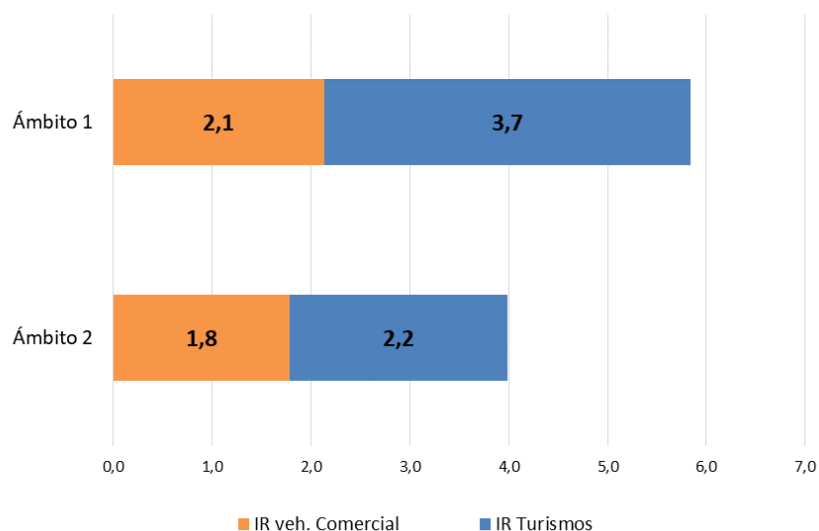


La ocupación media de los puntos analizados se sitúa en el 27,7% de las HxP para vehículos comerciales y del 32,1% para turismos.

La zona analizada que presenta mayor ocupación de vehículos comerciales es el ámbito 2, con un 31,3% de horas por plaza (HxP), mientras en el ámbito 1 se sitúa en el 24,1%.

En cuanto a los turismos, los valores son superiores en el ámbito 1, con un 33% de horas por plaza, mientras en el ámbito 2 el porcentaje es igual al de los vehículos comerciales, con un 31,3%.

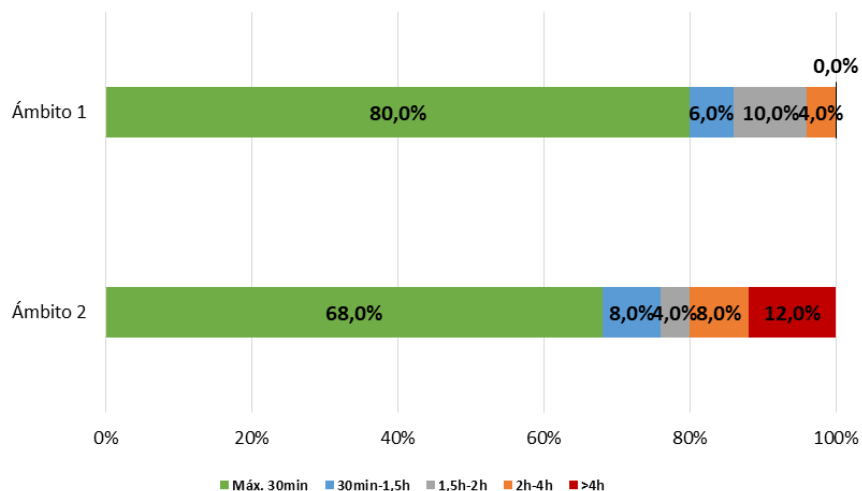
Figura 127. Índice de rotación de veh/plaza en los estacionamientos de carga y descarga analizados. Fuente: elaboración propia



Las plazas CyD presentan un índice de rotación que de los 5,8 veh/plaza en el ámbito 1 a los 4 veh/plaza del ámbito 2. La media de los puntos analizados es de 4.9 veh/plaza.

Los vehículos comerciales presentan un menor índice de rotación en todos los puntos: en el ámbito 1 el índice supera ligeramente los 2 vehículos, mientras en el segundo ámbito no alcanza esa cifra y se queda en los 1,8. Por el contrario, la rotación de los turismos es mayor: hasta 3,7 vehículos en el primer ámbito y 2,2 vehículos en el segundo. La diferencia de rotación se debe, principalmente, al uso indebido que hacen los turismos de estas plazas.

Figura 128. Porcentaje de distribución de la duración de los aparcamientos de vehículos comerciales. Fuente: elaboración propia



En términos globales, el 74% de los vehículos comerciales que estacionan en plazas de carga y descarga lo hacen en periodos inferiores a los 30 minutos, un 7% aparca entre 30 minutos y 1 hora y media, otro 7% entre 1:30h y 2 horas, un 6% estaciona entre las 2 y las 4 horas y, finalmente, un 6% supera las 4 horas.

Por ámbitos, destaca el 80% de estacionamientos de menos de 30 minutos en el primer ámbito, aunque un 20% superan la media hora. En el segundo ámbito el aparcamiento de corta duración se reduce hasta el 68% y aumenta notablemente el aparcamiento superior a las 4 horas, en un 12%. La ordenanza de circulación de Torrent limita los aparcamientos CyD a un máximo de 30 minutos, por lo que un 20% de los vehículos del ámbito 1 y un 32% del ámbito 2 incumplen la normativa.

5 EXTERNALIDADES

5.1 SEGURIDAD VIAL

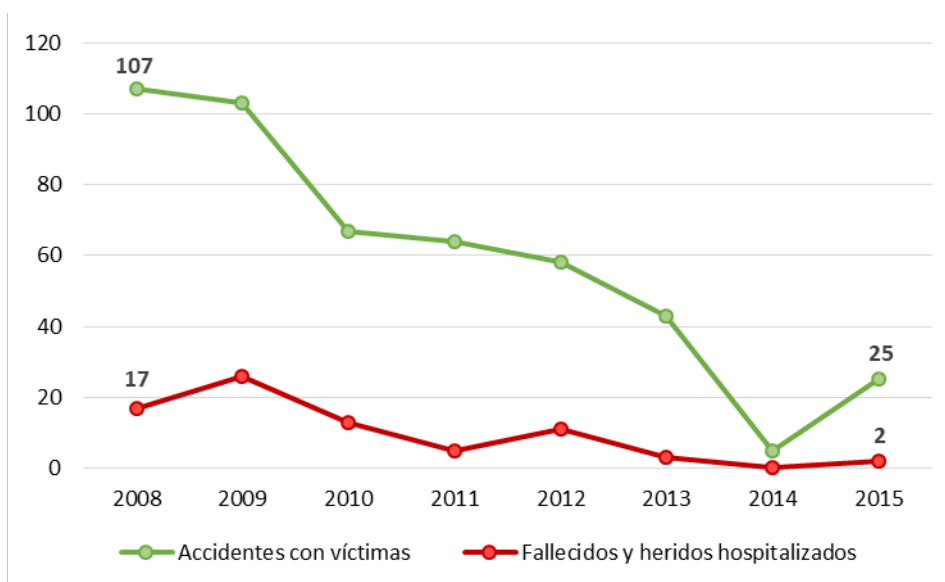
Los datos de accidentalidad viaria de la DGT muestran un descenso generalizado tanto del número de accidentes como del número de fallecidos y heridos hospitalizados en las vías urbanas e interurbanas de Torrent en el periodo 2008 – 2015.

Red urbana

El número de accidentes con víctimas en la red urbana de Torrent descendió un 37% entre 2008 y 2010, aunque el número de heridos graves y fallecidos se mantuvo entre el máximo de 26 (2009) y los 13 de 2010. A partir de 2010 el descenso es menor, aunque progresivo, y el número de heridos y fallecidos se mantiene entre los 11 y los 3. En 2014 el número de percances toca su mínimo histórico, con 5 accidentes con víctimas y ningún afectado grave o fallecido, mientras en 2015 se produce un repunte con 25 accidentes y 2 heridos graves.

Figura 129. Número de accidentes con víctimas y número de fallecidos y heridos hospitalizados en las vías urbanas de Torrent.

Fuente: elaboración propia con datos de la DGT



Los datos desagregados por tipo de vehículo para el periodo 2013 – 2015 muestran la fragilidad de los usuarios de la bicicleta, que representan el 60% de los heridos graves en accidentes: 2 en 2013 y 1 en 2015. Las 2 otras víctimas hospitalizadas se produjeron en accidentes con un turismo y con un peatón.

La mayoría de heridos leves corresponde a accidentes con turismos, hasta 56 en tres años, seguidos por los peatones, con 17, y las motocicletas, con 15. Así, los peatones representan cerca del 20% de los heridos leves, un reflejo de la necesidad de aplicar mejoras en la red de peatones que garanticen la seguridad del viandante.

En ese periodo no se produjo ningún accidente con víctimas mortales.

Tabla 45. Número de fallecidos, heridos hospitalizados y heridos leves por tipo de v h culo en la red urbana de Torrent. Fuente:

DGT

	2013			2014			2015		
	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos leves	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos leves	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos leves
Bicicleta	0	2	6	0	0	0	0	1	1
Ciclomotores	0	0	3	0	0	1	0	0	0
Motocicletas	0	0	8	0	0	2	0	0	5
Turismos	0	1	29	0	0	1	0	0	26
Furgonetas	0	0	3	0	0	0	0	0	0
Camiones	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autobuses	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Otros v�h�culos	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Peatones	0	0	10	0	0	2	0	1	5
Total	0	3	59	0	0	6	0	2	37

Red interurbana

En el caso de la red interurbana de Torrent, se dispone de los datos de víctimas desagregados por tipo de v h culo en el periodo 2013 – 2015, pero se desconocen el número total de accidentes.

El número de fallecidos y heridos graves es claramente superior respecto a la red urbana, con 5 muertos y 19 afectados hospitalizados en estos tres años. Los fallecidos se produjeron en accidentes con motocicletas, furgonetas, turismos y ciclomotores. En cuanto a los heridos graves, el 31% iban en motocicleta o ciclomotor, mientras el 20% lo hacía en bicicleta. Este dato refleja, de nuevo, la fragilidad de los usuarios de las dos ruedas, en especial los ciclistas, en la red de carreteras interurbanas.

Con relación a los heridos leves, los accidentes con turismos concentran una mayor cantidad, con 93, seguidos por las motocicletas, con 14, y las bicicletas, con 12.

Tabla 46. Número de fallecidos, heridos hospitalizados y heridos leves por tipo de v h culo en la red interurbana de Torrent (2013-2015). Fuente: DGT

	2013			2014			2015		
	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos leves	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos leves	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos leves
Bicicleta	0	1	4	0	3	2	0	0	6
Ciclomotores	0	0	2	0	1	2	1	2	3
Motocicletas	1	1	1	0	1	6	0	2	7
Turismos	0	2	32	2	3	33	0	0	28
Furgonetas	1	1	1	0	2	2	0	0	5
Camiones	0	0	0	0	0	0	0	0	4
Autobuses	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Otros v�h�culos	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Peatones	0	0	2	0	0	0	0	0	0
Total	2	5	59	2	10	45	1	4	53

5.2 CONTAMINACIÓN ACÚSTICA

Los mapas de conflicto acústico, recogidos en el Plan Acústico Municipal de Torrent, señalan las zonas con una importante contaminación acústica de la localidad, donde se superan los límites permitidos establecidos en la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la contaminación acústica.

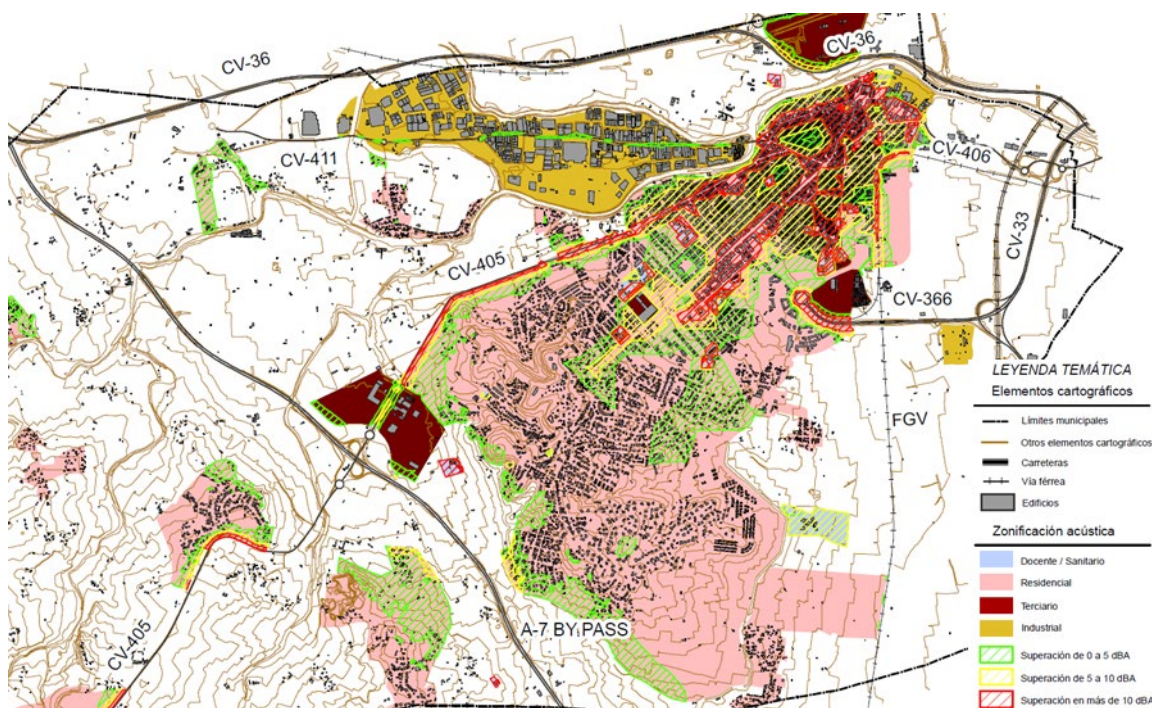
La ley establece, en el Anexo I, los niveles sonoros en decibelios dB(A) permitidos según los usos:

Tabla 47. Valores sonoros permitidos según la Ley 7/2002. Fuente: Generalitat Valenciana

Uso dominante	Día	Noche
Sanitario y docente	45 dB(A)	35 dB(A)
Residencial	55 dB(A)	45 dB(A)
Terciario	65 dB(A)	55 dB(A)
Industrial	70 dB(A)	60 dB(A)

Si se observa el mapa de conflicto acústico diurno, los alrededores de la avenida Al Vedat se encuentran a más de 10 dB(A) de los permitidos. La situación se repite en las vías más transitadas, como son el Camí Reial (CV-405), las calles Valencia, Gómez Ferrer y Pérez Méndez o el enlace entre la avenida Juan Carlos I y la conexión con la CV-33. Los barrios del ensanche superan los límites permitidos de 5 a 10 dB(A), mientras algunas zonas residenciales diseminadas en el sur superan los límites entre 0 y 5 dB(A) debido al paso de la A-7.

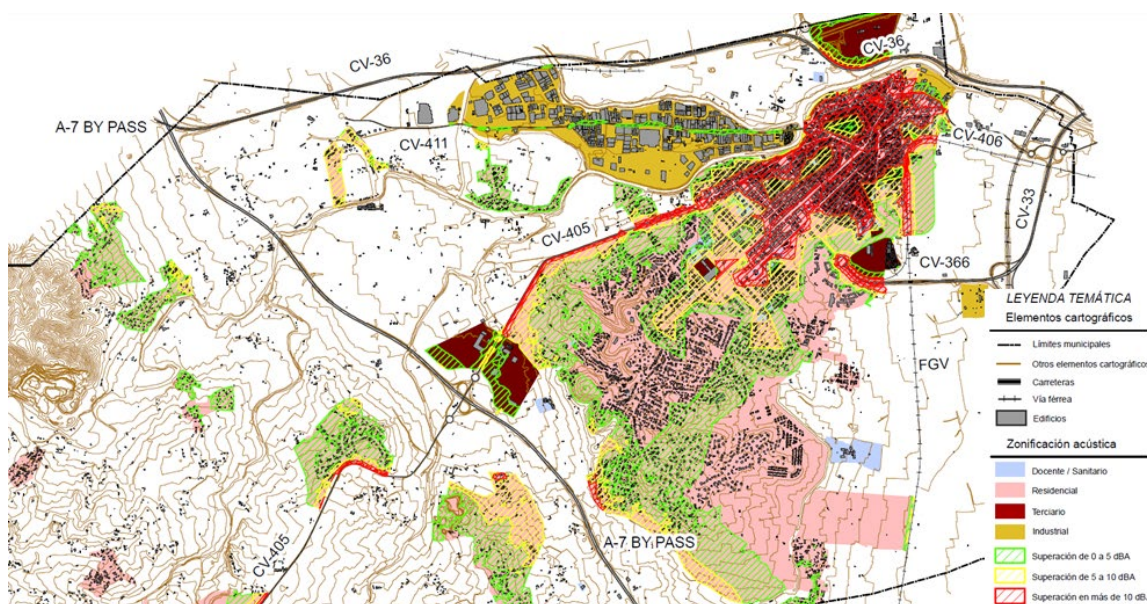
Figura 130. Mapa del conflicto acústico diurno. Fuente: Plan Acústico Municipal de Torrent



La superación de los límites establecidos empeora por las noches. Se superan los 10 dB(A) en las vías con más tráfico, como la avenida Al Vedat, el Camí Reial, las calles Gómez Ferrer, Valencia y Pare Méndez, además de la conexión entre la avenida Juan Carlos I y la CV-33. En los alrededores del paso de la A-7, en el sur-oeste de la ciudad, también se superan altamente los límites propuestos.

Donde más se agrava la situación es en los barrios residenciales del centro: los ensanches, el Alter, el Poble Nou y la Marxadella son los más afectados, con excesos de ruido por encima de los 10 dB(A). Barrios sin afectación diurna como San Gregorio o Monte Vedat superan los límites permitidos durante la noche, entre 0 y 10 dB(A).

Figura 131. Mapa del conflicto acústico nocturno. Fuente: Plan Acústico Municipal de Torrent



En la mayoría de casos, los altos niveles de ruido derivan de la elevada intensidad del tráfico que se detecta en los principales ejes.

5.3 CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA

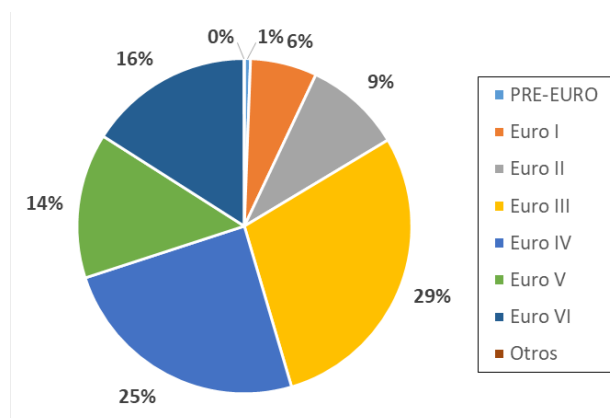
A continuación se detalla la metodología usada por cálculo del consumo de combustible y las emisiones de contaminantes asociadas a la movilidad en vehículo privado:

- Estimación del **parque circulante** de vehículos de Torrent con el detalle del tipo de vehículo (turismo, furgoneta, moto, etc.), del tipo de combustible utilizado (diésel, gasolina, eléctrico, etc.) y de la categoría Euro (Pre-Euro, Euro I-VI).
- Determinación de la **araña de tráfico** mediante un modelo de simulación
- Introducción al sistema de las **curvas promedio de consumo y emisiones** del parque de vehículos de Torrent
- **Cálculo del consumo y las emisiones** asociadas a cada arco que permite su territorialización en base al tráfico y a la velocidad

5.3.1 PARQUE CIRCULANTE DE VEHÍCULOS

1. Se parte de los datos del censo de vehículos de 2019 del Ayuntamiento de Torrent que proporciona información del **tipo de vehículo**.
2. Seguidamente se utiliza la base de datos de la DGT para obtener la información referente al **año de matriculación** y el **combustible**. Gracias a esta información, es posible desagregar el parque por tipo de combustible y categoría Euro.

Figura 132. Distribución del parque de vehículos de Torrent según la categoría Euro. Fuente: elaboración propia a partir de datos de la DGT

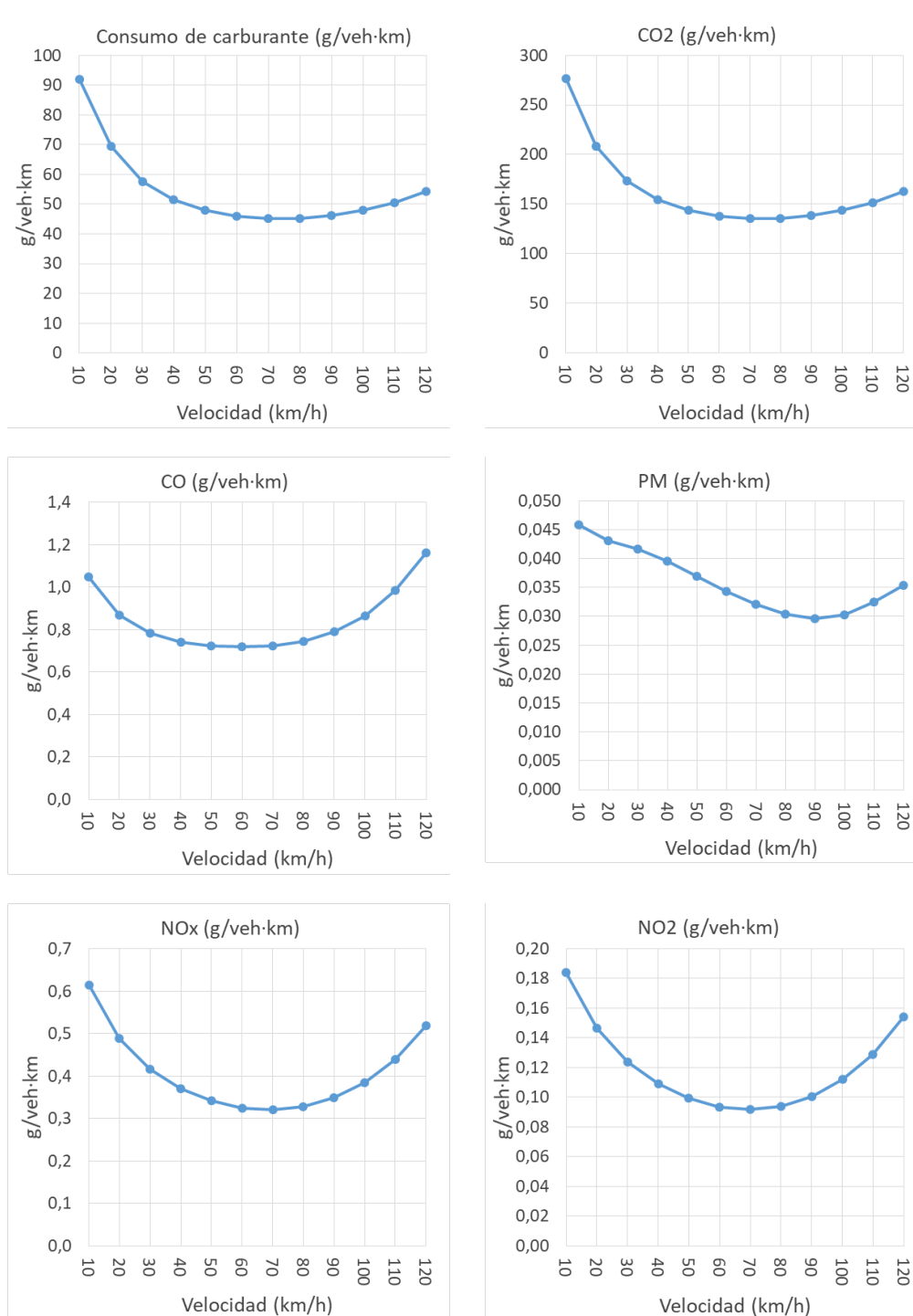


5.3.2 FACTORES DE CONSUMO Y EMISIONES

Una vez estimado el parque de vehículos, se obtienen los factores de consumo de combustible y emisiones específicos del parque.

La metodología de cálculo de los factores de consumo y emisiones es la establecida por la Agencia Europea del Medio Ambiente a través de la publicación EMEP/EEA Corinair. Las expresiones de cada contaminante varían entre tipologías de vehículo, cilindrada y combustible y dependen de la velocidad a la que se circula.

Cuanta mayor sea la proporción de vehículos antiguos y contaminantes en el parque del municipio, más elevados son estos factores.

Figura 133. Curvas de consumo y emisiones del parque circulante de Torrent. Fuente: elaboración propia

5.3.3 RESULTADO DEL CÁLCULO DE CONSUMO Y EMISIONES

Finalmente, se hace el sumatorio de los valores de consumo y emisiones y se obtienen los siguientes resultados:

Tabla 4. Valores anuales de consumo de combustible y emisiones para la red viaria de Torrent. Fuente: Elaboración propia.

	Casco Urbano (kg/año)	Total Municipio (kg/año)
Consumo	5.354.557	22.242.625
CO ₂	16.106.814	66.913.263

	Casco Urbano (kg/año)	Total Municipio (kg/año)
CO	66.857	330.924
NO ₂	11.869	52.030
NO _x	52.016	222.093
PM ₁₀	4.127	16.876
PM _{2,5}	3.055	13.007

6 CONCLUSIONES DE LA DIAGNOSIS

6.1 CONCLUSIONES DEL ANALISIS TERRITORIAL

- Torrent se sitúa en la primera corona metropolitana de Valencia, a 8 kilómetros de la capital. Tiene buena **conexión por autovía (CV-33 y CV-36) y ferroviaria (metro)**.
- Aunque **la superficie** del municipio ronda los **70 km²**, **la mayor parte de la población vive en el núcleo urbano** de la ciudad (67.271 habitantes, 81%). El resto de población (15.375 habitantes, 19%) se reparte por las diferentes urbanizaciones diseminadas. Así, **la densidad de población es alta en el centro** (+ de 20.000 habitantes/km²) y muy baja en el resto de la localidad.
- A nivel demográfico, aunque en periodo de crisis se estabilizara la población, se observa un crecimiento anual sostenido desde 2017, y ya se ha superado el record máximo de habitantes establecido en 2012 (81.402 hab.). **En los últimos 15 años el municipio ha ganado más de 11.000 habitantes**, un 16% más. El índice de envejecimiento (91,9%) de 2017 refleja **una población joven, 34 puntos por debajo de la media de la provincia de Valencia (114,5%) y 36 puntos menos que la media de la Comunidad Valenciana (116,5%)**.
- **La mayoría de los equipamientos y centros de atracción se concentran en el núcleo urbano**, ya sean escuelas, centros de salud o edificios de la administración. Por otro lado, **existen tres polígonos de actividad económica**, 2 industriales (Mas del Jutge y El Molí) y uno comercial (El Toll i la Alberca).
- **El índice de motorización es de 433 veh/1.000 hab**, por debajo de la media comarcal (485 veh/1.000 hab) y la media de la Comunidad Valenciana (461 veh/1.000 hab).

6.2 CONCLUSIONES DE LA RED DE PEATONES

- El 61% de las calles del núcleo urbano son accesibles, aunque el mobiliario localizado sobre la acera puede restarles accesibilidad efectiva.
- En las calles del **casco antiguo ninguna acera tiene un ancho superior a 0,8 m, siendo muy habituales las aceras de 0,5 y 0,6 m**. Estas dimensiones están lejos del ancho mínimo accesible (1,5m).
- La **mayoría de las calles tienen aceras a ambos lados (85%)**, las avenidas (que representan el 4 %) tienen una acera y una plataforma (central) para los peatones a modo de separador; el 1% de las calles tienen una sola acera y solo un 0,7% no cuenta con acera o plataforma para los peatones.
- El estado general de conservación de las aceras es bueno, no obstante **existen algunos tramos de aceras incompletas/discontinuas** o falta de desarrollo urbanístico como sucede en gran parte de la longitud perimetral (21 km) del **barranco de la Horteta**.
- No existe ninguna conexión peatonal entre la urbanización residencial Cumbres de Calicanto y el resto de núcleos urbanos.
- El 25% de los pasos de peatones necesitan mejoras de accesibilidad.

6.3 CONCLUSIONES DE LA RED DE BICICLETAS

- **La malla ciclista** de Torrent dispone una extensa red de km de carril bici que, no obstante, **presenta discontinuidades en muchos tramos y que en ocasiones no conecta con los puntos de interés del municipio** (colegios, equipamientos, paradas de transporte público).

- Torrent tiene 14 vías de ciclocalles con límite de velocidad, donde las bicicletas tienen prioridad sobre los vehículos motorizados. Aun así, **existe una falta de señalización vertical y horizontal en las zonas 30 o de coexistencia entre bicicletas y coches.**
- La ciudad conecta con el anillo ciclista de Valencia a través de Picanya, mediante una red que permite los desplazamientos de forma rápida y segura.
- Desde 2008 existe el servicio de bicicletas públicas **TorrentBici. Cuenta con 18 estaciones y 300 vehículos.**

6.4 CONCLUSIONES DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO

- **Buena cobertura del bus urbano**, que cubre las zonas más densas del municipio, aunque representen solo el 64,5% de la superficie urbana. Presenta una expedición cada 20 minutos, con una media de 40 expediciones al día por línea.
- **El número de pasajeros crece constantemente**, con aumento medio anual de usuarios del 15% desde 2014.
- Aun así, tanto el bus urbano como el interurbano no prestan servicio al polígono industrial de Mas del Jutge, un importante polo atractor de movilidad laboral.
- Algunas paradas presentan **déficits de accesibilidad**. De las 105 analizadas, el 21,9% (23 paradas) necesitan mejoras específicas y el 6,7% (7 paradas) no están adaptadas. El 71,4% (75 paradas) restante se encuentra en buenas condiciones.
- **3 líneas de autobús interurbano atraviesan la localidad:** la 106, la 170 y la 206. Todas ellas conectan con Valencia y la 206 lo hace también con municipios aledaños como Montserrat. Esta línea tiene pocas expediciones diarias (15), comparadas con las 46 de la línea 106 y las 126 (días laborables) de la 170.
- En cuanto a la acceso a las paradas, **el 17,1% (6 paradas) tiene una accesibilidad mejorable, mientras el 14,3% (5 paradas) no están bien adaptadas.** El 68,6% restante cumple con los criterios de accesibilidad.
- El municipio dispone **de 3 estaciones de MetroValencia:** TorrentAVINGUDA, donde prestan servicio las líneas 2 y 7; Torrent, con oferta de las líneas 1, 2 y 7; y Col·legi El Vedat, con servicio de la línea 1. Esta última estación se encuentra muy alejada del núcleo central y tiene poco uso, mientras las otras 2 se encuentran bastante céntricas.

6.5 CONCLUSIONES DE LA RED DE VEHÍCULO PRIVADO MOTORIZADO

- El municipio **se encuentra rodeado por tres grandes autopistas:** la autopista del mediterráneo (A-7) por el sud, la CV-36 por el norte y la CV-33 por el este.
- En términos globales, **tanto el núcleo central como las urbanizaciones presentan una buena accesibilidad viaria.** La carretera de Mas del Jutge, el Camí Reial, la avenida Juan Carlos I o la avenida Al Vedat son algunos de los ejes vertebradores de la ciudad.
- Además, existe una red de caminos locales que permiten la conexión con los núcleos más alejados.
- **Los accesos de Torrent que presentan mayor tráfico** corresponden a los que canalizan los desplazamientos entre Torrent y Valencia: **la CV-366, con unos 44,500 veh/día; y la CV-4064, con intensidades superiores a 15.00 veh/día.**
- **La avenida Al Vedat y las calles Padre Méndez y Teixidors son las vías que presentan mayor saturación**, con valores entre los 0,75 y 1. Las vías que conforman la red básica, territorial y principal urbana canalizan intensidades de tráfico muy superiores.

- **La saturación de las vías provoca un conflicto acústico** en las zonas residenciales del centro de Torrent, que superan los límites acústicos establecidos, por más de 10 dbA, sobre todo de noche.
- **Hay una gran cantidad de viajes en vehículo privado** que se realizan entre zonas muy próximas entre ellas, en recorridos **que podrían realizarse a pie en menos de 15 minutos**.
- En general, la mayoría de vías de la trama urbana de Torrent no presenta problemas de congestión.

6.6 **CONCLUSIONES DEL APARCAMIENTO**

- La oferta de estacionamiento en superficie es inferior a la demanda en el núcleo de Torrent. A nivel residencial, existe un déficit de estacionamiento con más de un 90% de las plazas ocupadas.
- El trabajo de campo muestra un índice de rotación de vehículos bajo (2,3 veh/plaza), y el número de plazas fijas alcanza el 34,7%. **No existe oferta de aparcamiento regulado de rotación.**
- Se han detectado **ocupaciones significativas del aparcamiento**, sobre todo en los ámbitos analizados, de **más del 90%**. Los entornos más saturados son los ensanches y las zonas contiguas a la avenida Al Vedat.
- Se han detectado un 13% de infracciones en el aparcamiento.
- Es precisamente **la avenida Al Vedat**, con una alta oferta comercial, **una de las zonas con menos rotación de vehículos**. Por lo tanto, hay poca rentabilidad del espacio público.

6.7 **CONCLUSIONES DE LA DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS**

- En general, buena cobertura de plazas de carga y descarga en los ámbitos con más actividad comercial del núcleo de Torrent.
- **Elevada indisciplina en los estacionamientos de las zonas de carga y descarga por parte de los turismos**. Se han detectado un gran número de vehículos particulares que no pueden estacionar.
- **No hay un sistema de control.**
- **Infrautilización de las plazas CyD**, donde se han detectado ocupaciones bajas.
- **Los vehículos comerciales hacen un buen uso de la oferta de plazas CyD**, con estacionamientos cortos.

6.8. Efectos del PMUS a la Infraestructura Verde

Según el Artículo 4 de la *LOTUP:

La infraestructura verde es el sistema territorial básico compuesto por los siguientes espacios: los ámbitos y lugares de más relevante valor ambiental, cultural, agrícola y paisajístico; las áreas críticas del territorio la transformación del cual implico riesgos o costes ambientales para la comunidad; y el entramado territorial de corredores ecológicos y conexiones funcionales que ponen en relación todos los elementos anteriores.

La infraestructura verde se extenderá también a los suelos urbanos y urbanizables, comprendiendo, como mínimo, los espacios libres y las zonas verdes públicas más relevantes, así como los itinerarios que permiten su conexión.

La identificación y caracterización de los espacios que componen la infraestructura verde de la Comunidad Valenciana se realizará en los instrumentos de planificación territorial y urbanística, a escala regional, supramunicipal, municipal y urbana, siendo la consellería competente en materia de ordenación del territorio y paisaje la encargada de supervisar su coherencia y funcionalidad y delimitarla en la cartografía temática de la Institut Cartogràfic Valencià.

Las funciones de la infraestructura verde son las siguientes:

- a) Preservar los principales elementos y procesos del patrimonio natural y cultural, y de sus bienes y servicios ambientales y culturales.
- b) Asegurar la conectividad ecológica y territorial necesaria para la mejora de la biodiversidad, la salud de los ecosistemas y la calidad del paisaje.
- c) Proporcionar una metodología para el diseño eficiente del territorio y una gradación de preferencias en cuanto a las alternativas de los desarrollos urbanísticos y de la edificación.
- d) Orientar de manera preferente las posibles alternativas de los desarrollos urbanísticos hacia los suelos de menor valor ambiental, paisajístico, cultural y productivo.
- e) Evitar los procesos de implantación urbana en los suelos sometidos a riesgos naturales e inducidos, de carácter significativo.

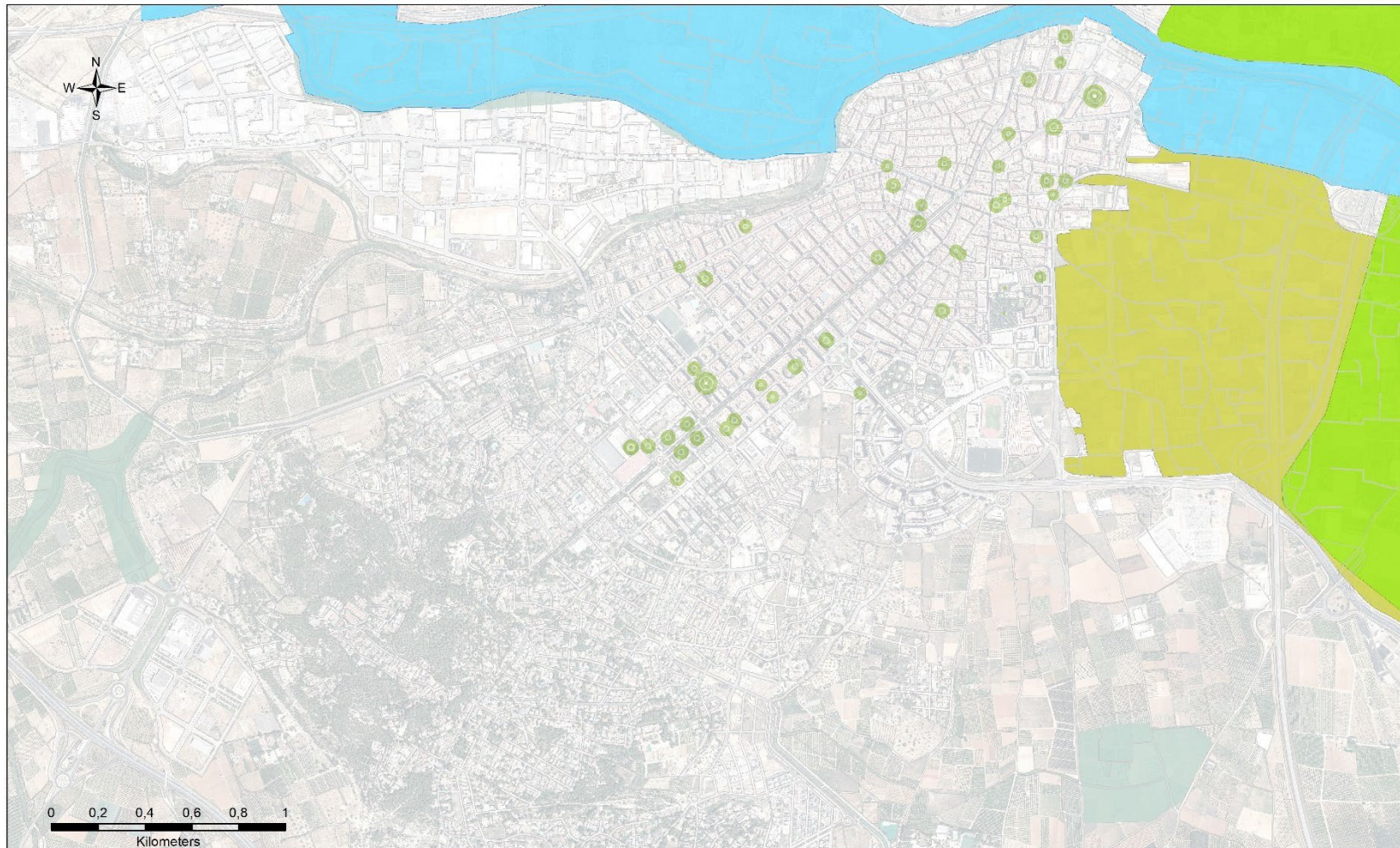
f) Favorecer la continuidad territorial y visual de los espacios abiertos.

g) Vertebrar los espacios de mayor valor ambiental, paisajístico y cultural del territorio, así como los espacios públicos y los hitos conformadores de la imagen e identidad urbana, mediante itinerarios que propician la mejora de la calidad de vida de las personas y el conocimiento y goce de la cultura del territorio.

h) Mejorar la calidad de vida de las personas en las áreas urbanas y en el medio rural, y fomentar una ordenación sostenible del medio ambiente urbano.

La infraestructura verde del municipio de Torrent, tal y como se aprecia en el visor del ICV de la GVA, muestra las siguientes áreas como los principales elementos:

- Huerta histórica del Safranar como espacio agrario cultural que forma parte del ámbito del PAT de Ordenación y Dinamización de la Huerta de Valencia y la Ley de la Huerta.
- El Barranc de Torrent como un corredor de relevancia regional.



Elementos de la infraestructura verde municipal en Torrent de acuerdo al visor del ICV.

Los efectos del PMUS sobre la infraestructura verde

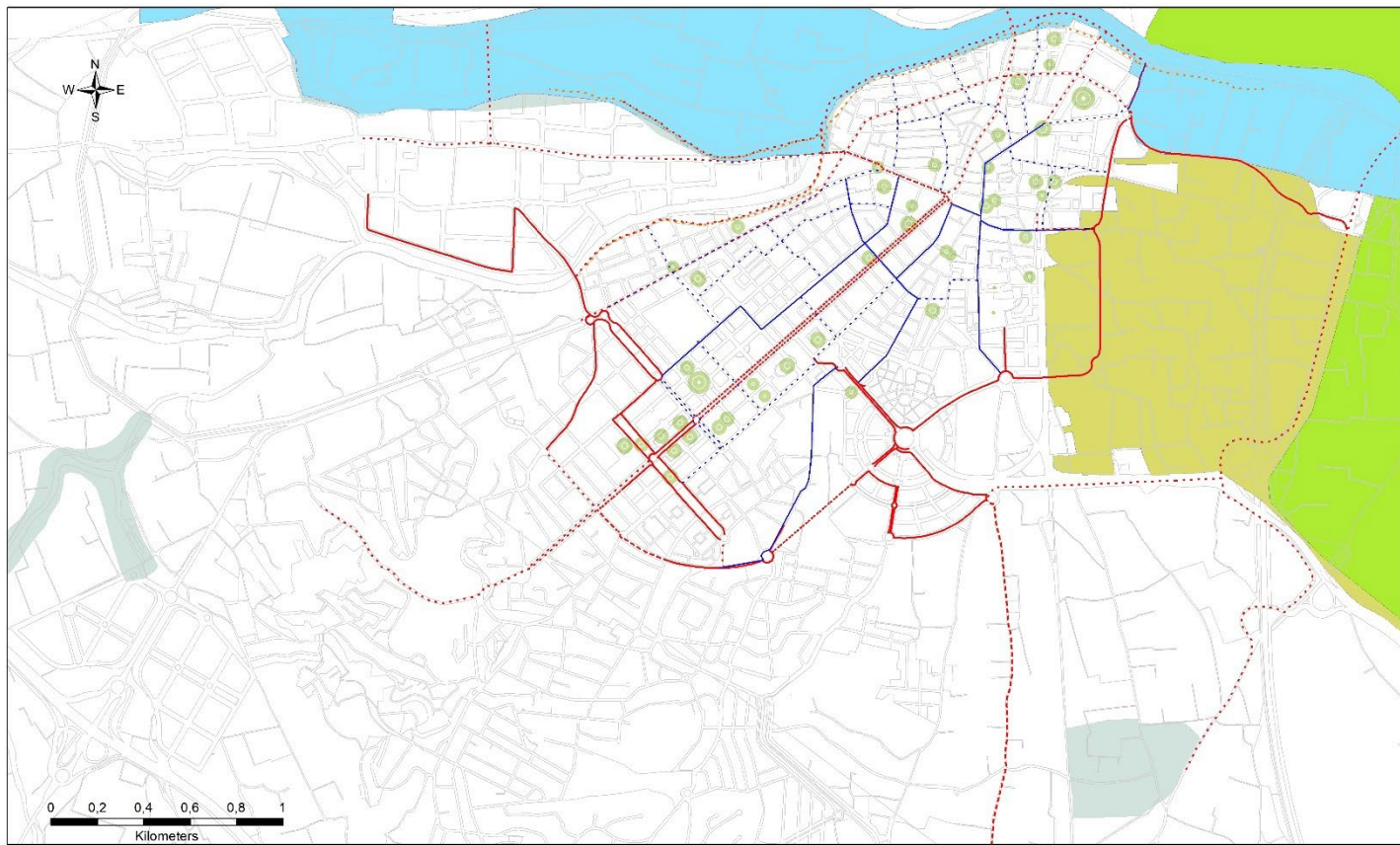
Los efectos del PMUS a la infraestructura verde se clasifican en muy positivos (Verd oscuro), positivos (verde) y sin efecto (amarillo). No se encuentran impactos negativos en la infraestructura verde.

Código	Acción	INFRAESTRUCTURA VERDE
P1	Mejora de la red peatonal prioritaria	Efectos positivos en la infraestructura verde urbana
P2	Mejora de la accesibilidad en entornos escolares	Efectos positivos en la infraestructura verde urbana
B1	Ampliación de la red de carril bici y ciclocalles	
B2	Ampliación de la red de aparcamientos para bicicleta.	Efectos positivos en la infraestructura verde urbana
PEM1	Programas estratégicos de movilidad	
TP1	Extender el bus urbano al polígono industrial de Mas del Jutge	
TP2	Mejorar la accesibilidad de las paradas de bus urbano e interurbano	
TP3	Instar a que se ejecute el Proyecto de servicio público de transporte de viajeros por carretera CV-106, Valencia Metropolitana Oeste	
TP4	Instar a la mejora de la flota del autobús urbano	
TP5	Fomentar la intermodalidad	
VM1	Ejecutar el proyecto de mejora del cruce de la calle Valencia con la carretera Mas del Jutge	
VM2	Ejecutar el proyecto de regulación del tráfico y mejora de la accesibilidad del cruce de la calle Padre Méndez y la avenida Reina Sofía	

Código	Acción	INFRAESTRUCTURA VERDE
VM3	Mejora de la señalización viaria de código en las principales intersecciones de la red urbana	
VM4	Ejecución del Plan de Movilidad del Vehículo Eléctrico	
VM5	Promover técnicas de conducción eficiente	
VM6	Impulso de Zonas de Bajas Emisiones	Efectos positivos en la infraestructura verde urbana
AP1	Potenciar los aparcamientos disuasorios	Efectos positivos en la infraestructura verde urbana
AP2	Implantar un sistema de Park&Ride en la estación de metro de Torrent	
AP3	Incrementar las reservas mínimas de aparcamiento fuera de calzada previstas en el planeamiento urbanístico para compensar el déficit infraestructural existente	
AP4	Elaborar un estudio sobre la regulación del estacionamiento en la vía pública	
DUM1	Facilitar la creación de puntos de entrega de proximidad o de sistemas de auto recogida de mercancías	
DUM2	Potenciar una distribución urbana de mercancías con modos de bajo impacto	
DUM3	Regular la distribución urbana de mercancías nocturna silenciosa para reducir la circulación durante el día	
DUM4	Implantar un sistema de control de las plazas de carga y descarga mediante sistemas tecnológicos para la mejora del uso de las zonas CyD	
GM1	Impulsar el proyecto de Rutas Escolares Seguras	Efectos positivos en la infraestructura verde urbana
GM2	Incentivar el coche compartido (car-pool)	x

Código	Acción	INFRAESTRUCTURA VERDE
GM3	Participación en la Semana Europea de la Movilidad	x

La red de vías ciclistas y para peatones prevista al PMUS es una oportunidad de mejora de la infraestructura verde en el municipio de Torrent, fomentando un contacto más próximo con los paisajes de valor como por ejemplo l'Horta històrica del Safranar y de vertebración de la infraestructura verde urbana al núcleo de Torrent.



Red de ciclista e infraestructura verde.

Cualquier actuación, presente o futura, que implique actuaciones en itinerarios (peatonales o rodados) de la zona incluida en el ámbito del *PAT de l'Horta, como por ejemplo los proyectos que se desarrollan de itinerarios peatonales o *ciclables, requerirá la emisión de informe por el Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje.

6.9 PLAN GENERAL ESTRUCTURAL DE TORRENT

En este apartado se estudia la adecuación de las propuestas del PMUS sobre el Plan General Estructural de Torrent, actualmente en tramitación. La adecuación se clasifica en muy positiva (verde oscuro), positiva (verde), neutra (amarilla) o roja (no hay adecuación). Como se muestra, ninguna de las actuaciones propuestas está en desacuerdo con las acciones planteadas en el PGE.

Código	Acción	PLAN GENERAL ESTRUCTURAL
P1	Mejora de la red peatonal prioritaria	Se potencia la conexión con los equipamientos urbanos
P2	Mejora de la accesibilidad en entornos escolares	
B1	Ampliación de la red de carril bici y ciclocalles	Se potencia la conexión con los equipamientos urbanos
B2	Ampliación de la red de aparcamientos para bicicleta.	
PEM1	Programas estratégicos de movilidad	Se potencia la Infraestructura Verde del municipio gracias al Anillo Verde
TP1	Extender el bus urbano al polígono industrial de Mas del Jutge	Se conectan áreas de nuevo desarrollo industrial
TP2	Mejorar la accesibilidad de las paradas de bus urbano e interurbano	
TP3	Instar a que se ejecute el Proyecto de servicio público de transporte de viajeros por carretera CV-106, Valencia Metropolitana Oeste	Se mejora la conexión metropolitana de Torrent
TP4	Instar a la mejora de la flota del autobús urbano	Se mejora la conexión del núcleo urbano con las áreas urbanas dispersas
TP5	Fomentar la intermodalidad	
VM1	Ejecutar el proyecto de mejora del cruce de la calle Valencia con la carretera Mas del Jutge	Se conectan áreas de nuevo desarrollo industrial
VM2	Ejecutar el proyecto de regulación del tráfico y mejora de la accesibilidad del cruce de la calle Padre Méndez y la avenida Reina Sofía	

Código	Acción	PLAN GENERAL ESTRUCTURAL
VM3	Mejora de la señalización viaria de código en las principales intersecciones de la red urbana	
VM4	Ejecución del Plan de Movilidad del Vehículo Eléctrico	
VM5	Promover técnicas de conducción eficiente	
VM6	Impulso de Zonas de Bajas Emisiones	
AP1	Potenciar los aparcamientos disuasorios	Se potencia la ganancia de espacio público en el núcleo urbano
AP2	Implantar un sistema de Park&Ride en la estación de metro de Torrent	
AP3	Incrementar las reservas mínimas de aparcamiento fuera de calzada previstas en el planeamiento urbanístico para compensar el déficit infraestructural existente	
AP4	Elaborar un estudio sobre la regulación del estacionamiento en la vía pública	
DUM1	Facilitar la creación de puntos de entrega de proximidad o de sistemas de auto recogida de mercancías	
DUM2	Potenciar una distribución urbana de mercancías con modos de bajo impacto	
DUM3	Regular la distribución urbana de mercancías nocturna silenciosa para reducir la circulación durante el día	
DUM4	Implantar un sistema de control de las plazas de carga y descarga mediante sistemas tecnológicos para la mejora del uso de las zonas CyD	
GM1	Impulsar el proyecto de Rutas Escolares Seguras	
GM2	Incentivar el coche compartido (car-pool)	

Código	Acción	PLAN GENERAL ESTRUCTURAL
GM3	Participación en la Semana Europea de la Movilidad	

6.9 JUSTIFICACIÓN EN MATERIA DE PERSPECTIVA DE GÉNERO DEL PMUS

Tal como aparece en la redacción de la Nueva agenda urbana de Naciones Unidas de la cumbre de Quito de 2017, las ciudades se comprometen al cambio de paradigma, adoptando enfoques del desarrollo urbano y territorial sostenibles, integrados, centrados en las personas y teniendo en cuenta la edad y el género. Por tanto, esta ley también atiende a los principios de igualdad entre hombres y mujeres y reconoce que la división del trabajo según los roles asignados socialmente nos otorga diferentes usos de las ciudades y distintas necesidades que deben ser atendidas.

La perspectiva de género aporta la visión de que el territorio, las ciudades y la forma en que ordenamos el paisaje deben perseguir la idea de generar espacios sostenibles medioambiental y económicamente, y accesibles humanamente; es decir, que la finalidad última de la ordenación y de la ley es mejorar de forma equitativa la vida de las personas teniendo en cuenta el conjunto de su diversidad y complejidad.

La movilidad tiene un impacto fundamental en la vida y el bienestar de las personas, en la medida en la que determina el acceso de individuos y grupos sociales a lugares de empleo, equipamientos y servicios, la mayor o menor comodidad de uso de éstos, etc. Resulta por tanto fundamental evaluar si desde el urbanismo se tiene en suficiente consideración el desempeño de las tareas y relaciones cotidianas (esto es si se favorecen y facilitan), porque de lo contrario surgen situaciones de desigualdad en el uso del espacio urbano. Estas desigualdades afectan directa y principalmente a las mujeres por el hecho de que son ellas las que mayoritariamente siguen acaparando las obligaciones del cuidado familiar y mantenimiento del hogar que transcurren fuera de la vivienda.

Para velar por un uso más igualitario de la ciudad y del territorio, sus equipamientos e infraestructuras, es imprescindible incluir su experiencia no técnica en los procesos de planeamiento, auditoría y regeneración del espacio público urbano, para conseguir una ciudad que facilite un uso igualitario del espacio público atendiendo a las necesidades cotidianas específicas de todas las personas.

El derecho a la ciudad es un derecho colectivo que incluye a los grupos más vulnerables e infrarrepresentados, y se basa en la construcción colectiva de las ciudades para que éstas sean las que deseamos, recurriendo a los procesos de participación e inclusión social como motores de cambio, como lo es sin duda la inclusión de

la perspectiva feminista en la ordenación territorial, el urbanismo y el diseño del espacio público, que han evidenciado, desde antaño, los factores principales a tener en cuenta en su inclusión en todas las esferas de la vida, como son en el terreno que nos acomete, el impacto de los roles de género, del trabajo no remunerado y de la división sexual del trabajo en el uso diferenciado de la ciudad por hombres y mujeres.

6.9.1. Marco normativo y antecedentes

Marco internacional

Organismos como Naciones Unidas y la Comisión Europea han señalado el urbanismo y la ordenación del territorio como campos clave para avanzar hacia la igualdad entre mujeres y hombres en materia de política pública.

En la Cumbre sobre el Desarrollo Sostenible de 2015, la Organización de Naciones Unidas definió los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). La visión del ODS 11, que insta a lograr ciudades y asentamientos urbanos que sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles, está estrechamente vinculada con el ODS 5 sobre la igualdad de género, y no puede alcanzarse sin considerar la vivienda, el transporte, los espacios públicos y los servicios públicos seguros, inclusivos y asequibles para las mujeres y las niñas.

La Nueva Agenda Urbana de la ONU aprobada en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III) en octubre de 2016 en Quito, busca fomentar la implementación de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible respetando su auténtica esencia de inclusión e igualdad. La Agenda Urbana de la UE adopta la dimensión de género para introducirla en el desarrollo urbano, a nivel nacional, regional y local. A escala europea, el Tratado de Ámsterdam (1997), ratificado por España.

Legislación estatal

- Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva entre mujeres y hombres
- Ley 30/2003, de 13 de octubre, sobre medidas para incorporar la valoración del impacto de género en las disposiciones normativas que elabore el Gobierno
- La Constitución Española de 1978 (art 1.1, 14, 9.2, 10.2) proclama en su artículo 14 el derecho a la igualdad y a la no discriminación por razón de sexo. Por su parte, el artículo 9.2 consagra la obligación de los poderes públicos de promover las condiciones para que la igualdad del individuo y los grupos en que se integra sean reales y efectivas.
- Ley 30/2003, de 13 de octubre, sobre medidas para incorporar la valoración del impacto de género en las disposiciones normativas que elabore el Gobierno incluye referencias al marco normativo anterior.
- Ley orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres.

Normativa autonómica

- Ley Orgánica 1/2006, de 10 de abril que modifica el Estatuto de Autonomía de la Comunidad Valenciana. Art 10.3, 11, 16. (L.O 5/1982, de 1 de julio).
- Decreto 232/1997, de 2 de septiembre, del Gobierno Valenciano, por el que se crea el Observatorio de Publicidad No Sexista de la Comunidad Valenciana.
- Orden de 25 de julio de 1997 de la Consellería de Bienestar Social por la que se crea el Consejo Valenciano de la Mujer.
- Orden 5/2011 de 30 de septiembre de la Conselleria de Justicia y Bienestar Social por la que se modifica la Orden de 25 de julio de 1997 por la que se crea el Consejo Valenciano de la Mujer.
- Plan de Igualdad de Oportunidades entre mujeres y hombres 2011-2014.
- LEY 9/2003, de 2 de abril, de la Generalitat, para la Igualdad entre Mujeres y Hombres. LEY 7/2012, de 23 de noviembre, de la Generalitat, Integral contra la Violencia sobre la Mujer en el Ámbito de la Comunidad Valenciana
- ACUERDO de 10 de marzo de 2017, del Consell, de aprobación del II Plan de igualdad de mujeres y hombres de la Administración de la Generalitat.
- ACUERDO de 9 de abril de 2010, del Consell, por el cual se aprueba el Acuerdo de Mesa Sectorial de Función Pública de 31 de marzo de 2010, por el cual se aprobó el I Plan de Igualdad entre Mujeres y Hombres de la administración de la Generalitat (2010-2012).
- DECRETO 20/2004, de 13 de febrero, del Consell de la Generalitat por el cual se crea el Observatorio de Género de la Comunidad Valenciana
- DECRETO 232/1997, de 2 de septiembre, del Gobierno Valenciano, por el cual se crea el Observatorio de Publicidad No Sexista de la Comunidad Valenciana
- DECRETO 143/2002, de 3 de septiembre, del Consejo, por el cual se crea la Comisión Interdepartamental para Combatir la Violencia Doméstica en la Comunidad Valenciana
- DECRETO 52/2004, de 2 de abril, del Consell de la Generalitat, por el que se crea el Foro de la Comunidad Valenciana contra la Violencia de Género y Personas Dependientes en el ámbito de la Familia.

Este PMUS, con el fin de garantizar un desarrollo territorial y urbanístico sostenible, la utilización racional del suelo y la conservación del medio natural desde la perspectiva de género inclusiva, ha de estar de acuerdo con los siguientes **criterios y reglas para la planificación con perspectiva de género del Anexo II de la LOTUP**, que se adjunta.

LOTUP. Anexo II. Criterios y reglas para la planificación con perspectiva de género:

1. Urbanismo para las personas.

1.1 Los planes, programas y proyectos urbanísticos responderán a las necesidades básicas de todas las personas teniendo en cuenta su diversidad. Las ciudades, el paisaje, la movilidad, los espacios públicos, los accesos, las viviendas, deben reflejar y facilitar las diferentes esferas de la vida: la productiva, la reproductiva, la

social o política y la personal. Igualmente deben posibilitar los distintos usos y necesidades que las personas con sus diversidades requieren. En la memoria de los planes, programas y proyectos urbanísticos, hay que incluir un apartado con una caracterización cuantitativa y una caracterización cualitativa:

- Una caracterización cuantitativa, mediante técnicas de estudio demográficas y sociológicas, como las pirámides de población, segregación por sexo, por edad, cifras de empleo o estudios, etc.,
- Una caracterización cualitativa que identifique las necesidades y aspiraciones de los sectores de población afectados, estructurada desde las siguientes variables: edad, sexo y diversidad funcional. Hay que incorporar un capítulo que evalúe las repercusiones de las acciones previstas para la diversidad de toda la población, y concretamente, en materia de género, respecto de los aspectos establecidos y relacionados con este anexo.

2. Red de espacios comunes.

2.1 La red de espacios comunes, o para la vida cotidiana, es el conjunto de espacios públicos que dan apoyo a las actividades diarias de los entornos público y privado. La forma en que se definen y conectan debe tener en cuenta todas las necesidades cotidianas, atendiendo especialmente a los desplazamientos de la vida reproductiva y de cuidados. Esta red, que debe favorecer las necesidades básicas, está constituida por:

- a) Espacios de relación, como jardines, plazas, y otros espacios libres vinculados en la red de peatones, en los que se fomenta el paso, la estancia, la relación entre personas, como esquinas y chaflanes, aceras anchas con bancos para el descanso, etc., con el objetivo de favorecer la movilidad a pie en las cortas distancias y el acceso a los espacios comunes para la socialización y la convivencia.
- b) Los equipamientos de uso diario destinados a la educación de las niñas y niños (escuelas infantiles de 0 a 3 años, colegios de infantil y primaria, institutos de secundaria y bachiller y otros espacios educativos y de ocio); al cuidado o recreo de personas mayores (centros de día y otros); a la atención primaria sanitaria (centros de salud); centros sociales; centros culturales, equipamientos deportivos (pistas exteriores, pabellones y equipamientos deportivos integrados en el mobiliario urbano), oficinas de la administración municipal y cualquier otro equipamiento o recinto que permita el desarrollo de la vida diaria y las rutinas de todos los segmentos de la población.
- c) Los comercios y servicios cotidianos que proporcionan los productos básicos para la alimentación y el cuidado del hogar y del núcleo familiar.
- d) Las paradas de transporte público.
- e) Los viales que los comunican y los conectan directamente.
- f) Espacios para la gestión de residuos y su reciclaje, mobiliario urbano (señales de circulación, papeleras, fuentes públicas, etc.) espacios especiales como espacios para los animales de compañía y cualquier otro elemento que ocupe un espacio en la red pública, que sea de uso cotidiano y que necesite ser diseñado de forma inclusiva.

2.2 El ámbito de planificación de la red de espacios comunes será, preferentemente, el barrio o una unidad morfológica y poblacional de características particulares que lo identifiquen y lo diferencien.

2.3 Los planes de desarrollo urbanístico, en el correspondiente plano de ordenación, delimitarán la red de espacios comunes por barrios y los elementos de conexión entre estos espacios. Esta red forma parte de la ordenación estructural de la red viaria y de los espacios públicos que conecta. Las normas urbanísticas fijarán las condiciones mínimas aplicables a los proyectos de urbanización y de obra pública que se desarrollen en su ámbito.

2.4 Los proyectos de urbanización y de obra pública que afecten a los viales y los espacios públicos diseñarán el espacio de acuerdo con las determinaciones contenidas en los planes que desarrollen, teniendo en cuenta siempre la perspectiva de género y este anexo.

2.5 También incluirán en el plan de participación pública del artículo 55.1 de este texto refundido, el proceso de participación ciudadana, como elemento previo para conocer las necesidades poblacionales. Este proceso será abierto y vigilará por la representatividad de todos los sectores poblacionales (sexo, edad, diversidades, situaciones socioeconómicas, etc.). Su objetivo es conocer y recabar las distintas necesidades de la población a través de la participación directa.

En los distintos trabajos del proceso participativo se trabajará partiendo de las bases del presente anexo y se reflejará en el informe final.

2.6 La Conselleria con competencias en ordenación del territorio, urbanismo y paisaje, elaborará guías para la aplicación de la perspectiva de género en los planes y proyectos urbanísticos de espacios públicos, y así facilitará las herramientas a los equipos profesionales que trabajen en estos tipos de actuación. También elaborará guías específicas para proyectos de edificación, de edificios de viviendas u otros donde haya que aplicar la perspectiva de género a los espacios interiores (elementos comunes y privados).

3. Proximidad de las actividades de la vida cotidiana.

3.1 Los planes urbanísticos facilitarán ciudades compactas con un tejido denso definido, favorecerán la proximidad entre las actividades diarias y facilitarán las conexiones con los espacios y equipamientos adyacentes al casco urbano, localizados en la periferia. Se limitará el crecimiento disperso.

3.2 Todos los espacios incluidos en la red de espacios comunes (espacios de relación, jardines, plazas, equipamientos exteriores, edificios de equipamientos, comercios, servicios cotidianos, paradas de transporte público, etc.) se distribuirán con criterio de proximidad: la ubicación óptima es la que permite el acceso a cada espacio desde una distancia máxima de diez minutos caminando sin dificultad desde cualquier punto del barrio. Hay que disponer espacios de estar y de relación vinculados a la red de viandantes cada 300 metros.

4. Combinación de usos y actividades.

4.1 La planificación propiciará el urbanismo inclusivo desde la perspectiva de género, donde la combinación de usos garantice la inclusión de la totalidad poblacional (personas de diferente sexo, edad, diversidad funcional, origen y cultura). La planificación evitará zonificaciones con usos exclusivos y evitará también

la disposición concentrada de viviendas de un mismo perfil familiar y económico, fomentando la distribución equitativa de los equipamientos y servicios, impulsando la creación de viviendas que faciliten la presencia de la diversidad familiar actual y de la relación entre ellas.

4.2 Las normas urbanísticas y las ordenanzas municipales regularán la realización de actividades remuneradas en la vivienda, estableciendo las limitaciones necesarias para garantizar la buena convivencia entre los diferentes usos permitidos y entre la diversidad vecinal.

4.3 En el ámbito de la movilidad, hay que contemplar la presencia de diferentes formas de desplazamiento y transporte –motorizado, transporte público, itinerarios de peatones y carriles para bicicletas– tanto en las comunicaciones interunidades (barrio/módulo) como las propias del barrio así como la ubicación de espacios para las actividades comunes.

4.4 A pesar de favorecer los usos mixtos, también se procurarán los usos dotacionales, de equipamientos y servicios en las proximidades de las estaciones de transporte público, especialmente en las estaciones intermodales.

5. Seguridad en el espacio público.

5.1 Los itinerarios que conecten elementos de la red de espacios comunes fomentando los recorridos a pie y fortaleciendo la red de viandantes, serán accesibles, dispondrán de bancos para el descanso y garantizarán la seguridad de los usuarios y usuarias con la iluminación y visibilidad necesaria y la eliminación de barreras físicas que condicionen la seguridad. Fomentarán la autonomía de movilidad de la infancia (camino escolares).

5.2 Hay que eliminar los puntos conflictivos entre los itinerarios de viandantes y los viales de vehículos y de bicicletas. Los carriles de bicicletas deben estar físicamente separados de los viandantes y del tráfico de vehículos a motor.

5.3 La red de espacios públicos se tratará como una red continua y jerarquizada. Se crearán hitos que faciliten la identificación y lectura del espacio, la orientación y la apropiación de cada espacio. Hay que evitar la monotonía y la uniformidad de los espacios públicos para mejorar su diferenciación visual de los mismos. Hay que facilitar la visibilidad de los espacios públicos desde los edificios limítrofes.

5.4 Los espacios públicos estarán bien señalados. Las señales o los hitos incluirán la información necesaria para encontrarlos en la red de espacios comunes, y relacionarlos con los otros espacios de la red y con los puntos de emergencia.

5.5 Las paradas de transporte públicas serán seguras, accesibles y visibles desde su entorno y formarán parte de la red de espacios comunes.

5.6 Se garantizarán espacios de recreo y de relaciones sociales que permitan la buena convivencia intergeneracional, así como la calidad, seguridad, mantenimiento y limpieza.

5.7 Se incorporará el criterio de seguridad en la localización y el diseño de los edificios públicos. Los itinerarios de viandantes serán seguros frente a cualquier tipo de incidencia (en especial se evitarán espacios escondidos donde se puedan favorecer las agresiones). Hay que garantizar que esta red de los espacios comunes

llegue a todas las zonas residenciales, y a los espacios adyacentes en el entorno del casco urbano, a las zonas de grandes actividades y a los grandes equipamientos, mediante el transporte público.

5.8 Los planes, programas y proyectos urbanísticos que se desarrollen sobre suelos urbanizados, deben identificar los sitios inseguros, dentro del proceso de participación ciudadana, mediante técnicas de recorridos participativos, dirigidas por especialistas, y con la finalidad de modificar y mejorar los espacios y su red.

6. Habitabilidad del espacio público.

6.1 Los espacios peatonales serán anchos, seguros y libres de conflictos con el tráfico de vehículos. *Se proporcionarán superficies para realizar actividades de relación social, de estar, de reunión y de recreo. La vegetación, iluminación y mobiliario urbano estarán incluidos en el diseño de dichos espacios, siempre con carácter inclusivo y con perspectiva de género, y al servicio de las actividades citadas. Se adoptarán medidas de calidad del aire, del confort térmico y acústico y de la accesibilidad de los itinerarios y de todos los espacios públicos.*

6.2 Como mínimo, el 75 % de la superficie viaria que conforma la red de espacios para la vida cotidiana serán viales de viandantes y el 60 % de la totalidad de viales del barrio o de la unidad de referencia.

6.3 Los comercios, servicios y equipamientos ubicados en plantas bajas abrirán al espacio público y establecerán así relaciones de continuidad, por mejorar la relación entre los espacios. Las normas urbanísticas de los planes establecerán las superficies del espacio público que puedan ser ocupadas por actividades comerciales y que, en cualquier caso, no podrán reducir el espacio peatonal en más del 50 % de la anchura destinada en el vial de viandantes ni del 30 % de la superficie del espacio público de uso de viandantes. En superficies menores habrá que asegurar como mínimo el doble paso peatonal con equipaje, silla de ruedas o semejante.

7. Equipamientos.

7.1 Los planes urbanísticos deben establecer reservas de suelo para la edificación de equipamientos y centros destinados a la atención de las personas que necesiten espacios especializados, teniendo en cuenta el modelo de usos combinados y próximos que se establece en el punto 4. Así, se prevé que los espacios de educación de menores (escuelas infantiles de 0 a 3 años, residencias y otros), de asistencia y recreo para personas mayores (centros de día, hogares de jubilados, residencias), así como para personas con diversidad funcional (centros de día, residencias, centros ocupacionales, centros mixtos, etc.), o espacios para la inclusión social (centros de atención y residencias de inclusión y violencia de género) formen parte de la red de espacios comunes, cumpliendo las necesidades y perspectivas del urbanismo inclusivo con perspectiva de género de ciudad cuidadora, tal como figura en el anexo IV, apartado III, punto 4.6.

8. Vivienda.

8.1 Los planes urbanísticos deben fomentar la presencia de diferentes tipos de viviendas y garantizar la compatibilidad y la combinación de usos y de personas con la adecuada estructuración del paisaje intraurbano. Hay que garantizar la funcionalidad y la adecuación de las viviendas para los diferentes tipos de núcleos familiares que hay en la actualidad. La demanda actual es muy diversa y debe haber una respuesta diversa y multifuncional.

8.2 Las normas urbanísticas y las ordenanzas municipales favorecerán la flexibilidad en el uso de las viviendas de manera que faciliten la diversidad de las nuevas estructuras familiares y puedan adaptarse a los ciclos evolutivos y vitales de quien los habite. Igualmente favorecerán la vida reproductiva y personal, que es la que especialmente se desarrolla en el ámbito del hogar.

8.3 En cuanto a los elementos comunes de los edificios de viviendas, se añadirá a la normativa y a las ordenanzas la obligación de diseñar los vestíbulos y otros elementos comunes mediante la perspectiva de género, garantizando la seguridad (con visibilidad desde el exterior, eliminación de rincones no visibles, iluminación adecuada, pulsador de alarma, etc.). Además se tendrá en cuenta en los diseños de los espacios comunes, los distintos vehículos que son de acceso doméstico (bicicletas y otros, carritos de la compra, de criaturas, de personas con movilidad reducida, tanto caminadores como sillas, etc.).

9. Movilidad.

9.1 Los planes, programas y proyectos urbanísticos favorecerán el transporte público, la movilidad a pie y en bicicleta, sin reducir el espacio peatonal destinado a las actividades de relación, estar, reunión y recreo.

9.2 Los planes de movilidad deben incorporar la perspectiva de género en la movilidad para tener en cuenta todas las situaciones de movilidad reducida, desde la asistencia de personas en situación de dependencia a la facilitación de las personas con diversidad funcional motriz, visual o sensorial, así como otras situaciones de movilidad temporalmente reducida (transporte y cuidado de criaturas, desplazamientos para el cuidado de personas, transporte de equipajes o mercancías, personas en situación de enfermedad temporal, etc.) y lo harán de forma transversal, en los ámbitos urbanos y en los interurbanos.

9.3 Hay que garantizar la seguridad en los itinerarios nocturnos, fomentando el transporte público y creando itinerarios seguros, con iluminación adecuada y ausencia de barreras físicas y visuales, tal como se establece en el punto 5.5 del presente anexo.

10. Transversalidad.

La implantación transversal efectiva de la perspectiva de género en la práctica urbanística hay que abordarla de manera multiescalar, interdisciplinaria y participativa.

10.1 La perspectiva de género en la construcción y la gestión de la ciudad hay que desarrollarla en todas las escalas políticas, en todos los programas, planes y proyectos urbanísticos, desde la planificación hasta la gestión, desde la idea hasta su materialización, en acciones concretas que puedan ser percibidas y reconocidas por las personas a las que van dirigidas.

10.2 La acción urbanística debe responder a las necesidades cotidianas y a la diversidad, y para hacerla efectiva es precisa la participación interactiva de profesionales de diferentes ciencias, sectores y procedencias, así como la participación de la ciudadanía, asegurando la paridad de mujeres y hombres.

10.3 Dentro del plan de participación pública del artículo 55.1 de la ley y del anexo I, hay que incorporar entre las personas interesadas para el proceso participativo a los sectores de población correspondientes a los perfiles resultantes del análisis demográfico del apartado 2 de este anexo. Se fomentará, especialmente, la participación de las mujeres en la elaboración de planes y proyectos urbanos con una doble función: incorporar al debate su forma de vivir la ciudad y disponer de

su compleja visión formada desde la vinculación con otros grupos sociales que dependen de ellas, y que hace que su participación sea de especial interés en la ordenación del detalle de los planes y los proyectos de urbanización y de obra pública. Debe justificarse expresamente la participación de las personas de diferentes grupos sociales, los resultados de este estudio participativo y la incorporación a los documentos urbanísticos.

6.9.2. Inclusión de la perspectiva de género en el PMUS según los criterios de la LOTUP

Se estudia en este apartado la inclusión de la perspectiva de género de las acciones propuestas en el PMUS según los criterios antes vistos del Anexo II de la LOTUP, en especial, los relativos a la movilidad y el espacio público (marcados en **negrita**). La inclusión se clasifica en muy positiva (verde oscuro), positiva (verde), neutra (amarilla) o roja (no hay inclusión).

Código	Acción	CRITERIOS LOTUP															
		1.1.	2.1.	4.1.	4.3.	5.1.	5.2.	5.3.	5.4.	5.5.	5.6.	6.1.	6.2.	9.1.	9.2.	9.3.	10.1
P1	Mejora de la red peatonal prioritaria																
P2	Mejora de la accesibilidad en entornos escolares																
B1	Ampliación de la red de carril bici y ciclocalles																
B2	Ampliación de la red de aparcamientos para bicicleta.																
PEM1	Programas estratégicos de movilidad																
TP1	Extender el bus urbano al polígono industrial de Mas del Jutge																
TP2	Mejorar la accesibilidad de las paradas de bus urbano e interurbano																
TP3	Instar a que se ejecute el Proyecto de servicio público de transporte de viajeros por carretera CV-106, Valencia Metropolitana Oeste																
TP4	Instar a la mejora de la flota del autobús urbano																
TP5	Fomentar la intermodalidad																
VM1	Ejecutar el proyecto de mejora del cruce de la calle Valencia con la carretera Mas del Jutge																
VM2	Ejecutar el proyecto de regulación del tráfico y mejora de la accesibilidad del cruce de la calle Padre Méndez y la avenida Reina Sofía																

Código	Acción	CRITERIOS LOTUP															
		1.1.	2.1.	4.1.	4.3.	5.1.	5.2.	5.3.	5.4.	5.5.	5.6.	6.1.	6.2.	9.1.	9.2.	9.3.	10.1
VM3	Mejora de la señalización viaria de código en las principales intersecciones de la red urbana																
VM4	Ejecución del Plan de Movilidad del Vehículo Eléctrico																
VM5	Promover técnicas de conducción eficiente																
VM6	Impulso de Zonas de Bajas Emisiones																
AP1	Potenciar los aparcamientos disuasorios																
AP2	Implantar un sistema de Park&Ride en la estación de metro de Torrent																
AP3	Incrementar las reservas mínimas de aparcamiento fuera de calzada previstas en el planeamiento urbanístico para compensar el déficit infraestructural existente																
AP4	Elaborar un estudio sobre la regulación del estacionamiento en la vía pública																
DUM1	Facilitar la creación de puntos de entrega de proximidad o de sistemas de auto recogida de mercancías																
DUM2	Potenciar una distribución urbana de mercancías con modos de bajo impacto																
DUM3	Regular la distribución urbana de mercancías nocturna silenciosa para reducir la circulación durante el día																

Código	Acción	CRITERIOS LOTUP															
		1.1.	2.1.	4.1.	4.3.	5.1.	5.2.	5.3.	5.4.	5.5.	5.6.	6.1.	6.2.	9.1.	9.2.	9.3.	10.1
DUM4	Implantar un sistema de control de las plazas de carga y descarga mediante sistemas tecnológicos para la mejora del uso de las zonas CyD																
GM1	Impulsar el proyecto de Rutas Escolares Seguras																
GM2	Incentivar el coche compartido (car-pool)																
GM3	Participación en la Semana Europea de la Movilidad																

PMUS TORRENT 2019

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE TORRENT

DOCUMENTO II: PLAN DE ACCIÓN



DOCUMENTO DICIEMBRE 2022



ÍNDICE

1	OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	3
2	INTRODUCCIÓN.....	4
3	PROGRAMA DE ACTUACIONES	5
3.1	MOVILIDAD A PIE	5
3.2	MOVILIDAD EN BICICLETA	11
3.3	MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO.....	20
3.4	MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO.....	31
3.5	APARCAMIENTO	43
3.6	DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS	61
3.7	GESTIÓN DE LA MOVILIDAD	69
3.8	SÍNTESIS DEL PROGRAMA DE ACTUACIONES.....	75
4	INDICADORES DE SEGUIMIENTO	79

1 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

En este capítulo se enumeran los objetivos estratégicos para la movilidad del municipio de Torrent, donde se enmarcan las propuestas del Plan de Acción propuesto en el PMUS:

- **Potenciar los desplazamientos a pie**, favoreciendo las condiciones para la movilidad de los peatones destinando mayor superficie al espacio público, de mayor calidad, accesibilidad y seguridad.
- **Fomentar el uso de la bicicleta**, tanto a nivel urbano como intermunicipal, creando las condiciones infraestructurales, de gestión del tráfico y de educación vial necesarias para su utilización.
- **Mejorar la red de transporte público** para hacerla más eficiente, segura, accesible, confortable y bien conectada.
- **Fomentar la intermodalidad con el transporte público.**
- **Racionalizar el uso del vehículo privado** y asegurar un uso adecuado y seguro.
- **Garantizar una distribución ágil y ordenada de la carga y descarga de mercancías.**
- Educar, informar y sensibilizar la ciudadanía hacia unos valores de movilidad sostenible, saludable y segura.
- Fomentar los combustibles y tecnologías menos contaminantes.

Con estos objetivos estratégicos se pretende alcanzar los siguientes objetivos ambientales:

- OA1: Reducir la cuota de desplazamientos en vehículo privado, tanto a nivel urbano como interurbano.
- OA2: Reducir el consumo de combustibles asociados al transporte.
- OA3: Reducir las emisiones de CO2.
- OA4: Reducir las emisiones de los contaminantes NOx y PM10.
- OA5: Reducir la accidentalidad asociada a la movilidad.
- OA6: Alcanzar los parámetros legales en relación a la contaminación acústica (no sobrepasar los valores fijados en el Anejo I de la Ley 7/2002, de la Generalitat, de Protección contra la contaminación acústica).
- OA7: Reducir y optimizar la ocupación del espacio público para el vehículo privado e incrementar el espacio de calidad para modos no motorizados.

2 INTRODUCCIÓN

El desarrollo del PMUS se estructura a través de los ámbitos de actuación, que corresponde con las redes de los diferentes modos de movilidad, o de los elementos de organización, gestión y promoción que deben permitir realizar una implantación integrada y coherente en el tiempo. Cada campo de actuación contiene una lista de acciones específicas.

Se establecen 7 ámbitos de actuación:

- Movilidad a pie.
- Movilidad en bicicleta.
- Movilidad en transporte público.
- Movilidad en vehículo privado motorizado.
- Aparcamiento.
- Distribución urbana de mercancías.
- Gestión de la movilidad.

Este documento recoge las propuestas que finalmente se realizaran. Todas las actuaciones previstas se han programado en tres horizontes: fase 1 – corto plazo (0 – 2 años); fase 2 – medio plazo (2 – 4 años); y fase 3 – largo plazo (4 – 10 años).

Complementariamente, dentro de cada una de las fases las actuaciones también se han clasificado en función de su prioridad (alta o media) según los efectos de mejora que pueden derivarse de su ejecución.

Finalmente, se determina el coste por cada actuación así como los agentes implicados en su ejecución. La elaboración y las propuestas recogidas en este Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) están **cofinanciadas al 50% por el FEDER de la Unión Europea, en el Programa Operativo Plurirregional de España del periodo de programación 2014-2020**

3 PROGRAMA DE ACTUACIONES

3.1 MOVILIDAD A PIE

Línea Estratégica	Código	Acción
Implantación de una red peatonal preferente	P1	Mejora de la red peatonal prioritaria
	P2	Mejora de la accesibilidad en entornos escolares

P1

Mejora de la red peatonal prioritaria

1. Ámbito de actuación

Movilidad peatonal

Línea estratégica

Implantación de una red peatonal preferente

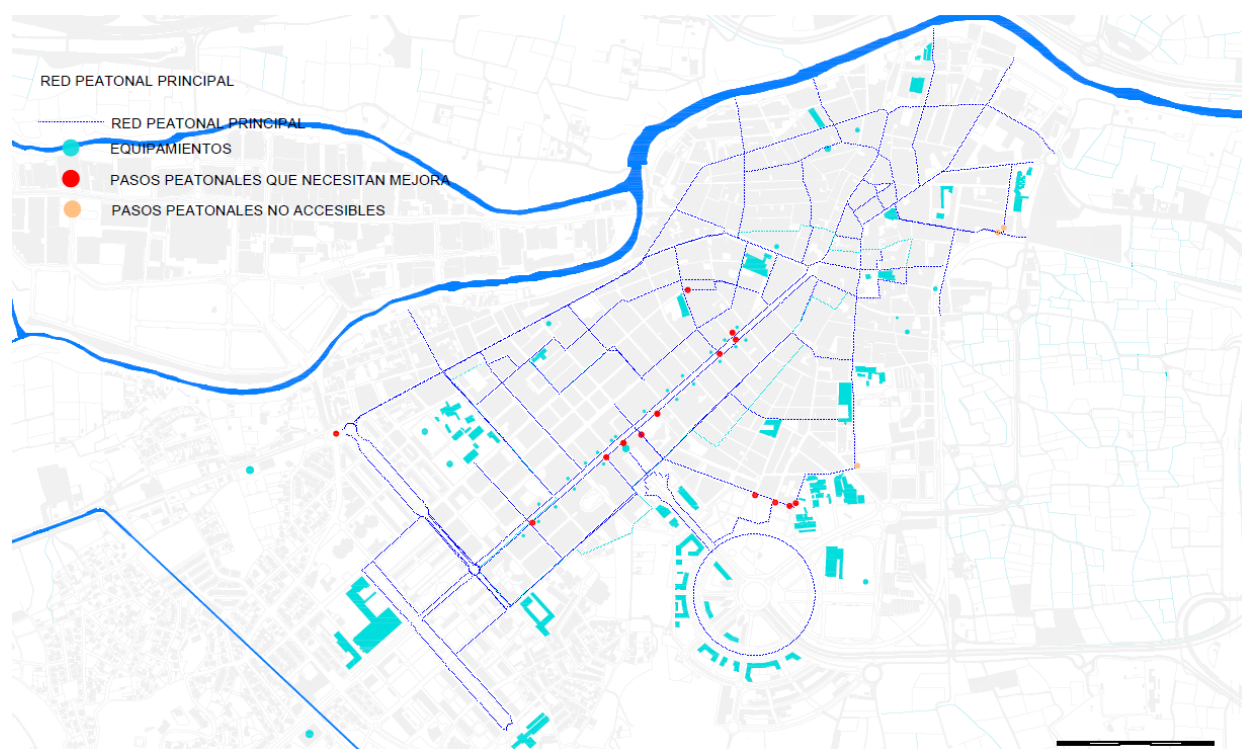
2. Objetivos

Reequilibrar el espacio público, dando más espacio a los medios no motorizados

Mejorar la accesibilidad en las áreas de centralidad de Torrent.

Mejorar la seguridad de los peatones en los espacios de mayor afluencia.

3. Descripción de la acción



Con el objetivo de facilitar los desplazamientos entre las zonas de mayor afluencia de peatones, se definen áreas prioritarias de movilidad peatonal atendiendo a los siguientes criterios.

1. Presencia de equipamientos públicos. Centros educativos y religiosos, centros deportivos y mercados, edificios administrativos, etc....
2. Presencia de espacios públicos. Parques, plazas y zonas peatonales.
3. Presencia de actividad comercial. Área comercial entorno al eje de la Avenida del Vedat.

Se propone intervenir la Red de espacio público con los siguientes criterios:

P1**Mejora de la red peatonal prioritaria**

- Ampliar las aceras a una sección mínima de 2,50 m libres de obstáculos en al menos una acera de la calle.
- Si la sección de la calle es inferior a 8 metros, se propone urbanizar la calle en plataforma única.
- Si la sección de la calle es inferior a los 10 metros, se propone eliminar el aparcamiento existente.
- Pasos con vados adaptados a los dos lados, en toda la red.
- Las aceras de sección de 2,50 m deben estar conectadas por pasos con vados accesibles y señalizados de manera que se conforme una red accesible continua.

A largo plazo cabe resaltar la importancia de iniciar una planificación de las conexiones entre localidades del municipio y se considera de interés la conexión entre Calicanto y el núcleo urbano de Torrent o entre el Toll de l'Alberca y Torrent.

4. Zona de actuación

Zona centro-eje de centralidad Avd. del Vedat.

8. Coste (€)

Mejora de 17 pasos de peatones con señalización vertical y horizontal.
17 x 800€/unitat = 13.600 €

5. Documentación gráfica de referencia

Plano P-V1

6. Fase**7. Prioridad****9. Responsable**

Fase 1, 2 y 3

Alta, media, baja

Ayuntamiento de Torrent

10. Indicadores de evaluación de la propuesta

m.l. de red peatonal accesible en la red prioritaria

11. Objetivos ambientales relacionados**12. Posibles fuentes de financiación**

Edusi. Ayuntamiento.

13. Acciones relacionadas

--

P2

Mejora de la accesibilidad en entornos escolares

1. Ámbito de actuación

Línea estratégica

Movilidad peatonal

Implantación de una red peatonal preferente

2. Objetivos

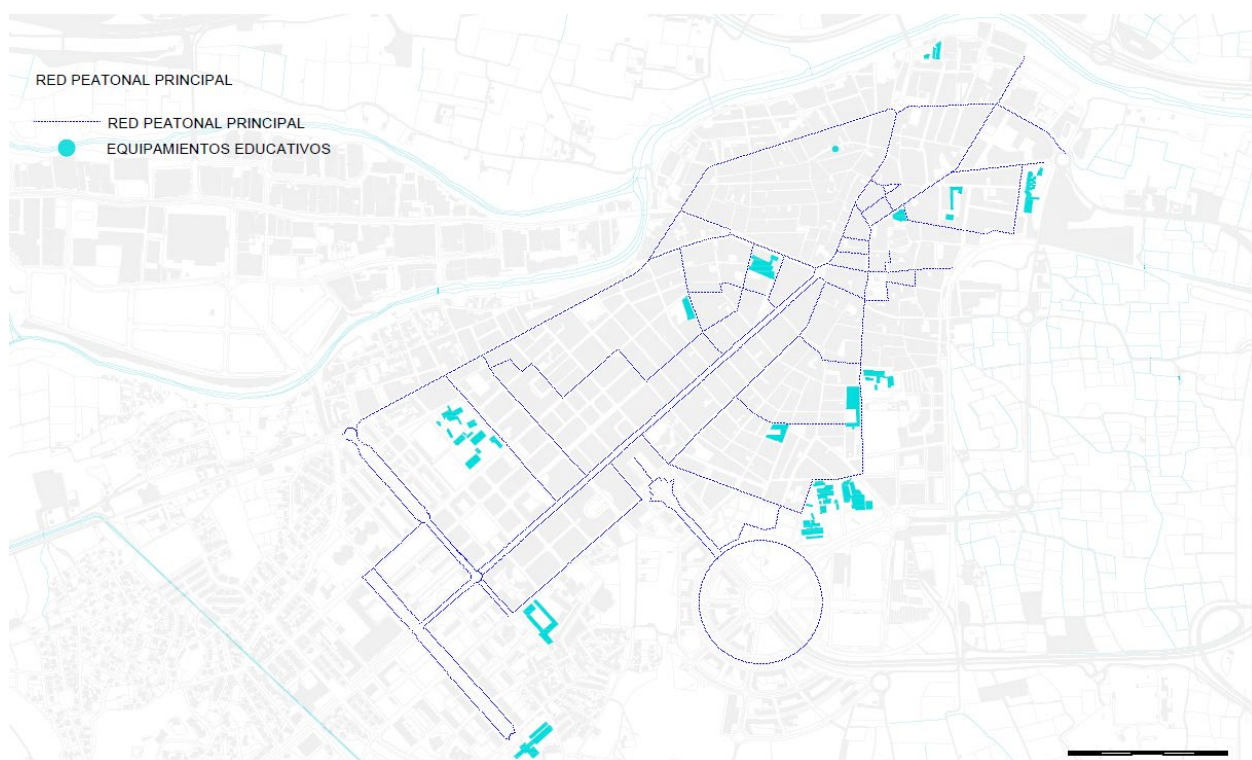
Mejorar la seguridad en los entornos escolares y en las sendas de acceso a los centros.

Pacificar los entornos de los centros educativos generando mecanismos de control de la circulación viaria.

Continuar con el proyecto de rutas escolares ampliando el número de centros y alumnos que se vean beneficiados por esta acción.

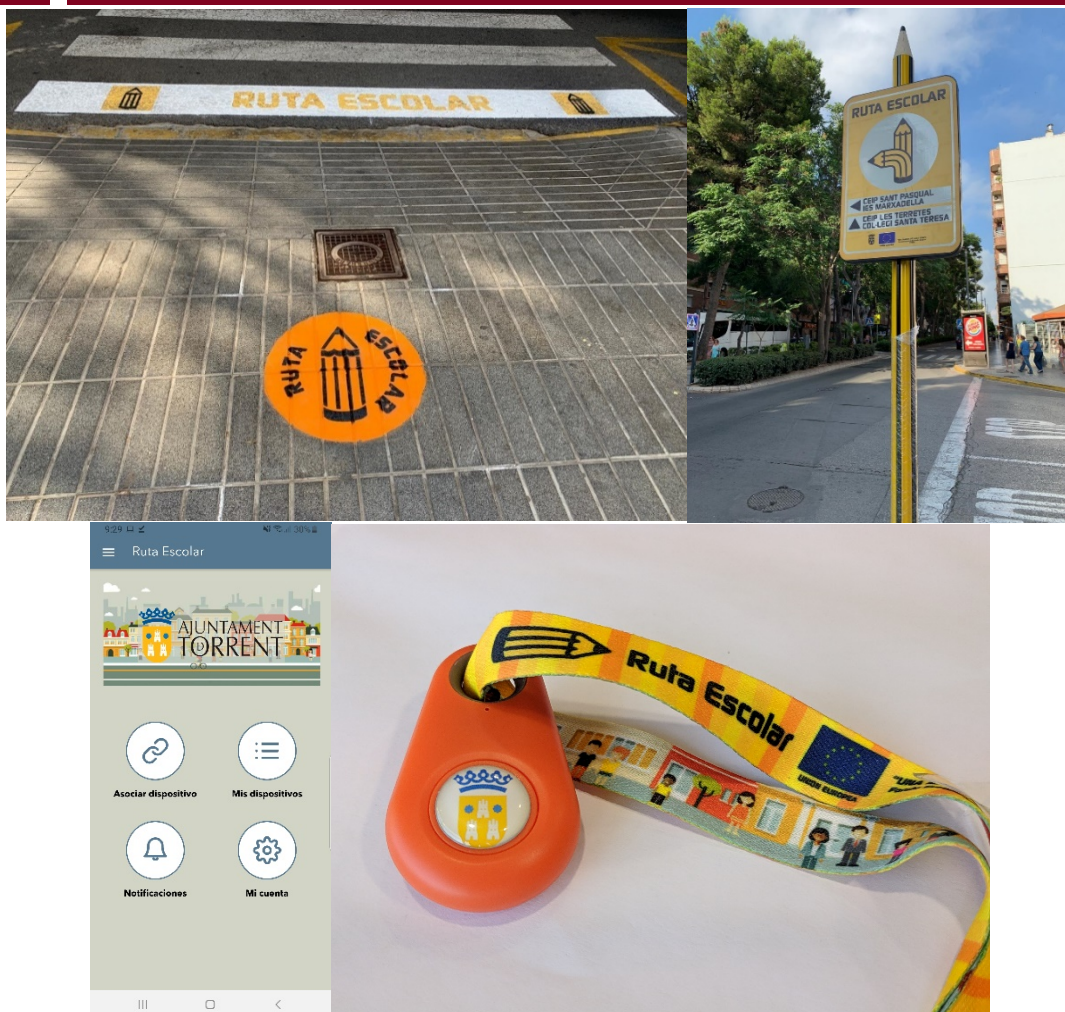
La mejora de accesibilidad en entornos escolares precisa de un proceso de dinamización con los centros escolares que concrete las acciones específicas para cada centro. De este modo se reserva una partida para iniciar el proceso de dinamización y acometer acciones piloto.

3. Descripción de la acción



P2

Mejora de la accesibilidad en entornos escolares



Rutas escolares del municipio de Torrent

Listado de centros educativos y bienestar social	
IES La Marxadella	CC Madre Petra
IES Serra Perenxisa	CC Pleyade
IES Tirant Lo Blanc	CC Santa Teresa
IES Veles e Vents	CC Santo Tomas de Aquino
CEIP Antonio Machado	CC Maria Auxiliadora
CEIP El Molí	CC El Vedat
CEIP Federico Maicas	CC La Purísima
CEIP Joan XXIII	CC Madre Sacramento
CEIP Les Terretes	CC Nuestra Señora Monte-Sión
CEIP Lope de Vega	FPA Joanot Martorell
CEIP Mare de Déu del Roser	Conservatorio Profesional de Música
CEIPE Miguel Hernández	Escola de música Unió Musical
CEIP Sant Joan Baptista	Escola de música del Cercle Catòlic
CC El Drac	Escola Oficial de idiomas

P2**Mejora de la accesibilidad en entornos escolares**

De acuerdo a la reunión sectorial los centros y con Educación del Ayuntamiento de Torrent se precisa de manera prioritaria los siguientes aspectos:

- Mayor vigilancia por policía local en los accesos de los centros educativos.
- Reducción de la velocidad y adecuación de los puntos de llegada de vehículos. Relación estacionamiento-centro.
 - Este aspecto no es prioritario en colegios del centro como La Purísima, Virgen del Rosario o Lope de Vega)
 - Es prioritario en centros como San Pascual, Pleyadé, Julio Verne, El Drac, Madre Sacramento, La Marxadella, Serra Perenxisa o San Juan Bautista.
- Relación del transporte público y la distribución geográfica de los centros y los horarios.
- Implementación de rutas escolares seguras extensibles a todo el casco urbano.

Al igual que en la red prioritaria peatonal, las rutas escolares seguras pueden ir incorporando medidas con los siguientes criterios:

- Ampliar las aceras a una sección mínima de 2,50m libres de obstáculos en al menos una acera de la calle.
- Si la sección de la calle es inferior a 8 metros, se propone urbanizar la calle en plataforma única.
- Si la sección de la calle es inferior a los 10 metros, se propone eliminar el aparcamiento existente.
- Pasos con vados adaptados a los dos lados, en toda la red.
- Las aceras de sección de 2,50 deben estar conectadas por pasos con vados accesibles y señalizados de manera que se conforme una red accesible continua.

4. Zona de actuación		8. Coste (€)
Núcleo urbano de Torrent		60.000 €
5. Documentación gráfica de referencia		
Plano P-V1		
6. Fase	7. Prioridad	9. Responsable
Fase 1, 2 y 3	Alta, media, baja	Ayuntamiento de Torrent
10. Indicadores de evaluación de la propuesta		11. Objetivos ambientales relacionados
m.l. de red peatonal accesible en caminos escolares		
12. Posibles fuentes de financiación		13. Acciones relacionadas
EDUSI. Ayuntamiento de Torrent		----

3.2 MOVILIDAD EN BICICLETA

Línea estratégica	Código	Acción
Extensión de la red ciclista	B1	Ampliación de la red de carril bici y ciclocalles.
Aparcamiento para bicicletas	B2	Ampliación de la red de aparcamientos para bicicleta.
Programas en áreas de actuación preferente	PEM 1	Programas estratégicos de movilidad

B1

Ampliación de la red de carriles bici y ciclocalles.

1. Ámbito de actuación

Movilidad en bicicleta

Línea estratégica

Extensión de la red ciclista

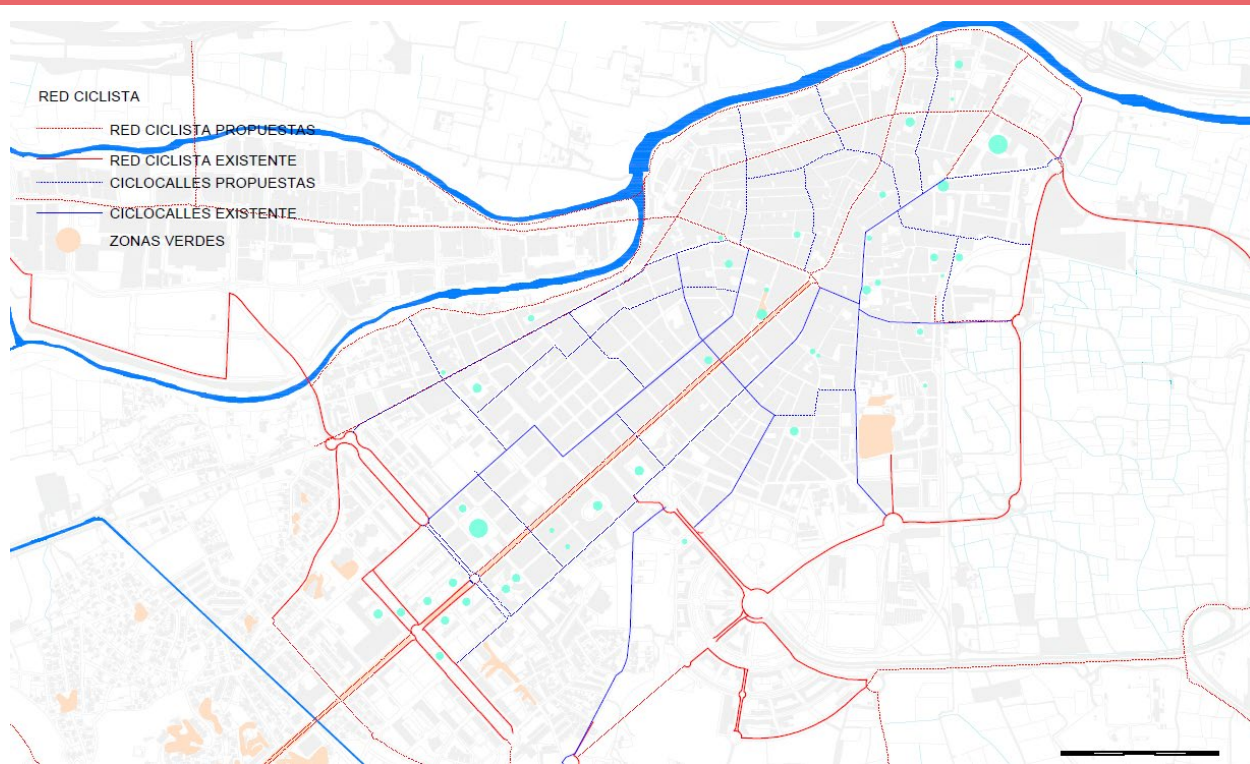
2. Objetivos

Fomentar el uso de la bicicleta o VMP para reducir el uso del vehículo privado en transportes de corta duración dentro de las áreas residenciales.

Mejorar la seguridad de la movilidad ciclista y VMP en el ámbito del PMUS de Torrent.

Conseguir una mejor convivencia entre los diferentes modos de desplazamiento urbanos.

3. Descripción de la acción



B1**Ampliación de la red de carriles bici y ciclocalles.**

Carril bici en calzada segregado por balizas, conexión con la ronda del Safranar.

Las principales propuestas de la malla ciclista se articulan en base al modelo de movilidad propuesto en el PMUS. La malla ciclista propone una circulación en anillo, otra radial de conexión anillo-centro y un mallado de las zonas residenciales-comerciales que forman los espacios de centralidad de Torrent. De este modo las propuestas se concretan de la siguiente manera:

- Propuestas de movilidad circular:

- Cerrar la ronda ciclista interior. Se precisan dos actuaciones de conexión:
 - Integrar carril bici en la futura conexión Avd. Barcelona-rotunda Pallardó-Albaida.
 - Integrar carril bici en Vicent Pallardó hasta conectar con Avd. San Lorenzo.
- Anillo Verde. El anillo verde se apoya en los elementos del paisaje que pueden conformar una infraestructura verde interconectada. El barranco de Xiva i Horteta, los pinares del Vedat o l'Horta del Safranar.

- Propuestas de movilidad radial y en malla.

- Se propone un conjunto de accesos radiales en forma de ciclocalles desde las vías circulares que penetren en la trama urbana.
- En el centro histórico y paralelas a la Avd. del Vedat se propone un conjunto de ciclocalles que mejoren la movilidad ciclista.

En las ciclocalles es necesario mejorar la señalética vertical y horizontal

4. Zona de actuación		8. Coste (€)
Núcleo urbano de Torrent		Ejecutar en 3 fases, en cada una de ellas se invierte:
5. Documentación gráfica de referencia		Ciclocalles: 600 ml 60 euros/ml. Total = 36000 €
C1		Carriles bici: 600 ml 120 euros/ml. Total = 72000 €
6. Fase	7. Prioridad	9. Responsable

B1			Ampliación de la red de carriles bici y ciclocalles.		
Fase 1, 2 y 3		Alta, media, baja	Ayuntamiento de Torrent		
10. Indicadores de evaluación de la propuesta			11. Objetivos ambientales relacionados		
m.l. de red ciclista ejecutada (carriles bici y ciclocalles)			Reducción de emisiones de CO2		
12. Posibles fuentes de financiación			13. Acciones relacionadas		
EDUSI. Ayuntamiento de Torrent.			PEM1		

B2**Ampliación de la red de aparcamientos para bicicleta.****1. Ámbito de actuación****Movilidad en bicicleta****Línea estratégica**

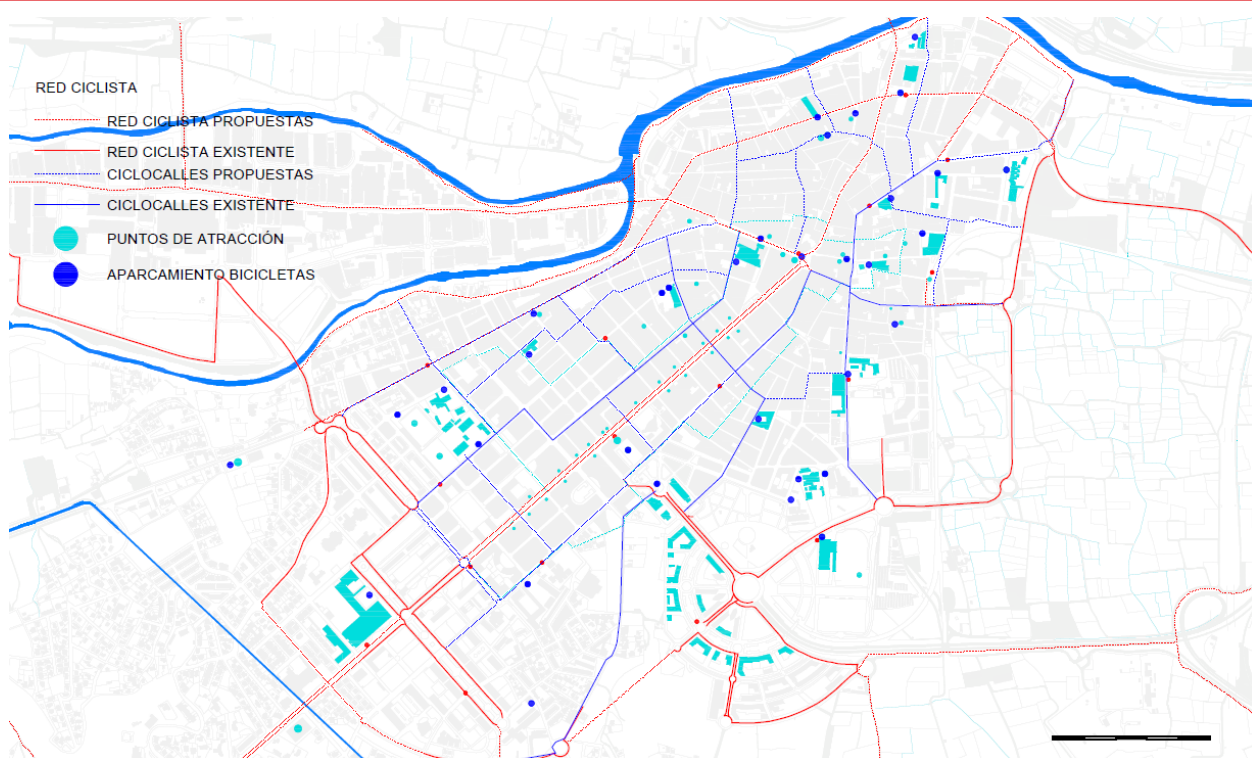
Extensión de la red ciclista

2. Objetivos

Fomentar el uso de la bicicleta o VMP para reducir el uso del vehículo privado en transportes de corta duración dentro de las áreas residenciales.

Mejorar la seguridad de las bicicletas en los aparcamientos destinados a este medio de transporte.

Conseguir una mejor convivencia entre los diferentes modos de desplazamiento urbanos, integrando el nuevo mobiliario a ser posible en espacios que no vayan en detrimento del espacio público-peatonal.

3. Descripción de la acción

Se proponen aparcamientos públicos de bicicleta de tipo U-invertida. El soporte de tipo U-Invertida está constituido por una pieza metálica acodada que permite amarrar dos bicicletas, una de cada lado. De este modo, la bicicleta se apoya en su totalidad contra el soporte. El modelo U-Invertida, que se muestra en la foto, es el más sencillo, aunque existen muchas variantes de diseño que cumplen con los mismos objetivos de seguridad. Este tipo de soporte se conoce también como Universal.

B2**Ampliación de la red de aparcamientos para bicicleta.**

La red de aparcamientos públicos de bicicleta se instalará preferentemente sobre calzada tratando de no invadir el espacio público peatonal, lo cual generaría más barreras arquitectónicas.

Se propone una red de 32 aparcamientos con equipamientos que recojan de 3 a 12 U invertidas con capacidad de 6 a 24 bicicletas. Se estima una capacidad total de aparcamiento para 576 bicicletas.

4. Zona de actuación

Núcleo urbano de Torrent

8. Coste (€)

288 U invertidas x 200 € = 57.600 €
En 3 fases: 19.200 € en cada fase.

5. Documentación gráfica de referencia

Plano Torrent

6. Fase**7. Prioridad****9. Responsable**

Fase 1, 2 y 3

Alta, media, baja

Ayuntamiento de Torrent

10. Indicadores de evaluación de la propuesta

Número de aparcamientos ejecutados

11. Objetivos ambientales relacionados

Reducción de emisiones de CO2

12. Posibles fuentes de financiación

EDUSI. Ayuntamiento de Torrent

13. Acciones relacionadas

PEM1 Programas estratégicos de movilidad

1. Ámbito de actuación

Movilidad peatonal y en bicicleta

Línea estratégica

Programas de actuación sobre ámbitos de actuación preferente

2. Objetivos

Establecer programas de actuación consensuados con la población y los principales agentes interesados para dinamizar zonas del municipio con especial potencial ambiental, cultural o económico.

Los ámbitos de actuación preferente son los siguientes:

B2.1. Anell verde de Torrent.

B2.2. Avenida del Vedat.

B2.3. Centro histórico.

En el caso de la Avenida del Vedat y el centro histórico, estos espacios aglutinan la mayor parte de referencias positivas y negativas, como elementos de centralidad donde surgen conflictos por la saturación del espacio público y la presencia de actividad económica.

El anillo verde con la revalorización del barranco de Xiva y Horteta es un programa de futuro que ya aparece en la EDUSI como uno de los potenciales de Torrent.

3. Descripción de la acción



PROGRAMA DE L'ANELL VERD DE TORRENT.

Aprovechando las zonas de servidumbre del barranco de Xiva-Horteta y el borde urbano de Torrent se trata de generar una senda ciclable-peatonal que pueda conectar con l'Horta de Safranar y los montes del Vedat.

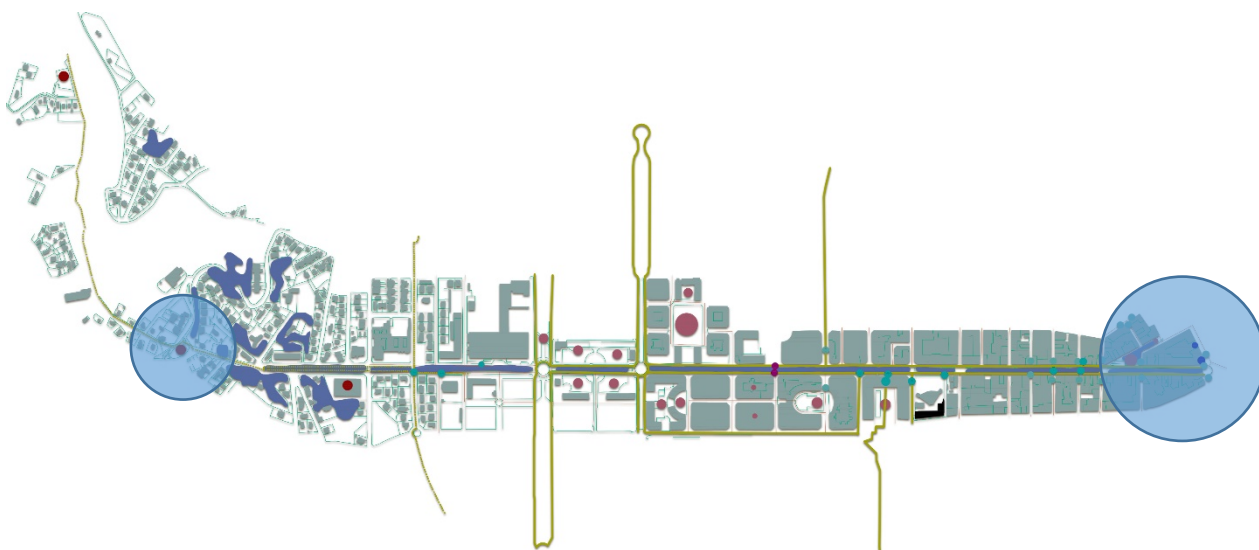
PEM1 Programas estratégicos de movilidad

este anillo verde es una apuesta de futuro que precisa de un proceso de participación y concertación y de este modo se propone desarrollar la figura de PROGRAMA DE PAISAJE recogida en la LOTUP como mecanismo de integración de este elemento vertebrador de la infraestructura verde del territorio.



PLAN CENTRO.

El plan centro ha de guiar las acciones en este espacio de centralidad de manera coordinada y atendiendo a las necesidades y demandas de los diferentes actores. Los problemas de tráfico, de aparcamiento o de convivencia de modos de desplazamiento hacen necesaria una estrategia que marque acciones que conduzca hacia una pacificación de todo el centro. Estas acciones pautadas en el tiempo pueden tener un carácter reversible como sistema de aproximación hacia una situación de mayor equilibrio entre los usos y actividades presentes.



PLAN DE ACTUACIÓN DE LA AVENIDA DEL VEDAT

La Avenida del Vedat vertebraba las dos grandes áreas urbanas de Torrent el casco urbano compacto y las urbanizaciones del Vedat, conectando los dos espacios de centralidad respectivos. En el eje de centralidad del municipio se concentran un número elevado de conflictos con cruces peligrosos para los vehículos, pasos

PEM1 Programas estratégicos de movilidad		
de peatones con escasa visibilidad, falta de convivencia de la movilidad en bicicleta... Esta situación precisa de un estudio integral de la avenida con el objeto de consensuar el carácter que ésta debe adquirir para el futuro a través de un proceso participativo.		
4. Zona de actuación	8. Coste (€)	
Núcleo urbano de Torrent	B2.1. Programa de paisaje anillo verde de Torrent. 20.000 €	
5. Documentación gráfica de referencia	B2.2. Plan actuación Avenida del Vedat. 20.000 €	
	B2.3. Plan Centro histórico. 20.000 €	
6. Fase	7. Prioridad	9. Responsable
Fase 1, 2 y 3	Alta, media, baja	Ayuntamiento de Torrent.
10. Indicadores de evaluación de la propuesta	11. objetivos ambientales relacionados	
Superficie de municipio afectada por estos planes	Reducción de emisiones de CO2 Mejora del paisaje	
12. Posibles fuentes de financiación	13. Acciones relacionadas	
EDUSI. GVA. Ayuntamiento de Torrent		

3.3 MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO

Línea estratégica	Código	Acción
Mejora del transporte público urbano	TP1	Extender el bus urbano al polígono industrial de Mas del Jutge
	TP2	Mejorar la accesibilidad de las paradas de bus urbano e interurbano
Mejora del transporte público interurbano	TP3	Instar a que se ejecute el Proyecto de servicio público de transporte de viajeros por carretera CV-106, Valencia Metropolitana Oeste
Reducir el impacto del transporte público	TP4	Instar a la mejora de la flota del autobús urbano
Fomentar la intermodalidad	TP5	Fomentar la intermodalidad

TP1**Extender el bus urbano al polígono industrial de Mas del Jutge****1. Ámbito de actuación****Línea estratégica****Movilidad en transporte público****Mejora del transporte público urbano****2. Objetivos**

Mejorar la red de transporte público para hacerla más eficiente, segura, accesible, confortable y bien conectada.

Fomentar la intermodalidad con el transporte público.

Racionalizar el uso del vehículo privado y asegurar un uso adecuado y seguro.

3. Descripción de la acción

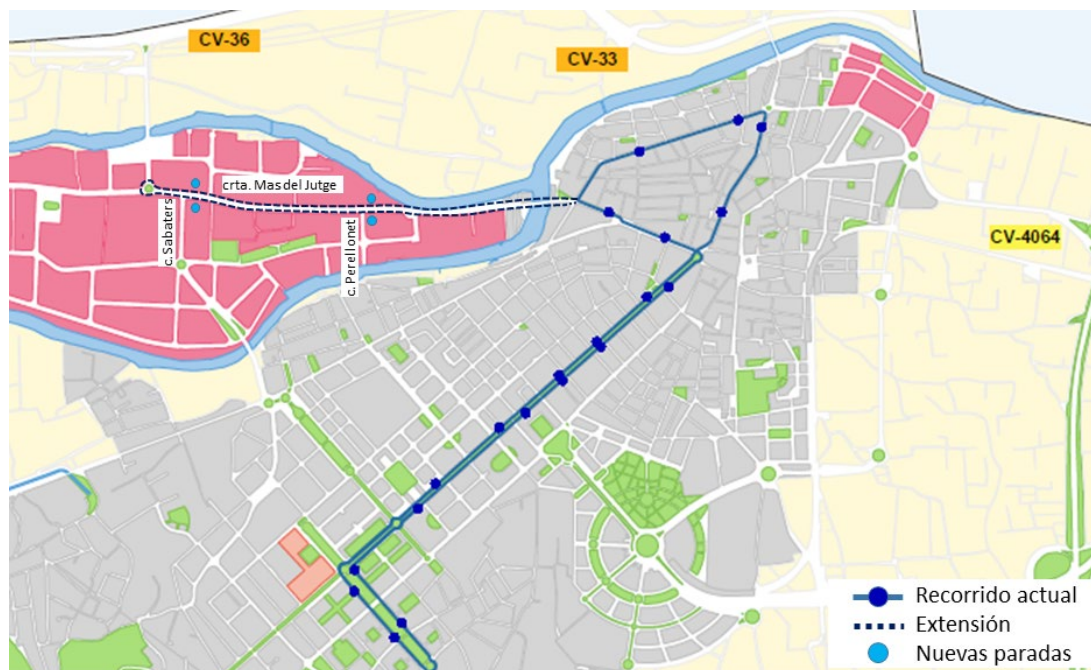
El polígono de Mas del Jutge no dispone de servicio de autobús urbano y dificulta a los trabajadores de Torrent llegar en modos alternativos al vehículo privado. Con el objetivo de reducir los desplazamientos laborales en vehículo privado, se propone la extensión de la línea 3 del servicio de bus urbano hasta el enlace de la carretera Mas del Jutge con la calle Teixidors.

La extensión, de 3km, contaría con 4 nuevas paradas en la carretera del Mas del Jutge:

- 2 paradas a la altura de la calle Sabaters
- 2 paradas a la altura de la calle Perellonet

Para hacer competitivo el servicio, se propone que pasen por el polígono en día laborable todas las expediciones de la línea, es decir, entre las 7h y las 18:10h 4 exp/hora, y entre las 18:10 y las 21:15 una expedición cada 50 minutos.

La ampliación del servicio permitirá conectar una zona de alta ocupación con el centro del municipio y la estación de metro de TorrentAVINGUDA, favoreciendo el desplazamiento de los trabajadores en modos sostenibles.



Extensión propuesta

4. Zona de actuación**8. Coste (€)**

TP1 Extender el bus urbano al polígono industrial de Mas del Jutge		
Polígono industrial de Mas del Jutge		Para el cálculo del déficit de explotación asociado a la mejora se utiliza la fórmula del Decreto 344/2006 de regulación de los estudios de evaluación de la movilidad generada, de la Generalitat de Cataluña:
5. Documentación gráfica de referencia		
Mapa TP1		$D = 365 \cdot r \cdot p \cdot 0,7$ <p>Siendo:</p> <p>D = déficit de explotación del transporte público de superficie</p> <p>r = incremento de los kms totales del recorrido diario</p> <p>p = precio unitario del km recorrido</p> <ul style="list-style-type: none"> Precio unitario: 3,35€/km transporte urbano (aplicado el incremento del IPC correspondiente, 2019) 3 km (extensión) 55 exp/día $D = 280 \times 54 \times 3,35 \times 0,7 = 108.339€$ <p>Coste de instalación de la señalización de 4 paradas nuevas: 4 paradas x 500€/unidad = 2.000€</p> <p>TOTAL: 110.339€ (1er año); 108.339€ (siguientes)</p>
6. Fase	7. Prioridad	9. Responsable
Fase 1, 2 y 3	Alta	Ayuntamiento de Torrent
10. Indicadores de evaluación de la propuesta		11. Cuantificación ambiental
G2, G2b, G3, TC2, AM1, AM1a, AM2, AM2a.		OA1, OA2, OA3, OA4
12. Posibles fuentes de financiación		13. Acciones relacionadas
Ayuntamiento de Torrent, Diputación de Valencia, Generalitat Valenciana		TP2, TP4, TP5, VM1

TP2	Mejorar la accesibilidad de las paradas de bus urbano e interurbano
1. Ámbito de actuación	Línea estratégica
Movilidad en transporte público	Mejora del transporte público urbano
2. Objetivos	
<p>Mejorar la red de transporte público para hacerla más eficientes, segura, accesible, confortable y bien conectada.</p> <p>Racionalizar el uso del vehículo privado y asegurar un uso adecuado y seguro.</p>	
3. Descripción de la acción	
<p>Esta medida propone mejorar la accesibilidad de las paradas, tanto del autobús urbano como del interurbano.</p> <p>La acción comprende actuaciones como mejorar aceras, suprimir obstáculos, construir plataformas de acceso al autobús y construir pasos de peatones adaptados en el entorno inmediato de la parada.</p> <p>Las principales deficiencias que se valoran en cuanto a accesibilidad son la falta de un paso de peatones cercano y un ancho de acera inferior a 1,5 metros. En el ámbito del bus urbano se han detectado 30 paradas (28,6%) con déficits de accesibilidad.</p> <p>A continuación se detallan las paradas donde es necesario intervenir:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sin paso de peatones ni acera >1,5m (7): <ul style="list-style-type: none"> ○ Cuatre Carrers ○ Ctra. Montserrat (Mercajardín) ○ Barrio San Gregorio (línea roja) ○ El Greco (línea roja) ○ Camí Morredondo ○ Camí Mala Pujada ○ Quevedo (prolongación Miramar) - Sin paso de peatones adaptado (12): <ul style="list-style-type: none"> ○ Padre Fernando/ Santos Patronos ○ Calle El Greco, 24 ○ Jacinto Benavente ○ Lido ○ Río Palancia / Alcalá Galiano ○ Club de Tennis ○ Estanislao Alberola ○ Río Palancia ○ Santa Apolonia / Brisas del Vedat ○ Santa Apolonia / Quevedo ○ Calderón de la Barca (c. Barranc de Picassent) ○ Garellano / Lepanto (n. 5) - Sin acera >1,5m (11): <ul style="list-style-type: none"> ○ Mercado/ 25 abril ○ Barrio San Gregorio (línea verde) ○ IES Veles e Vents (línea verde) ○ IES Veles e Vents (línea roja) ○ Mas de la Muntanyeta (línea roja) ○ Garellano / Lepanto (c. Cuba) ○ Área recreativa la Marxadella, 26 ○ Marià Benlliure 	

TP2		Mejorar la accesibilidad de las paradas de bus urbano e interurbano	
		<ul style="list-style-type: none"> ○ Magallanes ○ Valencia / Xenillet ○ Valencia / Centre Salut <p>En el bus interurbano se han detectado 11 paradas (31,4%) con déficit de accesibilidad. Algunas de ellas comparten parada con las líneas de autobús urbano, y por ello no se citan a continuación:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sin paso de peatones ni acera >1,5m (4): <ul style="list-style-type: none"> ○ Casa Ejercicios ○ Las Palmeras ○ El Porvenir ○ Toll y la Alberca (Mercachina) - Sin paso de peatones adaptado (4): <ul style="list-style-type: none"> ○ Villa Elvira ○ Toll y la Alberca (Aldi) ○ Camí Fachades, esq. C./ de las Palmeras ○ Camí Reial CV405, 9 (hermanos Quintero) - Sin acera >1,5m (1): <ul style="list-style-type: none"> ○ Perú/Utiel 	
4. Zona de actuación		8. Coste (€)	
Torrent		<p>Ampliación de las aceras hasta 2,5 m (con una estimación de incremento de 15m² por parada): 18 paradas urbano + 5 interurbano = 23 p. 23 paradas x 15m² x 175€/m² = 60.375€</p> <p>Nuevos pasos de peatones adaptados 19 paradas urbano + 8 interurbano: 27 p. 27 nuevos pasos con señalización vertical y horizontal: 27 x 800€/unidad = 21.600€ 54 vados adaptados (2 por paso de peatones): 28 x 450€/unidad = 12.600€ Pasos + vados: 21.600€ + 12.600€ = 34.200€</p> <p>Coste total de la propuesta: 94.575€</p>	
5. Documentación gráfica de referencia			
6. Fase	7. Prioridad	9. Responsable	
Fase 1 y 2	Alta	Ayuntamiento de Torrent	
10. Indicadores de evaluación de la propuesta		11. Cuantificación ambiental	
G1, G1b, G2, TC1, TC2		OA1, OA2, OA3, OA4	
12. Posibles fuentes de financiación		13. Acciones relacionadas	
Diputación de Valencia. Generalitat Valenciana		TP1, TP3, TP5, VM3	

TP3	Instar a que se ejecute el Proyecto de servicio público de transporte de viajeros por carretera CV-106, Valencia Metropolitana Oeste
1. Ámbito de actuación	Línea estratégica
Movilidad en transporte público	Mejora del transporte público interurbano
2. Objetivos	
<p>Fomentar el uso del transporte público colectivo.</p> <p>Reducir los efectos ambientales derivados del transporte de personas y mercancías.</p> <p>Mejorar la accesibilidad de los usuarios en el transporte público.</p> <p>Incrementar la población cubierta por la oferta de transporte público.</p>	
3. Descripción de la acción	
<p>La Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad de la Generalitat Valenciana elaboró, en marzo de 2019, el <i>Proyecto de servicio público de transporte de viajeros por carretera CV-106, Valencia Metropolitana Oeste</i>.</p> <p>El proyecto propone, entre otras cosas, mejoras en el servicio de autobús interurbano en Torrent:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nueva línea L1 Torrent – CC Bonaire – Salt de l’Aigua <ul style="list-style-type: none"> ○ Oferta de 23 expediciones de ida y 22 de vuelta de lunes a sábado laborables (11 de ida y 12 de vuelta de lunes a sábados de agosto). ○ Permite la conexión con Alaquàs, Aldaia, Quart de Poblet y Manises. ○ Las paradas en Torrent son: avenida Al Vedat, plaza de las Cortes, calle Gómez Ferrer y carretera de Torrent. ○ Los viernes y sábados de todo el año la línea 1B ofrece cuatro expediciones de vuelta desde CC Bonaire. - Línea L6 Valencia – Torrent – El Vedat (actual autobús 170 de Metro Valencia) <ul style="list-style-type: none"> ○ Oferta de 57 expediciones de ida y 56 de vuelta los días laborables, y 40 de ida y 39 de vuelta los fines de semana, festivos y laborables de agosto. ○ Complementariamente, la línea ofrecerá expediciones sin pasar por El Vedat: 6 de ida y 7 de vuelta los laborables, 5 de ida y 3 de vuelta los sábados y 5 expediciones por sentido los festivos. ○ Permite la conexión con Valencia, Xirivella y Alaquàs. ○ Las paradas en Torrent son: avenida San Lorenzo, calle Utiel, calle Camino de los Cántaros, avenida Reina Sofía, avenida Al Vedat, plaza de las Cortes, calle Gómez Ferrer y carretera de Torrent. - Nueva línea L7 Valencia – Xirivella – Alaquàs – Torrent – Calicanto <ul style="list-style-type: none"> ○ Oferta de 2 expediciones de ida y 2 de vuelta los días laborables de todo el año. ○ Permite la conexión con las urbanizaciones de Calicanto y con los municipios de Chiva, Alaquàs, Xirivella y Valencia. ○ Las paradas en Torrent son: calle Paiporta, calle de la Luna, calle Roger de Lauria, calle Moratín, calle Núcleo, carretera Masía del Juez, calle Manuel Aznar, Camí Reial, calle Pintor Gerardo Palau, avenida Al Vedat, calle Gómez Ferrer, plaza de las Cortes, carretera de Torrent. - Nueva línea de bus nocturno L8N Valencia – Paiporta – Picanya – Torrent <ul style="list-style-type: none"> ○ Oferta de 4 expediciones por sentido las madrugadas de los fines de semana y festivos, entre las 3h y las 5:15h. ○ Permite la conexión con Picanya, Paiporta y Valencia. ○ Las paradas en Torrent son: avenida Al Vedat, calle Gómez Ferrer y plaza de las Cortes. 	

TP3		Instar a que se ejecute el Proyecto de servicio público de transporte de viajeros por carretera CV-106, Valencia Metropolitana Oeste	
Desde el PMUS se propone que el Ayuntamiento de Torrent inste a la Generalitat Valenciana a la ejecución del nuevo proyecto, que viene a sustituir la anterior concesión CVV-250 y que mejorará la conexión en transporte público con los municipios aledaños y la capital.			
4. Zona de actuación		8. Coste (€)	
Torrent		Proyecto financiado por la Generalitat Valenciana. Costes anuales estimados: 8.854.357€ (fuente: Proyecto de servicio público de transporte de viajeros por carretera CV-106, Valencia Metropolitana Oeste)	
5. Documentación gráfica de referencia			
6. Fase	7. Prioridad	9. Responsable	
Fase 1	Alta	Generalitat Valenciana	
10. Indicadores de evaluación de la propuesta		11. Cuantificación ambiental	
G1b, G2, G2b, G4b, TC1a, VP1, VP1a, VP2, VP3, AM1, AM1a, AM2, AM2a, AM3		OA1, OA2, OA3, OA4	
12. Posibles fuentes de financiación		13. Acciones relacionadas	
Generalitat Valenciana		TP2, TP4, TP5, VM3	

TP4**Instar a una mejora de la flota del autobús urbano****1. Ámbito de actuación****Movilidad en transporte público****Línea estratégica**

Reducir el impacto del transporte público

2. Objetivos

Mejorar la red de transporte público para hacerla más eficiente, segura, accesible, confortable y bien conectada.

Fomentar la intermodalidad con el transporte público.

Racionalizar el uso del vehículo privado y asegurar un uso adecuado y seguro.

3. Descripción de la acción

El parque de autobuses urbano actual es anticuado, con una media de edad de 10,4 años:

- 1 vehículo de 3,7 años.
- 3 vehículos de 10,8 años
- 3 vehículos con más de 12 años
- 1 vehículo con 17,8 años.

Se recomienda actualizar los vehículos de autobús cuando cumplen los 10 años. Por lo tanto, en Torrent deberían actualizarse 7 de los 8 vehículos en activo (el 87,5% de la flota).

Esta medida proponer substituir gradualmente los autobuses, optando por nuevos vehículos con motores más eficientes que respeten la conservación del medio ambiente, como son los híbridos enchufables y los eléctricos.



Bus eléctrico de la ciudad de Valencia

4. Zona de actuación

Torrent

8. Coste (€)

Coste aproximado por unidad:

- Autobús híbrido: 300.000€/ut.
- Autobús eléctrico: 400.000€/ut (puede variar según el sistema de carga de batería)

Estimación de 5 nuevos vehículos híbridos y 2 vehículos eléctricos:

$$H - 300.000€ \times 5 \text{ ut} = 1.500.000€$$

$$E - 400.000€ \times 2 \text{ ut} = 800.000€$$

5. Documentación gráfica de referencia

TP4 Instar a una mejora de la flota del autobús urbano		
<p>Coste total estimado: 2.300.000€</p> <p>Coste por fase:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fase 1: 2 vehículos híbridos = 600.000€ - Fase 2: 1 vehículos híbrido + 1 eléctrico = 700.000€ - Fase 3: 2 veh. Híbridos + 1 eléctrico = 1.000.000€ 		
6. Fase	7. Prioridad	9. Responsable
Fase 1, 2 y 3	Alta	Ayuntamiento de Torrent Operador del servicio
10. Indicadores de evaluación de la propuesta	11. Cuantificación ambiental	
G1, AM1, AM1a, AM2, AM2a, AM3.	OA2, OA3, OA4, OA6	
12. Posibles fuentes de financiación	13. Acciones relacionadas	
Ayuntamiento de Torrent, Operador del servicio	TP1, TP3	

TP5 Fomentar la intermodalidad	
1. Ámbito de actuación	Línea estratégica
Movilidad en transporte público	Fomentar la intermodalidad
2. Objetivos	
<p>Mejorar la red de transporte público para hacerla más eficientes, segura, accesible, confortable y bien conectada.</p> <p>Fomentar la intermodalidad con el transporte público.</p> <p>Racionalizar el uso del vehículo privado y asegurar un uso adecuado y seguro.</p>	
3. Descripción de la acción	
<p>La medida tiene por objetivo favorecer la intermodalidad de los usuarios del transporte público en base a una serie de actuaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Señalizar los intercambiadores en superficie (tren/autobús urbano/interurbano y Torrent bici): <ul style="list-style-type: none"> o Intercambiador de metro Torrent con Torren bici y estaciones de las líneas 1 y 2 de bus urbano o Intercambiador de metro TorrentAVINGUDA con Torren bici, las líneas 1, 2 y 3 del bus urbano y las líneas 106, 170 y CV206. o Intercambiador de Plaza América entre las líneas 1, 2 y 3 de bus urbano, las líneas 106 y 170 de bus interurbano y Torren bici. - Localizar aparcamientos cerrados para bicicletas en las estaciones de metro de Torrent y TorrentAVINGUDA. - Estudiar la implantación de sistemas de transporte para bicicletas en los autobuses urbanos 	
 <p>Señalización intermodal en Barcelona, bus con porta bicis en Vancouver y aparcamiento seguro en Granada</p>	
<p>Complementariamente, se propone que la red urbana de autobús tenga una buena coordinación horaria con las estaciones de Torrent y TorrentAVINGUDA, con la finalidad de no exceder tiempos de espera razonables. Un tiempo de espera elevado implica una pérdida de competitividad del transporte público.</p>	
4. Zona de actuación	8. Coste (€)
Torrent	Señalización horizontal (simbología 28€/m ²): estimación de 8 m ² por intercambiador = 24 m ² x 28 = 672€
5. Documentación gráfica de referencia	<p>Señalización vertical (215€/unidad): 3 intercambiadores x 215€ = 645€</p> <p>Aparcamiento para bicicletas seguro en las estaciones de Torrent y TorrentAVINGUDA: 15.000€/ut x 2 = 30.000€</p>

TP5 Fomentar la intermodalidad		
<p>Sistema de transporte de bicicletas para el autobús: 7.000€/unidad x 8 autobuses = 56.000€.</p> <p>Coste total: 87.317€ Coste por fase:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fase 1: Toda la señalización + 1 aparcamiento seguro + 2 bacas para bicis = 30.317€ - Fase 2: 1 aparcamiento + 2 bacas para bicis = 29.000€ - Fase 3: 4 bacas para bici = 28.000€ 		
6. Fase	7. Prioridad	9. Responsable
Fase 1, 2 y 3	Media	Ayuntamiento de Torrent Operadores de Transporte Público
10. Indicadores de evaluación de la propuesta	11. Cuantificación ambiental	
G1, G1a, G1b, G2, TC1, TC1a, B1, B1a, B2	OA1, OA2, OA3, OA4	
12. Posibles fuentes de financiación	13. Acciones relacionadas	
Ayuntamiento de Torrent Diputación de Valencia, Generalitat Valenciana, Operadores	TP1, TP2, TP3, VM3, AP2	

3.4 MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO

Línea estratégica	Código	Acción
Mejora de la red viaria	VM1	Ejecutar el proyecto de mejora del cruce de la calle Valencia con la carretera Mas del Jutge
	VM2	Ejecutar el proyecto de regulación del tráfico y mejora de la accesibilidad del cruce de la calle Padre Méndez y la avenida Reina Sofía
	VM3	Mejora de la señalización viaria de código en las principales intersecciones de la red urbana
Reducción del impacto ambiental	VM4	Ejecución del Plan de Movilidad del Vehículo Eléctrico
	VM5	Promover técnicas de conducción eficiente
	VM6	Impulsar una zona de bajas emisiones (ZBE)

VM1 Ejecutar el proyecto de mejora del cruce de la calle Valencia con la carretera Mas del Jutge	
1. Ámbito de actuación	Línea estratégica
Movilidad en vehículo privado motorizado	Mejora de la red viaria
2. Objetivos	
Racionalizar el uso del vehículo privado y asegurar un uso adecuado y seguro. Garantizar una distribución ágil y ordenada de la carga y descarga de mercancías.	
3. Descripción de la acción	
<p>El proyecto del cruce de la calle Valencia con la carretera Mas del Jutge, actualmente en desarrollo (en el momento de redacción del PMUS) mejorará la movilidad y la accesibilidad en uno de los puntos con más tráfico del municipio.</p> <p>El proyecto contará con:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Construcción de una rotonda ajardinada en <i>Quatre Camins</i> - Ensanche de las aceras existentes, con una anchura media de 2 metros - Construcción de 2 carriles de 3m de ancho en cada uno de ellos - Repavimentación de las aceras y calzada - Diseño de una nueva red de alumbrado público - Renovación de la señalética existente - Renovación y reubicación de los semáforos existentes - Renovación de la red de abastecimiento de agua potable - Renovación de las canalizaciones de aguas residuales - Implantación de arbolado - Instalación de mobiliario urbano - Construcción de nuevas plazas de aparcamiento 	
	
Proyecto de mejora del enlace entre la c. Valencia y la crta. Mas del Jutge	
4. Zona de actuación	8. Coste (€)
Núcleo urbano de Torrent	El presupuesto global de la obra es de 626.281,02€
5. Documentación gráfica de referencia	

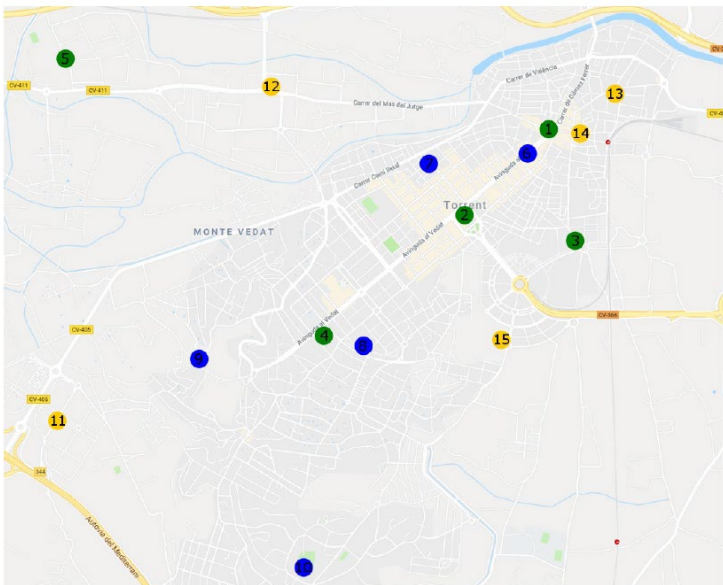
VM1 Ejecutar el proyecto de mejora del cruce de la calle Valencia con la carretera Mas del Jutge		
6. Fase	7. Prioridad	9. Responsable
Fase 1	Alta	Ayuntamiento de Torrent
10. Indicadores de evaluación de la propuesta	11. Cuantificación ambiental	
G3, G4, G5, VP1, VP1a, VP2, A3, V1, V2, V3	OA5	
12. Posibles fuentes de financiación	13. Acciones relacionadas	
Ayuntamiento de Torrent, Diputación de Valencia, Generalitat Valenciana	TP1, VM3, DUM4	

VM2 Ejecutar el proyecto de regulación del tráfico y mejora de la accesibilidad del cruce de la calle Padre Méndez y la avenida Reina Sofía		
1. Ámbito de actuación		Línea estratégica
Movilidad en vehículo privado motorizado		Mejora de la red viaria
2. Objetivos		
Racionalizar el uso del vehículo privado y asegurar un uso adecuado y seguro. Garantizar una distribución ágil y ordenada de la carga y descarga de mercancías.		
3. Descripción de la acción		
<p>El proyecto contempla la construcción de una rotonda entre dos vías con alta intensidad de tráfico: la calle Padre Méndez y la avenida Reina Sofía. La nueva glorieta permite una mayor fluidez del tráfico y disminuir el número de accidentes que se registran en este tramo.</p> <p>Así, el objetivo principal es conseguir la mejora de la red viaria y la accesibilidad del bulevar, a la vez que se calma el tráfico y se reduce la velocidad en el cruce, descongestionándolo en horas punta.</p>		
		
Proyecto de mejora del enlace entre la calle Padre Méndez y la avenida Reina Sofía		
4. Zona de actuación		8. Coste (€)
Núcleo urbano de Torrent		El presupuesto global de la obra es de 185.665€
5. Documentación gráfica de referencia		
6. Fase	7. Prioridad	9. Responsable
Fase 1	Alta	Ayuntamiento de Torrent
10. Indicadores de evaluación de la propuesta		11. Cuantificación ambiental
G1b, G3, G4, G5, VP1, VP1a, VP2, AC1, AC2, AM1, AM1a, AM2, AM2a, AM3		OA5
12. Posibles fuentes de financiación		13. Acciones relacionadas

VM2	Ejecutar el proyecto de regulación del tráfico y mejora de la accesibilidad del cruce de la calle Padre Méndez y la avenida Reina Sofía
Ayuntamiento de Torrent, Diputación de Valencia, Generalitat Valenciana	VM3, VM4

VM3 Mejora de la señalización viaria de código en las principales intersecciones de la red urbana		
1. Ámbito de actuación		Línea estratégica
Movilidad en vehículo privado motorizado		Mejora de la red viaria
2. Objetivos		
Racionalizar el uso del vehículo privado y asegurar un uso adecuado y seguro. Garantizar una distribución ágil y ordenada de la carga y descarga de mercancías		
3. Descripción de la acción		
Mejorar la señalización de código de las principales intersecciones de la red viaria urbana para hacerlas más seguras y accesibles.		
Se han identificado, en el conjunto de Torrent, 8 intersecciones que necesitan nueva señalización:		
<div><div></div><div>1. Calle Almirante Cervera con avenida de San Lorenzo: rehabilitar señal de prohibido el paso debido al mal estado.</div><div>2. Camino de Realón con vía Camino: colocar señal de ceda el paso vertical junto a pintar icono horizontal de ceda el paso.</div><div>3. Calle Vicente Pallardó con calle Padre Méndez: pintar icono horizontal de ceda el paso.</div><div>4. Calle dels Teixidors con calle Mas del Jutge: repintar icono horizontal de ceda el paso.</div><div>5. Glorieta de la carretera CV-411 con CV-413: pintar 4 líneas horizontales y 4 iconos de ceda el paso y 1 señal vertical nueva que sustituya una vertical.</div><div>6. Camino Partida Corral del Colero con camino Calicanto: repintar icono horizontal de STOP.</div><div>7. Calle nº1 Núcleo 22 con vía Pista: repintar iconos horizontales de STOP.</div><div>8. Calle partida Casablanca con calle nº1 núcleo 35: rehabilitar señal de STOP.</div></div>		
4. Zona de actuación		8. Coste (€)
Red viaria urbana de Torrent		Relación de precios base: <ul style="list-style-type: none">Señal vertical: 215€/uSeñal de icono horizontal: 28€/uSeñal línea horizontal: 8€/m² (estimación media de una línea de detención de 4,5 m x 0,4m = 1,8 m²)
5. Documentación gráfica de referencia		Intersecciones de la red viaria urbana: <ul style="list-style-type: none">4 señales verticales: 4 x 215€/u = 860€9 señales horizontales: 9 x 28€/u =252€16,2 m² de línea horizontal: 16,2 x 8€/m²= 129,6€
Coste total de la acción: 1.241,6€		
6. Fase	7. Prioridad	9. Responsable
Fase 1	Alta	Ayuntamiento de Torrent
10. Indicadores de evaluación de la propuesta		11. Cuantificación ambiental

VM3	Mejora de la señalización viaria de código en las principales intersecciones de la red urbana	
	G5, VP1, VP1a, VP2, M2, AC1, AC2,	OA5.
12. Posibles fuentes de financiación		13. Acciones relacionadas
Ayuntamiento de Torrent		TP2, TP3, TP5, VM1, VM2, DUM4, GM1

VM4 Ejecución del Plan de Movilidad del Vehículo Eléctrico		
1. Ámbito de actuación		Línea estratégica
Movilidad en vehículo privado motorizado		Reducción del impacto ambiental
2. Objetivos		
Fomentar los combustibles y tecnologías menos contaminantes.		
3. Descripción de la acción		
<p>El Plan de Movilidad del Vehículo Eléctrico de Torrent tiene por objetivo el aumento de la penetración de los vehículos eléctricos enchufables como hoja de ruta hacia una movilidad más sostenible.</p> <p>La propuesta principal del plan es el establecimiento de hasta 15 puntos de recarga para vehículos enchufables públicos, en tres fases, por toda la ciudad: cinco puntos de recarga en 2019, cinco puntos en 2021 y otros cinco puntos en el 2023.</p> <p>El plan tiene en consideración, además, las siguientes propuestas:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Impulso de una ordenanza municipal que regule el uso del vehículo eléctrico, con indicaciones sobre el empleo de las estaciones de recarga y las zonas de aparcamiento próximas. - Campañas de difusión a usuarios y empresas donde se explique las capacidades reales del vehículo eléctrico, calidad del servicio o prestaciones técnicas. - Establecer un porcentaje determinado de los vehículos de la flota municipal que deben ser limpios. 		
<p>Figura 1. Distribución de las estaciones públicas de recarga del municipio. Fuente: PMVE de Torrent</p> 		
4. Zona de actuación		8. Coste (€)
Torrent		Asociado al coste del Plan de Movilidad del Vehículo Eléctrico de Torrent.
5. Documentación gráfica de referencia		
6. Fase	7. Prioridad	9. Responsable

VM4 Ejecución del Plan de Movilidad del Vehículo Eléctrico		
Fase 1, 2 y 3	Media	Ayuntamiento de Torrent
10. Indicadores de evaluación de la propuesta		11. Cuantificación ambiental
G1, G3, G4, G5, V1b, VP1, VP1a, AM1, AM1a, AM2, AM2a, AM3		OA2, OA3, OA4, OA6
12. Posibles fuentes de financiación		13. Acciones relacionadas
Ayuntamiento de Torrent, Diputación de Valencia, Generalitat Valenciana		AP1, AP3, VM5, VM6

VM5 Promover técnicas de conducción eficiente		
1. Ámbito de actuación		Línea estratégica
Movilidad en vehículo privado motorizado		Reducción del impacto ambiental
2. Objetivos		
Educar, informar y sensibilizar la ciudadanía hacia unos valores de movilidad sostenible, saludable y segura. Fomentar los combustibles y tecnologías menos contaminantes.		
3. Descripción de la acción		
<p>Impulsar una estrategia que divulgue la conducción eficiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Difundir las buenas prácticas relacionadas con la conducción eficiente en el conjunto de la población. - Incorporar conceptos básicos de la conducción eficiente en las autoescuelas de Torrent. - Promover que las empresas formen en conducción eficiente. - Transmitir estas técnicas a la plantilla de trabajadores del Ayuntamiento. - Realizar cursos de conducción eficiente entre los trabajadores del Ayuntamiento que cuenten con una mayor movilidad asociada a su jornada laboral o lugar de trabajo. - Exigir la realización de un programa de estas características a los servicios externalizados por el consistorio (y que dispongan de movilidad asociada). 		
4. Zona de actuación		8. Coste (€)
Torrent		15.000
5. Documentación gráfica de referencia		
6. Fase	7. Prioridad	9. Responsable
Fase 1	Alta	Ayuntamiento de Torrent
10. Indicadores de evaluación de la propuesta		11. Cuantificación ambiental
VP3, M1, AM1, AM1a, AM2, AM2a, AM3, V1b		OA2, OA3, OA4, OA5, OA6
12. Posibles fuentes de financiación		13. Acciones relacionadas
Ayuntamiento de Torrent, Diputación de Valencia, Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad, RACE, DGT.		VM4, VM6

VM6**Impulsar una Zona de Bajas Emisiones (ZBE)****1. Ámbito de actuación****Línea estratégica****Movilidad en vehículo privado motorizado**

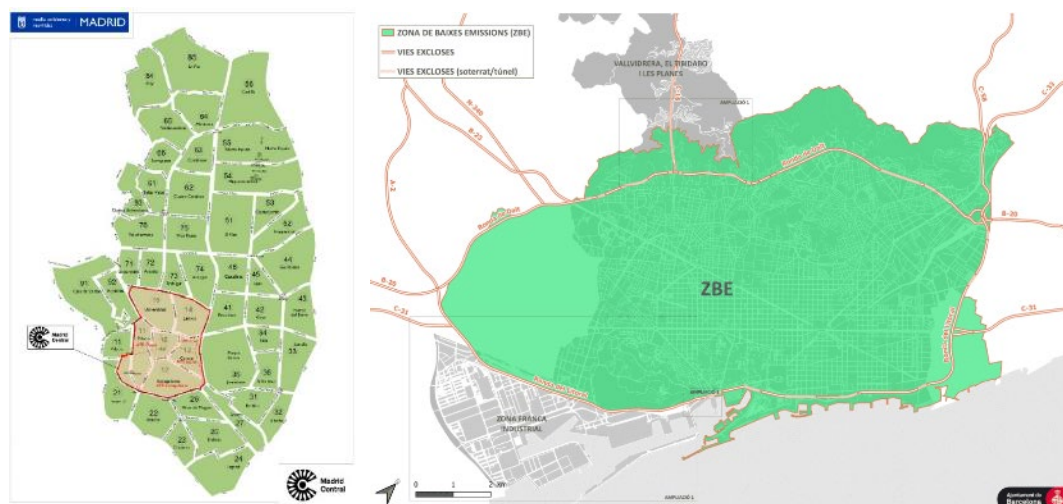
Reducción del impacto ambiental

2. Objetivos

Racionalizar el uso del vehículo privado y asegurar un uso adecuado y seguro.
Fomentar los combustibles y tecnologías menos contaminantes.

3. Descripción de la acción

Durante la fase de redacción de este PMUS el gobierno español envió a cortes el primer proyecto de la ley de Cambio Climático y Transición Energética para alcanzar la neutralidad de emisiones a más tardar en 2050. Entre las propuestas que recoge, establece que los municipios con más de 50.000 habitantes (como Torrent) y los territorios insulares introducirán, en la planificación de ordenación urbana, medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad, incluyendo la implantación de zonas de bajas emisiones no más tarde de 2023.



ZBE impulsadas en Madrid y Barcelona.

En este sentido, el PMUS propone que el Ayuntamiento estudie la implantación de una ZBE en los próximos 3 años que cumpla con los requisitos de la ley. A continuación se enumeran los aspectos a tener en cuenta. En cualquier caso, serán los departamentos de Movilidad y Medio Ambiente del consistorio los que decidan y establezcan la ZBE en el municipio.

La implementación de una ZBE deberá realizarse por fases:

- Fase 1. Estudio específico: diagnóstico de la movilidad y la contaminación atmosférica y definición de los objetivos de la ZBE. Para esta fase se pueden utilizar los datos de diagnóstico del presente PMUS.
- Fase 2. Entorno de actuación: definir el área de actuación de la ZBE, que dependerá de las dimensiones del municipio y del nivel de restricciones que se aplique.
- Fase 3. Medidas para la movilidad sostenible: impulsar acciones para disuadir a los usuarios del vehículo privado y fomentar la movilidad sostenible con carriles bici, mejorar las líneas de bus urbano o mejorar las aceras (medidas ya recogidas en este PMUS).
- Fase 4. Redacción de la Ordenanza: debe incluir una descripción y definición de los conceptos así como los objetivos y la finalidad, además del perímetro de la ZBE, las restricciones de entrada, los horarios de aplicación, etc.

VM6 Impulsar una Zona de Bajas Emisiones (ZBE)

- Fase 5. Implementación del sistema: conllevará la instalación de señalización vertical y horizontal y de un sistema informático y de cámaras. Además, debe llevarse a cabo una prueba piloto.
- Fase 6. Evaluación: será necesario valorar, en base a unos indicadores, el impacto de la ZBE sobre el tráfico y la contaminación.

Antes de poner en marcha la ZBE será necesario tener en cuenta que la medida puede afectar de distinta manera a los usuarios en función de su nivel de renta y del itinerario que deben realizar. Para efectuar una transición más justa y aumentar la viabilidad económica y social de la ZBE, será imprescindible:

- Proporcionar incentivos que permitan apostar por otro tipo de movilidad: alternativas limpias y saludables como el caminar, la bicicleta y el transporte público.
- Ayudar a las pequeñas empresas a llegar a las emisiones cero: impulsar ayudas para aquellas organizaciones que dispongan de vehículos de reparto y que realizan muchos vehículos a diario.
- Apoyar a las familias con pocos recursos económicos en la compra de vehículos más limpios: ayudas financieras a familias dependientes del vehículo privado que no puedan permitirse la actualización de su vehículo.
- Considerar normativas específicas para los residentes de la ZBE: contemplar un calendario distinto o una regulación más flexible de las restricciones para los vecinos de las zonas afectadas.

4. Zona de actuación

Torrent

8. Coste (€)

El coste de la medida dependerá del alcance de la ZBE y deberá tener en cuenta la instalación de videocámaras de control o la señalización de la zona.

5. Documentación gráfica de referencia

-

6. Fase

Fase 1 y 2

7. Prioridad

Media

9. Responsable

Ayuntamiento de Torrent

10. Indicadores de evaluación de la propuesta

AM1, AM1a, AM2, AM2a, AM3

11. Cuantificación ambiental

OA2, OA3, OA4, OA6

12. Posibles fuentes de financiación

Ayuntamiento de Torrent, Diputación de Valencia, Generalitat Valenciana

13. Acciones relacionadas

TP4, VM4, VM5

3.5 APARCAMIENTO

Línea estratégica	Código	Acción
Regulación integral del espacio público	AP1	Potenciar los aparcamientos disuasorios en el perímetro del núcleo urbano
	AP2	Implantar un sistema de Park&Ride en la estación de metro de Torrent
	AP3	Incrementar las reservas mínimas de aparcamiento fuera de calzada previstas en el planeamiento urbanístico para compensar el déficit infraestructural existente
	AP4	Elaborar un estudio sobre la regulación del estacionamiento en la vía pública

AP1	Potenciar los aparcamientos disuasorios en el perímetro del núcleo urbano
1. Ámbito de actuación	Línea estratégica
Aparcamiento	Regulación integral del espacio público
2. Objetivos	
<p>Potenciar los desplazamientos a pie, favoreciendo las condiciones para la movilidad de los peatones destinando mayor superficie al espacio público, de mayor calidad, accesibilidad y seguridad. Racionalizar el uso del vehículo privado y asegurar un uso adecuado y seguro.</p>	
3. Descripción de la acción	
<p>Con el objetivo de reducir la el tráfico de agitación en el centro del municipio y fomentar los desplazamientos en modos no motorizados para distancias cortas, se propone ubicar señalización vertical de orientación que indique la oferta de aparcamiento fuera de calzada en el entorno más inmediato. Estos aparcamientos se encuentran en solares (donde se produce aparcamiento informal) y espacios urbanizados donde se puede aparcar gratuitamente y son accesibles desde la red viaria principal:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Calle Ermiteta - Calle Sant Lluís Beltran - Calle Camí Reial - Calle Segorbe - Calle Luís de Santàngel - Calle Alzira - Calle Alberique - Calle Camí Albaida (solar informal) - Calle Senda la Foyeta (solar informal) - Ágora Parc Central - Gimnasio Parc Central - Calle Miguel Servet - Calle M.^a Déu Olivar – S. Amador (solar informal) - Calle M.^a Déu Olivar – Espartero (solar informal) - Calle Espartero - Calle San Amador - Calle Músico José Ortiz - Calle Padre Feijoo 	

AP1

Potenciar los aparcamientos disuasorios en el perímetro del núcleo urbano

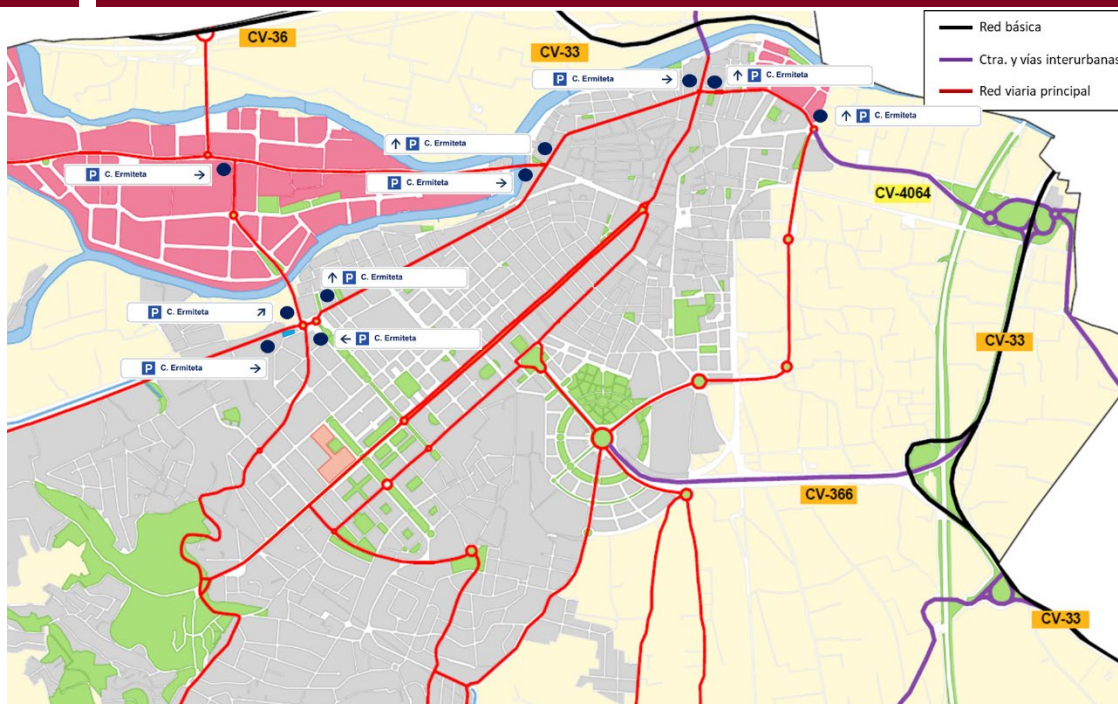


A continuación se presenta una propuesta de señalización de los aparcamientos disuasorios desde la red viaria principal hasta cada uno de ellos.

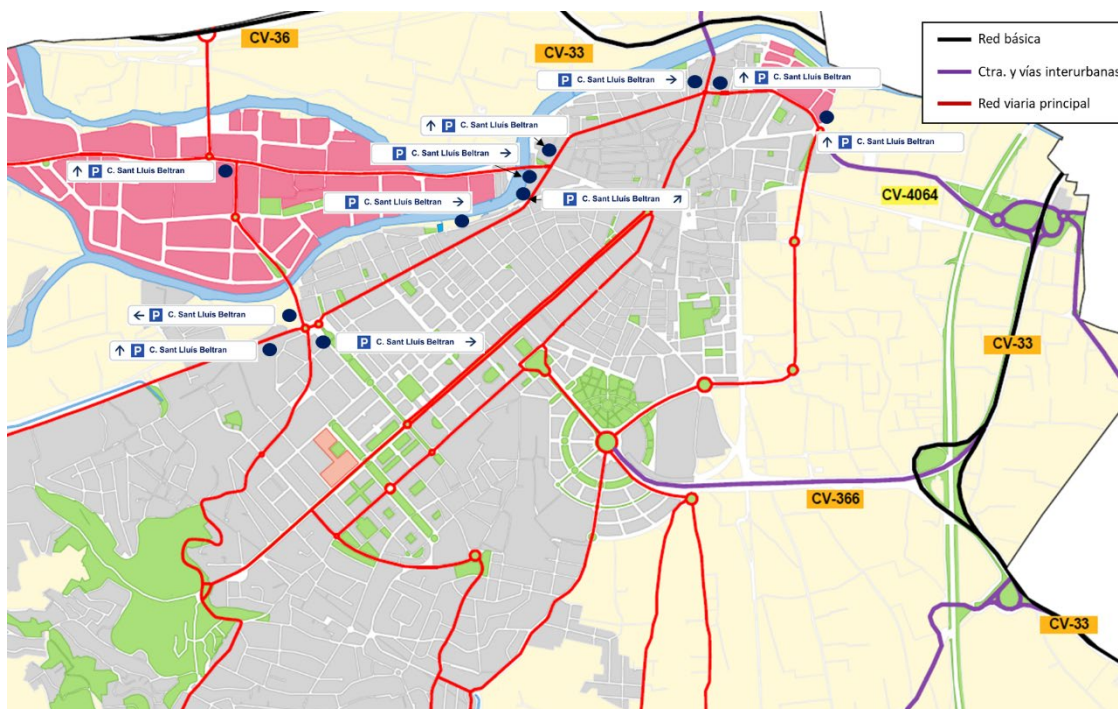
Los criterios para elaborar esta propuesta han consistido en señalar los aparcamientos desde los puntos de la red principal donde hace falta que el vehículo realice un cambio de dirección. También se han señalado las intersecciones en las que el conductor debe realizar un giro, además de aquellos cruces que, aunque el camino sea recto, se considere imprescindible. Los puntos de señalización se han escogido en base a la cercanía con el aparcamiento y siempre buscando las rutas óptimas.

AP1

Potenciar los aparcamientos disuasorios en el perímetro del núcleo urbano



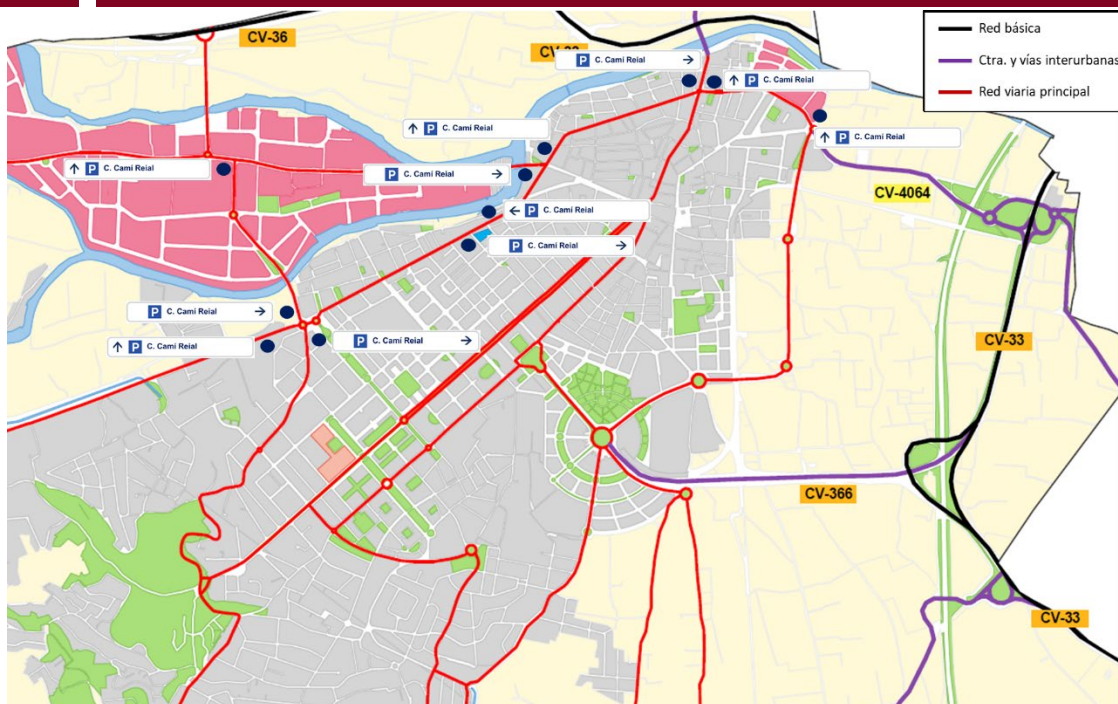
Propuesta de señalización para el aparcamiento de calle Ermiteta



Propuesta de señalización para el aparcamiento de calle Sant Lluís Beltran

AP1

Potenciar los aparcamientos disuasorios en el perímetro del núcleo urbano



Propuesta de señalización para el aparcamiento de calle Camí Reial



Propuesta de señalización para el aparcamiento de calle Segorbe

AP1

Potenciar los aparcamientos disuasorios en el perímetro del núcleo urbano



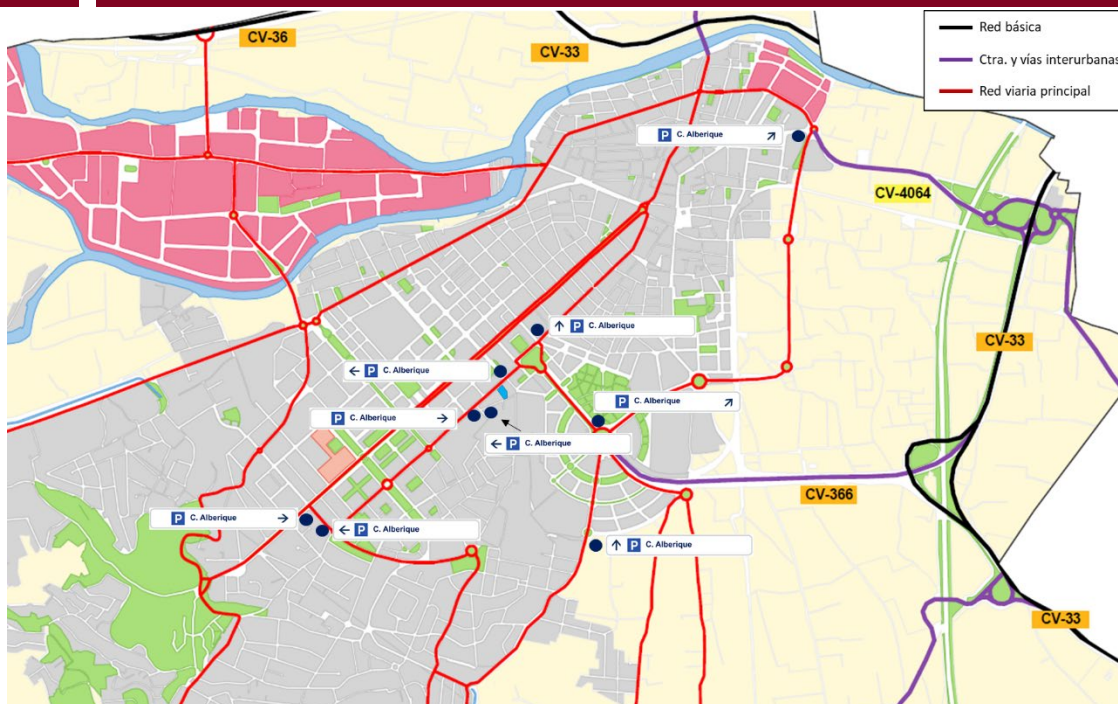
Propuesta de señalización para el aparcamiento de calle Luis de Santángel



Propuesta de señalización para el aparcamiento de calle Alzira

AP1

Potenciar los aparcamientos disuasorios en el perímetro del núcleo urbano



Propuesta de señalización para el aparcamiento de calle Alberique



Propuesta de señalización para el aparcamiento de calle Camí Albaida

AP1

Potenciar los aparcamientos disuasorios en el perímetro del núcleo urbano



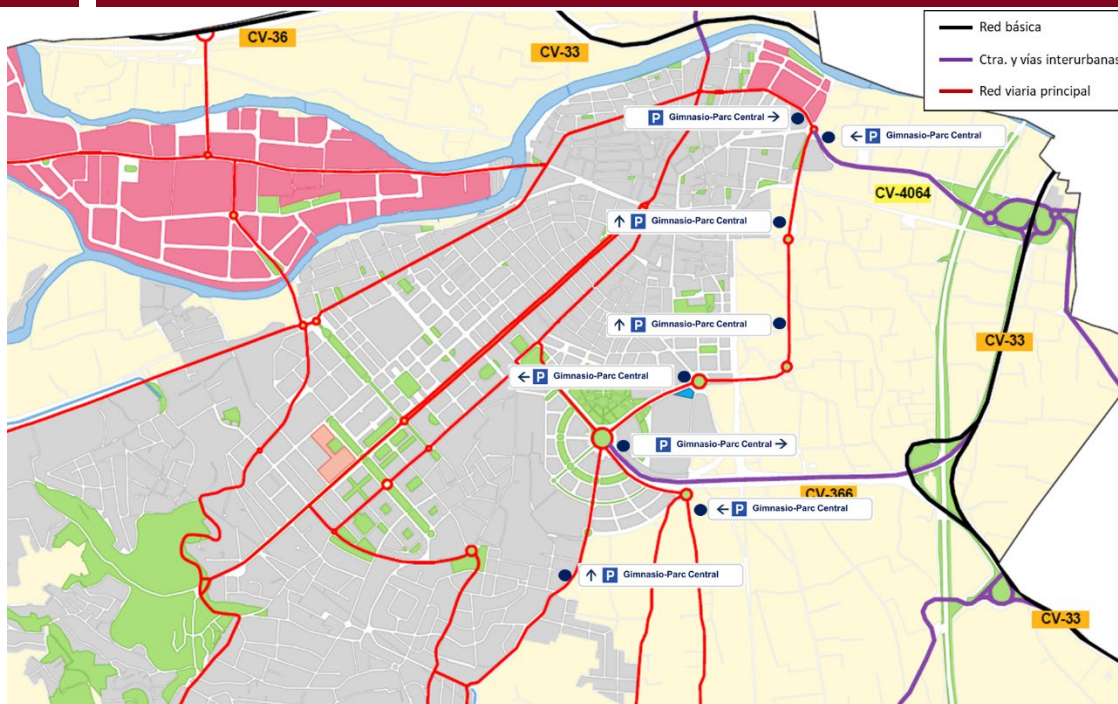
Propuesta de señalización para el aparcamiento de calle Senda La Foyeta



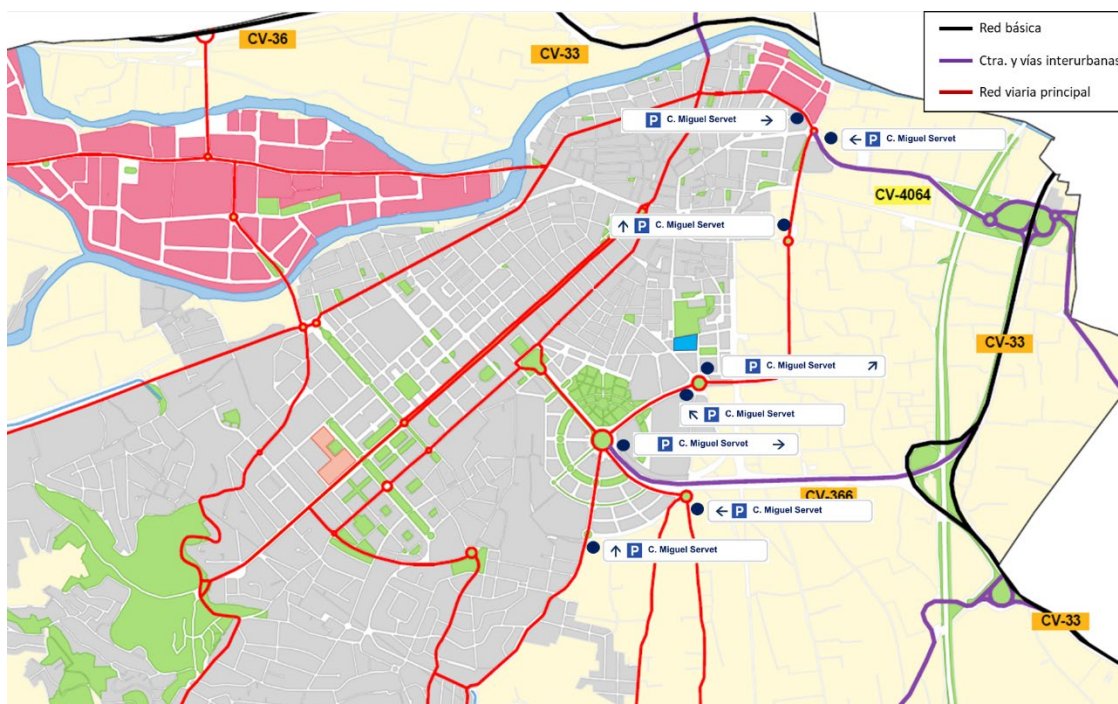
Propuesta de señalización para el aparcamiento de Ágora – Parc Central

AP1

Potenciar los aparcamientos disuasorios en el perímetro del núcleo urbano



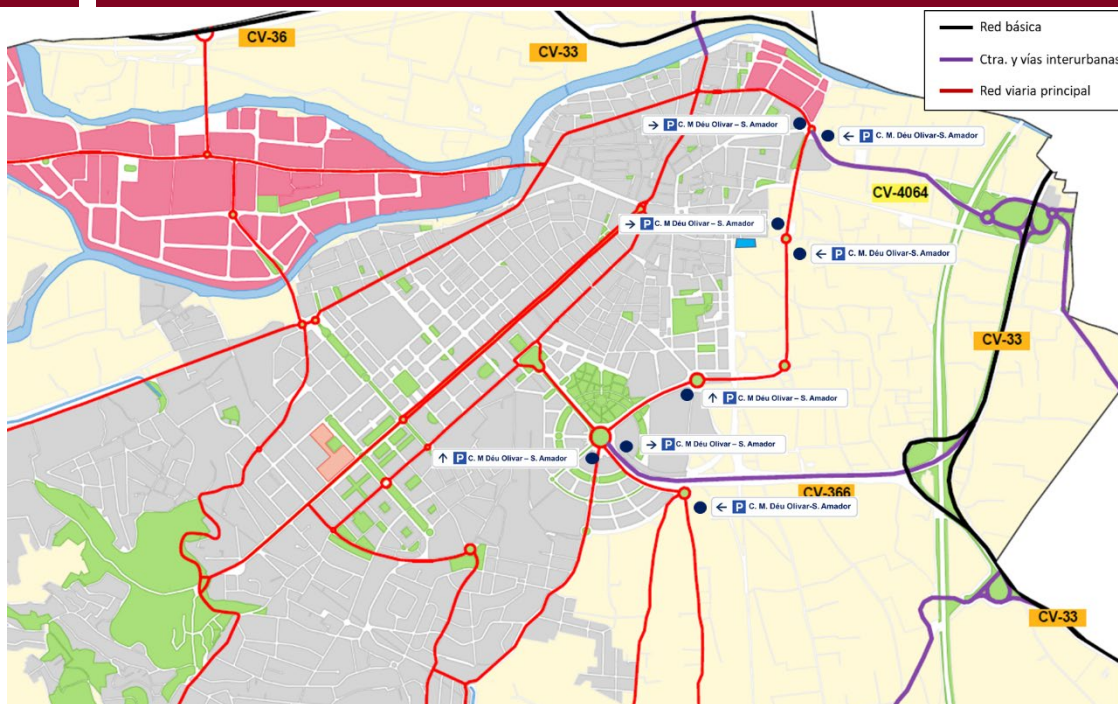
Propuesta de señalización para el aparcamiento de Gimnasio – Parc Central



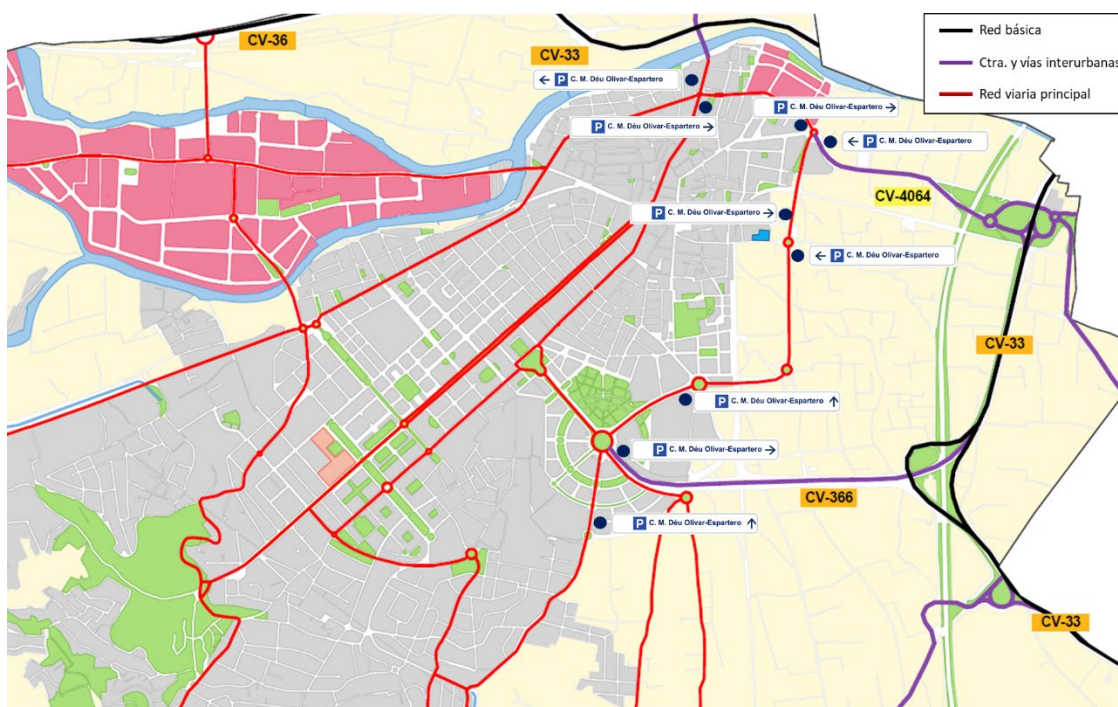
Propuesta de señalización para el aparcamiento de calle Miguel Servet

AP1

Potenciar los aparcamientos disuasorios en el perímetro del núcleo urbano



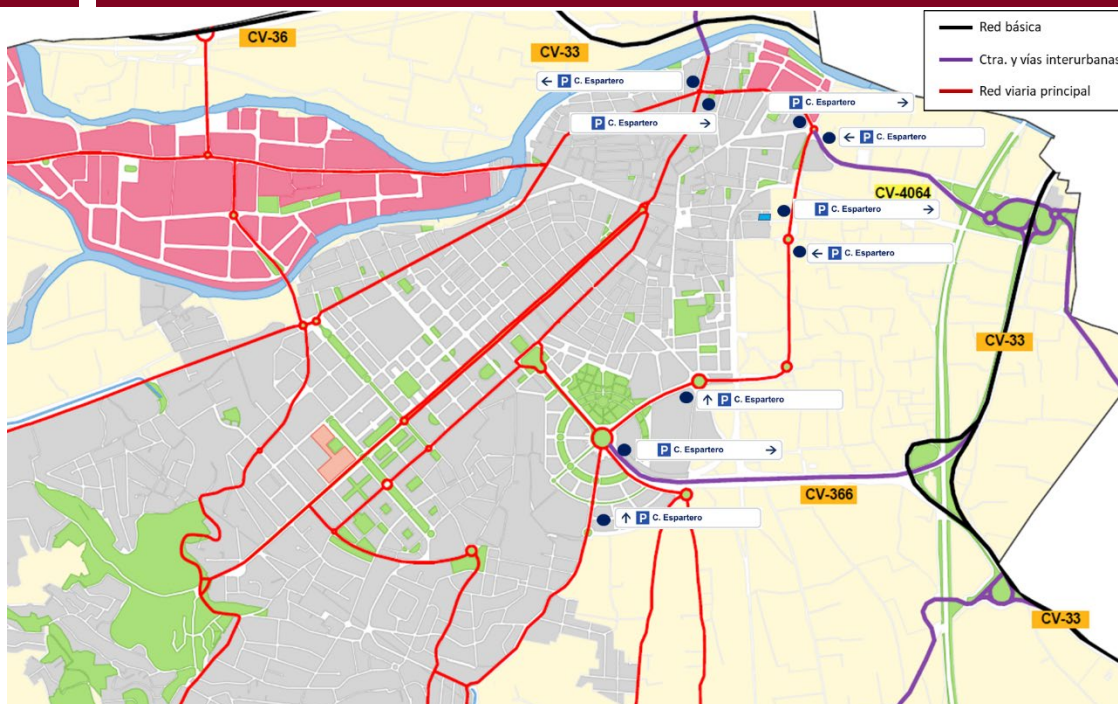
Propuesta de señalización para el aparcamiento de calle Maria de Déu Olivar – S. Amador



Propuesta de señalización para el aparcamiento de calle Maria de Déu Olivar - Espartero

AP1

Potenciar los aparcamientos disuasorios en el perímetro del núcleo urbano



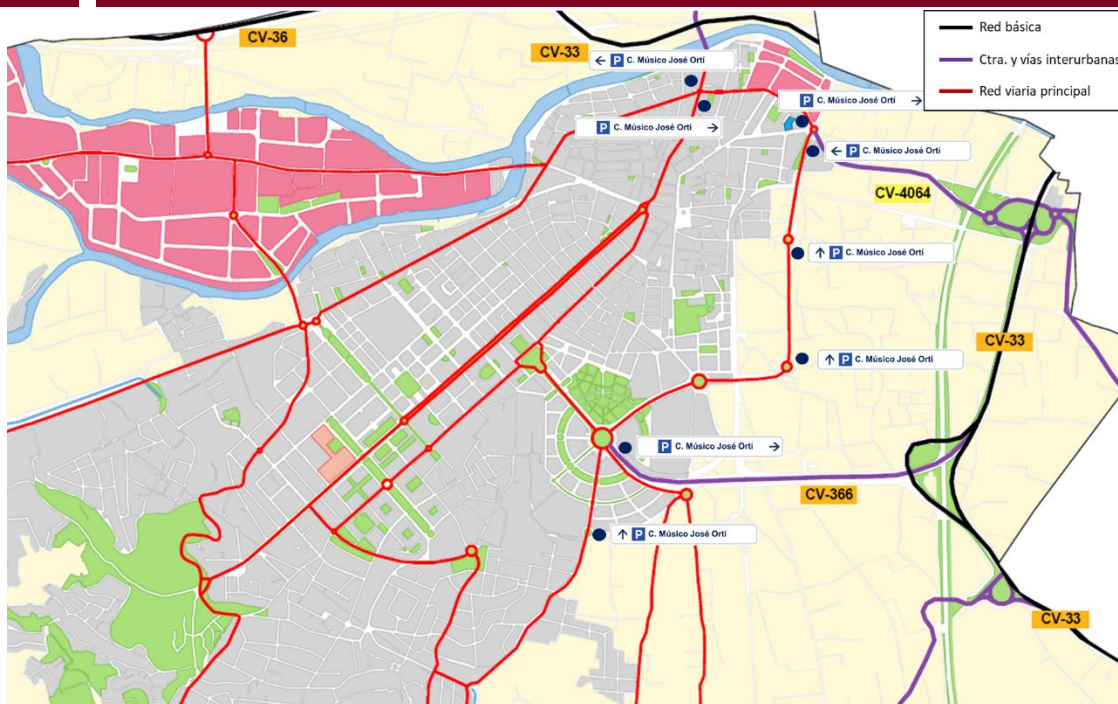
Propuesta de señalización para el aparcamiento de calle Espartero



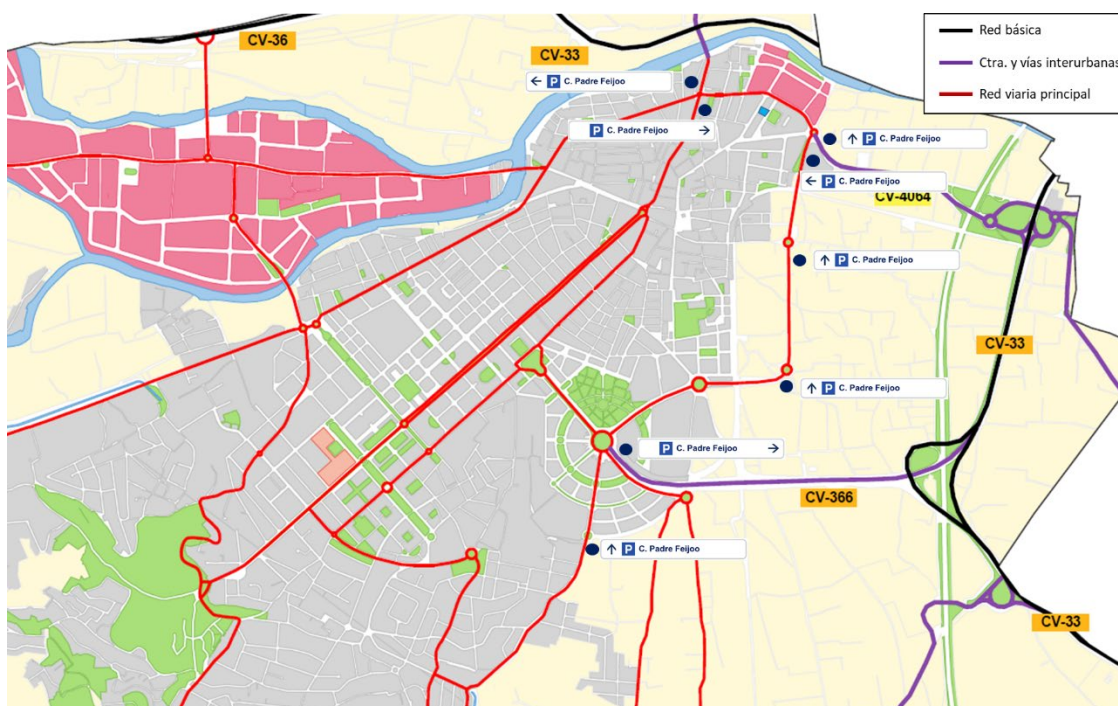
Propuesta de señalización para el aparcamiento de calle San Amador

AP1

Potenciar los aparcamientos disuasorios en el perímetro del núcleo urbano



Propuesta de señalización para el aparcamiento de la calle Músico José Ortí



Propuesta de señalización para el aparcamiento de la calle Padre Feijoo

4. Zona de actuación

Núcleo de Torrent

5. Documentación gráfica de referencia

Mapa AP1

8. Coste (€)

Señalización vertical:

- Aparc. Calle Ermiteta: 10 lames x 2,5m²/lama x 520€/m² = 12.750€

AP1	Potenciar los aparcamientos disuasorios en el perímetro del núcleo urbano		
	<ul style="list-style-type: none"> - Aparc. Calle Sant Lluís Beltran: 11 lames x 2,5m²/lama x 520€/m²=14.300€ - Aparc. Calle Camí Reial: 11 lames x 2,5m²/lama x 520€/m² = 14.300€ - Aparc. Calle Segorbe: 12 lames x 2,5m²/lama x 520€/m² = 15.300€ - Aparc. Calle Luís de Santàngel: 14 lames x 2,5m²/lama x 520€/m² = 17.850€ - Aparc. Calle Alzira: 8 lames x 2,5m²/lama x 520€/m² = 10.200€ - Aparc. Calle Alberique: 9 lames x 2,5m²/lama x 520€/m² = 11.475€ - Aparc. Calle Camí Albaida: 14 lames x 2,5m²/lama x 520€/m² = 17.850€ - Aparc. Calle Senda la Foyeta: 12 lames x 2,5m²/lama x 520€/m² = 15.300€ - Aparc. Àgora Parc Central: 9 lames x 2,5m²/lama x 520€/m²=11.475€ - Aparc. Gimnasio Parc Central: 8 lames x 2,5m²/lama x 520€/m² = 10.200€ - Aparc. Calle Miguel Servet: 8 lames x 2,5m²/lama x 520€/m² = 10.200€ - Aparc. Calle M.^a Déu Olivar – S. Amador: 8 lames x 2,5m²/lama x 520€/m² = 10.200€ - Aparc. Calle M.^a Déu Olivar – Espartero: 9 lames x 2,5m²/lama x 520€/m²=11.475€ - Aparc. Calle Espartero: 9 lames x 2,5m²/lama x 520€/m² = 11.475€ - Aparc. Calle San Amador: 9 lames x 2,5m²/lama x 520€/m²=11.475€ - Aparc. Calle Músico José Ortiz: 8 lames x 2,5m²/lama x 520€/m² = 10.200€ - Aparc. Calle Padre Feijoo: 8 lames x 2,5m²/lama x 520€/m² = 10.200€ <p>Coste total de la propuesta: 226.225€</p>		
6. Fase	7. Prioridad	9. Responsable	
Fase 1 y 2	Alta	Ayuntamiento de Torrent	
10. Indicadores de evaluación de la propuesta		11. Cuantificación ambiental	
G3, G4, G4a, VP1, VP1a, VP2, A1, A1a, A2, A3, A4, A5, M2,		OA2, OA7	
12. Posibles fuentes de financiación		13. Acciones relacionadas	
Ayuntamiento de Torrent		VM5, AP2, AP3, GM2	

AP2**Implantar un sistema de Park&Ride en la estación de metro de Torrent****1. Ámbito de actuación****Línea estratégica****Aparcamiento**

Regulación integral del espacio público

2. Objetivos

Fomentar la intermodalidad con el transporte público.
Racionalizar el uso del vehículo privado y asegurar un uso adecuado y seguro.

3. Descripción de la acción

Se propone vincular el aparcamiento de la estación de Torrent de Metro Valencia al uso del transporte público, tal y como recoge la propuesta INT03 de Fomento y ampliación de los Parks & Ride del Plan Básico de Movilidad del Área Metropolitana de Valencia (PMOME).

Tal y como recoge el documento, los Park & Ride (P&R) son un tipo de intercambiadores de periferia pensados para facilitar el acceso a los modos de transporte público de las personas que residen en zonas alejadas de las paradas y estaciones, disuadiendo-los de utilizar el vehículo privado para realizar el tramo más largo de su viaje.

Estos aparcamientos deben ser seguros, accesibles, con información y comodidad para el usuario, además de suficiente espacio para aparcar en cualquier momento del día. El aparcamiento contiguo a la estación de Torrent ya se encuentra acondicionado para su uso y solo haría falta cambiar la señalización vertical y horizontal.

Así, el estacionamiento solo estará permitido (y será gratuito) para aquellas personas que sean usuarias del transporte público. Como recoge la propuesta del PMOME, se puede buscar una gestión coordinada entre el acceso y uso del parking (identificación) con la tarjeta de transporte *Móbilis*.

Finalmente, se establecerá una regulación horaria equivalente al horario de circulación de trenes (habitualmente de 5 a 23h, laborables). Fuera de este abanico horario, el parking podrá ser utilizado por el resto de vehículos.



Párking+metro en la estación de Empalme, en Burjassot

4. Zona de actuación

Párking de la estación de Torrent Metro Valencia

8. Coste (€)

El aparcamiento ya se encuentra condicionado. A continuación se estiman los costes de señalización:

5. Documentación gráfica de referencia

AP2 Implantar un sistema de Park&Ride en la estación de metro de Torrent		
<ul style="list-style-type: none"> - 2 señales verticales de información <i>Parking+Metro</i>: 2 x 215€/ut = 430€. - Señalización horizontal con simbología para 15 plazas: 12,5 m²/plaza son 187,5 m²; 187,5 m² x 28€/m² (precio pintura de 2 componentes) = 5.250€ <p>Coste total: 430€ + 5.250€ = 5.680€</p>		
6. Fase	7. Prioridad	9. Responsable
Fase 2	Media	Ayuntamiento de Torrent, Operador del transporte público (FGV) y Autoridad del Transporte Metropolitano de Valencia
10. Indicadores de evaluación de la propuesta	11. Cuantificación ambiental	
G2b, G4b, VP3, A1, A1a, A2, A3, A4, A5	OA1, OA2, OA3, OA4, OA6	
12. Posibles fuentes de financiación	13. Acciones relacionadas	
Operador del transporte público (FGV) y Autoridad del Transporte Metropolitano de Valencia	TP5, AP1	


AP3 Incrementar las reservas mínimas de aparcamiento fuera de calzada previstas en el planeamiento urbanístico para compensar el déficit infraestructural existente		
1. Ámbito de actuación		Línea estratégica
Aparcamiento		Regulación integral del espacio público
2. Objetivos		
Fomentar la intermodalidad con el transporte público. Racionalizar el uso del vehículo privado y asegurar un uso adecuado y seguro.		
3. Descripción de la acción		
<p>Dado el déficit infraestructural de aparcamiento residencial en Torrent, se propone que el planeamiento urbanístico general incremente la reserva mínima de estacionamiento para turismos fuera de calzada en los nuevos desarrollos urbanísticos.</p> <p>En este sentido, también se propone revisar las reservas mínimas establecidas en cuanto al aparcamiento de bicicletas fuera de calzada, así como las reservas mínimas de espacios para las operaciones de carga y descarga y almacenaje para nuevas superficies comerciales.</p>		
4. Zona de actuación		8. Coste (€)
Torrent		
5. Documentación gráfica de referencia		
6. Fase	7. Prioridad	9. Responsable
Fase 1	Media	Ayuntamiento de Torrent
10. Indicadores de evaluación de la propuesta		11. Cuantificación ambiental
G3, VP1, VP1a, VP2, A1, A1a, A2, A3, A4, A5		OA7
12. Posibles fuentes de financiación		13. Acciones relacionadas
Ayuntamiento de Torrent		VM5, AP1, AP4, GM2

AP4 Elaborar un estudio sobre la regulación del estacionamiento en la vía pública		
1. Ámbito de actuación		Línea estratégica
Aparcamiento		Regulación integral del espacio público
2. Objetivos		
Racionalizar el uso del vehículo privado y asegurar un uso adecuado y seguro.		
3. Descripción de la acción		
<p>El análisis realizado en la fase de diagnóstico, sobre la situación del aparcamiento en Torrent, señalaba que el estacionamiento para residentes en determinadas zonas presenta escasez de oferta. Los índices de ocupación superan el 90% en todas las franjas horarias y la rotación de vehículos (de 2,1 a 2,4 veh/plaza) pone de manifiesto que muchos de los vehículos aparcados estacionan por períodos superiores a las 2 horas.</p> <p>Además, las plazas fijas (con un mismo vehículo todo el día) superan el 25% de la oferta, con valores de hasta el 41,7% en algunas zonas. Estas condiciones repercuten generalmente en el correcto funcionamiento de los ejes viarios: indisciplina de aparcamiento por falta de oferta (hasta un 50% de los vehículos que aparcan en carga y descarga no son vehículos comerciales); infracciones de circulación o estacionamiento prohibido en zonas para peatones o carriles bici.</p> <p>Es por todo ello que se propone impulsar un estudio de regulación del estacionamiento en la vía pública que permita solucionar los principales déficits de aparcamiento en las zonas afectadas. Algunas de las medidas que ya se implantan en otros municipios son:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zonas de Ordenanza Reguladora de Aparcamiento (ORA) de pago: aparcamiento limitado por un tiempo máximo en función de la cantidad abonada. - Zonas ORA por tiempo limitado: estas zonas tienen un tiempo fijo máximo gratuito (normalmente entre 30 minutos y 2 horas). Se suelen controlar con disco horario o con el número de la matrícula. - Zona de aparcamiento exprés: estacionamientos limitados por un tiempo máximo de 15 minutos para todo tipo de vehículos. Se pueden aplicar a zonas con alta concentración comercial y delante de establecimientos como farmacias. - Zonas exclusivas para Residentes: aparcamientos donde solo pueden aparcar los residentes de la zona de forma gratuita. 		
4. Zona de actuación		8. Coste (€)
Torrent		
5. Documentación gráfica de referencia		
6. Fase	7. Prioridad	9. Responsable
Fase 1	Alta	Ayuntamiento de Torrent
10. Indicadores de evaluación de la propuesta		11. Cuantificación ambiental
G3, VP1, VP1a, VP2, A1, A1a, A2, A3, A4, A5		OA1, OA2, OA3, OA4, OA6, OA7

AP4	Elaborar un estudio sobre la regulación del estacionamiento en la vía pública	
12. Posibles fuentes de financiación		13. Acciones relacionadas
Ayuntamiento de Torrent		AP3

3.6 DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS

Línea estratégica	Código	Acción
Diversificación de las operativas de distribución	DUM1	Facilitar la creación de puntos de entrega de proximidad o de sistemas de autorecogida de mercancías
	DUM2	Potenciar una distribución urbana de mercancías con modos de bajo impacto
	DUM3	Regular la distribución urbana de mercancías nocturna silenciosa para reducir la circulación durante el día
Seguimiento y control	DUM4	Implantar un sistema de control de las plazas de carga y descarga mediante sistemas tecnológicos para la mejora del uso de las zonas CyD


DUM1 Facilitar la creación de puntos de entrega de proximidad o de sistemas de autorecogida de mercancías		
1. Ámbito de actuación		Línea estratégica
Distribución urbana de mercancías		Diversificación de las operativas de distribución
2. Objetivos		
Garantizar una distribución ágil y ordenada de la carga y descarga de mercancías.		
3. Descripción de la acción		
<p>El fuerte incremento del <i>e-commerce</i> y la creciente generalización de las entregas a domicilio como servicio de valor añadido (factor de competitividad) de muchos establecimientos han contribuido al continuo aumento de las operaciones B2C (Business to Client), con el consecuente aumento de la distribución de mercancías y sus consecuencias más visibles (tráfico, contaminación, etc.)</p> <p>Para reducir el impacto que genera el <i>e-commerce</i>, y la distribución de mercancías a domicilio y al pequeño y mediano comercio en general, se propone:</p> <ul style="list-style-type: none">- Impulsar la aparición de puntos de entrega de proximidad o sistemas de recogida de mercancías que ofrecen flexibilidad al transportista y al consumidor.- Ubicar puntos de recogida dentro de equipamientos con un horario amplio para garantizar su seguridad y reducir el vandalismo. <p>La propuesta consiste en que la administración facilite a la iniciativa privada la implantación de sistemas de autorecogida de mercancías, asesorando sobre posibles ubicaciones y normativa, entre otras.</p> <p>Estos sistemas son comunes en ciudades com Barcelona (estaciones de transporte público) y generalizados en países como Francia y Alemania.</p>		
		
Punto de entrega de Correos en la estación de Provença de los Ferrocarriles de la Generalitat de Cataluña en Barcelona.		
4. Zona de actuación		8. Coste (€)
Equipamientos de la ciudad donde se pueda impulsar esta acción		Coste asociado a los operadores interesados. Cesión del espacio a las empresas que estén dispuestas a instalar puntos de recogida.
5. Documentación gráfica de referencia		
6. Fase	7. Prioridad	9. Responsable

DUM1			Facilitar la creación de puntos de entrega de proximidad o de sistemas de autorecogida de mercancías
Fase 1 y 2	Media	Ayuntamiento de Torrent, operadores logísticos y comerciantes.	
10. Indicadores de evaluación de la propuesta		11. Cuantificación ambiental	
G4, VP2, M1, M2, AM1, AM1a, AM2, AM2a, AM3		OA1, OA2, OA3, OA4, OA6, OA7	
12. Posibles fuentes de financiación		13. Acciones relacionadas	
Operadores logísticos. Comerciantes.		DUM2, DUM3, DUM4, GM1	

DUM2 Potenciar una distribución urbana de mercancías con modos de bajo impacto		
1. Ámbito de actuación		Línea estratégica
Distribución urbana de mercancías		Diversificación de las operativas de distribución
2. Objetivos		
Garantizar una distribución ágil y ordenada de la carga y descarga de mercancías.		
3. Descripción de la acción		
<p>El objetivo de la propuesta es promocionar la DUM con modos de bajo impacto, como las furgonetas y bicicletas eléctricas, carretones, etc., especialmente en espacios pacificados como las zonas 20 del municipio.</p> <p>Esta promoción se puede impulsar con instrumentos de discriminación positiva:</p> <ul style="list-style-type: none">- Franjas horarias de carga y descarga más amplias.- Accesos a lugares restringidos a los vehículos convencionales.- Zonas de carga y descarga estratégicas para vehículos de bajas emisiones.- Subvenciones a micro plataformas de distribución		
		
Reparto de mercancías en modos de bajo impacto en Barcelona		
4. Zona de actuación		8. Coste (€)
Torrent		No tiene coste fijo asociado.
5. Documentación gráfica de referencia		
En algún caso determinado podría suponer la substitución de la señalización vertical de punto de carga y descarga particular (215€ cada unidad)		
6. Fase	7. Prioridad	9. Responsable
Fase 1 y 2	Media	Ayuntamiento de Torrent

DUM2 Potenciar una distribución urbana de mercancías con modos de bajo impacto	
10. Indicadores de evaluación de la propuesta G1, G1a, G3, VP1, VP1a, VP2, M1, M2, AM1, AM1a, AM2, AM2a, AM3, B1, B1a, B2	11. Cuantificación ambiental OA1, OA2, OA3, OA4, OA6, OA7
12. Posibles fuentes de financiación Ayuntamiento de Torrent	13. Acciones relacionadas DUM1, DUM3, DUM4


DUM3 Regular la distribución urbana de mercancías nocturna silenciosa para reducir la circulación durante el día		
1. Ámbito de actuación		Línea estratégica
Distribución urbana de mercancías		Diversificación de las operativas de distribución
2. Objetivos		
Garantizar una distribución ágil y ordenada de la carga y descarga de mercancías.		
3. Descripción de la acción		
<p>Los envíos en hora valle (<i>off hour deliveries</i>, OHD) persiguen diferentes objetivos basados en el tráfico y cuestiones ambientales; también aumentan la competitividad de las empresas de transporte y reducen conflictos entre transportistas y otros usuarios en el espacio público. Estudiar adecuadamente este concepto puede suponer un paso adelante para promover la habitabilidad de las ciudades.</p> <p>Por lo tanto, se propone regular la distribución urbana de mercancías en periodo nocturno. Con esta medida se reduce el nombre de viajes y el nombre de camiones durante el día, ya que se podrán utilizar vehículos más grandes. Al mismo tiempo, también se agilizan las actividades de carga y descarga ya que se realizan en horas con poco tráfico, reduciendo así las emisiones de gases contaminantes.</p> <p>Para hacer efectiva esta medida será necesario modificar la normativa de carga y descarga, para que se puedan dar permisos de manera controlada para efectuar estas tareas en periodo nocturno.</p>		
4. Zona de la actuación		8. Coste (€)
Torrent		No tiene coste asociado.
5. Documentación gráfica de referencia		En algún caso determinado podría suponer la sustitución de la señalización vertical de punto de carga y descarga particular (215€ cada unidad)
6. Fase	7. Prioridad	9. Responsable
Fase 1	Alta	Ayuntamiento de Torrent
10. Indicadores de evaluación de la propuesta		11. Cuantificación ambiental
G3, G4, G4a, VP1, AP1a, M1, M2, AM1, AM1a, AM2, AM2a, AM3		OA2, OA3, OA4
12. Posibles fuentes de financiación		13. Acciones relacionadas
Ayuntamiento de Torrent. Empresas implicadas.		DUM1, DUM2, DUM4

DUM4 Implantar un sistema de control de las plazas de carga y descarga mediante sistemas tecnológicos para la mejora del uso de las zonas CyD		
1. Ámbito de actuación		Línea estratégica
Aparcamiento		Diversificación de las operativas de distribución
2. Objetivos		
Garantizar una distribución ágil y ordenada de la carga y descarga de mercancías.		
3. Descripción de la acción		
<p>Con el objetivo de incrementar la rotación y evitar la indisciplina en las reservas de distribución urbana de mercancías, a continuación se propone un sistema que permite el control del tiempo de estacionamiento y facilita la detección de un mal uso de los 85 puntos CyD. Además, permite el monitoreo de las plazas y obtener información sobre su uso:</p> <ul style="list-style-type: none">Sistema tecnológico vía App o SMS: a través de una app para móvil, que se pueden descargar los propietarios de camiones, furgonetas, vehículos de carga de dos plazas y empresas que gestionan flotas, los usuarios introducen el código de zona del punto CyD (indicado en la señal vertical) y el sistema geolocaliza la plaza ocupada. Al mismo tiempo, se activa la cuenta atrás respecto al tiempo máximo permitido (si no dispone de teléfono inteligente, el transportista puede enviar un sms con el código de estacionamiento). Una vez finaliza la operación, el usuario vuelve a entrar en el sistema e informa de que ha finalizado el estacionamiento.		
		
Aplicación para smartphone y señalización CyD adaptada a la ciudad de Barcelona.		
4. Zona de actuación		8. Coste (€)
Plazas CyD de Torrent		<ul style="list-style-type: none">Sistema tecnológico app: El coste aproximado del desarrollo de la aplicación es de 8.000€ a 10.000€. Actualización de les señales: 85 plazas a 215€/unidad = 18.275€
5. Documentación gráfica de referencia		Coste total máximo: 28.275€
6. Fase	7. Prioridad	9. Responsable
Fase 1	Alta	Ayuntamiento de Torrent

DUM4 Implantar un sistema de control de las plazas de carga y descarga mediante sistemas tecnológicos para la mejora del uso de las zonas CyD	
10. Indicadores de evaluación de la propuesta G4, VP2, A5, M1, M2	11. Cuantificación ambiental OA2, OA3, OA4
12. Posibles fuentes de financiación Ayuntamiento de Torrent	13. Acciones relacionadas VM1, VM3, DUM1, DUM2, DUM3, GM1


3.7 GESTIÓN DE LA MOVILIDAD

Línea estratégica	Código	Acción
Acceso a los polos de movilidad	GM1	Impulsar el proyecto de rutas escolares seguras
Información, promoción, educación y sensibilización	GM2	Incentivar el coche compartido (car-pool)
	GM3	Participación en la Semana Europea de la Movilidad

GM1 Impulsar el proyecto de Rutas Escolares Seguras	
1. Ámbito de actuación	Línea estratégica
Gestión de la movilidad	Acceso a los polos de movilidad
2. Objetivos	
<p>Potenciar los desplazamientos a pie, favoreciendo las condiciones para la movilidad de los peatones destinando mayor superficie al espacio público, de mayor calidad, accesibilidad y seguridad.</p> <p>Fomentar el uso de la bicicleta, tanto a nivel urbano como intermunicipal, creando las condiciones infraestructurales, de gestión del tráfico y de educación vial necesarias para su utilización.</p> <p>Racionalizar el uso del vehículo privado y asegurar un uso adecuado y seguro.</p> <p>Educar, informar y sensibilizar la ciudadanía hacia unos valores de movilidad sostenible, saludable y segura.</p>	
3. Descripción de la acción	
<p>La medida, también recogida en el Plan Director Torrent Smart City, propone impulsar un proyecto de caminos escolares en los centros educativos del núcleo de Torrent. El plan debería incluir:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Identificación de los itinerarios correspondientes. - Detectar puntos no seguros para los alumnos y principales puntos críticos que mengüen su autonomía en recorridos a pie. - Señalizar el itinerario. - Extender estas medidas más allá del entorno escolar. - Mejorar las medidas de protección en el itinerario. - Trabajar la autonomía de los alumnos (participación de madres y padres, comercios, comunidad educativa, etc.) - Campañas de sensibilización. - Si fuese conveniente, evitar la coincidencia de las horas de carga y descarga de mercancías con las de entrada y salida de la escuela. - Apoyo a las AMPAS y escuelas en la implantación del proyecto. <p>Un espacio idóneo donde iniciar una prueba piloto podría ser en un conjunto de escuelas que se localizan en un radio de menos de 500 metros las unas con las otras. En el caso de Torrent, una buena zona sería el perímetro de las escuelas de la parte alta del municipio: Federico Maicas, Antonio Machado, Miguel Hernández, Santa Teresa de Jesús, Santo Tomás de Aquino, Les Terretes, Sant Pascual y IES Marxadella.</p>	
	
Tramo de camino escolar en Gijón.	
4. Zona de actuación	8. Coste (€)

GM1 Impulsar el proyecto de Rutas Escolares Seguras		
Entornos de las escuelas de Torrent		El precio estimado por centro educativo es de 4.000€
5. Documentación gráfica de referencia		Número de escuelas en Torrent: 30
		Coste total: 4.000€ x 30 centros = 120.000€
		<i>Esta actuación está cofinanciada al 50% por el FEDER de la Unión Europea, en el Programa Operativo Plurirregional de España del periodo de programación 2014-2020</i>
6. Fase	7. Prioridad	9. Responsable
Fase 1, 2 i 3	Alta	Ayuntamiento de Torrent
10. Indicadores de evaluación de la propuesta		11. Cuantificación ambiental
G1, G1a, G1b, G2b, TC1, TC1a, TC2, VP2, AC1, AC2, V1, V1a, V1b, V2, V3, B1, B2		OA1, OA2, OA3, OA4, OA5, OA6, OA7
12. Posibles fuentes de financiación		13. Acciones relacionadas
Ayuntamiento de Torrent, Diputación de Valencia, Generalitat Valenciana		VM3, DUM1, DUM4

GM2		Incentivar el coche compartido (car-pool)	
1. Ámbito de actuación		Línea estratégica	
Gestión de la movilidad		Información, promoción, educación y sensibilización	
2. Objetivos			
Racionalizar el uso del vehículo privado y asegurar un uso adecuado y seguro			
3. Descripción de la acción			
<p>Con el objetivo de reducir el número de vehículos destinados a los desplazamientos, se incentiva el uso del coche compartido entre los vecinos de Torrent. Para conseguirlo se propone:</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Crear y difundir campañas y promociones.▪ Identificar posibles empresas y zonas generadoras de movilidad que puedan impulsar este servicio y se muestren como ejemplo al resto. Con actuaciones como:<ul style="list-style-type: none">○ La creación de plazas de aparcamiento para vehículos de alta ocupación○ La definición de puntos de recogida de pasajeros○ La utilización de espacios de la empresa (virtuales, tablón de anuncios, etc.) para poner en contacto personas interesadas.			
4. Zona de actuación		8. Coste (€)	
Torrent		Los costes de promoción, contacto y definición de las plazas pueden ser asumidos por los diferentes departamentos del consistorio	
5. Documentación gráfica de referencia			
6. Fase		7. Prioridad	
Fase 1, 2 y 3		Media	
		9. Responsable	
		Ayuntamiento de Torrent	
10. Indicadores de evaluación de la propuesta		11. Cuantificación ambiental	
G3, G4, G4a, G4b, G5, VP1, VP2, VP3, AM1, AM1a, AM2, AM2a, AM3		OA1, OA2, OA3, OA4, OA6	
12. Posibles fuentes de financiación		13. Acciones relacionadas	
Ayuntamiento de Torrent, Empresas especializadas (Car-pool)		AP1, AP3	

GM3 Participación en la Semana Europea de la Movilidad		
1. Ámbito de actuación		Línea estratégica
Gestión de la movilidad		Información, promoción, educación y sensibilización
2. Objetivos		
Educar, informar y sensibilizar la ciudadanía hacia unos valores de movilidad sostenible, saludable y segura.		
3. Descripción de la acción		
<p>Torrent participa desde hace años en la Semana Europea de la Movilidad organizando diferentes actos repartidos por la ciudad, como el <i>Parking Day</i> y el Día Mundial Sin Coches.</p> <p>Concienciar a la opinión pública sobre la necesidad de una nueva movilidad que evite los efectos negativos del uso inadecuado del vehículo privado y sensibilizar sobre los impactos ambientales del transporte son algunos de los objetivos de la realización de campañas a favor de la movilidad sostenible.</p> <p>Por ello, se propone incorporar una visión más holística, que potencie una visión de la movilidad sostenible teniendo en cuenta sus externalidades, como el uso del suelo, la contaminación acústica, la contaminación atmosférica o el consumo energético.</p> <p>Complementariamente, se puede aprovechar la Semana Europea de la Movilidad para:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Informar de los conceptos del PMUS y sus actuaciones. - Difundir todas las actuaciones desarrolladas y sus resultados. - Generar debates públicos de temas de interés con la finalidad de involucrar a la población o las entidades locales. - Realizar acciones puntuales de difusión de nuevos servicios o infraestructuras. 		
4. Zona de actuación		8. Coste (€)
Torrent		Coste técnico y organizativo: 4.000€/año
5. Documentación gráfica de referencia		
		
6. Fase	7. Prioridad	9. Responsable
Fase 1, 2 y 3	Alta	Ayuntamiento de Torrent
10. Indicadores de evaluación de la propuesta		11. Cuantificación ambiental

GM3	Participación en la Semana Europea de la Movilidad
G1, G1a, G1b, G2, G2a, G2b, AC1, AC2, AM1, AM1a, AM2, AM2a, AM3.	OA1, OA2, OA3, OA4, OA5, OA6, OA7
12. Posibles fuentes de financiación	13. Acciones relacionadas
Ayuntamiento de Torrent Promotores privados	

3.8 SÍNTESIS DEL PROGRAMA DE ACTUACIONES

Tabla 1. Síntesis del programa de actuaciones. Fuente: elaboración propia

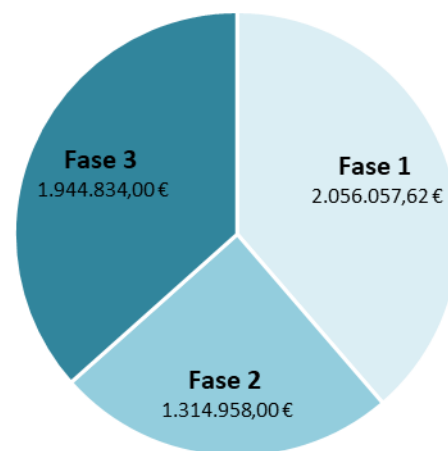
Código	Actuación	Fase	Coste Fase 1	Coste Fase 2	Coste Fase 3	Fuentes de financiación	Observaciones
P1	Mejora de la red peatonal prioritaria	Fase 1, 2 y 3	6.000,00 €	4.000,00 €	3.600,00 €	Ayuntamiento EDUSI	
P2	Mejora de la accesibilidad en entornos escolares	Fase 1, 2 y 3	20.000,00 €	20.000,00 €	20.000,00 €	Ayuntamiento EDUSI	
B1	Ampliación de la red de carril bici y ciclocalles.	Fase 1, 2 y 3	108.000,00 €	108.000,00 €	108.000,00 €	Ayuntamiento EDUSI	
B2	Ampliación de la red de aparcamientos para bicicleta.	Fase 1, 2 y 3	19.200,00 €	19.200,00 €	19.200,00 €	Ayuntamiento EDUSI	
PEM 1	Programas estratégicos de movilidad	Fase 1, 2 y 3	20.000,00 €	20.000,00 €	20.000,00 €	Ayuntamiento, Generalitat	
TP1	Extender el bus urbano al polígono industrial de Mas del Jutge	Fase 1, 2 y 3	218.678,00 €	216.678,00 €	650.034,00 €	Ayuntamiento, Diputación, Generalitat	
TP2	Instar a que se ejecute el Proyecto de servicio público de transporte de viajeros por carretera CV-106, Valencia Metropolitana Oeste	Fase 1				Generalitat	Financiado por la Generalitat Valenciana
TP3	Mejorar la accesibilidad de las paradas de bus urbano e interurbano	Fase 1 y 2	47.287,50 €	47.287,50 €		Ayuntamiento	
TP4	Instar a la mejora de la flota del autobús urbano	Fase 1, 2 y 3	600.000,00 €	700.000,00 €	1.000.000,00 €	Ayuntamiento, Diputación	
TP5	Fomentar la intermodalidad	Fase 1, 2 y 3	30.317,00 €	29.000,00 €	28.000,00 €	Ayuntamiento, Diputación, Generalitat, Operadores	
VM1	Ejecutar el proyecto de mejora del cruce de la calle Valencia con la carretera Mas del Jutge	Fase 1	626.281,02 €			Ayuntamiento	

Código	Actuación	Fase	Coste Fase 1	Coste Fase 2	Coste Fase 3	Fuentes de financiación	Observaciones
VM2	Ejecutar el proyecto de regulación del tráfico y mejora de la accesibilidad del cruce de la calle Padre Méndez y la avenida Reina Sofía	Fase 1	185.665,00 €			Ayuntamiento	
VM3	Mejora de la señalización viaria de código en las principales intersecciones de la red urbana	Fase 1	1.241,60 €			Ayuntamiento	
VM4	Ejecución del Plan de Movilidad del Vehículo Eléctrico	Fase 1, 2 y 3				Ayuntamiento, Diputación, Generalitat	Coste asociado al PMVE
VM5	Promover técnicas de conducción eficiente	Fase 1			15.000	Ayuntamiento, Generalitat, RACE, DGT	
VM6	Impulsar una zona de bajas emisiones (ZBE)	Fase 1 y 2				Ayuntamiento, Diputación, Generalitat	
AP1	Potenciar los aparcamientos disuasorios	Fase 1 y 2	113.112,50 €	113.112,50 €		Ayuntamiento	
AP2	Implantar un sistema de Park&Ride en la estación de metro de Torrent	Fase 2		5.680,00 €		Operadores, Autoridad del Transporte Metropolitano de Valencia	
AP3	Incrementar las reservas mínimas de aparcamiento fuera de calzada previstas en el planeamiento urbanístico para compensar el déficit infraestructural existente	Fase 1				Ayuntamiento	
AP4	Elaborar un estudio sobre la regulación del estacionamiento en la vía pública	Fase 1				Ayuntamiento	
DUM1	Facilitar la creación de puntos de entrega de proximidad o de sistemas de autorecogida de mercancías	Fase 1 y 2				Ayuntamiento, Operadores logísticos, Comerciantes	

Código	Actuación	Fase	Coste Fase 1	Coste Fase 2	Coste Fase 3	Fuentes de financiación	Observaciones
DUM2	Potenciar una distribución urbana de mercancías con modos de bajo impacto	Fase 1 y 2				Ayuntamiento	
DUM3	Regular la distribución urbana de mercancías nocturna silenciosa para reducir la circulación durante el día	Fase 1				Ayuntamiento, Empresas interesadas	
DUM4	Implantar un sistema de control de las plazas de carga y descarga mediante sistemas tecnológicos para la mejora del uso de las zonas CyD	Fase 1	28.275,00 €			Ayuntamiento	
GM1	Impulsar el proyecto de Rutas Escolares Seguras	Fases 1, 2 y 3	24.000,00 €	24.000,00 €	72.000,00 €	Ayuntamiento	Coste estimado 3 proyectos anuales
GM2	Incentivar el coche compartido (car-pool)	Fases 1, 2 y 3				Ayuntamiento	
GM3	Participación en la Semana Europea de la Movilidad	Fases 1, 2 y 3	8.000,00 €	8.000,00 €	24.000,00 €	Ayuntamiento, Promotores	Coste anual estimado: 4.000€
	Coste por fase		2.056.057,62 €	1.314.958,00 €	1.959.834,00 €		
	Coste total		5.330.849,62 €				

El conjunto de las propuestas de actuación definidas en el PMUS tienen un presupuesto de 5.330.849,62 € de los cuales el 42,1% se invierten en la primera fase (0-2 años), el 24,4% en la segunda fase (3-4 años) y el 33,5% restante en la tercera fase (5 a 10 años).

Figura 2. Presupuesto del PMUS por fase. Fuente: elaboración propia



4 INDICADORES DE SEGUIMIENTO

Tabla 2. Tabla de indicadores de seguimiento. Fuente: elaboración propia

Código	Indicadores globales	Definición	Valor (2019)	Objetivo PMUS
G1	Cuota modal de los modos de transporte sostenibles (interno)	$\Sigma(\text{despl. TC} + \text{despl. a pie} + \text{despl. bici}) \times 100 / \text{Despl. Internos Totales (laborable)}$	65,4%	↗
G1a	Cuota de desplazamientos intramunicipales a pie y en bicicleta	$\text{Despl. a pie} + \text{Despl. en bici} \times 100 / \text{Despl. Internos Totales (laborable)}$	62,0%	↗
G1b	Cuota de desplazamientos intramunicipales en transporte público	$\text{Despl. en TP} \times 100 / \text{Despl. Internos Totales (laborables)}$	3,4%	↗
G2	Cuota modal de los modos de transporte sostenibles (de conexión)	$\Sigma(\text{despl. TC} + \text{despl. a pie} + \text{despl. bici}) \times 100 / \text{Despl. de conexión totales}$	22,7%	↗
G2a	Cuota de desplazamientos en bicicleta intermunicipal	$\text{Despl. En bicicleta de conexión} \times 100 / \text{Despl. de conexión totales}$	0,4%	↗
G2b	Cuota de transporte público intermunicipal	$\text{Despl. TP de conexión} \times 100 / \text{Despl. de conexión totales}$	22,3%	↗
G3	Número de desplazamientos en vehículo privado en relación a los habitantes	$\text{Núm. Despl. Transporte privado} / \text{Población de 15 años y más}$	1,45	↘
G4	Autocontención	$\text{Viajes internos en el municipio} \times 100 / \text{viajes totales}$	55,0%	→ ↗
G4a	Distancia de recorrido en los desplazamientos cotidianos municipales	Media de recorrido de los desplazamientos internos de las personas residentes en día laborable (min).	13,9	→ ↗
G4b	Distancia de recorrido en los desplazamientos cotidianos intermunicipales	Media de recorrido de los desplazamientos interurbanos de las personas residentes en día laborable (min).	27	→ ↘
G5	% de desplazamientos personales (no laborales)	$\text{Viajes por motivo personal} / \text{viajes totales (personas residentes)}$	42,9%	→ ↗
Código	Indicadores peatones	Definición	Valor (2019)	Objetivo PMUS
P1	Mejora de la red peatonal prioritaria	Número de pasos corregidos	17	↗
P2	Mejora de la accesibilidad en entornos escolares	Espacios pacificados	Centros escolares (200 m de perímetro)	↗
Código	Indicadores bicicleta	Definición	Valor (2019)	Objetivo PMUS
B1	Ampliación de la red de carril bici y ciclocalles.	Km de vías con adaptación específica para el uso de la bicicleta	18 KMS	↗
B2	Ampliación de la red de aparcamientos para bicicleta.	Número de plazas de aparcamiento para bicicletas	576	↗
PEM 1	Programas estratégicos de movilidad			↗
Código	Indicadores transporte público colectivo	Definición	Valor (2019)	Objetivo PMUS
TC1	Cobertura del transporte público urbano	$\text{Hab. con parada bus} < 300\text{m} \times 100 / \text{Total habitantes}$	64,3%	↗
TC1a	Intervalo medio de paso (autobús)	$\text{Tiempo de servicio} / \text{núm. Expediciones día}$	13,1	→ ↘
TC2	Adaptación estaciones de transporte público a PMR	$\text{Número estaciones adaptadas a PMR} \times 100 / \text{Total estaciones}$	71,4%	↗
TC3	Número de licencias de taxi		-	→ ↗
Código	Indicadores vehículo privado	Definición	Valor (2019)	Objetivo PMUS

Código	Indicadores globales	Definición	Valor (2019)	Objetivo PMUS
VP1	Índice de motorización (turismos)	Número vehículos turismos / miles de habitantes	465,76	↘
VP1a	Índice de motorización (motocicletas)	Número vehículos motocicletas / miles de habitantes	62,00	→ ↘
VP2	Saturación red viaria	% de km de la red básica saturada / número de km de la red básica	1,3%	↘
VP3	Ocupación media del vehículo	Σ desplazamientos en coche / Σ desplazamientos en vehículo privado conduciendo	1,68	↗
Código	Indicadores aparcamiento	Definición	Valor (2019)	Objetivo PMUS
A1	Plazas de aparcamiento fuera de calzada	Número de plazas de aparcamiento fuera de calzada / número de turismos censados	0,07	↗
A1a	Plazas de aparcamiento libre fuera de calzada	Número de plazas de aparcamiento libre fuera de calzada / número de turismos censados	0,05	↗
A2	Aparcamiento regulado	Número de plazas de aparcamiento con regulación y tarificación x 1.000 / Población	0,00	↗
A3	Plazas reservadas para PMR	Número de plazas reservadas para personas con movilidad reducida	124	↗
A4	Grado de ocupación de las plazas libres	% ocupación (HxP)	97,5%	↘
A5	Rotación de las plazas libres	Índice de rotación	2,30	↗
Código	Indicadores mercancías	Definición	Valor (2019)	Objetivo PMUS
M1	Porcentaje de vehículos pesados	Porcentaje de vehículos pesados ponderado por la IMD de vehículos pesados	5,0%	↘
M2	Zonas de carga y descarga	Plazas de aparcamiento dedicadas a carga y descarga	207	→ ↗
Código	Indicadores accidentalidad	Definición	Valor (2015)	Objetivo PMUS
AC1	Accidentes con víctimas (ámbito urbano)	Número de accidentes con víctimas / 1.000 veh·km	3,9%	↘
AC2	Accidentes con víctimas (peatones o ciclista), en ámbito urbano	Número de accidentes con víctimas peatones o ciclistas / número de accidentes con víctimas totales	20,5%	↘
Código	Indicadores ambientales	Definición	Valor (2019)	Objetivo PMUS
AM1	Emisiones de gases del efecto invernadero	Toneladas equivalentes a CO ₂ debido al transporte	66.913	↘
AM1a	Emisiones de gases del efecto invernadero / Habitante	Toneladas equivalentes a CO ₂ debido al transporte / número de habitantes	0,8096	↘
AM2	Emisiones PM10 / Habitante	Kg emisiones PM10 / Total habitantes	0,2042	↘
AM2a	Emisiones NOx / Habitante	Kg emisiones NOx / Total habitantes	2,6873	↘
AM3	Consumo energético del transporte por carretera	Consumo final de energía del conjunto de medios de transporte por carretera (toneladas)	22.242	↘

PMUS TORRENT 2019

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE TORRENT

DOCUMENTO III: ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO

DOCUMENTO DICIEMBRE 2022



ÍNDICE

1	INTRODUCCIÓN	3
2	ALCANCE Y CONTENIDO DEL PLAN.....	4
3	RELACIÓN CON OTROS PLANES Y PROGRAMAS: INCIDENCIAS PREVISIBLES SOBRE LOS PLANES SECTORIALES Y TERRITORIALES	6
4	DIAGNOSIS AMBIENTAL DEL SISTEMA DE MOVILIDAD.....	11
4.1	VARIABLES TERRITORIALES CON INCIDENCIA SOBRE LA MOVILIDAD	11
4.2	MOVILIDAD	11
4.3	VECTORES AMBIENTALES.....	15
5	OBJETIVOS AMBIENTALES Y INDICADORES DEL PMUS.....	23
6	DESCRIPCIÓN DE ALTERNATIVAS	25
6.1	ALTERNATIVA ZERO: ESCENARIO TENDENCIAL.....	25
6.2	ALTERNATIVA 1: ESCENARIO DE DESARROLLO DEL PMUS	28
7	DESARROLLO PREVISIBLE DEL PLAN.....	31
7.1	PROGRAMACIÓN DE LAS PROPUESTAS	31
8	POTENCIALES IMPACTOS AMBIENTALES CONSIDERANDO EL CAMBIO CLIMÁTICO	33
8.1	IMPACTO AMBIENTAL DEL PMUS	33
8.2	PLAN GENERAL ESTRUCTURAL DE TORRENT	47
8.3	JUSTIFICACIÓN EN MATERIA DE PERSPECTIVA DE GÉNERO DEL PMUS	49

1 INTRODUCCIÓN

El presente Documento Inicial Estratégico (DIE) forma parte del procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica simplificada del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Torrent (PMUS, en adelante), en cumplimiento de lo que establece la Ley 21/2013 de Evaluación Ambiental Estratégica, así como la Ley 05/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunitat Valenciana.

Los preceptos por los cuales el municipio está obligado a redactar su PMUS son los siguientes:

- La ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunidad Valenciana establece el requisito de elaborar planes de movilidad urbana en aquellos municipios de más de 20.000 habitantes, como es el caso de Torrent.

La Evaluación Ambiental Estratégica, EAE, tiene por objetivo promover el desarrollo sostenible mediante la integración de los aspectos ambientales, estudio y proposición de alternativas y aplicación de medidas en los planes, programas y proyectos que pueden tener efectos significativos en el medio ambiente.

El objetivo principal de todas las propuestas que se plantean en el PMUS para Torrent es el de avanzar hacia una movilidad sostenible, que supone una mejora en la calidad de vida de los ciudadanos, actuales y futuros, atendiendo sus necesidades y proponiendo un modelo sostenible de movilidad donde se tiene en cuenta los impactos que se generan, teniendo en cuenta los efectos del cambio climático.

Así, se analizan aspectos como el consumo de combustibles, las emisiones generadas por el transporte y soluciones para variar el repartimiento modal del municipio, garantizando la accesibilidad de los peatones y contribuyendo al desarrollo económico, social y medioambiental de Torrent.

El presente documento se entrega junto al borrador del plan para dar inicio al procedimiento simplificado de elaboración y aprobación del plan.

Dado lo que establece el artículo 18 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental desde el inicio de la fase de redacción y elaboración del plan o programa, se evalúa:

- Los objetivos del Plan
- El alcance y contenido del plan, al lado de sus alternativas razonables, técnicas y ambientales viables.
- Las incidencias previsibles sobre los planes sectoriales y territoriales concurrentes
- El desarrollo previsible del Plan
- Los potenciales impactos ambientales teniendo en cuenta el cambio climático.

2 ALCANCE Y CONTENIDO DEL PLAN

Según el artículo 10 de la Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunidad Valenciana, “los planes municipales de movilidad incluirán un análisis de los parámetros esenciales que definen la movilidad en el momento en que se formulan con respecto al principio de accesibilidad universal, los objetivos en relación con su evolución a medio y largo plazo y a aquellas determinaciones necesarias para conseguir estos objetivos.

Bajo esta premisa, el PMUS de Torrent considera escenarios a corto plazo de 2 años, a medio plazo de hasta 5 años y a largo plazo hasta los 10 años. Es por ello que se establecerá que el alcance temporal de este documento será 2030 (teniendo en cuenta que se aprueba a finales de 2019).

En cuanto al alcance del análisis del municipio en materia de movilidad, el mismo artículo de la Ley determina: “Las determinaciones de los planes de movilidad se extenderán al diseño y dimensionamiento de las redes viarias y de transporte público, a las infraestructuras específicas para peatones y ciclistas, a las condiciones de seguridad y eficacia para la circulación de peatones y ciclistas, al sistema de estacionamiento y a los aspectos de la ordenación urbana relevantes a la hora de determinar aspectos cuantitativos y cualitativos de la demanda de transporte, como son las densidades urbanísticas, la integración de usos, la localización de servicios y otros usos atractores del transporte, y otros parecidos”. Estas determinaciones se han seguido en la redacción del documento de análisis y diagnóstico del PMUS de Torrent.

El PMUS, por lo tanto, es el instrumento para planificar la movilidad del municipio teniendo presente todos los modos de transporte que forman parte de él, tanto de personas como de mercancías.

El Plan quiere conseguir que los desplazamientos sean el máximo de sostenibles, eficientes y adaptados a las necesidades de la ciudadanía.

En los planes de movilidad urbana se deberán establecer aquellas medidas que vayan en las siguientes líneas:

- a) Configuran un modelo de transporte más **eficiente** para mejorar la **competitividad** del sistema productivo.
- b) Aumentan la **integración social**, aportando una accesibilidad más universal.
- c) Incrementan la **calidad de vida** de la ciudadanía.
- d) No comprometen las condiciones de **salud** de los ciudadanos.
- e) Aportan más **seguridad** en los desplazamientos.
- f) Establecen unas pautas de movilidad más **sostenibles**.

El PMUS de Torrent detallará las actuaciones de competencia municipal a realizar en la ciudad en materia de movilidad.

Los objetivos estratégicos específicos del PMUS de Torrent, en los que se enmarcan las propuestas del Plan de acción de este PMUS, son los siguientes:

- **Potenciar los desplazamientos a pie**, favoreciendo las condiciones para la movilidad de los peatones destinando mayor superficie al espacio público, de mayor calidad, accesibilidad y seguridad.
- **Fomentar el uso de la bicicleta**, tanto a nivel urbano como intermunicipal, creando las condiciones infraestructurales, de gestión del tráfico y de educación vial necesarias para su utilización.
- **Mejorar la red de transporte público** para hacerla más eficiente, segura, accesible, confortable y bien conectada.

- **Fomentar la intermodalidad con el transporte público.**
- **Racionalizar el uso del vehículo privado** y asegurar un uso adecuado y seguro.
- **Garantizar una distribución ágil y ordenada de la carga y descarga de mercancías.**
- Educar, informar y sensibilizar la ciudadanía hacia unos valores de movilidad sostenible, saludable y segura.
- Fomentar los combustibles y tecnologías menos contaminantes.

3 RELACIÓN CON OTROS PLANES Y PROGRAMAS: INCIDENCIAS PREVISIBLES SOBRE LOS PLANES SECTORIALES Y TERRITORIALES

Para justificar la incidencia del PMUS sobre otros planes sectoriales y territoriales, como se ha recogido tanto en el borrador del Plan, como en el presente documento, las propuestas definidas en el presente PMUS se focalizan en la zona urbana siendo el ámbito principal de actuación de competencia municipal.

Así pues, el PMUS de tiene que coordinarse con los diferentes planes supramunicipales, normativas y recomendaciones que realizan otras administraciones, en el ámbito de la planificación de la movilidad.

A continuación, se hace una síntesis de las principales normativas sobre movilidad y medio ambiente de rango superior que se han considerado para la elaboración del PMUS de Torrent. Se indica en primera instancia el marco europeo en el cual la política de transportes ha sido un eje de la cooperación europea para el desarrollo sostenible del transporte y la referencia continua que se hace mejorar la movilidad de los ciudadanos, a fomentar los modos de desplazamiento más sostenibles, a reducir la huella ambiental, a elaborar planes de movilidad urbana. Posteriormente el ámbito estatal, autonómico y local. Dentro del ámbito autonómico se hace referencia al Plan de Acción Territorial de Valencia (PATEVAL), al Plan de Movilidad del Área Metropolitana de Valencia (PMoMe) con incidencia en el PMUS.

Marco europeo

El **Libro Blanco del Transporte: “La política europea de transportes de cara al 2010”** publicado al 2001 y posteriormente la nueva versión de 2011 Libro Blanco del Transporte “Hoja de ruta para el área Única del Transporte Europea- Hacia un sistema de transporte competitivo y de recursos eficientes”, desde Europa se quiere avanzar hacia una política de apoyo a la movilidad y a la reducción de la huella ambiental en el sector de transportes. La política de transportes se basa en la necesidad de creación de un espacio único europeo del transporte que permita una mayor accesibilidad y movilidad de los ciudadanos.

El Libro Blanco, además de la estrategia, hace propuestas de acciones concretas a desarrollar en diferentes áreas. En materia de movilidad urbana integrada hace propuestas como los Planes de Movilidad Urbana (COMO (2011) 144 final).

Otras estrategias y planes en materia de transporte y movilidad

- **Plan de Acción de Movilidad Urbana** (COMO(2009) 490 final), que establece un marco coherente para iniciativas de la UE sobre movilidad urbana, fomentando y apoyando al desarrollo de políticas de movilidad urbana sostenible que contribuyan a conseguir los objetivos generales de la UE.
- **EUROPA 2020, “Una estrategia para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador”**, (COMO 2010), El desarrollo de un nuevo sistema de transporte inteligente, ecológico e integrado es uno de los siete retos sociales identificados por la Comisión Europea en lo programa Horizonte 2020. El objetivo fundamental de este reto es conseguir un sistema europeo de transporte más eficaz en el uso de los recursos, que sea respetuoso con el clima y el medio ambiente y funcione con seguridad y sin fisuras en beneficio de todos los ciudadanos, la economía y la sociedad. Y en este contexto, se incide en la mejora del transporte y la movilidad en las zonas urbanas.

- Libro Verde, “Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana” (COMO (2007) 551), nacido a partir de la revisión intermedia del Libro Blanco del transporte 2001, que pretende aprovechar al máximo el uso de todas las maneras de transporte y organizar la «co-modalidad» (entendida como el uso eficaz de los diferentes modos de transporte de forma aislada y en combinación que darán como resultado una óptima y sostenible utilización de los recursos) entre las diferentes maneras de transporte colectivo (tren, tranvía, metro, autobús y taxi) y entre las diversas maneras de transporte individual (a pie, con automóvil y bicicleta).

Marco estatal

- El marco legal estatal que regula en la actualidad el transporte terrestre está basado en la **Ley 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT)**, de 30 de julio y su correspondiente Reglamento aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, así como, a efectos competenciales, en la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable (Disposición Adicional Primera y Segunda sobre la vigencia de los Convenios de 1950). B.O.E. de 31 de julio. La LOTT y su Reglamento constituyen el marco normativo general del transporte terrestre en España incluyente, en parte, el urbano.
- La **Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible** compilación en su Título III disposiciones relativas a la sostenibilidad ambiental, en concreto, en el Capítulo III se detallan las medidas de impulso para transformar el sector del transporte, una de las cuales es la elaboración de planes de movilidad como herramienta para fomentar el uso de maneras de transporte con un menor coste social, ambiental y energético.
- La **Estrategia Española de Movilidad Sostenible (EMMS)** introduce la figura de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible con el fin de impulsar un conjunto de actuaciones para conseguir desplazamientos más sostenibles (a pie, bicicleta y transporte público), que sean compatibles con el crecimiento económico, consiguiendo con esto una mejor calidad de vida para los ciudadanos y futuras generaciones. Implantar planes de movilidad en todos los núcleos que prestan el servicio de transporte público, sin excluir la posibilidad de aplicación en ciudades de pequeño tamaño.

Marco autonómico

• **Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunidad Valenciana.** [2011/3979], encarga a las administraciones públicas autonómicas un papel central de cara a impulsar patrones equilibrados de movilidad y, en particular, el uso del transporte público y la potenciación de los desplazamientos en bicicleta y a pie.

La ley incluye los Planes de Movilidad como queda reflejado al Capítulo III. Art.9: *“Los planes de movilidad son los instrumentos que concretan, en un ámbito o implantación determinada, los objetivos planteados en esta ley, y en particular lo gradual progreso hacia patrones más equilibrados de movilidad, con participación creciente de las maneras no motorizadas y del transporte público. Tales planes definen igualmente las acciones y estrategias a emprender en orden a conseguir tales objetivos, sirviendo por lo tanto de marco de referencia a la planificación concreta en materia de servicios públicos de transporte, de infraestructuras y del resto de acciones en relación con el acondicionamiento del espacio urbano”.*

• **Estrategia Territorial Valenciana** (con la cual se coordina el PATEVAL)

• **Estrategia Valenciana ante el Cambio climático 2013-2020** aprobada por el Consell de la Generalitat el 22 de febrero de 2013, y su revisión donde se definen medidas en materia de reducción de las emisiones contaminantes, mejora de la movilidad, distribución modal y vehículos.

• **Plan de Movilidad del Área Metropolitana de Valencia (PMoMe).** El Plan de Movilidad Metropolitana Sostenible del área de Valencia (PMoMe) tiene como objetivo crear un sistema de transporte urbano abordando, como mínimo, los objetivos de asegurar que a toda la ciudadanía se le ofrezcan opciones de transporte que le permiten acceder a destinos y servicios clave; mejorar la seguridad y la protección; reducir la contaminación atmosférica y acústica, las emisiones de gases de efecto invernadero y el consumo de energía; mejorar la eficiencia y la relación coste-efectividad del transporte de personas y bienes; contribuir a mejorar el atractivo y la calidad del entorno urbano y el diseño urbano para los beneficios de la ciudadanía, la economía y la sociedad en general. Objetivos que el Plan de Movilidad Sostenible de Torrent también persigue.

De todas las propuestas de actuación del mencionado Plan, afectan a Torrent las siguientes:

- **Fomento y consolidación de la red de itinerarios ciclopeatonales intermunicipales:** La propuesta plantea, dentro del Plan Básico de Movilidad, que las redes ciclistas proyectadas por la Generalitat Valenciana y Diputación a nivel metropolitano se ejecutan hasta su pleno desarrollo, completando y extendiendo la actual infraestructura ciclista de los 342 km actuales (incluyendo Valencia 533 km) hasta los 516 km (incluyendo Valencia 707 km), un aumento en 174 km ya planificados.

De acuerdo al PMUS 2015 el municipio de Torrent, se encuentra dentro del ámbito del estudio de la malla peatonal y ciclista del Área Metropolitana de Valencia, de esta forma se puede conectar con los municipios próximos (Paterna, Xirivella, Aldaia, Alaquàs, Quart, Moncada, Mislata, Godella, Burjassot y Catarroja) con lo que se conforma una amplia red ciclista. Red constituida por la Conselleria de Infraestructuras y Transportes de la GVA para articular el territorio y favorecer la movilidad en modos de transporte no motorizados en el área metropolitana

- Garantizar itinerarios peatonales accesibles y seguros al transporte público: garantizar un nivel de accesibilidad adecuado del espacio urbano en los primeros 10 a 15 minutos andando a las estaciones de transporte público de alta capacidad, comúnmente denominados itinerarios de primera y última milla.

En el PMUS de Torrent se propone vincular el aparcamiento de la estación de Torrent de Metro Valencia al uso del Transporte público, tal y como recoge la propuesta INT03 de Fomento y ampliación de los Parks & Ride del Plan Básico de Movilidad del Área Metropolitana de Valencia (PMoMe).

- Reestructuración de la red de autobuses metropolitanos (Metrobús). El PMUS tiene como objetivos la mejora de la red de transporte público para hacerla más eficiente, segura, accesible, confortable y muy conectada, fomentar la intermodalidad con el transporte público y racionalizar el uso del vehículo privado y asegurar el uso adecuado y seguro. Por lo tanto, las medidas que se contemplan irán en sintonía con el PMoMe (Ej. instar a la Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad de la Generalitat Valenciana a que ejecute el Proyecto de servicio público de transporte de viajeros por carretera CV-106, Valencia Metropolitana Oeste.)

- Fomento de la gestión dinámica de la velocidad en las vías metropolitanas: esta medida permite aumentar la capacidad de un corredor en periodos de congestión viaria, reducir el consumo energético y las emisiones de contaminantes y de ruido; y reducir la accidentalidad.

El PMUS de Torrent se coordinará con las actuaciones contempladas por este Plan

• Plan de Acción Territorial de Valencia (PATEVAL)

Este Plan Territorial tiene como objetivo básico situar el área Metropolitana de Valencia como una de las de mayor calidad urbana de la Unión Europea, lo cual supone la configuración de un espacio amable con las personas, entre otras cuestiones.

Las funciones del plan se articulan en objetivos desarrollados en tres grandes bloques temáticos: la infraestructura verde del territorio, el sistema de asentamientos urbanos y las infraestructuras de movilidad.

En el ámbito de la movilidad los objetivos se centran en:

- Propiciar un cambio de la estructura de la movilidad actual en favor de los modos de transporte más sostenibles, con especial incidencia en el transporte público y la movilidad no motorizada.
- Asegurar unas condiciones óptimas de conectividad e intermodalidad para el conjunto metropolitano y del área funcional que permita mejorar la eficiencia global de este territorio respecto de las demandas de movilidad
- Vincular la accesibilidad en sistemas de transporte público de alta capacidad a los nuevos usos del territorio, potenciando los modelos urbanos compactos y con un adecuado equilibrio en términos de residencia, ocupación y dotaciones.
- Gestionar eficazmente la movilidad y el sistema de estacionamiento disuasivo en congruencia con las políticas de transporte público y los modos no mecanizados de viajes.

- Facilitar los mecanismos de gobernanza metropolitana en términos de tarifas, intercambio modal, mejora de la accesibilidad y reducción de la accidentalidad.
- Diseñar las infraestructuras de movilidad de forma que minimizan sus efectos barrera, evitan duplicidades que propician un consumo innecesario de suelo e incorporan en su diseño las alternativas de movilidad en transporte público o en medios no motorizados.
- Asegurar unas condiciones óptimas de vertebración externa y, especialmente, la implantación de un corredor mediterráneo ferroviario en condiciones de elevada calidad de los servicios tanto para pasajeros como mercancías.
- Crear carriles VAO, fomentar el uso del vehículo compartido o potenciar los desplazamientos peatonales y en bicicleta son algunas de las propuestas que recoge el plan en materia de movilidad.

En cuanto a Torrent el PMUS tiene objetivos comunes como reequilibrar el espacio público, dando más espacio a los medios no motorizados, mejorar la accesibilidad en las áreas de centralidad de Torrent, mejorar la seguridad de los peatones en los espacios de mayor afluencia. Fomentar el uso de la bicicleta o VMP para reducir el uso del vehículo privado en transportes de corta duración dentro de las áreas residenciales, mejora del transporte público urbano, incrementar la red de aparcamientos disuasorios, etc.

Marco Local

- **Plan general de Ordenación Urbana de Torrent (PGOU)**, aprobado definitivamente por Resolución del Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes el 26 de enero de 1990.

A nivel local el Ayuntamiento de Torrent tiene normativa en lo referente al tráfico y movilidad,

- Ordenanza reguladora de la instalación y funcionamiento de las terrazas de hostelería
- Ordenanza de tráfico y seguridad viaria
- Reglamento regulador del servicio público municipal de cesión de bicicletas a los ciudadanos para su uso temporal
- Reglamento regulador del servicio público municipal de transporte colectivo urbano de pasajeros
- Resolución de 24 de enero del 2012 del consejero de Economía, Industria y Comercio sobre las tarifas del transporte urbano
- Ordenanza reguladora de la entrada de vehículos a edificios y locales a través de las aceras y/o vías públicas, y de la reserva de espacio en la vía pública para aparcamiento exclusivo y/o para carga y descarga de mercancías y materiales

Y está trabajando en otros planes y estrategias que se encajan con el tema de la movilidad.

Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible Torrent (EDUSI Torrent)

La Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible Integral (Estrategia DUSI) es un instrumento de planificación que permite a los municipios optar a financiación europea vinculado a los fondos FEDER para el periodo 2014-2020. Trata de identificar actuaciones para su financiación a cargo de fondos europeos, y elaborar una estrategia de planificación para la Torrent que, a partir de un análisis detallado del municipio, permita plantear justificadamente un desarrollo duradero e integrado del área urbana.

4 DIAGNOSIS AMBIENTAL DEL SISTEMA DE MOVILIDAD

4.1 VARIABLES TERRITORIALES CON INCIDENCIA SOBRE LA MOVILIDAD

- Torrent se sitúa en la primera corona metropolitana de Valencia, a 8 kilómetros de la capital. Tiene buena **conexión por autovía (CV-33 y CV-36) y ferroviaria (metro)**.
- Aunque **la superficie** del municipio ronda los **70 km²**, **la mayor parte de la población vive en el núcleo urbano** de la ciudad (67.271 habitantes, 81%). El resto de población (15.375 habitantes, 19%) se reparte por las diferentes urbanizaciones diseminadas. Así, **la densidad de población es alta en el centro** (+ de 20.000 habitantes/km²) y muy baja en el resto de la localidad.
- A nivel demográfico, aunque en periodo de crisis se estabilizara la población, se observa un crecimiento anual sostenido desde 2017, y ya se ha superado el récord máximo de habitantes establecido en 2012 (81.402 hab.). **En los últimos 15 años el municipio ha ganado más de 11.000 habitantes**, un 16% más. El índice de envejecimiento (91,9%) de 2017 refleja **una población joven, 34 puntos por debajo de la media de la provincia de Valencia (114,5%) y 36 puntos menos que la media de la Comunidad Valenciana (116,5%)**.
- **La mayoría de los equipamientos y centros de atracción se concentran en el núcleo urbano**, ya sean escuelas, centros de salud o edificios de la administración. Por otro lado, **existen tres polígonos de actividad económica**, 2 industriales (Mas del Jutge y El Molí) y uno comercial (El Toll i la Alberca).
- **El índice de motorización es de 433 veh/1.000 hab**, por debajo de la media comarcal (485 veh/1.000 hab) y la media de la Comunidad Valenciana (461 veh/1.000 hab).

4.2 MOVILIDAD

4.2.1 Redes de movilidad

Peatones

- **La red peatonal en Torrent se concentra en el interior de los cuatro núcleos urbanos** (sin contar los diseminados) principales: la Ciudad de Torrent, la zona residencial Monte Vedat, Cumbres de Calicanto y la zona industrial Mas del Jutge.
- **Inexistencia de conexión peatonal de la urbanización residencial Cumbres de Calicanto** con el resto de núcleos urbanos, debido a su lejana posición geográfica.
- **Déficit de accesibilidad en las calles del centro histórico** dado que ninguna acera tiene un ancho superior a 0,8 m, siendo muy habituales las aceras de 0,5 y 0,6 m.
- **Las aceras del casco urbano (exceptuando el centro histórico)** tienen una anchura superior a 1m, aunque apenas un 45% tiene un ancho mayor o igual a 1,5m, valor mínimo para que una acera sea accesible. De todas formas, es habitual encontrarse aceras de 1,3 y 1,4 m de anchura.
- **El 85% de las calles tienen aceras a ambos lados**, las avenidas (4%) tienen una acera y una plataforma(central) para los peatones a modo de separador; el 1% de las calles tienen una sola acera y sólo un 0,7% no cuenta con acera o plataforma para los peatones.

- El **Vedat** contiene en su gran mayoría anchos de acera muy reducidos, y la mayor parte de las veces, inferior al mínimo para ser accesibles, con obstáculos en las aceras que obstruyen el paso.
- El **47% de las calles del núcleo urbano central tienen la posibilidad de ser accesible**, es decir tienen que tener al menos una acera o plataforma de una sección igual o mayor a 1,80 m
- El núcleo urbano principal acoge la mayoría de los equipamientos y servicios del municipio siendo el eje principal la Avenida El Vedat y sus alrededores próximos.
- La red principal peatonal tiene una longitud aproximada de **23.153 m.l.**
- De los **cruces** estudiados **de la red principal el 70% son pasos accesibles, el 25% son pasos accesibles que necesitan mejorar**, el 5% son pasos elevados, los pasos no accesibles y los sin acera.
- Torrent ha adaptado 500 calles e instalado 800 vados peatonales. **En total supone 60.000 metros de recorridos peatonales practicables.**

Bicicletas

- La longitud del carril bici existente en Torrent asciende a **12.434 m.l.**
- Torrent **dispone de 14 vías urbanas convertidas en ciclocalles con límite de velocidad 30.**
- **Déficit de plazas de aparcamiento para bicicletas. Sólo 8 puntos de estacionamiento con menos de 15 plazas.**
- **Servicio de préstamo de bicis-Torrent bici- que cuenta con 18 estaciones base y 300 bicicletas.**
- **Torrent conecta con el Anillo Ciclista de Valencia a través de Picanya esta red es continua durante 8,7 km.**

Transporte público

- **Servicio captivo del transporte público urbano.**
- **Buena cobertura del bus urbano**, que cubre las zonas más densas del municipio, aunque representen solo el 64,5% de la superficie urbana. La oferta es elevada, con una media de 40 expediciones al día por línea.
- **El número de pasajeros crece constantemente**, con aumento medio anual de usuarios del 15% desde 2014.
- Algunas paradas presentan **déficits de accesibilidad**. De las 105 analizadas, el 21,9% (23 paradas) necesitan mejoras específicas y el 6,7% (7 paradas) no están adaptadas. El 71,4% (75 paradas) restante se encuentra en buenas condiciones.
- **3 líneas de autobús interurbano atraviesan la localidad:** la 106, la 170 y la 206. Todas ellas conectan con Valencia y la 206 lo hace también con municipios aledaños como Montserrat. Esta línea tiene pocas expediciones diarias (15), comparadas con las 46 de la línea 106 y las 126 (días laborables) de la 170.
- En cuanto al acceso a las paradas, **el 17,1% (6 paradas) tiene una accesibilidad mejorable, mientras el 14,3% (5 paradas) no están bien adaptadas.** El 68,6% restante cumple con los criterios de accesibilidad.
- El municipio dispone **de 3 estaciones de Metro Valencia:** TorrentAVINGUDA, donde prestan servicio las líneas 2 y 7; Torrent, con oferta de las líneas 1, 2 y 7; y Colegio El Vedat,

con servicio de la línea 1. Esta última estación se encuentra muy alejada del núcleo central y tiene poco uso, mientras las otras 2 se encuentran bastante céntricas.

Vehículo privado

- El municipio **se encuentra rodeado por tres grandes autopistas**: la autopista del mediterráneo (A-7) por el sud, la CV-36 por el norte y la CV-33 por el este.
- En términos globales, **tanto el núcleo central como las urbanizaciones presentan una buena accesibilidad viaria**. La carretera de Mas del Jutge, el Camí Reial, la avenida Juan Carlos I o la avenida El Vedat son algunos de los ejes vertebradores de la ciudad.
- Además, existe una red de caminos locales que permiten la conexión con los núcleos más alejados.
- **Los accesos de Torrent que presentan mayor tráfico** corresponden a los que canalizan los desplazamientos entre Torrent y Valencia: **la CV-366, con unos 44,500 veh/día; y la CV-4064, con intensidades superiores a 15.00 veh/día.**
- **La avenida El Vedat y las calles Padre Méndez y Teixidors son las vías que presentan mayor saturación**, con valores entre los 0,75 y 1. Las vías que conforman la red básica, territorial y principal urbana canalizan intensidades de tráfico muy superiores.
- En general, **la mayoría de vías de la trama urbana de Torrent no presenta problemas de congestión.**

Aparcamiento

- **No existe oferta de aparcamiento regulado de rotación.**
- Se han detectado **ocupaciones significativas del aparcamiento**, sobre todo en los ámbitos analizados, de **más del 90%**. Los entornos más saturados son los ensanches y las zonas contiguas a la avenida El Vedat.
- Es precisamente **la avenida El Vedat**, con una alta oferta comercial, **una de las zonas con menos rotación de vehículos**. Por lo tanto, hay poca rentabilidad del espacio público.
- **Elevada indisciplina en los estacionamientos de las zonas de carga y descarga por parte de los turismos**. Se han detectado un gran número de vehículos particulares que no pueden estacionar.
- **Infrautilización de las plazas CyD**, donde se han detectado ocupaciones bajas.
- **Los vehículos comerciales hacen un buen uso de la oferta de plazas CyD**, con estacionamientos cortos.

4.2.2 Flujos de movilidad

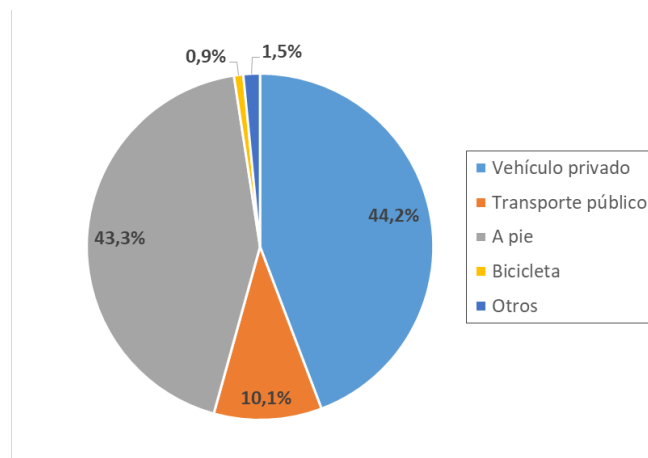
Los residentes de Torrent realizan **228.660 viajes en un día laborable**, mientras el total de viajes con origen/destino a Torrent en el Área Metropolitana de Valencia es de 278.895. De esta suma, el 54,6% de ellos son internos en el municipio y el 45,4% restante son desplazamientos de conexión.

Del total de desplazamientos de conexión, la mayoría son con origen o destino Valencia con un 43,3% del total y más de 54.000 viajes, seguido por Riba-Roja de Túria (un 6,2% y 7.900 viajes), Alaquàs (un 5,8% y 7.300 viajes) y Picanya, con un 4,6% y 5.800 viajes.

4.2.3 Reparto modal

En el reparto entre los distintos modos, se observa cómo predominan el vehículo privado (44,2%) y el ir a pie (43,3%). A continuación, se sitúa el transporte público, con un 10,1%, y a más distancia la bicicleta (0,9%) y otros modos (1,5%).

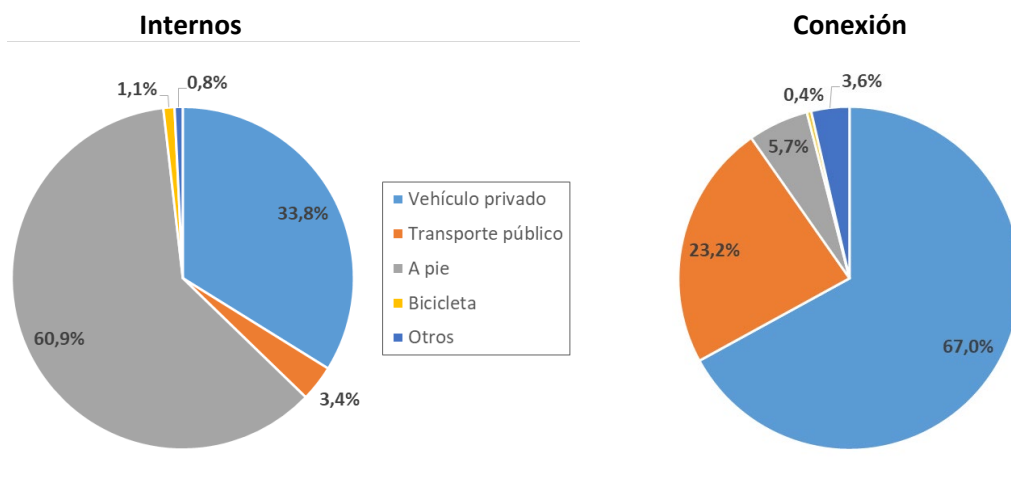
Figura 1. Reparto modal de los desplazamientos. Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación de la encuesta domiciliaria de movilidad para el PMoMe de Valencia



Con respecto a los desplazamientos internos, el ir a pie sigue siendo el predominante con un 60,9% cuota, mientras el vehículo privado motorizado se reduce a un 33,8% y el transporte público se queda con un 3,4%. El uso de la bicicleta aumenta hasta un 1,1%.

En los desplazamientos de conexión, el predominio es claramente del transporte privado motorizado, con una cuota del 67%. El transporte público no alcanza la mitad de los desplazamientos del vehículo privado y se queda en el 23,2% de cuota, seguido por el 5,47% de los viajes a pie y un ínfimo 0,4% de los hechos en bicicleta.

Figura 2. Reparto modal según tipo de desplazamiento. Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación de la encuesta domiciliaria de movilidad para el PMoMe de Valencia



4.2.4 Accidentalidad

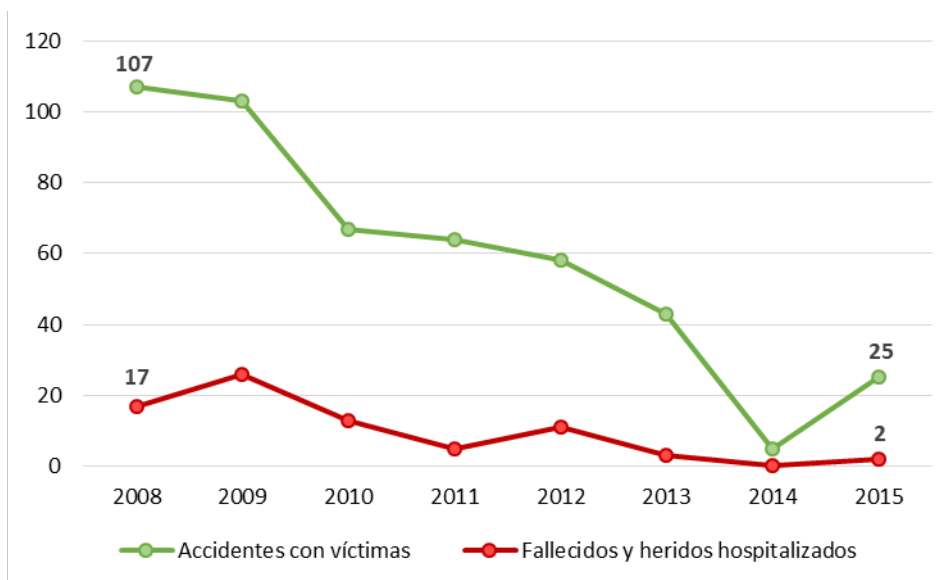
Los datos de accidentalidad viaria de la DGT muestran un descenso generalizado tanto del número de accidentes como del número de fallecidos y heridos hospitalizados en las vías urbanas e interurbanas de Torrent en el periodo 2008 – 2015.

Red urbana

El número de accidentes con víctimas en la red urbana de Torrent descendió un 37% entre 2008 y 2010, aunque el número de heridos graves y fallecidos se mantuvo entre el máximo de 26 (2009) y los 13 de 2010. A partir de 2010 el descenso es menor, aunque progresivo, y el número de heridos y fallecidos se mantiene entre los 11 y los 3. En 2014 el número de percances toca su mínimo histórico, con 5 accidentes con víctimas y ningún afectado grave o fallecido, mientras en 2015 se produce un repunte con 25 accidentes y 2 heridos graves.

Figura 3. Número de accidentes con víctimas y número de fallecidos y heridos hospitalizados en las vías urbanas de Torrent.

Fuente: elaboración propia con datos de la DGT



4.2.5 Ocupación del espacio público

En cuanto a la ocupación del espacio público por parte de los modos no motorizados se presentan los siguientes indicadores:

- La red principal peatonal tiene una longitud aproximada de **23.153 m.l.**
- De los cruces estudiados de la red principal el **70% son pasos accesibles**, el **25% son pasos accesibles que necesitan mejorar**, el 5% son pasos elevados, los pasos no accesibles y los sin acera.
- El **47% de las calles del núcleo urbano central tienen la posibilidad de ser accesibles**, es decir tienen que tener al menos una acera o plataforma de una sección igual o mayor a 1,80 m
- La longitud del carril bici existente en Torrent asciende a **12.434 m.l.**
- Torrent dispone de **14 vías urbanas convertidas en ciclocalles con límite de velocidad 30.**
- **8 puntos de estacionamiento público de bicicletas con menos de 15 plazas.**
- **Torrent bici cuenta con 18 estaciones base y 300 bicicletas.**

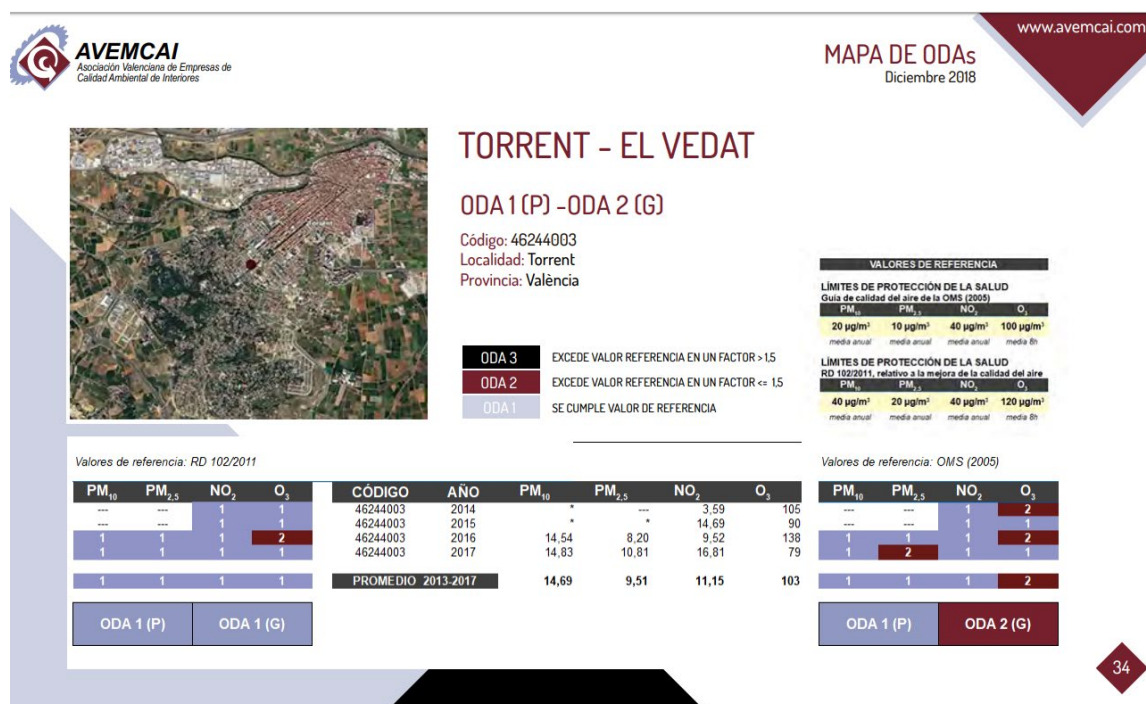
4.3 VECTORES AMBIENTALES

4.3.1 Calidad del aire.

Torrent forma parte de la zona de ES1007: Turia. A.Costa incluida en la Red Valenciana de Vigilancia y Control de la Contaminación Atmosférica así como dentro de la Aglomeración ES1016

Horta. La única estación fija en el municipio se encuentra en la zona de El Vedat, alejada del casco urbano y por tanto del tráfico más intenso, desde el 2014 el municipio dispone de medidas sistemáticas de calidad del aire proporcionados por dicha estación. Actualmente y en el marco de la EDUSI de Torrent, el municipio se encuentra desarrollando un Estudio de la Calidad del Aire (Centro de Estudios Ambientales del Mediterráneo-CEAM) del que todavía no se pueden disponer los resultados obtenidos.

Se han tomado los resultados del “Estudio de la Calidad del Aire Exterior de la Provincia de Valencia, 2018” (Asociación Valenciana de Empresas de Calidad Ambiental de Interiores), que presenta las ODAs (nivel de calidad del aire exterior) de la provincia de Valencia obtenidas a partir de los datos oficiales de calidad del aire publicados por la administración pública competente y que forman parte del sistema de información de la Red Valenciana de Vigilancia y Control de la Contaminación Atmosférica, RVVCCA, y que sirven de aproximación a la calidad del aire en Torrent, a la espera de los resultados del estudio del CEAM.



Límites de protección de la salud (Guía de calidad del aire de la OMS, 2005)

PM ₁₀	PM _{2.5}	NO ₂	O ₃
20 µg/m ³	10 µg/m ³	40 µg/m ³	100 µg/m ³
Media anual	Media anual	Media anual	Media 8h

Límites de protección de la salud (RD 102/2011, relativo a la mejora de la calidad del aire)

PM ₁₀	PM _{2.5}	NO ₂	O ₃
40 µg/m ³	20 µg/m ³	40 µg/m ³	120 µg/m ³
Media anual	Media anual	Media anual	Media 8h

De este estudio se extraen los datos de PM₁₀, PM_{2.5}, NO₂ y O₃ según el promedio obtenido entre 2014-2017:

Año	PM ₁₀	PM _{2.5}	NO ₂	O ₃
2014	*	--	3,59	105
2015	*	*	14,69	90
2016	14,54	8.20	9,52	138
2017	14,83	10,81	16,81	79
Promedio 2014-2017	14,69	9,51	11,15	103

Donde se observa que todos los resultados estarían dentro de los límites de protección de la salud (según la OMS y el RD RD 102/2011) salvo en el caso de O₃ que superaría el umbral según la OMS y el PM_{2.5}.

4.3.2 Consumos energéticos y emisiones de contaminantes y GEH

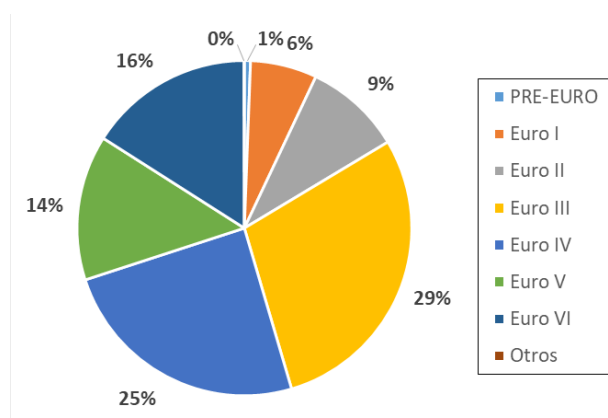
A continuación, se detalla la metodología usada por cálculo del consumo de combustible y las emisiones de contaminantes asociadas a la movilidad en vehículo privado:

- Estimación del **parque circulante** de vehículos de Torrent con el detalle del tipo de vehículo (turismo, furgoneta, moto, etc.), del tipo de combustible utilizado (diésel, gasolina, eléctrico, etc.) y de la categoría Euro (Pre-Euro, Euro I-VI).
- Determinación de la **araña de tráfico** mediante un modelo de simulación
- Introducción al sistema de las **curvas promedio de consumo y emisiones** del parque de vehículos de Torrent
- **Cálculo del consumo y las emisiones** asociadas a cada arco que permite su territorialización en base al tráfico y a la velocidad

PARQUE CIRCULANTE DE VEHÍCULOS

1. Se parte de los datos del censo de vehículos de 2019 del Ayuntamiento de Torrent que proporciona información del **tipo de vehículo**.
2. Seguidamente se utiliza la base de datos de la DGT para obtener la información referente al **año de matriculación** y el **combustible**. Gracias a esta información, es posible desagregar el parque por tipo de combustible y categoría Euro.

Figura 4. Distribución del parque de vehículos de Torrent según la categoría Euro. Fuente: elaboración propia a partir de datos de la DGT



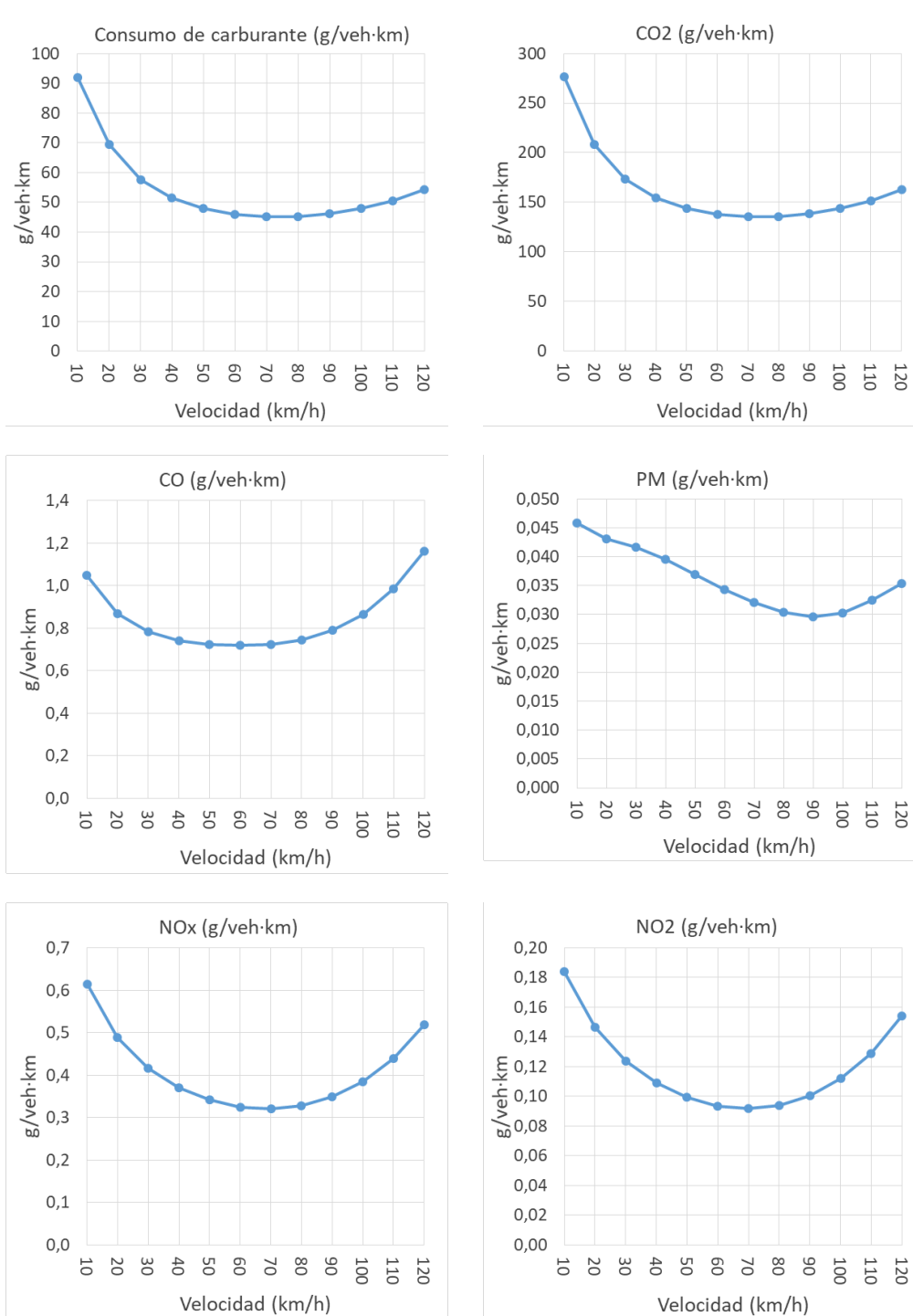
FACTORES DE CONSUMO Y EMISIONES

Una vez estimado el parque de vehículos, se obtienen los factores de consumo de combustible y emisiones específicos del parque.

La metodología de cálculo de los factores de consumo y emisiones es la establecida por la Agencia Europea del Medio Ambiente a través de la publicación EMEP/EEA Corinair. Las expresiones de cada contaminante varían entre tipologías de vehículo, cilindrada y combustible y dependen de la velocidad a la que se circula.

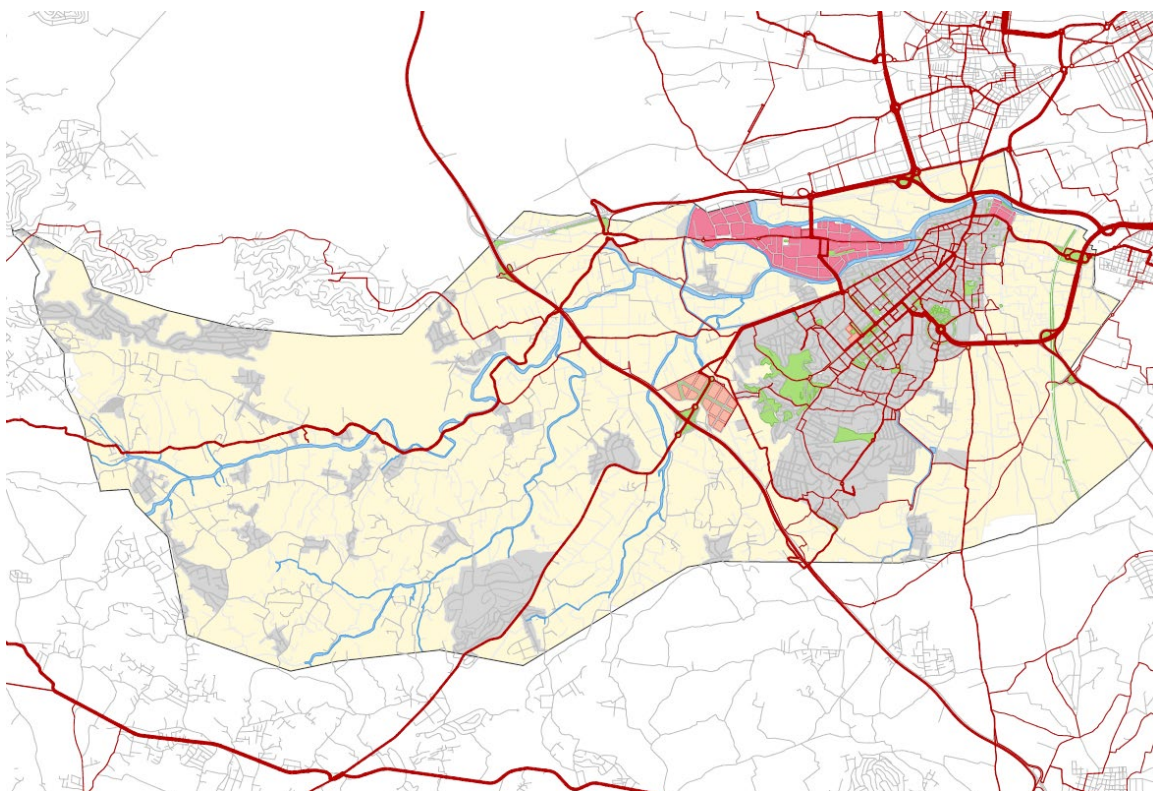
Cuanta mayor sea la proporción de vehículos antiguos y contaminantes en el parque del municipio, más elevados son estos factores.

Figura 5. Curvas de consumo y emisiones del parque circulante de Torrent. Fuente: elaboración propia



A partir de la araña de tráfico obtenida mediante el modelo de simulación se obtienen los veh-km que se realizan en el casco urbano y en la totalidad del municipio.

Figura 6. Araña de tráfico de Torrent. Fuente: elaboración propia



A continuación se resumen los resultados obtenidos:

Tabla 1. Veh-km anuales. Fuente: elaboración propia

	Veh. Ligeros	Veh. Pesados	Total	%
Casco Urbano	78.639.213	4.138.906	82.778.118	21,6%
Total Municipio	364.095.822	19.162.938	383.258.760	100,0%

Los veh-km realizados en el casco urbano suponen únicamente el 22% del total que se realizan en el término municipal de Torrent.

Gracias a la información de la matriz de desplazamientos, es posible segmentar la matriz de desplazamientos en vehículos internos, de conexión y de paso. A continuación se muestran los resultados de veh-km para los vehículos ligeros, dónde se observan diferencias de tipo de tráfico según si nos fijamos en el casco urbano o la totalidad del municipio.

Tabla 2. Veh-km de vehículos ligeros anuales. Fuente: elaboración propia

	Casco Urbano		Total Municipio	
	Veh-km VL/año	% veh-km Ligeros	Veh-km VL/año	% veh-km Ligeros
Internos	22.756.260	28,9%	36.591.018	10,0%
Conexión	42.907.959	54,6%	140.380.747	38,6%
Paso	12.974.993	16,5%	187.124.056	51,4%
Total Veh. Ligeros	78.639.213	100,0%	364.095.822	100,0%

En el casco urbano los veh-km internos representan un 28,9%, mientras que en el término municipal únicamente un 10,0%. En el casco urbano los veh-km de conexión representan un 54,6%, mientras que en el término municipal únicamente un 38,6%. Finalmente los veh-km de

paso por el casco urbano sólo son un 16,5%, mientras que en el término municipal el tráfico de paso predomina sobre los demás con un 51,4% del total de veh·km anuales.

RESULTADO DEL CÁLCULO DE CONSUMO Y EMISIONES

Finalmente, se hace el sumatorio de los valores de consumo y emisiones y se obtienen los siguientes resultados:

Tabla 3. Valores anuales de consumo de combustibles y emisiones para la red viaria de Torrent. Fuente: elaboración propia

	Casco Urbano (kg/año)	Total Municipio (kg/año)
Consumo	5.354.557	22.242.625
CO ₂	16.106.814	66.913.263
CO	66.857	330.924
NO ₂	11.869	52.030
NO _x	52.016	222.093
PM ₁₀	4.127	16.876
PM _{2,5}	3.055	13.007

4.3.3 Contaminación acústica

Los mapas de conflicto acústico, recogidos en el Plan Acústico Municipal de Torrent, señalan las zonas con una importante contaminación acústica de la localidad, donde se superan los límites permitidos establecidos en la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la contaminación acústica.

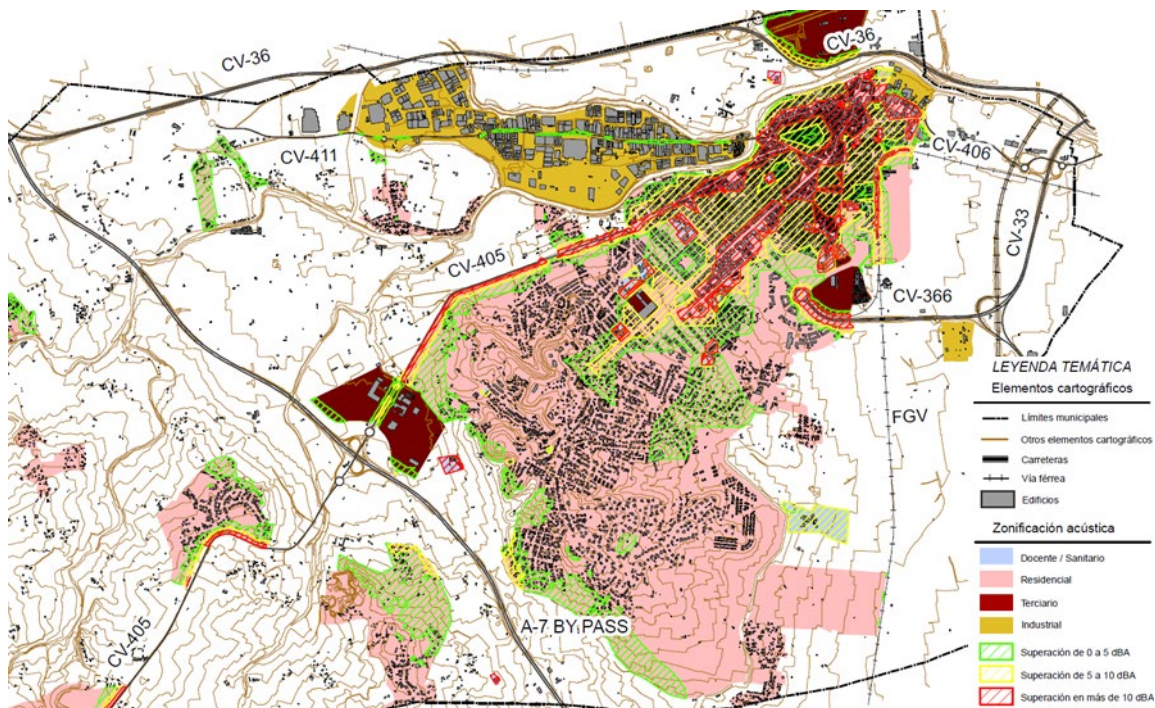
La ley establece, en el Anejo I, los niveles sonoros en decibelios dB(A) permitidos según los usos:

Tabla 4. Valores sonoros permitidos según la Ley 7/2002. Fuente: Generalitat Valenciana

Uso dominante	Día	Noche
Sanitario y docente	45 dB(A)	35 dB(A)
Residencial	55 dB(A)	45 dB(A)
Terciario	65 dB(A)	55 dB(A)
Industrial	70 dB(A)	60 dB(A)

Si se observa el mapa de conflicto acústico diurno, los alrededores de la avenida Al Vedat se encuentran a más de 10 dB(A) de los permitidos. La situación se repite en las vías más transitadas, como son el Camí Reial (CV-405), las calles Valencia, Gómez Ferrer y Pérez Méndez o el enlace entre la avenida Juan Carlos I y la conexión con la CV-33. Los barrios del ensanche superan los límites permitidos de 5 a 10 dB(A), mientras algunas zonas residenciales diseminadas en el sur superan los límites entre 0 y 5 dB(A) debido al paso de la A-7.

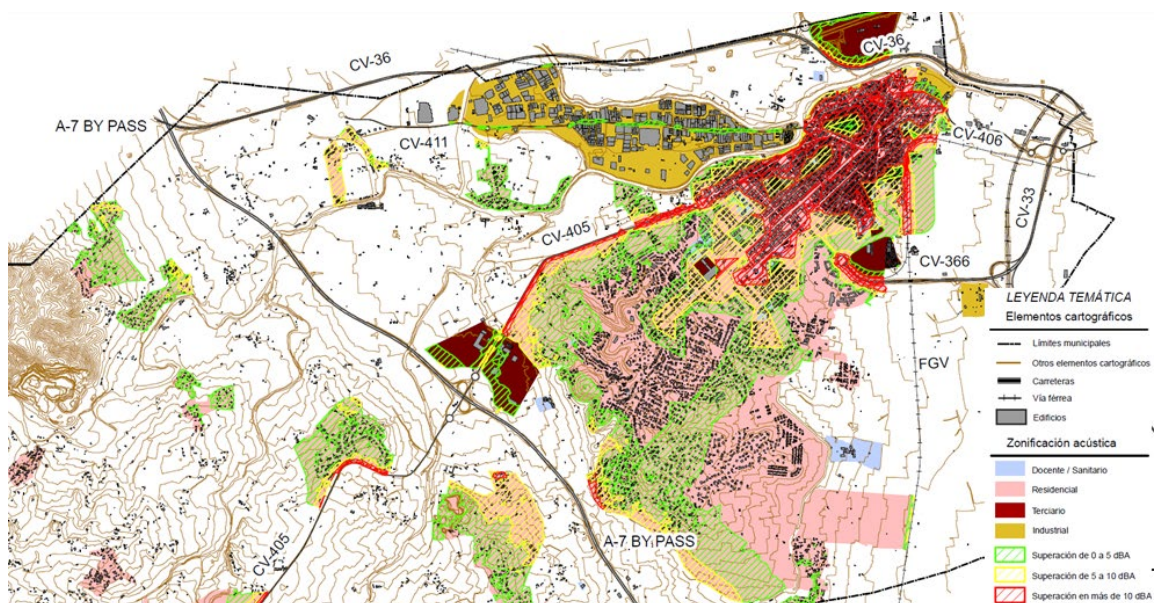
Figura 7. Mapa del conflicto acústico diurno. Fuente: Plan Acústico Municipal de Torrent



La superación de los límites establecidos empeora por las noches. Se superan los 10 dB(A) en las vías con más tráfico, como la avenida Al Vedat, el Camí Reial, las calles Gómez Ferrer, Valencia y Pare Méndez, además de la conexión entre la avenida Juan Carlos I y la CV-33. En los alrededores del paso de la A-7, en el sur-oeste de la ciudad, también se superan altamente los límites propuestos.

Donde más se agrava la situación es en los barrios residenciales del centro: los ensanches, el Alter, el Poble Nou y la Marxadella son los más afectados, con excesos de ruido por encima de los 10 dB(A). Barrios sin afectación diurna como San Gregorio o Monte Vedat superan los límites permitidos durante la noche, entre 0 y 10 dB(A).

Figura 8. Mapa del conflicto acústico nocturno. Fuente: Plan Acústico Municipal de Torrent



En la mayoría de casos, los altos niveles de ruido derivan de la elevada intensidad del tráfico que se detecta en los principales ejes.

5 OBJETIVOS AMBIENTALES Y INDICADORES DEL PMUS

Una vez analizada la diagnosis ambiental del Plan, la suma de objetivos ambientales específicos para el PMUS de Torrent son los que se presentan a continuación:

- **Reducir la cuota de los desplazamientos en vehículo privado, tanto a nivel urbano como interurbano.**

Indicadores:

- Composición modal en los desplazamientos (%).
- Veh-km de recorrido en vehículo privado.

- **Reducir el consumo de combustibles asociados al transporte:** se establece como objetivo moderar el consumo de energía. Eso debería ser posible racionalizando el uso de los medios de transporte que más demanda de combustible tienen y mejorando la eficiencia en su utilización.

Indicadores:

- Consumo energético total (Tep/año).

- **Reducir las emisiones de CO₂:** el transporte es uno de los principales emisores de gases del efecto invernadero, y por lo tanto la reducción de estos gases es uno de los objetivos del PMUS.

Indicadores:

- Emisiones anuales de gases del efecto invernadero en CO₂ equivalente (Tm/año).

- **Reducir las emisiones de los contaminantes NO_x y PM₁₀:** Los parámetros más relevantes a la hora de determinar la calidad del aire son las partículas en suspensión (PM₁₀) y los óxidos de nitrógeno (NO_x), ambos provenientes principalmente del tráfico rodado en la ciudad.

Indicadores:

- Emisiones anuales de PM₁₀ (Tm/año).
- Emisiones anuales de NO_x (Tm/año).

- **Reducir la accidentalidad asociada a la movilidad:** la accidentalidad continúa siendo uno de los principales efectos negativos de la movilidad. Es necesario, por lo tanto, que las medidas del PMUS vayan encaminadas a conseguir una reducción de la accidentalidad.

Indicadores:

- Víctimas mortales anuales en accidente de tráfico (Fallecidos/año).
- Accidentes anuales con muertos o heridos graves por vehículo/km (Accidentes/millón veh-km y año).

- **Alcanzar los parámetros legales en relación a la contaminación acústica:** el tráfico en las zonas urbanas supone uno de los principales factores de ruido ambiental. Torrent dispone de un Mapa de Capacidad Acústica donde se delimitan las zonas más afectadas. El objetivo es no sobrepasar los valores fijados en el Anejo I de la Ley 7/2002 de Protección contra la contaminación acústica.

Indicadores:

- Proporción de la población expuesta a niveles diurnos de ruido >65 dB(A).

- **Reducir y optimizar la ocupación del espacio público por parte del vehículo privado de motor:** Optimización del espacio público mediante la reducción de la ocupación de los espacios destinados principalmente al vehículo privado en favor de los espacios prioritarios o exclusivos para peatones y transporte público.

Indicadores:

- Calles con prioridad para peatones, en las diferentes modalidades (km)
- Km de calles con una amplitud de acera útil superior a 2,5 m
- Km de carril bici

6 DESCRIPCIÓN DE ALTERNATIVAS

6.1 ALTERNATIVA ZERO: ESCENARIO TENDENCIAL

En base al escenario actual se ha definido un escenario tendencial (“Alternativa Zero”) que mostrará la evolución de los diferentes parámetros ambientales asociados a la movilidad del municipio de Torrent para el año 2030 en el caso que no se desarrolle ningún instrumento de planificación de la movilidad urbana.

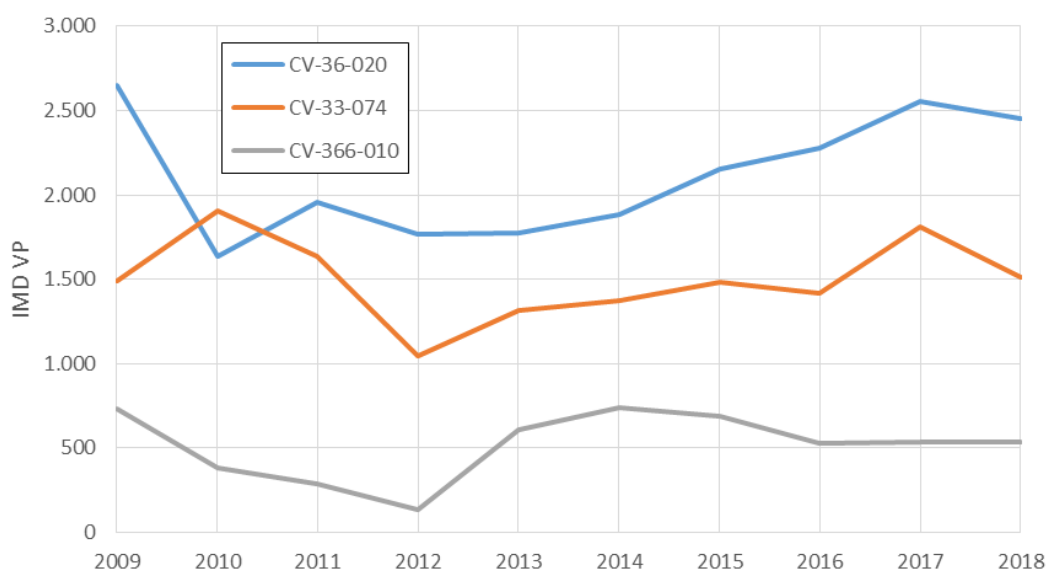
El crecimiento de la movilidad interna y de conexión se hará en base a la proyección de la población para el horizonte 2030. Según datos del INE, el crecimiento anual promedio de la población de Torrent de los últimos 10 años se sitúa en el 0,7%. Si se aplica a la población actual se estima una población proyectada para 2030 de 88.788 habitantes (crecimiento acumulado del 7,4% respecto la situación actual).

Esta tasa de crecimiento acumulado se aplicará a la movilidad de vehículos ligeros internos y de conexión del año base dado que no se prevén cambios en los hábitos de movilidad actual (se mantienen los repartos modales y la ratio de ocupación de los vehículos). Para los vehículos de paso, al no tener más información, se aplica la hipótesis de crecimiento de tráfico establecida por la *Orden FOM/3317/2010, de 17 de diciembre por la que se aprueba la Instrucción sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia en la ejecución de las obras públicas de infraestructuras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento* que indica una tasa de crecimiento anual del 1,44%.

Por tanto, el valor de los veh-Km ligeros estimados en el escenario tendencial asciende a 410,1 millones de veh-Km anuales.

Por lo que respecta a la movilidad de las mercancías, se analiza la evolución de los vehículos pesados en las carreteras del entorno para los últimos 10 años. Se observa una cierta bajada del tráfico los años de crisis económica, seguida de una recuperación del tráfico. Aun así, se aprecia una bajada del tráfico sin explicación en 2018 para los dos aforos principales, por lo que se decide adoptar también la hipótesis de crecimiento del Orden FOM para los vehículos pesados, de manera que los veh-Km de pesados (mercancías) ascienden a 22,4 millones de veh-Km anuales.

Figura 9. Evolución del tráfico de vehículos pesados en las vías del ámbito municipal de Torrent. Fuente: Aforos de tráfico de la Generalitat Valenciana



A continuación se resumen los resultados obtenidos:

Tabla 5. Veh-km anuales (Escenario tendencial 2030). Fuente: elaboración propia

	Veh. Ligeros	Veh. Pesados	Total	%
Casco Urbano	86.085.888	4.843.811	90.929.699	21,0%
Total Municipio	410.079.210	22.426.616	432.505.826	100,0%

Los veh-km realizados en el casco urbano pasan a representar el 21% del total que se realizan en el término municipal de Torrent.

Para el total del municipio se incrementan un 12,8% los veh-km respecto la situación actual.

A continuación, se muestran los resultados la segmentación de los veh-km para los vehículos ligeros:

Tabla 6. Veh-km vehículos ligeros anuales (Escenario tendencial 2030). Fuente: elaboración propia

	Casco Urbano		Total Municipio	
	Veh-km VL/año	% veh-km Ligeros	Veh-km VL/año	% veh-km Ligeros
Internos	24.571.126	28,5%	39.509.239	9,6%
Conexión	46.329.972	53,8%	151.576.448	37,0%
Paso	15.184.790	17,6%	218.993.522	53,4%
Total Veh. Ligeros	86.085.888	100,0%	410.079.210	100,0%

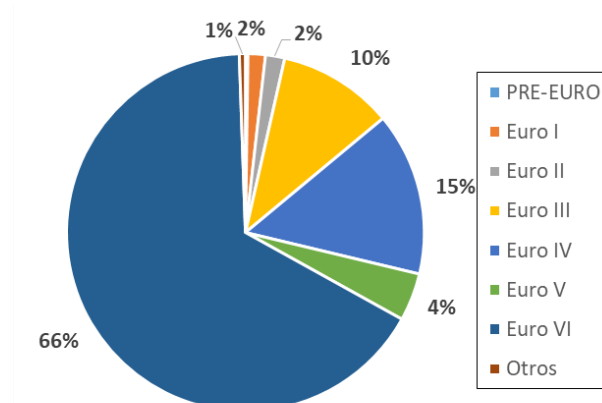
En relación al parque de vehículos, se aplica el índice de crecimiento anual del periodo 2010-2018 (según el Banc de Dades Territorial de la Generalitat Valenciana) para cada una de las tipologías de vehículos siguientes: turismos (+1,0%), motocicletas (+2,3%), ciclomotores (-4,2%) y furgonetas y camiones (-1,5%).

Para el cálculo de las proporciones de vehículos de cada categoría Euro se han tomado de referencia las previsiones de renovación del parque de vehículos realizadas por el Instituto Cerdà para la Región Metropolitana de Barcelona. Esta renovación depende de la evolución histórica del parque de vehículos censados, de las matriculaciones de cada tipo de vehículo, así como de la evolución del PIB.

De esta forma, las categorías Euro más antiguas van desapareciendo del parque de vehículos, mientras que aumentan el número de vehículos de la categoría más nueva (por ejemplo, los turismos Euro VI), así como los vehículos que usan energías alternativas como los eléctricos o los GLP.

Así, la distribución del parque en función de la categoría Euro es la siguiente:

Figura 10. Distribución del parque de vehículos de Torrent según categoría Euro (Escenario Tendencial 2030). Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la DGT y del Instituto Cerdà



Finalmente, se hace el sumatorio de los valores de consumo y emisiones y se obtienen los siguientes resultados en Torrent para el año 2030 en el escenario tendencial. La metodología usada es la misma que para el estado actual:

Tabla 7. Valores anuales de consumo de combustibles y emisiones para la red viaria de Torrent (Escenario tendencial 2030). Fuente: elaboración propia

	Casco Urbano (kg/año)	% Var. Respecte Actual	Total Municipio (kg/año)	% Var. Respecte Actual
Consumo	4.667.146	-12,80%	19.294.703	-13,30%
CO ₂	13.982.390	-13,20%	57.794.884	-13,60%
CO	42.504	-36,40%	206.293	-37,70%
NO ₂	9.522	-19,80%	42.496	-18,30%
NO _x	39.335	-24,40%	169.810	-23,50%
PM ₁₀	3.070	-25,60%	11.858	-29,70%
PM _{2,5}	2.343	-23,30%	9.553	-26,60%

Aunque los resultados de los vectores ambientales calculados por el escenario tendencial presentan una mejora respecto la situación actual, hay que comerlos con cautela ya que consideran una mejora de la distribución del parque de vehículos según el tipo de combustible y la categoría Euro.

Accidentalidad

El número de accidentes con víctimas en la red urbana de Torrent descendió un 37% entre 2008 y 2010, aunque el número de heridos graves y fallecidos se mantuvo entre el máximo de 26 (2009) y los 13 de 2010. A partir de 2010 el descenso es menor, aunque progresivo, y el número de heridos y fallecidos se mantiene entre los 11 y los 3. En 2014 el número de percances toca su mínimo histórico, con 5 accidentes con víctimas y ningún afectado grave o fallecido, mientras en 2015 se produce un repunte con 25 accidentes y 2 heridos graves.

El indicador de accidentalidad medio de este periodo es de 0,059 accidentes/1.000 habitantes. Pese al incremento de movilidad asociada al escenario tendencial con el que podría darse un aumento de accidentalidad, se puede considerar que las políticas y campañas de seguridad vial ayudarán a contenerlo, situándose en unos valores de accidentalidad en 2030 similares a los actuales.

Contaminación acústica

En cuanto a la calidad acústica del municipio, no se mejoran los valores actuales en el escenario tendencial, ya que la movilidad en vehículo privado aumenta ligeramente. La única mejora se podrá obtener gracias a la introducción y desarrollo del vehículo eléctrico.

Ocupación del suelo

Sin la ejecución de las actuaciones en materia de planificación y mejora de la movilidad, los indicadores relacionados con la ocupación del suelo no experimentarán ninguna variación.

6.2 ALTERNATIVA 1: ESCENARIO DE DESARROLLO DEL PMUS

Este escenario equivale a la opción de realizar todas las actuaciones de mejora y promoción de la movilidad sostenible en el municipio de Torrent. Es decir, el resultado de implementar el desarrollo de las propuestas de actuación del PMUS que tiene como principal objetivo fomentar el cambio modal de los viajes hacia modos más sostenibles.

La alternativa escogida para el PMUS de Torrent presenta un total de XX actuaciones de las cuales XX tienen relación directa con los objetivos ambientales. Estas actuaciones presentan medidas de corrección y disminución de los impactos ambientales en todos los ámbitos tratados dentro del Plan: movilidad a pie, movilidad en bicicleta, movilidad en transporte público, movilidad en vehículo privado motorizado, aparcamiento, descarga urbana de mercancías y gestión de la movilidad.

6.2.1 *Propuestas del plan*

El despliegue del PMUS se estructura a través de los ámbitos de actuación, que corresponden con las redes de los diferentes modos de movilidad, o de los elementos de organización, gestión y promoción que deben permitir realizar una implantación integrada y coherente en el tiempo. Para cada campo de actuación se han definido unas líneas estratégicas que contienen una lista de acciones específicas.

Así, se establece 7 ámbitos de actuación:

1. Movilidad a pie.
2. Movilidad en bicicleta.
3. Movilidad en transporte público.
4. Movilidad en vehículo privado motorizado.
5. Aparcamiento.
6. Distribución urbana de mercancías.
7. Gestión de la movilidad.

Tabla 8. Relación de medidas del PMUS. Fuente: elaboración propia

Ámbito de actuación	Línea estratégica	Código	Acción
PEATONES	Implantación de una red peatonal preferente	P1	Mejora de la red peatonal prioritaria
		P2	Mejora de la accesibilidad en entornos escolares
BICICLETA	Extensión de la red ciclista	B1	Ampliación de la red de carril bici y ciclocalles.
	Aparcamiento para bicicletas	B2	Ampliación de la red de aparcamientos para bicicleta.
	Programas de actuación sobre ámbitos de actuación preferente	PEM1	Programas estratégicos de movilidad
TRANSPORTE PÚBLICO	Mejora del transporte público urbano	TP1	Extender el bus urbano al polígono industrial de Mas del Jutge
		TP2	Mejorar la accesibilidad de las paradas de bus urbano e interurbano
	Mejora del transporte público interurbano	TP3	Instar a que se ejecute el Proyecto de servicio público de transporte de viajeros por carretera CV-106, Valencia Metropolitana Oeste
	Reducir el impacto del transporte público	TP4	Instar a la mejora de la flota del autobús urbano
	Fomentar la intermodalidad	TP5	Fomentar la intermodalidad
VEHÍCULO PRIVADO MOTORIZADO	Mejora de la red viaria	VM1	Ejecutar el proyecto de mejora del cruce de la calle Valencia con la carretera Mas del Jutge
		VM2	Ejecutar el proyecto de regulación del tráfico y mejora de la accesibilidad del cruce de la calle Padre Méndez y la avenida Reina Sofía
		VM3	Mejora de la señalización viaria de código en las principales intersecciones de la red urbana
	Reducción del impacto ambiental	VM4	Ejecución del Plan de Movilidad del Vehículo Eléctrico
		VM5	Promover técnicas de conducción eficiente
		VM6	Impulsar una Zona de Bajas Emisiones
APARCAMIENTO	Regulación integral del espacio público	AP1	Potenciar los aparcamientos disuasorios

Ámbito de actuación	Línea estratégica	Código	Acción
		AP2	Implantar un sistema de Park&Ride en la estación de metro de Torrent
		AP3	Incrementar las reservas mínimas de aparcamiento fuera de calzada previstas en el planeamiento urbanístico para compensar el déficit infraestructural existente
		AP4	Elaborar un estudio sobre la regulación del estacionamiento en la vía pública
DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS	Diversificación de las operativas de distribución	DUM1	Facilitar la creación de puntos de entrega de proximidad o de sistemas de auto recogida de mercancías
		DUM2	Potenciar una distribución urbana de mercancías con modos de bajo impacto
		DUM3	Regular la distribución urbana de mercancías nocturna silenciosa para reducir la circulación durante el día
	Seguimiento y control	DUM4	Implantar un sistema de control de las plazas de carga y descarga mediante sistemas tecnológicos para la mejora del uso de las zonas CyD
GESTIÓN DE LA MOVILIDAD	Acceso a los polos de movilidad	GM1	Impulsar el proyecto de Rutas Escolares Seguras
	Información, promoción, educación y sensibilización	GM2	Incentivar el coche compartido (car-pool)
		GM3	Participación en la Semana Europea de la Movilidad

7 DESARROLLO PREVISIBLE DEL PLAN

7.1 PROGRAMACIÓN DE LAS PROPUESTAS

A continuación, se presenta la programación de las distintas propuestas de las diferentes líneas estratégicas de este PMUS, con un horizonte temporal de 10 años de desarrollo dividido en tres fases: fase 1, corto plazo (0 a 2 años); fase 2, medio plazo (3-4 años); y fase 3, largo plazo (5-10 años).

Tabla 9. Programación de las medidas del PMUS. Fuente: elaboración propia

Código	Actuación	Fase
P1	Mejora de la red peatonal prioritaria	Fase 1, 2 y 3
P2	Mejora de la accesibilidad en entornos escolares	Fase 1, 2 y 3
B1	Ampliación de la red de carril bici y ciclocalles.	Fase 1, 2 y 3
B2	Ampliación de la red de aparcamientos para bicicleta.	Fase 1, 2 y 3
PEM1	Programas estratégicos de movilidad	Fase 1, 2 y 3
TP1	Extender el bus urbano al polígono industrial de Mas del Jutge	Fase 1, 2 y 3
TP2	Instar a que se ejecute el Proyecto de servicio público de transporte de viajeros por carretera CV-106, Valencia Metropolitana Oeste	Fase 1
TP3	Mejorar la accesibilidad de las paradas de bus urbano e interurbano	Fase 1 y 2
TP4	Instar a la mejora de la flota del autobús urbano	Fase 1, 2 y 3
TP5	Fomentar la intermodalidad	Fase 1, 2 y 3
VM1	Ejecutar el proyecto de mejora del cruce de la calle Valencia con la carretera Mas del Jutge	Fase 1
VM2	Ejecutar el proyecto de regulación del tráfico y mejora de la accesibilidad del cruce de la calle Padre Méndez y la avenida Reina Sofía	Fase 1
VM3	Mejora de la señalización viaria de código en las principales intersecciones de la red urbana	Fase 1
VM4	Ejecución del Plan de Movilidad del Vehículo Eléctrico	Fase 1, 2 y 3
VM5	Promover técnicas de conducción eficiente	Fase 1
VM6	Impulsar una Zona de Bajas Emisiones	Fase 3
AP1	Potenciar los aparcamientos disuasorios	Fase 1 y 2
AP2	Implantar un sistema de Park&Ride en la estación de metro de Torrent	Fase 2
AP3	Incrementar las reservas mínimas de aparcamiento fuera de calzada previstas en el planeamiento urbanístico para compensar el déficit infraestructural existente	Fase 1

Código	Actuación	Fase
AP4	Elaborar un estudio sobre la regulación del estacionamiento en la vía pública	Fase 1
DUM1	Facilitar la creación de puntos de entrega de proximidad o de sistemas de auto recogida de mercancías	Fase 1 y 2
DUM2	Potenciar una distribución urbana de mercancías con modos de bajo impacto	Fase 1 y 2
DUM3	Regular la distribución urbana de mercancías nocturna silenciosa para reducir la circulación durante el día	Fase 1
DUM4	Implantar un sistema de control de las plazas de carga y descarga mediante sistemas tecnológicos para la mejora del uso de las zonas CyD	Fase 1
GM1	Impulsar el proyecto de Rutas Escolares Seguras	Fases 1, 2 y 3
GM2	Incentivar el coche compartido (car-pool)	Fases 1, 2 y 3
GM3	Participación en la Semana Europea de la Movilidad	Fases 1, 2 y 3

8 POTENCIALES IMPACTOS AMBIENTALES CONSIDERANDO EL CAMBIO CLIMÁTICO

La sostenibilidad ambiental del Plan de Movilidad se ha definido a partir del impacto de las propuestas en la consecución de los objetivos ambientales, relacionado con la reducción de la cuota de los desplazamientos privados, en la reducción en el consumo energético, en la reducción de la contaminación acústica, en la reducción de las emisiones de gases del efecto invernadero (GEI), en la reducción de la contaminación atmosférica, en la reducción de la accidentalidad y en la reducción y optimización de la ocupación del espacio público por parte del vehículo privado motorizado.

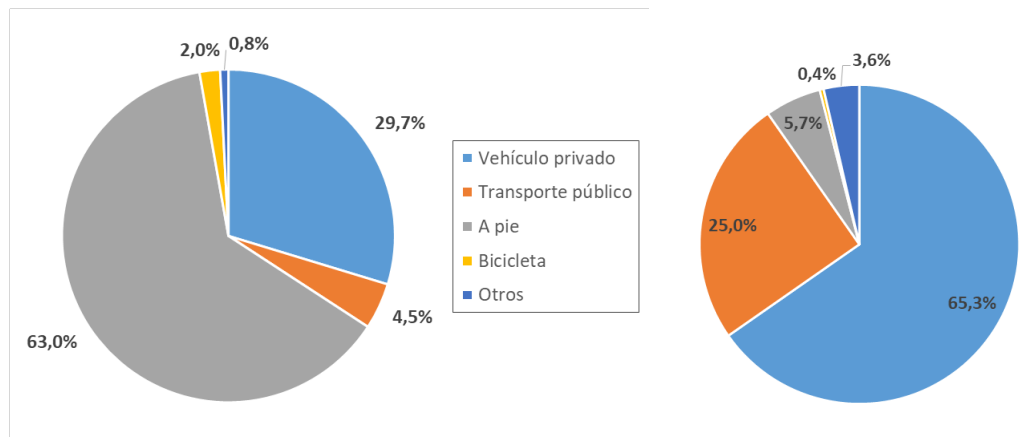
Es importante analizar el impacto ambiental que el PMUS tendrá en su globalidad, conociendo el punto de partida actual (ver capítulo 4).

8.1 IMPACTO AMBIENTAL DEL PMUS

De la misma forma que en el escenario tendencial, el crecimiento de la movilidad interna y de conexión se hará en base a la proyección de la población para el horizonte 2030, con una tasa del 0,7% anual. Si se aplica a la población actual se estima una población proyectada para 2030 de 88.788 habitantes (crecimiento acumulado del 7,4% respecto la situación actual).

Por efecto del PMUS se estima la siguiente distribución de desplazamientos y de las cuotas modales para el escenario objetivo 2030:

Figura 11. Reparto modal de los desplazamientos para el escenario objetivo del PMUS 2030. Fuente: elaboración propia



Las principales diferencias en los desplazamientos internos son un aumento de la cuota de transporte público (+1,1p), el modo a pie (+2,1p) y la bicicleta (+0,9p), acompañados de una reducción de la cuota de vehículo privado (-4,1p).

En cambio, para los desplazamientos de conexión únicamente se incrementa la cuota de transporte público (+1,8p) y se reduce la de vehículo privado (-1,8p).

Para los vehículos de paso, al no tener más información, se aplica la hipótesis de crecimiento de tráfico establecida por la Orden FOM que indica una tasa de crecimiento anual del 1,44%.

Por tanto, el valor de los veh-Km ligeros estimados en el escenario objetivo asciende a 401,4 millones de veh-Km anuales.

Por lo que respecta a la movilidad de las mercancías, se adopta también la hipótesis de crecimiento del Orden FOM para los vehículos pesados y no se aplica ningún cambio más respecto al escenario tendencial, de manera que los veh-Km de pesados (mercancías) ascienden a 22,4 millones de veh-Km anuales.

En relación al parque de vehículos, se aplica el índice de crecimiento anual del periodo 2010-2018 (según el Banc de Dades Territorial de la Generalitat Valenciana) para cada una de las tipologías de vehículos siguientes: turismos (+1,0%), motocicletas (+2,3%), ciclomotores (-4,2%) y furgonetas y camiones (-1,5%).

Teniendo en cuenta lo anterior, el volumen total de veh-km para el escenario de movilidad del PMUS se contabiliza en 423,9 Mveh-km anuales, un 10,6% más que en la situación actual y un -2,0% menos que en el escenario tendencial.

Con la jerarquía viaria proyectada no se prevén cambios en la distribución del tráfico.

Para acabar de completar la previsión de parque de Torrent que ya se había hecho para el escenario tendencial, se ha usado la tendencia realista de vehículos enchufables que se presentaba en el Plan de Movilidad Vehículo Eléctrico de la ciudad de Torrent (febrero 2019), que supone una tasa de crecimiento anual del 75,7% de este tipo de vehículos. Así pues, siguiendo esta tendencia se prevé que en 2030 se llegue a los 6.420 vehículos enchufables, entre todos los tipos de vehículos.

Figura 12. Estimación de la evolución del parque de vehículos enchufables municipal de Torrent. Fuente: ITE

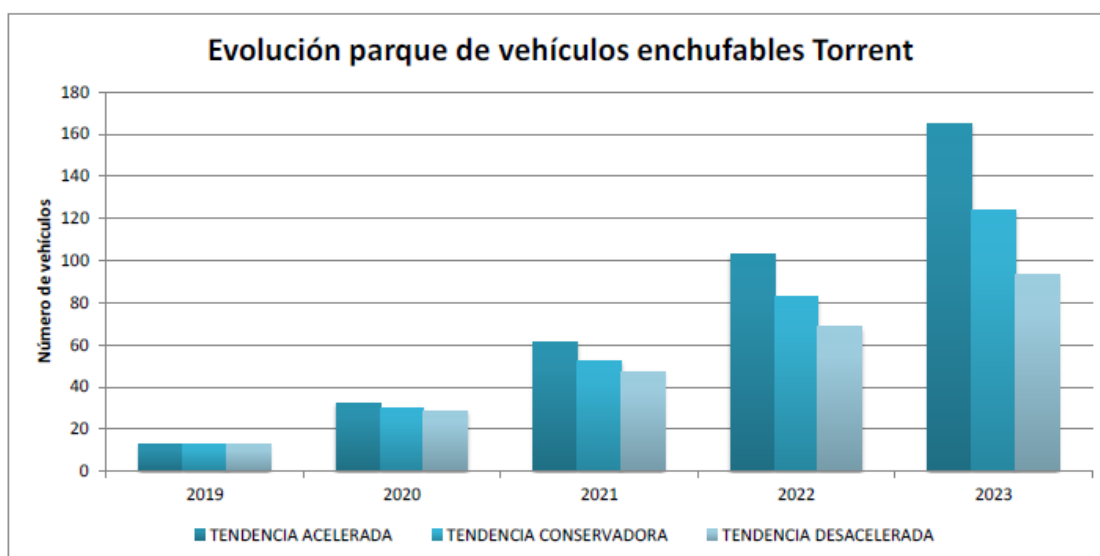
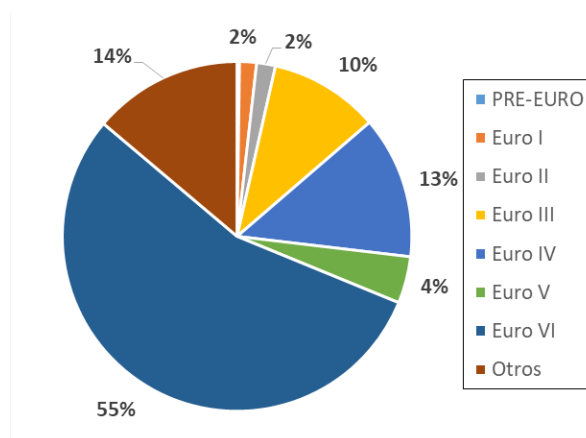


Tabla 10. Estimación de evolución del parque de vehículos enchufables de Torrent. Fuente: ITE

	2019	2020	2021	2022	2023
TENDENCIA OPTIMISTA	13	32	61	103	165
TENDENCIA REALISTA	13	30	53	83	124
TENDENCIA CONSERVADORA	13	29	47	68	93

Así, la distribución del parque en función de la categoría Euro es la siguiente:

Figura 13. Distribución del parque de vehículos de Torrent según categoría Euro (Escenario objetivo 2030). Fuente: elaboración propia a partir de los datos de la DGT



Finalmente, se hace el sumatorio de los valores de consumo y emisiones y se obtienen los siguientes resultados en Torrent para el año 2030 en el escenario objetivo. La metodología usada es la misma que para el estado actual y el escenario tendencial:

Tabla 11. Valores anuales de consumo de combustible y emisiones para la red viaria de Torrent (Escenario Objetivo 2030). Fuente: elaboración propia.

	Casco Urbano (kg/año)	% Var. Respete Actual	% Var. Respete Tendencial	Total Municipio (kg/año)	% Var. Respete Actual	% Var. Respete Tendencial
Consumo	4.500.866	-15,9%	-3,6%	19.121.306	-14,0%	-0,9%
CO ₂	13.498.450	-16,2%	-3,5%	57.344.169	-14,3%	-0,8%
CO	38.332	-42,7%	-9,8%	188.693	-43,0%	-8,5%
NO ₂	7.261	-38,8%	-23,7%	32.642	-37,3%	-23,2%
NO _x	32.891	-36,8%	-16,4%	141.957	-36,1%	-16,4%
PM ₁₀	2.893	-29,9%	-5,8%	11.408	-32,4%	-3,8%
PM _{2,5}	2.254	-26,2%	-3,8%	9.397	-27,8%	-1,6%

Se observa una mejora para conjunto de los parámetros ambientales evaluados; esta mejora se asocia, en parte, a la mejora del parque móvil prevista para el año 2030, y que como se ha comentado hay que tomar con cautela. A pesar de esa mejora del parque de vehículos, las propuestas del plan aportan una reducción de la movilidad motorizada en vehículo privado (-2,0% de veh-Km respecto el escenario tendencial) que comporta de manera directa una mejora en la reducción de GEH y gases contaminantes, así como una reducción del consumo energético. Y así se manifiesta cuando se comparan el escenario tendencial y el escenario PMUS.

Accidentalidad

En cuanto a la accidentalidad, se prevé que con la reducción de la movilidad motorizada y con la implantación de medidas de mejora de la seguridad, se mejoren los indicadores de accidentalidad respecto al escenario actual y al tendencial.

Contaminación acústica

La reducción del tráfico también tendrá efectos positivos perceptibles en la mejora de la calidad acústica del municipio, de manera que será más fácil alcanzar los parámetros legales en relación a este tipo de contaminación.

El ruido generado por el tráfico motorizado depende de 7 factores:

- Volumen de tráfico
- Velocidad de circulación
- Composición del tráfico - % de vehículos pesados
- Pendiente de la red viaria
- Tipo de pavimento y textura de la superficie
- Condiciones de conducción
- El ruido individualizado de cada vehículo

Por otro lado, el ruido de cada vehículo depende de los siguientes factores:

- Motor de combustión
- Aerodinámica del vehículo. Ruido perceptible a velocidades superiores a 100 km/h. Por lo tanto, insignificante en ciudad
- Rodadura. Por encima de 50 km/h es la principal fuente de ruido.

Un vehículo a más de 50 km/h emite más ruido por su rodadura que por el propio ruido del motor. En este caso, el vehículo eléctrico será una pieza clave para reducir la contaminación acústica en ámbitos urbanos, donde la velocidad suele estar por debajo de los 50 km/h.

Así, para mejorar la calidad acústica de Torrent será necesario centrarse en dos líneas de actuación:

1. Reducción de las intensidades del tráfico. Reducir la presencia de vehículos motorizados en las calles es la manera más efectiva de disminuir la contaminación acústica. En este sentido, el PMUS potencia los modos de transporte no motorizados para intentar disminuir los desplazamientos motorizados. Ampliaciones de acera, mejoras en el diseño urbano o la implementación de zonas 30 son, entre otras, actuaciones que ayudan a potenciar los desplazamientos para peatones y disminuir la capacidad del vehículo privado motorizado. Estas acciones comportan una reducción de las velocidades de circulación y de las intensidades del tráfico. En teoría, la reducción de un 50% del tráfico disminuye el ruido en 3 dB(A).
2. Introducción del vehículo eléctrico. Pese a que el vehículo eléctrico no solucionará los problemas de congestión de las ciudades, sí que es un elemento importante para diversificar energéticamente los modos de transporte y reducir la contaminación acústica.

Ocupación del espacio público

El espacio dedicado a los modos no motorizados prevé un incremento asociado a las actuaciones relacionadas con la mejora de la red de peatones y la creación de infraestructura ciclista. Al mismo tiempo, estas actuaciones comportaran, en algunos casos, la pérdida de espacio destinado al vehículo privado motorizado a favor del peatón y la bicicleta.

Por lo tanto, en el escenario del PMUS 2030 se prevé alcanzar una mejora significativa en la reducción y optimización de la ocupación del espacio público por parte del vehículo privado en relación al escenario tendencial.

La siguiente tabla presenta una evaluación cualitativa de las actuaciones del PMUS en relación a los objetivos ambientales:

Tabla 12. Relación de las actuaciones del PMUS con los objetivos ambientales. Fuente: elaboración propia

Código	Acción	Indicadores ambientales							
		Cambio modal	Consumo energético	CO2	NOx	PM10	Contaminación acústica	Accidentalidad	Ocupación del espacio público
P1	Mejora de la red peatonal prioritaria	x	x					x	x
P2	Mejora de la accesibilidad en entornos escolares	x	x					x	x
B1	Ampliación de la red de carril bici y ciclocalles	x	x	x	x	x	x	x	x
B2	Ampliación de la red de aparcamientos para bicicleta.	x	x	x	x	x		x	x
PEM1	Programas estratégicos de movilidad	x	x					x	x
TP1	Extender el bus urbano al polígono industrial de Mas del Jutge	x	x	x	x	x			
TP2	Mejorar la accesibilidad de las paradas de bus urbano e interurbano	x	x	x	x	x			
TP3	Instar a que se ejecute el Proyecto de servicio público de transporte de viajeros por carretera CV-106, Valencia Metropolitana Oeste	x	x	x	x	x			
TP4	Instar a la mejora de la flota del autobús urbano		x	x	x	x	x		
TP5	Fomentar la intermodalidad	x	x	x	x	x			
VM1	Ejecutar el proyecto de mejora del cruce de la calle Valencia con la carretera Mas del Jutge							x	
VM2	Ejecutar el proyecto de regulación del tráfico y mejora de la accesibilidad del cruce de la calle Padre Méndez y la avenida Reina Sofía							x	
VM3	Mejora de la señalización viaria de código en las principales intersecciones de la red urbana		x					x	
VM4	Ejecución del Plan de Movilidad del Vehículo Eléctrico		x	x	x	x	x		
VM5	Promover técnicas de conducción eficiente		x	x	x	x	x	x	

Código	Acción	Indicadores ambientales							
		Cambio modal	Consumo energético	CO2	NOx	PM10	Contaminación acústica	Accidentalidad	Ocupación del espacio público
VM6	Impulso de Zona de Bajas Emisiones		x	x	x	x	x	x	
AP1	Potenciar los aparcamientos disuasorios		x						x
AP2	Implantar un sistema de Park&Ride en la estación de metro de Torrent	x	x	x	x	x	x		
AP3	Incrementar las reservas mínimas de aparcamiento fuera de calzada previstas en el planeamiento urbanístico para compensar el déficit infraestructural existente								x
AP4	Elaborar un estudio sobre la regulación del estacionamiento en la vía pública	x	x	x	x	x	x		x
DUM1	Facilitar la creación de puntos de entrega de proximidad o de sistemas de auto recogida de mercancías	x	x	x	x	x	x		x
DUM2	Potenciar una distribución urbana de mercancías con modos de bajo impacto	x	x	x	x	x	x		x
DUM3	Regular la distribución urbana de mercancías nocturna silenciosa para reducir la circulación durante el día		x	x	x	x			
DUM4	Implantar un sistema de control de las plazas de carga y descarga mediante sistemas tecnológicos para la mejora del uso de las zonas CyD		x	x	x	x			
GM1	Impulsar el proyecto de Rutas Escolares Seguras	x	x	x	x	x	x	x	x
GM2	Incentivar el coche compartido (car-pool)	x	x	x	x	x	x		
GM3	Participación en la Semana Europea de la Movilidad	x	x	x	x	x	x	x	x

8.1.1 Efectos del PMUS a la Infraestructura Verde

Según el Artículo 4 de la *LOTUP:

La infraestructura verde es el sistema territorial básico compuesto por los siguientes espacios: los ámbitos y lugares de más relevante valor ambiental, cultural, agrícola y paisajístico; las áreas críticas del territorio la transformación del cual implico riesgos o costes ambientales para la comunidad; y el entramado territorial de corredores ecológicos y conexiones funcionales que ponen en relación todos los elementos anteriores.

La infraestructura verde se extenderá también a los suelos urbanos y urbanizables, comprendiendo, como mínimo, los espacios libres y las zonas verdes públicas más relevantes, así como los itinerarios que permiten su conexión.

La identificación y caracterización de los espacios que componen la infraestructura verde de la Comunidad Valenciana se realizará en los instrumentos de planificación territorial y urbanística, a escala regional, supramunicipal, municipal y urbana, siendo la consellería competente en materia de ordenación del territorio y paisaje la encargada de supervisar su coherencia y funcionalidad y delimitarla en la cartografía temática de la Institut Cartogràfic Valencià.

Las funciones de la infraestructura verde son las siguientes:

- a) Preservar los principales elementos y procesos del patrimonio natural y cultural, y de sus bienes y servicios ambientales y culturales.
- b) Asegurar la conectividad ecológica y territorial necesaria para la mejora de la biodiversidad, la salud de los ecosistemas y la calidad del paisaje.
- c) Proporcionar una metodología para el diseño eficiente del territorio y una gradación de preferencias en cuanto a las alternativas de los desarrollos urbanísticos y de la edificación.
- d) Orientar de manera preferente las posibles alternativas de los desarrollos urbanísticos hacia los suelos de menor valor ambiental, paisajístico, cultural y productivo.
- e) Evitar los procesos de implantación urbana en los suelos sometidos a riesgos naturales e inducidos, de carácter significativo.

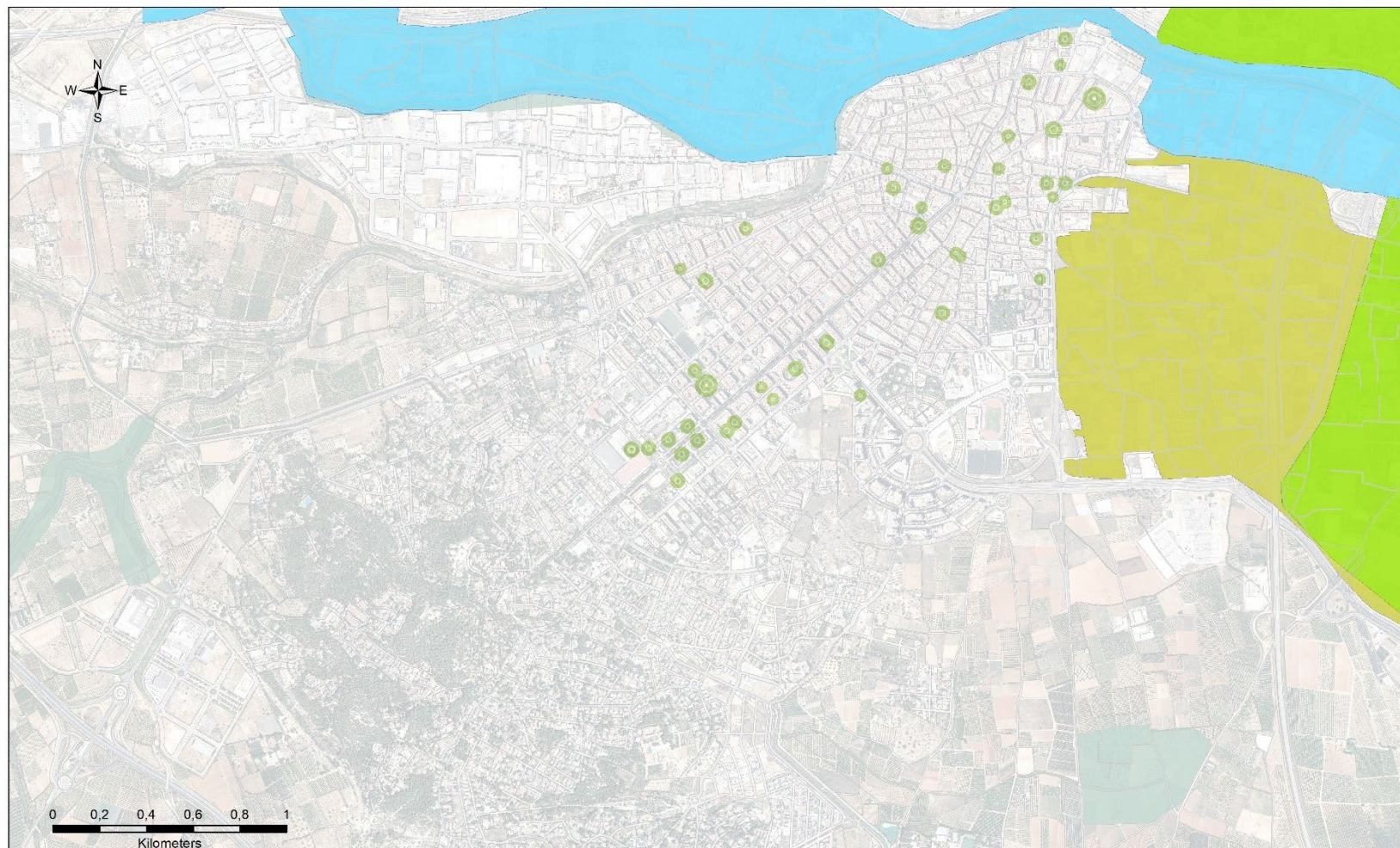
f) Favorecer la continuidad territorial y visual de los espacios abiertos.

g) Vertebrar los espacios de mayor valor ambiental, paisajístico y cultural del territorio, así como los espacios públicos y los hitos conformadores de la imagen e identidad urbana, mediante itinerarios que propician la mejora de la calidad de vida de las personas y el conocimiento y goce de la cultura del territorio.

h) Mejorar la calidad de vida de las personas en las áreas urbanas y en el medio rural, y fomentar una ordenación sostenible del medio ambiente urbano.

La infraestructura verde del municipio de Torrent, tal y como se aprecia en el visor del ICV de la GVA, muestra las siguientes áreas como los principales elementos:

- Huerta histórica del Safranar como espacio agrario cultural que forma parte del ámbito del PAT de Ordenación y Dinamización de la Huerta de Valencia y la Ley de la Huerta.
- El Barranc de Torrent como un corredor de relevancia regional.



Elementos de la infraestructura verde municipal en Torrent de acuerdo al visor del ICV.

Los efectos del PMUS sobre la infraestructura verde

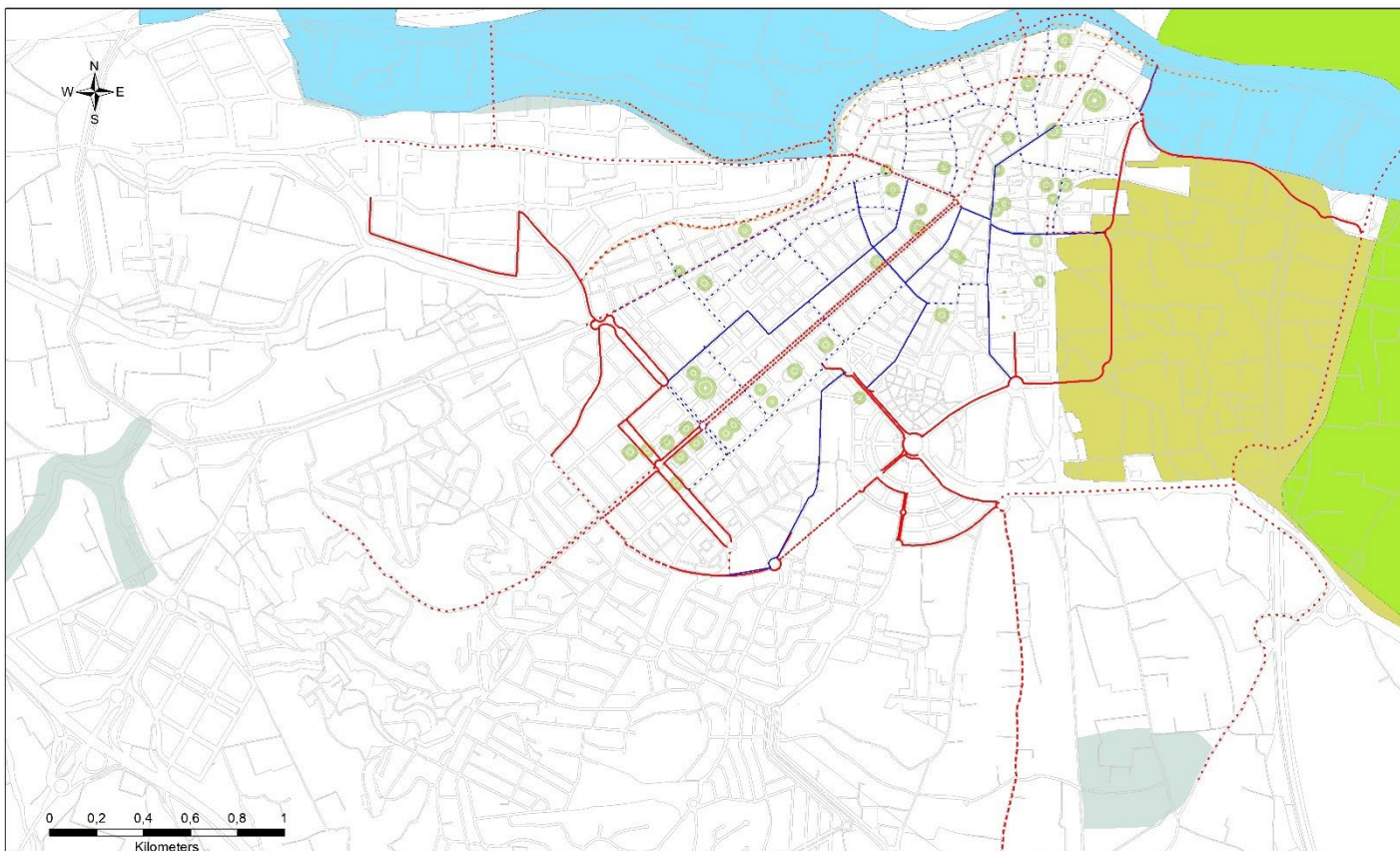
Los efectos del PMUS a la infraestructura verde se clasifican en muy positivos (Verd oscuro), positivos (verde) y sin efecto (amarillo). No se encuentran impactos negativos en la infraestructura verde.

Código	Acción	INFRAESTRUCTURA VERDE
P1	Mejora de la red peatonal prioritaria	Efectos positivos en la infraestructura verde urbana
P2	Mejora de la accesibilidad en entornos escolares	Efectos positivos en la infraestructura verde urbana
B1	Ampliación de la red de carril bici y ciclocalles	
B2	Ampliación de la red de aparcamientos para bicicleta.	Efectos positivos en la infraestructura verde urbana
PEM1	Programas estratégicos de movilidad	
TP1	Extender el bus urbano al polígono industrial de Mas del Jutge	
TP2	Mejorar la accesibilidad de las paradas de bus urbano e interurbano	
TP3	Instar a que se ejecute el Proyecto de servicio público de transporte de viajeros por carretera CV-106, Valencia Metropolitana Oeste	
TP4	Instar a la mejora de la flota del autobús urbano	
TP5	Fomentar la intermodalidad	
VM1	Ejecutar el proyecto de mejora del cruce de la calle Valencia con la carretera Mas del Jutge	
VM2	Ejecutar el proyecto de regulación del tráfico y mejora de la accesibilidad del cruce de la calle Padre Méndez y la avenida Reina Sofía	

Código	Acción	INFRAESTRUCTURA VERDE
VM3	Mejora de la señalización viaria de código en las principales intersecciones de la red urbana	
VM4	Ejecución del Plan de Movilidad del Vehículo Eléctrico	
VM5	Promover técnicas de conducción eficiente	
VM6	Impulso de Zonas de Bajas Emisiones	Efectos positivos en la infraestructura verde urbana
AP1	Potenciar los aparcamientos disuasorios	Efectos positivos en la infraestructura verde urbana
AP2	Implantar un sistema de Park&Ride en la estación de metro de Torrent	
AP3	Incrementar las reservas mínimas de aparcamiento fuera de calzada previstas en el planeamiento urbanístico para compensar el déficit infraestructural existente	
AP4	Elaborar un estudio sobre la regulación del estacionamiento en la vía pública	
DUM1	Facilitar la creación de puntos de entrega de proximidad o de sistemas de auto recogida de mercancías	
DUM2	Potenciar una distribución urbana de mercancías con modos de bajo impacto	
DUM3	Regular la distribución urbana de mercancías nocturna silenciosa para reducir la circulación durante el día	
DUM4	Implantar un sistema de control de las plazas de carga y descarga mediante sistemas tecnológicos para la mejora del uso de las zonas CyD	
GM1	Impulsar el proyecto de Rutas Escolares Seguras	Efectos positivos en la infraestructura verde urbana
GM2	Incentivar el coche compartido (car-pool)	x

Código	Acción	INFRAESTRUCTURA VERDE
GM3	Participación en la Semana Europea de la Movilidad	x

La red de vías ciclistas y para peatones prevista al PMUS es una oportunidad de mejora de la infraestructura verde en el municipio de Torrent, fomentando un contacto más próximo con los paisajes de valor como por ejemplo l'Horta histórica del Safranar y de vertebración de la infraestructura verde urbana al núcleo de Torrent.



Red de ciclista e infraestructura verde.

Cualquier actuación, presente o futura, que implique actuaciones en itinerarios (peatonales o rodados) de la zona incluida en el ámbito del *PAT de l'Horta, como por ejemplo los proyectos que se desarrollan de itinerarios peatonales o *ciclables, requerirá la emisión de informe por el Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje.

8.2 PLAN GENERAL ESTRUCTURAL DE TORRENT

En este apartado se estudia la adecuación de las propuestas del PMUS sobre el Plan General Estructural de Torrent, actualmente en tramitación. La adecuación se clasifica en muy positiva (verde oscuro), positiva (verde), neutra (amarilla) o roja (no hay adecuación). Como se muestra, ninguna de las actuaciones propuestas está en desacuerdo con las acciones planteadas en el PGE.

Código	Acción	PLAN GENERAL ESTRUCTURAL
P1	Mejora de la red peatonal prioritaria	Se potencia la conexión con los equipamientos urbanos
P2	Mejora de la accesibilidad en entornos escolares	
B1	Ampliación de la red de carril bici y ciclocalles	Se potencia la conexión con los equipamientos urbanos
B2	Ampliación de la red de aparcamientos para bicicleta.	
PEM1	Programas estratégicos de movilidad	Se potencia la Infraestructura Verde del municipio gracias al Anillo Verde
TP1	Extender el bus urbano al polígono industrial de Mas del Jutge	Se conectan áreas de nuevo desarrollo industrial
TP2	Mejorar la accesibilidad de las paradas de bus urbano e interurbano	
TP3	Instar a que se ejecute el Proyecto de servicio público de transporte de viajeros por carretera CV-106, Valencia Metropolitana Oeste	Se mejora la conexión metropolitana de Torrent
TP4	Instar a la mejora de la flota del autobús urbano	Se mejora la conexión del núcleo urbano con las áreas urbanas dispersas
TP5	Fomentar la intermodalidad	
VM1	Ejecutar el proyecto de mejora del cruce de la calle Valencia con la carretera Mas del Jutge	Se conectan áreas de nuevo desarrollo industrial
VM2	Ejecutar el proyecto de regulación del tráfico y mejora de la accesibilidad del cruce de la calle Padre Méndez y la avenida Reina Sofía	

Código	Acción	PLAN GENERAL ESTRUCTURAL
VM3	Mejora de la señalización viaria de código en las principales intersecciones de la red urbana	
VM4	Ejecución del Plan de Movilidad del Vehículo Eléctrico	
VM5	Promover técnicas de conducción eficiente	
VM6	Impulso de Zonas de Bajas Emisiones	
AP1	Potenciar los aparcamientos disuasorios	Se potencia la ganancia de espacio público en el núcleo urbano
AP2	Implantar un sistema de Park&Ride en la estación de metro de Torrent	
AP3	Incrementar las reservas mínimas de aparcamiento fuera de calzada previstas en el planeamiento urbanístico para compensar el déficit infraestructural existente	
AP4	Elaborar un estudio sobre la regulación del estacionamiento en la vía pública	
DUM1	Facilitar la creación de puntos de entrega de proximidad o de sistemas de auto recogida de mercancías	
DUM2	Potenciar una distribución urbana de mercancías con modos de bajo impacto	
DUM3	Regular la distribución urbana de mercancías nocturna silenciosa para reducir la circulación durante el día	
DUM4	Implantar un sistema de control de las plazas de carga y descarga mediante sistemas tecnológicos para la mejora del uso de las zonas CyD	
GM1	Impulsar el proyecto de Rutas Escolares Seguras	
GM2	Incentivar el coche compartido (car-pool)	

Código	Acción	PLAN GENERAL ESTRUCTURAL
GM3	Participación en la Semana Europea de la Movilidad	

8.3 JUSTIFICACIÓN EN MATERIA DE PERSPECTIVA DE GÉNERO DEL PMUS

Tal como aparece en la redacción de la Nueva agenda urbana de Naciones Unidas de la cumbre de Quito de 2017, las ciudades se comprometen al cambio de paradigma, adoptando enfoques del desarrollo urbano y territorial sostenibles, integrados, centrados en las personas y teniendo en cuenta la edad y el género. Por tanto, esta ley también atiende a los principios de igualdad entre hombres y mujeres y reconoce que la división del trabajo según los roles asignados socialmente nos otorga diferentes usos de las ciudades y distintas necesidades que deben ser atendidas.

La perspectiva de género aporta la visión de que el territorio, las ciudades y la forma en que ordenamos el paisaje deben perseguir la idea de generar espacios sostenibles medioambiental y económicamente, y accesibles humanamente; es decir, que la finalidad última de la ordenación y de la ley es mejorar de forma equitativa la vida de las personas teniendo en cuenta el conjunto de su diversidad y complejidad.

La movilidad tiene un impacto fundamental en la vida y el bienestar de las personas, en la medida en la que determina el acceso de individuos y grupos sociales a lugares de empleo, equipamientos y servicios, la mayor o menor comodidad de uso de éstos, etc. Resulta por tanto fundamental evaluar si desde el urbanismo se tiene en suficiente consideración el desempeño de las tareas y relaciones cotidianas (esto es si se favorecen y facilitan), porque de lo contrario surgen situaciones de desigualdad en el uso del espacio urbano. Estas desigualdades afectan directa y principalmente a las mujeres por el hecho de que son ellas las que mayoritariamente siguen acaparando las obligaciones del cuidado familiar y mantenimiento del hogar que transcurren fuera de la vivienda.

Para velar por un uso más igualitario de la ciudad y del territorio, sus equipamientos e infraestructuras, es imprescindible incluir su experiencia no técnica en los procesos de planeamiento, auditoría y regeneración del espacio público urbano, para conseguir una ciudad que facilite un uso igualitario del espacio público atendiendo a las necesidades cotidianas específicas de todas las personas.

El derecho a la ciudad es un derecho colectivo que incluye a los grupos más vulnerables e infrarrepresentados, y se basa en la construcción colectiva de las ciudades para que éstas sean las que deseamos, recurriendo a los procesos de participación e inclusión social como motores de cambio, como lo es sin duda la inclusión de la perspectiva feminista en la ordenación territorial, el urbanismo y el diseño del espacio público, que han evidenciado, desde antaño, los factores principales a tener en cuenta en su inclusión en todas las esferas de la vida, como son en el terreno que nos acomete, el impacto de los roles de género, del trabajo no remunerado y de la división sexual del trabajo en el uso diferenciado de la ciudad por hombres y mujeres.

8.3.1. Marco normativo y antecedentes

Marco internacional

Organismos como Naciones Unidas y la Comisión Europea han señalado el urbanismo y la ordenación del territorio como campos clave para avanzar hacia la igualdad entre mujeres y hombres en materia de política pública.

En la Cumbre sobre el Desarrollo Sostenible de 2015, la Organización de Naciones Unidas definió los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). La visión del ODS 11, que insta a lograr ciudades y asentamientos urbanos que sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles, está estrechamente vinculada con el ODS 5 sobre la igualdad de género, y no puede alcanzarse sin considerar la vivienda, el transporte, los espacios públicos y los servicios públicos seguros, inclusivos y asequibles para las mujeres y las niñas.

La Nueva Agenda Urbana de la ONU aprobada en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III) en octubre de 2016 en Quito, busca fomentar la implementación de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible respetando su auténtica esencia de inclusión e igualdad. La Agenda Urbana de la UE adopta la dimensión de género para introducirla en el desarrollo urbano, a nivel nacional, regional y local A escala europea, el Tratado de Ámsterdam (1997), ratificado por España.

Legislación estatal

- Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva entre mujeres y hombres
- Ley 30/2003, de 13 de octubre, sobre medidas para incorporar la valoración del impacto de género en las disposiciones normativas que elabore el Gobierno
- La Constitución Española de 1978 (art 1.1, 14, 9.2, 10.2) proclama en su artículo 14 el derecho a la igualdad y a la no discriminación por razón de sexo. Por su parte, el artículo 9.2 consagra la obligación de los poderes públicos de promover las condiciones para que la igualdad del individuo y los grupos en que se integra sean reales y efectivas.
- Ley 30/2003, de 13 de octubre, sobre medidas para incorporar la valoración del impacto de género en las disposiciones normativas que elabore el Gobierno incluye referencias al marco normativo anterior.

- Ley orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres.

Normativa autonómica

- Ley Orgánica 1/2006, de 10 de abril que modifica el Estatuto de Autonomía de la Comunidad Valenciana. Art 10.3, 11, 16. (L.O 5/1982, de 1 de julio).
- Decreto 232/1997, de 2 de septiembre, del Gobierno Valenciano, por el que se crea el Observatorio de Publicidad No Sexista de la Comunidad Valenciana.
- Orden de 25 de julio de 1997 de la Consellería de Bienestar Social por la que se crea el Consejo Valenciano de la Mujer.
- Orden 5/2011 de 30 de septiembre de la Conselleria de Justicia y Bienestar Social por la que se modifica la Orden de 25 de julio de 1997 por la que se crea el Consejo Valenciano de la Mujer.
- Plan de Igualdad de Oportunidades entre mujeres y hombres 2011-2014.
- LEY 9/2003, de 2 de abril, de la Generalitat, para la Igualdad entre Mujeres y Hombres. LEY 7/2012, de 23 de noviembre, de la Generalitat, Integral contra la Violencia sobre la Mujer en el Ámbito de la Comunidad Valenciana
- ACUERDO de 10 de marzo de 2017, del Consell, de aprobación del II Plan de igualdad de mujeres y hombres de la Administración de la Generalitat.
- ACUERDO de 9 de abril de 2010, del Consell, por el cual se aprueba el Acuerdo de Mesa Sectorial de Función Pública de 31 de marzo de 2010, por el cual se aprobó el I Plan de Igualdad entre Mujeres y Hombres de la administración de la Generalitat (2010-2012).
- DECRETO 20/2004, de 13 de febrero, del Consell de la Generalitat por el cual se crea el Observatorio de Género de la Comunidad Valenciana
- DECRETO 232/1997, de 2 de septiembre, del Gobierno Valenciano, por el cual se crea el Observatorio de Publicidad No Sexista de la Comunidad Valenciana
- DECRETO 143/2002, de 3 de septiembre, del Consejo, por el cual se crea la Comisión Interdepartamental para Combatir la Violencia Doméstica en la Comunidad Valenciana
- DECRETO 52/2004, de 2 de abril, del Consell de la Generalitat, por el que se crea el Foro de la Comunidad Valenciana contra la Violencia de Género y Personas Dependientes en el ámbito de la Familia.

Este PMUS, con el fin de garantizar un desarrollo territorial y urbanístico sostenible, la utilización racional del suelo y la conservación del medio natural desde la perspectiva de género inclusiva, ha de estar de acuerdo con los siguientes **criterios y reglas para la planificación con perspectiva de género del Anexo II de la LOTUP**, que se adjunta.

LOTUP. Anexo II. Criterios y reglas para la planificación con perspectiva de género:

1. Urbanismo para las personas.

1.1 Los planes, programas y proyectos urbanísticos responderán a las necesidades básicas de todas las personas teniendo en cuenta su diversidad. Las ciudades, el paisaje, la movilidad, los espacios públicos, los accesos, las viviendas, deben reflejar y facilitar las diferentes esferas de la vida: la productiva, la reproductiva, la social o política y la personal. Igualmente deben posibilitar los distintos usos y necesidades que las personas con sus diversidades requieren. En la memoria de los planes, programas y proyectos urbanísticos, hay que incluir un apartado con una caracterización cuantitativa y una caracterización cualitativa:

- Una caracterización cuantitativa, mediante técnicas de estudio demográficas y sociológicas, como las pirámides de población, segregación por sexo, por edad, cifras de empleo o estudios, etc.,
- Una caracterización cualitativa que identifique las necesidades y aspiraciones de los sectores de población afectados, estructurada desde las siguientes variables: edad, sexo y diversidad funcional. Hay que incorporar un capítulo que evalúe las repercusiones de las acciones previstas para la diversidad de toda la población, y concretamente, en materia de género, respecto de los aspectos establecidos y relacionados con este anexo.

2. Red de espacios comunes.

2.1 La red de espacios comunes, o para la vida cotidiana, es el conjunto de espacios públicos que dan apoyo a las actividades diarias de los entornos público y privado. La forma en que se definen y conectan debe tener en cuenta todas las necesidades cotidianas, atendiendo especialmente a los desplazamientos de la vida reproductiva y de cuidados. Esta red, que debe favorecer las necesidades básicas, está constituida por:

- a) Espacios de relación, como jardines, plazas, y otros espacios libres vinculados en la red de peatones, en los que se fomenta el paso, la estancia, la relación entre personas, como esquinas y chaflanes, aceras anchas con bancos para el descanso, etc., con el objetivo de favorecer la movilidad a pie en las cortas distancias y el acceso a los espacios comunes para la socialización y la convivencia.
- b) Los equipamientos de uso diario destinados a la educación de las niñas y niños (escuelas infantiles de 0 a 3 años, colegios de infantil y primaria, institutos de secundaria y bachiller y otros espacios educativos y de ocio); al cuidado o recreo de personas mayores (centros de día y otros); a la atención primaria sanitaria (centros de salud); centros sociales; centros culturales, equipamientos deportivos (pistas exteriores, pabellones y equipamientos deportivos integrados en el mobiliario urbano), oficinas de la administración municipal y cualquier otro equipamiento o recinto que permita el desarrollo de la vida diaria y las rutinas de todos los segmentos de la población.
- c) Los comercios y servicios cotidianos que proporcionan los productos básicos para la alimentación y el cuidado del hogar y del núcleo familiar.

d) Las paradas de transporte público.

e) Los viales que los comunican y los conectan directamente.

f) Espacios para la gestión de residuos y su reciclaje, mobiliario urbano (señales de circulación, papeleras, fuentes públicas, etc.) espacios especiales como espacios para los animales de compañía y cualquier otro elemento que ocupe un espacio en la red pública, que sea de uso cotidiano y que necesite ser diseñado de forma inclusiva.

2.2 El ámbito de planificación de la red de espacios comunes será, preferentemente, el barrio o una unidad morfológica y poblacional de características particulares que lo identifiquen y lo diferencien.

2.3 Los planes de desarrollo urbanístico, en el correspondiente plano de ordenación, delimitarán la red de espacios comunes por barrios y los elementos de conexión entre estos espacios. Esta red forma parte de la ordenación estructural de la red viaria y de los espacios públicos que conecta. Las normas urbanísticas fijarán las condiciones mínimas aplicables a los proyectos de urbanización y de obra pública que se desarrollen en su ámbito.

2.4 Los proyectos de urbanización y de obra pública que afecten a los viales y los espacios públicos diseñarán el espacio de acuerdo con las determinaciones contenidas en los planes que desarrollen, teniendo en cuenta siempre la perspectiva de género y este anexo.

2.5 También incluirán en el plan de participación pública del artículo 55.1 de este texto refundido, el proceso de participación ciudadana, como elemento previo para conocer las necesidades poblacionales. Este proceso será abierto y vigilará por la representatividad de todos los sectores poblacionales (sexo, edad, diversidades, situaciones socioeconómicas, etc.). Su objetivo es conocer y recabar las distintas necesidades de la población a través de la participación directa.

En los distintos trabajos del proceso participativo se trabajará partiendo de las bases del presente anexo y se reflejará en el informe final.

2.6 La Conselleria con competencias en ordenación del territorio, urbanismo y paisaje, elaborará guías para la aplicación de la perspectiva de género en los planes y proyectos urbanísticos de espacios públicos, y así facilitará las herramientas a los equipos profesionales que trabajen en estos tipos de actuación. También elaborará guías específicas para proyectos de edificación, de edificios de viviendas u otros donde haya que aplicar la perspectiva de género a los espacios interiores (elementos comunes y privados).

3. Proximidad de las actividades de la vida cotidiana.

3.1 Los planes urbanísticos facilitarán ciudades compactas con un tejido denso definido, favorecerán la proximidad entre las actividades diarias y facilitarán las conexiones con los espacios y equipamientos adyacentes al casco urbano, localizados en la periferia. Se limitará el crecimiento disperso.

3.2 Todos los espacios incluidos en la red de espacios comunes (espacios de relación, jardines, plazas, equipamientos exteriores, edificios de equipamientos, comercios, servicios cotidianos, paradas de transporte público, etc.) se distribuirán con criterio de proximidad: la ubicación óptima es la que permite el acceso a cada espacio desde una distancia máxima de diez minutos caminando sin dificultad desde cualquier punto del barrio. Hay que disponer espacios de estar y de relación vinculados a la red de viandantes cada 300 metros.

4. Combinación de usos y actividades.

4.1 La planificación propiciará el urbanismo inclusivo desde la perspectiva de género, donde la combinación de usos garantice la inclusión de la totalidad poblacional (personas de diferente sexo, edad, diversidad funcional, origen y cultura). La planificación evitará zonificaciones con usos exclusivos y evitará también la disposición concentrada de viviendas de un mismo perfil familiar y económico, fomentando la distribución equitativa de los equipamientos y servicios, impulsando la creación de viviendas que faciliten la presencia de la diversidad familiar actual y de la relación entre ellas.

4.2 Las normas urbanísticas y las ordenanzas municipales regularán la realización de actividades remuneradas en la vivienda, estableciendo las limitaciones necesarias para garantizar la buena convivencia entre los diferentes usos permitidos y entre la diversidad vecinal.

4.3 En el ámbito de la movilidad, hay que contemplar la presencia de diferentes formas de desplazamiento y transporte –motorizado, transporte público, itinerarios de peatones y carriles para bicicletas– tanto en las comunicaciones interunidades (barrio/módulo) como las propias del barrio así como la ubicación de espacios para las actividades comunes.

4.4 A pesar de favorecer los usos mixtos, también se procurarán los usos dotacionales, de equipamientos y servicios en las proximidades de las estaciones de transporte público, especialmente en las estaciones intermodales.

5. Seguridad en el espacio público.

5.1 Los itinerarios que conecten elementos de la red de espacios comunes fomentando los recorridos a pie y fortaleciendo la red de viandantes, serán accesibles, dispondrán de bancos para el descanso y garantizarán la seguridad de los usuarios y usuarias con la iluminación y visibilidad necesaria y la eliminación de barreras físicas que condicionen la seguridad. Fomentarán la autonomía de movilidad de la infancia (camino escolares).

5.2 Hay que eliminar los puntos conflictivos entre los itinerarios de viandantes y los viales de vehículos y de bicicletas. Los carriles de bicicletas deben estar físicamente separados de los viandantes y del tráfico de vehículos a motor.

5.3 La red de espacios públicos se tratará como una red continua y jerarquizada. Se crearán hitos que faciliten la identificación y lectura del espacio, la orientación y la apropiación de cada espacio. Hay que evitar la monotonía y la uniformidad de los espacios públicos para mejorar su diferenciación visual de los mismos. Hay que facilitar la visibilidad de los espacios públicos desde los edificios limítrofes.

5.4 Los espacios públicos estarán bien señalados. Las señales o los hitos incluirán la información necesaria para encontrarlos en la red de espacios comunes, y relacionarlos con los otros espacios de la red y con los puntos de emergencia.

5.5 Las paradas de transporte públicas serán seguras, accesibles y visibles desde su entorno y formarán parte de la red de espacios comunes.

5.6 Se garantizarán espacios de recreo y de relaciones sociales que permitan la buena convivencia intergeneracional, así como la calidad, seguridad, mantenimiento y limpieza.

5.7 Se incorporará el criterio de seguridad en la localización y el diseño de los edificios públicos. Los itinerarios de viandantes serán seguros frente a cualquier tipo de incidencia (en especial se evitarán espacios escondidos donde se puedan favorecer las agresiones). Hay que garantizar que esta red de los espacios comunes llegue a todas las zonas residenciales, y a los espacios adyacentes en el entorno del casco urbano, a las zonas de grandes actividades y a los grandes equipamientos, mediante el transporte público.

5.8 Los planes, programas y proyectos urbanísticos que se desarrollen sobre suelos urbanizados, deben identificar los sitios inseguros, dentro del proceso de participación ciudadana, mediante técnicas de recorridos participativos, dirigidas por especialistas, y con la finalidad de modificar y mejorar los espacios y su red.

6. Habitabilidad del espacio público.

6.1 Los espacios peatonales serán anchos, seguros y libres de conflictos con el tráfico de vehículos. Se proporcionarán superficies para realizar actividades de relación social, de estar, de reunión y de recreo. La vegetación, iluminación y mobiliario urbano estarán incluidos en el diseño de dichos espacios, siempre con carácter inclusivo y con perspectiva de género, y al servicio de las actividades citadas. Se adoptarán medidas de calidad del aire, del confort térmico y acústico y de la accesibilidad de los itinerarios y de todos los espacios públicos.

6.2 Como mínimo, el 75 % de la superficie viaria que conforma la red de espacios para la vida cotidiana serán viales de viandantes y el 60 % de la totalidad de viales del barrio o de la unidad de referencia.

6.3 Los comercios, servicios y equipamientos ubicados en plantas bajas abrirán al espacio público y establecerán así relaciones de continuidad, por mejorar la relación entre los espacios. Las normas urbanísticas de los planes establecerán las superficies del espacio público que puedan ser ocupadas por actividades comerciales y que, en cualquier caso, no podrán reducir el espacio peatonal en más del 50 % de la anchura destinada en el vial de viandantes ni del 30 % de la superficie del espacio público de uso de viandantes. En superficies menores habrá que asegurar como mínimo el doble paso peatonal con equipaje, silla de ruedas o semejante.

7. Equipamientos.

7.1 Los planes urbanísticos deben establecer reservas de suelo para la edificación de equipamientos y centros destinados a la atención de las personas que necesiten espacios especializados, teniendo en cuenta el modelo de usos combinados y próximos que se establece en el punto 4. Así, se prevé que los espacios de educación de menores (escuelas infantiles de 0 a 3 años, residencias y otros), de asistencia y recreo para personas mayores (centros de día, hogares de jubilados, residencias), así como para personas con diversidad funcional (centros de día, residencias, centros ocupacionales, centros

mixtos, etc.), o espacios para la inclusión social (centros de atención y residencias de inclusión y violencia de género) formen parte de la red de espacios comunes, cumpliendo las necesidades y perspectivas del urbanismo inclusivo con perspectiva de género de ciudad cuidadora, tal como figura en el anexo IV, apartado III, punto 4.6.

8. Vivienda.

8.1 Los planes urbanísticos deben fomentar la presencia de diferentes tipos de viviendas y garantizar la compatibilidad y la combinación de usos y de personas con la adecuada estructuración del paisaje intraurbano. Hay que garantizar la funcionalidad y la adecuación de las viviendas para los diferentes tipos de núcleos familiares que hay en la actualidad. La demanda actual es muy diversa y debe haber una respuesta diversa y multifuncional.

8.2 Las normas urbanísticas y las ordenanzas municipales favorecerán la flexibilidad en el uso de las viviendas de manera que faciliten la diversidad de las nuevas estructuras familiares y puedan adaptarse a los ciclos evolutivos y vitales de quien los habite. Igualmente favorecerán la vida reproductiva y personal, que es la que especialmente se desarrolla en el ámbito del hogar.

8.3 En cuanto a los elementos comunes de los edificios de viviendas, se añadirá a la normativa y a las ordenanzas la obligación de diseñar los vestíbulos y otros elementos comunes mediante la perspectiva de género, garantizando la seguridad (con visibilidad desde el exterior, eliminación de rincones no visibles, iluminación adecuada, pulsador de alarma, etc.). Además se tendrá en cuenta en los diseños de los espacios comunes, los distintos vehículos que son de acceso doméstico (bicicletas y otros, carritos de la compra, de criaturas, de personas con movilidad reducida, tanto caminadores como sillas, etc.).

9. Movilidad.

9.1 Los planes, programas y proyectos urbanísticos favorecerán el transporte público, la movilidad a pie y en bicicleta, sin reducir el espacio peatonal destinado a las actividades de relación, estar, reunión y recreo.

9.2 Los planes de movilidad deben incorporar la perspectiva de género en la movilidad para tener en cuenta todas las situaciones de movilidad reducida, desde la asistencia de personas en situación de dependencia a la facilitación de las personas con diversidad funcional motriz, visual o sensorial, así como otras situaciones de movilidad temporalmente reducida (transporte y cuidado de criaturas, desplazamientos para el cuidado de personas, transporte de equipajes o mercancías, personas en situación de enfermedad temporal, etc.) y lo harán de forma transversal, en los ámbitos urbanos y en los interurbanos.

9.3 Hay que garantizar la seguridad en los itinerarios nocturnos, fomentando el transporte público y creando itinerarios seguros, con iluminación adecuada y ausencia de barreras físicas y visuales, tal como se establece en el punto 5.5 del presente anexo.

10. Transversalidad.

La implantación transversal efectiva de la perspectiva de género en la práctica urbanística hay que abordarla de manera multiescalar, interdisciplinaria y participativa.

10.1 La perspectiva de género en la construcción y la gestión de la ciudad hay que desarrollarla en todas las escalas políticas, en todos los programas, planes y proyectos urbanísticos, desde la planificación hasta la gestión, desde la idea hasta su materialización, en acciones concretas que puedan ser percibidas y reconocidas por las personas a las que van dirigidas.

10.2 La acción urbanística debe responder a las necesidades cotidianas y a la diversidad, y para hacerla efectiva es precisa la participación interactiva de profesionales de diferentes ciencias, sectores y procedencias, así como la participación de la ciudadanía, asegurando la paridad de mujeres y hombres.

10.3 Dentro del plan de participación pública del artículo 55.1 de la ley y del anexo I, hay que incorporar entre las personas interesadas para el proceso participativo a los sectores de población correspondientes a los perfiles resultantes del análisis demográfico del apartado 2 de este anexo. Se fomentará, especialmente, la participación de las mujeres en la elaboración de planes y proyectos urbanos con una doble función: incorporar al debate su forma de vivir la ciudad y disponer de su compleja visión formada desde la vinculación con otros grupos sociales que dependen de ellas, y que hace que su participación sea de especial interés en la ordenación del detalle de los planes y los proyectos de urbanización y de obra pública. Debe justificarse expresamente la participación de las personas de diferentes grupos sociales, los resultados de este estudio participativo y la incorporación a los documentos urbanísticos.

8.3.2. Inclusión de la perspectiva de género en el PMUS según los criterios de la LOTUP

Se estudia en este apartado la inclusión de la perspectiva de género de las acciones propuestas en el PMUS según los criterios antes vistos del Anexo II de la LOTUP, en especial, los relativos a la movilidad y el espacio público (marcados en **negrita**). La inclusión se clasifica en muy positiva (verde oscuro), positiva (verde), neutra (amarilla) o roja (no hay inclusión).

Código	Acción	CRITERIOS LOTUP															
		1.1.	2.1.	4.1.	4.3.	5.1.	5.2.	5.3.	5.4.	5.5.	5.6.	6.1.	6.2.	9.1.	9.2.	9.3.	10.1
P1	Mejora de la red peatonal prioritaria																
P2	Mejora de la accesibilidad en entornos escolares																
B1	Ampliación de la red de carril bici y ciclocalles																
B2	Ampliación de la red de aparcamientos para bicicleta.																
PEM1	Programas estratégicos de movilidad																
TP1	Extender el bus urbano al polígono industrial de Mas del Jutge																
TP2	Mejorar la accesibilidad de las paradas de bus urbano e interurbano																
TP3	Instar a que se ejecute el Proyecto de servicio público de transporte de viajeros por carretera CV-106, Valencia Metropolitana Oeste																
TP4	Instar a la mejora de la flota del autobús urbano																
TP5	Fomentar la intermodalidad																
VM1	Ejecutar el proyecto de mejora del cruce de la calle Valencia con la carretera Mas del Jutge																
VM2	Ejecutar el proyecto de regulación del tráfico y mejora de la accesibilidad del cruce de la calle Padre Méndez y la avenida Reina Sofía																

Código	Acción	CRITERIOS LOTUP															
		1.1.	2.1.	4.1.	4.3.	5.1.	5.2.	5.3.	5.4.	5.5.	5.6.	6.1.	6.2.	9.1.	9.2.	9.3.	10.1
VM3	Mejora de la señalización viaria de código en las principales intersecciones de la red urbana																
VM4	Ejecución del Plan de Movilidad del Vehículo Eléctrico																
VM5	Promover técnicas de conducción eficiente																
VM6	Impulso de Zonas de Bajas Emisiones																
AP1	Potenciar los aparcamientos disuasorios																
AP2	Implantar un sistema de Park&Ride en la estación de metro de Torrent																
AP3	Incrementar las reservas mínimas de aparcamiento fuera de calzada previstas en el planeamiento urbanístico para compensar el déficit infraestructural existente																
AP4	Elaborar un estudio sobre la regulación del estacionamiento en la vía pública																
DUM1	Facilitar la creación de puntos de entrega de proximidad o de sistemas de auto recogida de mercancías																
DUM2	Potenciar una distribución urbana de mercancías con modos de bajo impacto																
DUM3	Regular la distribución urbana de mercancías nocturna silenciosa para reducir la circulación durante el día																

Código	Acción	CRITERIOS LOTUP															
		1.1.	2.1.	4.1.	4.3.	5.1.	5.2.	5.3.	5.4.	5.5.	5.6.	6.1.	6.2.	9.1.	9.2.	9.3.	10.1
DUM4	Implantar un sistema de control de las plazas de carga y descarga mediante sistemas tecnológicos para la mejora del uso de las zonas CyD																
GM1	Impulsar el proyecto de Rutas Escolares Seguras																
GM2	Incentivar el coche compartido (car-pool)																
GM3	Participación en la Semana Europea de la Movilidad																

PMUS 2019

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE TORRENT

ANEXO I: PROCESO DE PARTICIPACIÓN



NOVIEMBRE 2019



ÍNDICE

1	INTRODUCCIÓN	3
1.1	PRESENTACIÓN	3
1.2	ENFOQUE METODOLÓGICO	3
1.3	BALANCE DEL PROCESO	6
2	RESULTADOS DE LAS ACTIVIDADES.....	7
2.1	TALLERES DE PARTICIPACIÓN.....	7
2.2	REUNIONES SECTORIALES	11
2.3	ENCUESTA DIGITAL.....	17
3	CONCLUSIONES DEL PROCESO.....	33
3.1	CONCLUSIONES	33

1 INTRODUCCIÓN

1.1 PRESENTACIÓN

El presente documento recoge los resultados del proceso de participación pública del Plan de Movilidad Urbana sostenible de Torrent. Se apuntan a continuación algunas cuestiones referentes a la metodología, implicación de los diferentes actores sociales en el proceso participativo MOBILITAT-Torrent y el balance de éste.

Los canales de participación han sido: el espacio web www.mobilitorrent.es, los espacios o actividades abiertas programadas, en este caso los talleres abiertos a la ciudadanía y las reuniones sectoriales con agentes clave del sector educativo, tejido social, y comercio, junto con la encuesta digital abierta a la ciudadanía.



Participa!!

El Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Torrent es desenvoluparà amb la participació de la ciutadania i d'agents interessats a la matèria.

Quines activitats es desenvoluparan?

- Observància a peu de carrer. Mostres de desplaçaments in-situ.
- [Enquesta digital](#) per conèixer els hàbits de desplaçament i les expectatives de canvi.
- Reunions sectorials amb actors implicats.

Portal web del proceso de participación.

El objetivo de los talleres de diagnosis propositiva ha sido crear espacios de reflexión alrededor del futuro de la movilidad de Torrent, dar a conocer los objetivos que propone el PMUS de Torrent y conocer las principales necesidades y retos en la cuestión de la movilidad en el municipio por parte de los asistentes.

Se hicieron dos talleres de participación durante el mes de noviembre de 2019, el primero orientado a tratar las cuestiones del área de la zona de El Vedat y urbanizaciones y el otro para el área del casco urbano.

Se estima que asistieron alrededor de unas 16 personas entre las dos jornadas públicas que se han desarrollado. Por otro lado, han colaborado, mediante la realización de reuniones sectoriales alrededor de 20 personas vinculadas al tejido comercial, educativo y social. El cuestionario online, en dos versiones, una en castellano y otra en valenciano, ha sido contestado por 95 personas.

1.2 ENFOQUE METODOLÓGICO

El proceso de participación MOBILITAT-Torrent ha tenido por objetivo involucrar a la ciudadanía en la formulación y diseño del nuevo Plan de Movilidad Urbana Sostenible para Torrent (PMUS), dando a conocer el contenido del mismo con un lenguaje claro y sencillo, garantizando el libre

acceso a la información y generando un espacio de reflexión colectiva en el cual se han formulado propuestas que han ido enriqueciendo y dando más definición a la propuesta del futuro plan.

Talleres de diagnóstico propositiva

El objetivo ha sido obtener una aproximación de las principales necesidades y conflictos de los habitantes de Torrent.

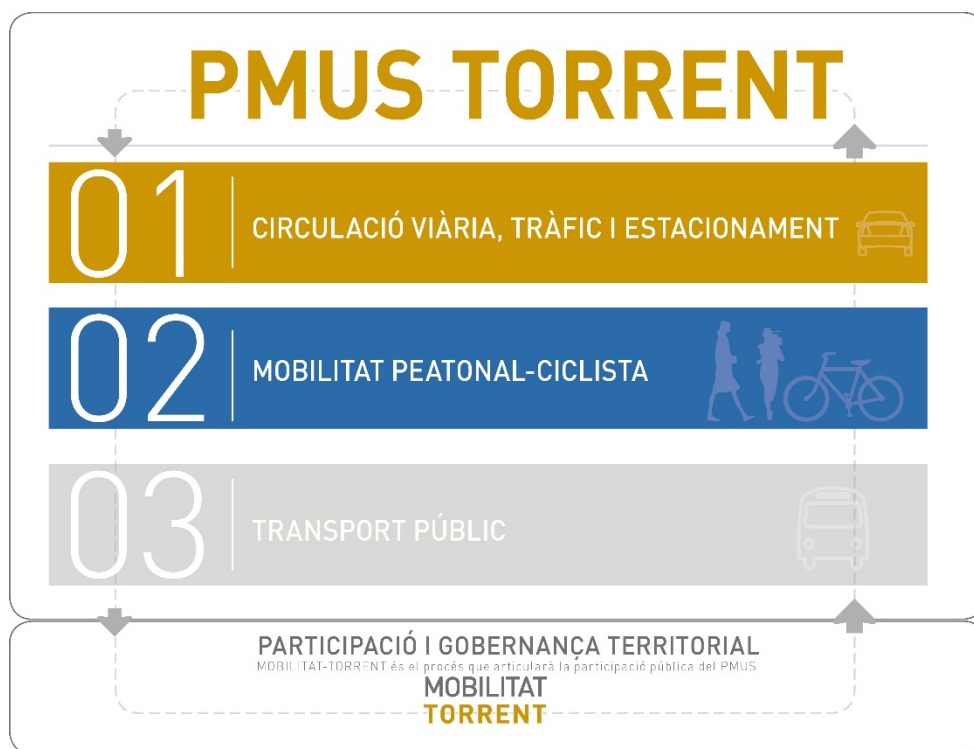
Los talleres se estructuraron en dos jornadas para tratar más específicamente dos ámbitos diferenciados: la zona del casco urbano y la zona de El Vedat y urbanizaciones.

Para optimizar el trabajo llevado a cabo durante los talleres realizados se diseñó una dinámica participativa que permitió la reflexión sobre los diferentes aspectos de la movilidad en Torrent organizados según los tres ejes sobre el que se estructura el PMUS.

Eje 01. Circulación viaria, tráfico y estacionamiento

Eje 02. Movilidad peatonal-ciclista

Eje 03. Transporte público



En el próximo apartado se mostrarán los resultados obtenidos y las cuestiones más reiteradas de cada taller y matices expresados por los asistentes.



Imágenes de los talleres desarrollados.

Reuniones sectoriales

Con el objetivo de obtener una visión lo más amplia posible de la situación de la movilidad en Torrent, se realizaron 3 reuniones sectoriales con agentes claves.

Identificar las problemáticas y necesidades de cada colectivo y recoger de las reflexiones y posicionamientos ha sido una parte importante del proceso.

Como base de la reflexión individual se hizo llegar un cuestionario a cada grupo de interés previamente a las reuniones de trabajo. La dinámica de la reunión se desarrolló tratando los diferentes temas según los ejes del PMUS y utilizando cartografías del municipio que permitieron el mapeo de problemas y conflictos expresados por los asistentes.

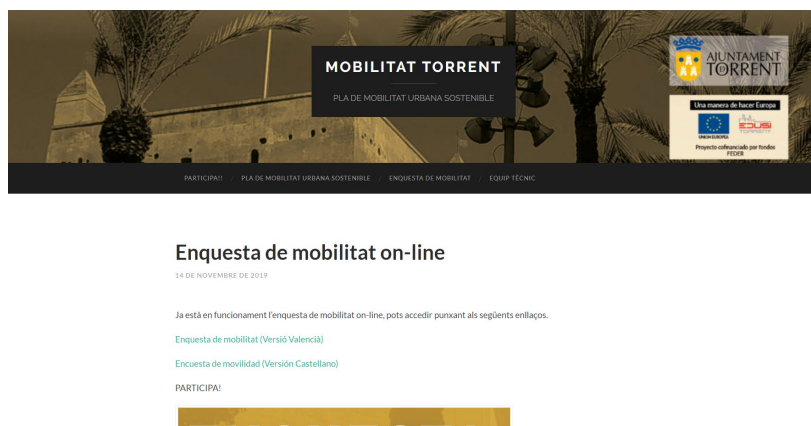


Imágenes de las reuniones desarrolladas.

Encuesta digital

Paralelamente se abrió la encuesta digital, dirigida al público en general. Con este cuestionario se pretendía conocer la percepción de la ciudadanía respecto a los aspectos relacionados con la movilidad de Torrent. La encuesta recoge cuestiones referentes a datos generales y hábitos (edad, tipo de desplazamientos, frecuencia, lugar de residencia, disponibilidad de vehículo propio, etc.) y cuestiones más específicas relacionadas con la circulación viaria, el tráfico y el aparcamiento, la movilidad peatonal-ciclista y el transporte público.

Los resultados obtenidos y las aportaciones expresadas tanto en los talleres, reuniones y la encuesta, se han ido incorporando al plan. Este proceso se fundamenta por ser un trabajo de construcción colectiva con carácter inclusivo y transparente.



1.3 BALANCE DEL PROCESO

En los talleres han participado personas a título individual y también representantes y miembros de asociaciones vecinales, deportivas, con diversidad funcional y colectivos que trabajan en temas de movilidad y medio ambiente.

En referencia a las reuniones sectoriales, se han mantenido 3 reuniones en las que han participado 20 personas. Se ha trabajado con los siguientes grupos de interés: Comercios, tejido social-ambiental y centros escolares.

La encuesta digital ha sido contestada por 95 personas, 41,1% hombres y el 56,8% mujeres y un 2,1% que ha preferido no revelarlo. Las franjas de edad que han tenido mayor participación han sido las comprendidas entre los 30-45 años (56,3%). El 74,7% se encuentran ocupadas, 6,3% están en situación de desempleo, un 6,3% son estudiantes, un 7,4% son jubilados/pensionistas, y un 3,2% se dedican a las tareas del hogar.

El 92,6% de las personas encuestadas reside en Torrent, el 65,5% vive en el casco urbano, el 29,9% en El Vedat y el 4,6% en las urbanizaciones.

2 RESULTADOS DE LAS ACTIVIDADES

2.1 TALLERES DE PARTICIPACIÓN

Los talleres abiertos a la ciudadanía se desarrollaron el 4 de noviembre de 2019 en El Vedat, en la sede de la Asociación de Vecinos de El Vedat y el 11 de noviembre en el casco urbano, en la Casa de la Dona. Se hizo difusión mediante material gráfico (flyer-cartel) difundiendo por redes sociales, web municipal, en la web del proyecto, mediante mailing y notas de prensa.

TALLERS DE PARTICIPACIÓ
PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE TORRENT

diagnosi propositiva

VEDAT
4 DILLUNS NOVEMBRE
18:30 -20:30 h
SEU ASSOCIACIÓ DE VEÏNS EL VEDAT
Avda. Sant Llorenç, 148, TORRENT

CASC URBÀ
11 DILLUNS NOVEMBRE
18:30 -20:30 h
CASA DE LA DONA
Carrer del Músic Mariano Puig Yago, 8, TORRENT

VINE I PARTICIPA!

Necessària la inscripció prèvia

participa@cercle.es
629100372/656252078
+ info: www.mobilitatorrent.es

Organitza: **Mcrít** **cercle**

Impulsa: **AJUNTAMENT TORRENT**



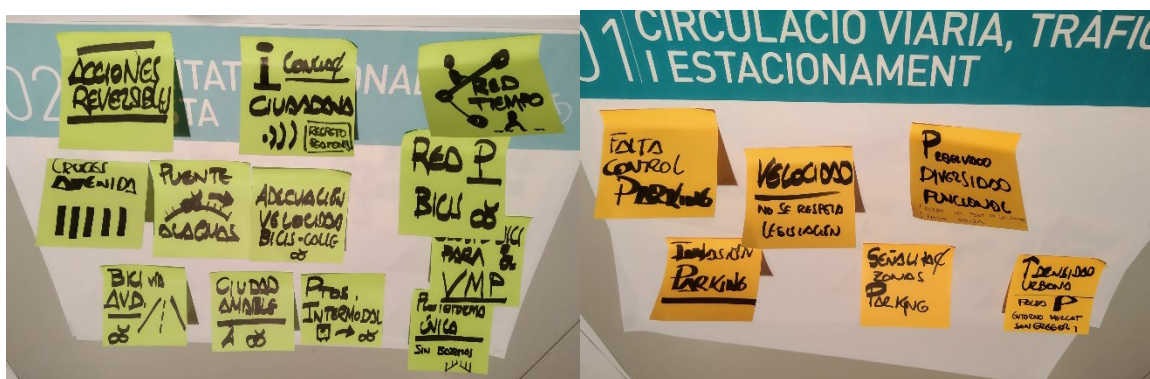
Imágenes taller 4 de noviembre en El Vedat



Imágenes taller 11 de noviembre en el Casco Urbano.

APORTACIONES A LOS TALLERES

A continuación se recogen los resultados de los paneles de conflictos y propuestas elaborados durante los dos talleres.



TALLER EL VEDAT

Mediante el trabajo colectivo se definieron las siguientes problemáticas y retos que afronta la zona de El Vedat.

EJE 01. CIRCULACIÓN VIARIA Y APARCAMIENTO.

- Existencia de conflictos por la disposición de las direcciones de las calles.
- Existe una saturación por la cantidad de vehículos que atraviesan el Vedat en dirección Monserrat-Valencia.
- En las zonas residenciales, las vías de mayor longitud, propician que se produzca a menudo exceso de velocidad.
- La señalética en ocasiones queda oculta por la vegetación de las viviendas privadas.
- En general se expresa como un problema importante el mal estado de la urbanización en el conjunto de El Vedat. Los firmes son considerados en mal estado.
- Existe indisciplina en el aparcamiento ocupando las aceras.
- En ciertos puntos de afluencia (Piscina, Colegio Drac, Pleyade) el aparcamiento en ciertos momentos es un problema.

EJE 02. MOVILIDAD PEATONAL-CICLISTA

- Sería de interés cerrar un anillo peatonal-ciclista alrededor de El Vedat y de Torrent.
- Aceras. La urbanización existente ha dejado aceras estrechas que dificultan la movilidad. En algunos lugares se señalan como irregulares o incluso inexistentes.
- Respecto a la movilidad ciclista se reconoce la peligrosidad de moverse en este tipo de vehículo. La velocidad del tráfico rodado y la falta de infraestructura ciclista dificulta el incremento de desplazamientos en bicicleta.
- Se señala la necesidad de seguir trabajando en las rutas escolares que favorezcan la movilidad peatonal a los centros educativos.

1

EJE 03. TRANSPORTE PÚBLICO

- Se señala la necesidad de mejorar la intermodalidad con la parada de metro. Se apunta la necesidad de facilitar el parking en el entorno del metro.
- Respecto al servicio público de autobús se apuntan las siguientes cuestiones:
 - o Falta de regularidad en los horarios, lo que dificulta la utilización cotidiana del servicio.
 - o Necesidad de mejorar el funcionamiento de la App para predecir la llegada de los autobuses.
 - o Existen zonas de El Vedat a las que no llega ningún autobús. Se producen vacíos en la accesibilidad al transporte público.
 - o Se propone la posibilidad de estudiar servicios de minibús a demanda para algunas zonas, al menos en el eje de centralidad del Vedat con la parada de metro.

TALLER CASCO URBANO DE TORRENT

La menor afluencia de participantes a este taller permitió intercambiar propuestas de mayor detalle. Se extrajeron las siguientes aportaciones:

EJE 01. CIRCULACIÓN VIARIA Y APARCAMIENTO.

- Existe una problemática con el estacionamiento y su regulación. La indisciplina al aparcar produce invasión de aceras o situaciones de conflicto en la circulación. Este hecho podría mitigarse con una mayor vigilancia y penalización de las infracciones por mal estacionamiento.
- Del mismo modo existe un incumplimiento de los límites de velocidad, sobre todo en viales donde el ancho y la longitud fomenta una mayor velocidad.
- Existe una carencia de parking reservado a personas de diversidad funcional en la parte alta de Torrent (desde Calle San Fermín hacia el sur-oeste).
- Es necesario mejorar la señalización de la ubicación de las bolsas de aparcamiento existentes.
- Existen zonas de alta saturación como el entorno del Mercado de Sant Gregori.

EJE 02. MOVILIDAD PEATONAL-CICLISTA

En este eje, gracias a las aportaciones del colectivo Soterranya se recogieron diversas propuestas:

- Transitar hacia una ciudad más amable para vivir.
- Fomentar las acciones reversibles de pacificación del viario urbano.
- Informar a la ciudadanía sobre el respeto a los peatones en la conducción.
- Mejorar la seguridad de los cruces de la Avenida de El Vedat.
- Mejorar el cruce en bicicleta del puente de Alaquàs.
- Adecuación de la velocidad en las ciclo-calles.
- Necesidad de una red de aparcamiento de bicicletas.
- Se podría crear un mapa de distancias en tiempo para peatones.
- Eliminación de barreras arquitectónicas en viales de plataforma única mediante señalética de prohibición de estacionamiento.
- Estudiar la posibilidad de integrar una vía ciclista en la Avenida.

EJE 03. TRANSPORTE PÚBLICO

- Mejorar la accesibilidad de la flota de autobuses públicos.
- Mejorar la frecuencia y regularidad de la red de autobús.
- Necesidad de mejorar la funcionalidad de la App de bus.
- Necesidad de renovar la flota de autobuses.

2.2 REUNIONES SECTORIALES

Las reuniones sectoriales han sido estructuradas según los tres ejes del PMUS de Torrent. El contenido de las entrevistas ha sido el siguiente:

Introducción.

MOBILITAT-Torrent es una iniciativa impulsada por la Concejalía de Movilidad del Ayuntamiento de Torrent para dar a conocer y debatir las directrices estratégicas y las principales propuestas del futuro Pla de Movilidad Urbana Sostenible de Torrent, en aplicación de la Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunidad Valenciana. La empresa encargada de la asistencia técnica es la UTE Mcrit-Cercle.

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Torrent se estructura en tres ejes de trabajo (Eje 1: Circulación, tráfico y estacionamiento, Eje 2: Movilidad peatonal-ciclista y Eje 3: Transporte público) que servirán como marco estratégico para la síntesis de información, para la comunicación del Plan y para favorecer un espacio de construcción social del diagnóstico y las propuestas del Plan.

A continuación se indican las principales cuestiones a tratar en las reuniones sectoriales como trabajo previo de reflexión.

01_ CIRCULACIÓN VIARIA, TRÁFICO Y ESTACIONAMIENTO

CIRCULACIÓN VIARIA Y TRÁFICO

1. ¿Cuáles son los principales problemas de circulación viaria y tráfico? (Velocidad, intensidad de tráfico, seguridad, conflictos entre usuarios...), cómo afectan a su actividad/sector?
2. ¿Qué zonas en determinados barrios o puntos considera que son más conflictivos?

3. ¿Qué mejoras en el tráfico y la circulación viaria propondría o serían necesarias para hacer de Torrent una ciudad con una movilidad más sostenible y que repercutan en su actividad/sector?

ESTACIONAMIENTO DE VEHÍCULOS

1. ¿Cuáles son las principales necesidades en el estacionamiento en general y en su sector/actividad? (Falta de ordenación de los espacios de estacionamiento, ocupación del espacio de los peatones por los vehículos, saturación en determinados puntos de afluencia, falta de zonas de carga y descarga, etc...)

2. ¿Hay épocas, horarios, de mayor conflictividad? ¿Cuándo?

3. ¿Qué propuestas propondría para mejorar esta situación? ¿Qué cambios se tendrían que producir?

4. ¿Cómo se han integrado las medidas, iniciativas implementadas al municipio en cuestiones de movilidad? (reducción de velocidad-pacificación tráfico, seguridad vial, estacionamiento regulado, etc.)? ¿De qué manera han afectado a su actividad/sector?

02_ MOVILIDAD PEATONAL-CICLISTA

Pedonal

1. ¿Cuáles son los principales problemas o necesidades referentes a la movilidad peatonal? (Accesibilidad, conflictos entre usuarios -vehículos, bicis, etc.-, señalización, seguridad)? ¿Dónde se producen? ¿Afectan a su actividad?

2. ¿Cómo se han integrado las medidas, iniciativas implementadas al municipio en cuestiones de movilidad? (peatonalizaciones, pasos de peatones, seguridad vial, control de la velocidad, etc.)? ¿De qué manera han afectado a su actividad/sector?

3. ¿Qué propuestas haría para mejorar la movilidad peatonal a nivel de barrio, a nivel municipal?

Ciclista

1. ¿Cuáles son los principales problemas o necesidades referentes a la movilidad ciclista? (conflictos entre usuarios -vehículos, peatones, etc.-, señalización, seguridad, aparcamientos, conexiones)? ¿Dónde se producen? ¿De qué manera han afectado a su actividad/sector?

2. ¿Cómo se han integrado las medidas, iniciativas implementadas al municipio en cuestiones de movilidad? (préstamo de bicicletas, carril bici, aparcamientos de bicis, etc.)? ¿De qué manera han afectado a su actividad/sector?

3. ¿Qué propuestas haría para mejorar la movilidad ciclista a nivel de barrio, a nivel municipal?

03_ TRANSPORTE PÚBLICO

1. ¿Cuáles son los principales problemas o necesidades referentes al transporte público? (horarios, servicios, accesibilidad, información al usuario, adaptación a colectivos con diversidad funcional)?

2. ¿Cómo se han integrado las medidas, iniciativas implementadas al municipio en cuestiones de transporte público? ¿De qué manera han afectado a su actividad/sector?

3. ¿Qué propuestas haría para mejorar el transporte público hacia un modelo sostenible?

Las aportaciones a las reuniones sectoriales se muestran a continuación:



REUNIÓN SECTORIAL CENTROS DOCENTES

ASISTENTES

Miembro COLEGIO JULIO VERNE_JV

Miembro COLEGIO LA PURISIMA_LP

Miembro IES SERRA PERENXISA_SP1

Miembro CEIP LOPE DE VEGA_LV

Miembro CEIP SAN PASCUAL_SP2

Miembro ESCUELA OFICIAL DE IDIOMAS_EOI

Miembro COLEGIO MADRE SACRAMENTO_MS



Datos de los centros escolares.

CENTRO JULIO VERNE. Concertado. 700 alumnos aprox. 100 % de los alumnos llegan en coche o autobús.

COLEGIO LA PURISIMA. Concertado. 900 alumnos aprox. La mayor parte del alumnado accede peatonalmente.

CEIP LOPE DE VEGA. Público. 400 alumnos. La mayor parte del alumnado accede peatonalmente.

IES SERRA PERENXISA. Público. 600-700 alumnos aprox. Solo el 10% utiliza el transporte público.

CEIP SANT PASQUAL Público. 650 alumnos aprox. (en recibido: aportan propuesta optimización de accesos y rutas peatonales en el entorno del CEIP Sant Pasqual).

ESCUELA OFICIAL DE IDIOMAS Público. 180 alumnos aprox. La mayor parte accede en vehículo privado.

COLEGIO MADRE SACRAMENTO. Concertado. 1600 alumnos aprox.

A continuación se recogen las aportaciones de la reunión sectorial.

De manera generalizada se demanda mayor atención y supervisión de la policía local sobre el entorno de los centros educativos.

01_ CIRCULACIÓN VIARIA, TRÁFICO Y ESTACIONAMIENTO

- Se expresa la necesidad de pacificar el tráfico en el entorno de los centros escolares. El exceso de velocidad se percibe como un factor de riesgo para la seguridad de los alumnos.
- Es necesario que los cruces sean seguros en las aproximaciones a los centros educativos.
- La gestión de la saturación en horas puntas es un aspecto en el que se tiene que incidir.
- En general, la falta de zonas de aparcamiento provoca situaciones de desorden ocupándose aceras y espacios no habilitados al estacionamiento. Centros como el COLEGIO MADRE SACRAMENTO tiene problemas en la afluencia generalizada en vehículo privado.

02_ MOVILIDAD PEATONAL-CICLISTA

- Respecto a la movilidad peatonal encontramos problemas de accesibilidad en aquellos centros embebidos en la trama urbana más cerrada donde las aceras son estrechas.
- En general la presencia de doble dirección en algún vial perimetral a los centros es un factor de riesgo para la seguridad del alumnado como sucede en el San Pascual.
- Los colegios ubicados fuera del casco urbano no tienen afluencia a pie por parte de los alumnos como es el caso del centro Julio Verne.
- No existe una demanda, ni un uso de bicicletas en los accesos a los centros. No se dan las condiciones de seguridad para que las familias permitan a sus hijos desplazarse en bicicleta por Torrent.
- La implantación de aparcamientos podría facilitar su uso. Si se internalizase en el centro mejoraría la seguridad.

03_ TRANSPORTE PÚBLICO

- Se indica la necesidad de reponer mobiliario de cubrición de las paradas frente a sol y lluvia.
- Se expresan las dificultades que tiene el alumnado a acudir a los centros en transporte público. Los itinerarios o la falta de regularidad de los horarios se indican como factores que favorecen la descarga del transporte público.



REUNIÓN SECTORIAL COMERÇ

14:00-15:00 11 DE NOVEMBRE 2019

ASISTENTES

María Muñoz Cervera Gerente IDEA'T

Pedro Soriano Solaz_ Asociación Comercios Servicios de Torrent

Rosa Mª Viera Pérez_ Roma Vipe Abogados

Salvador Ramón Fuster_PC recargas

Lourdes Royo Tordera_ Farmacia Ferrandis CB

Pedro J. Ferrandis Ferrandis_ Farmacia Ferrandis CB

Silvia Moreno Fernandes_ Merca jardín

Vicente Moreno Martínez_Mercajardin

Roberto Medina Almerich_ Calzados Roberto

MªAuxiliadora Bermejo_ El jardín de Noa

Gracia_Decoración Garden

Marcos Perez Garcia_ El gosset contente

Vicente Rodrigo_ Recambios Rodrigo

MªÁngeles Casas Clemente Productos Manchegos Pedro

01_ CIRCULACIÓN VIARIA, TRÁFICO Y ESTACIONAMIENTO

- Se indican problemas de saturación y velocidad que aparecen en el plano de síntesis de participación.
- Los problemas de aparcamiento generan un mayor flujo interno en las zonas comerciales.
- Falta de accesibilidad a las zonas comerciales de Torrent.
- Es necesario explorar fórmulas de estacionamiento regulado. La falta de rotación de los aparcamientos va en detrimento de la actividad comercial. Se demanda zona azul por parte de los comerciantes.
- Existe una alta indisciplina en respetar las zonas de carga y descarga.

02_ MOVILIDAD PEATONAL-CICLISTA

- Es necesario un programa de educación vial para todos los usuarios que mejore la convivencia en los modos de desplazarse en la ciudad.
- Se reitera el poco

03_ TRANSPORTE PÚBLICO

- El transporte público no es un factor relevante para la actividad económica del comercio.



REUNION SECTORIAL MEDIO AMBIENTE

16:00-17:00 11 NOVEMBRE 2019

ASISTENTES

Miembros del Col·lectiu Soterranya de Torrent

01_ CIRCULACIÓN VIARIA, TRÁFICO Y ESTACIONAMIENTO

- Se expresa la predominancia cultural del uso del coche. Éste se emplea en trayectos dentro del casco urbano inferiores a 1 km.
- El vehículo privado, donde no tiene restricciones, ocupa espacios públicos, peatonales.

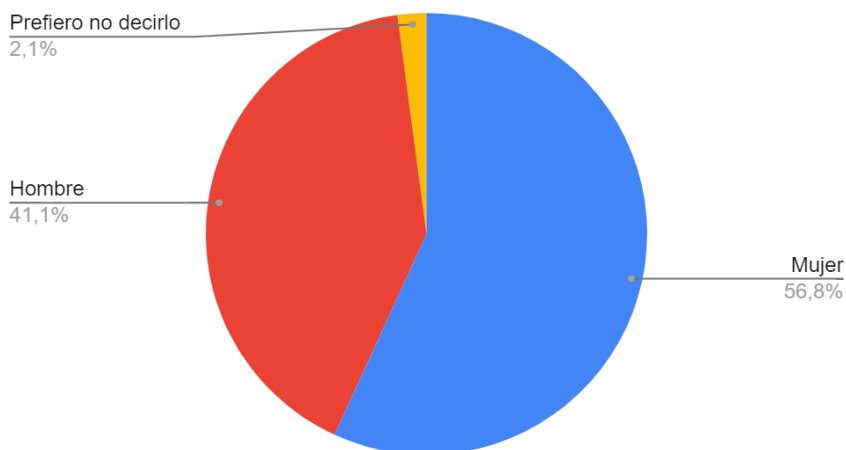
02_ MOVILIDAD PEATONAL-CICLISTA

- Es necesario avanzar en una red ciclista que vertebre el municipio.
- Se necesita implantar una red de aparcamientos de bicicleta públicos.
- Es necesario hacer respetar las ciclocalles como espacio compartido con el vehículo privado.

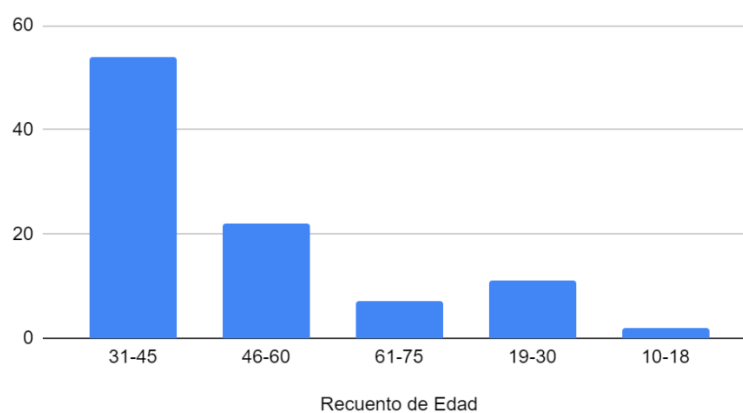
2.3 ENCUESTA DIGITAL

La encuesta digital ha sido contestada por 95 personas, 41,1% hombres y el 56,8% mujeres y un 2,1% que ha preferido no revelarlo. Las franjas de edad que han tenido mayor participación han sido las comprendidas entre los 30-45 años (56,3%), 46-60 (22,9%) y 19-30 (11,5%).

Sexo

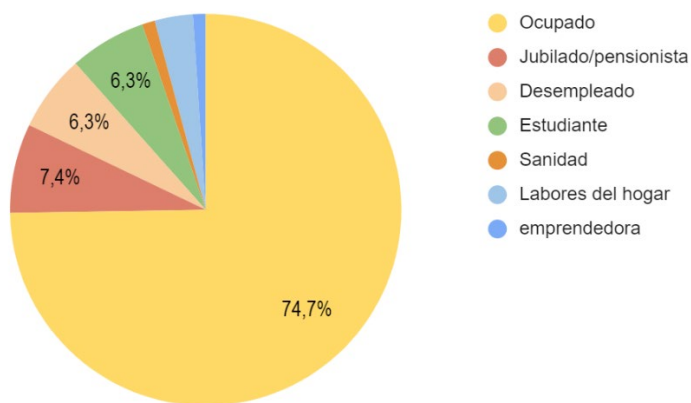


Edad



El 74,7% de las personas encuestadas se encuentran ocupadas, 6,3% están en situación de desempleo, un 6,3% son estudiantes, un 7,4% son jubilados/pensionistas, y un 3,2% se dedican a las tareas del hogar.

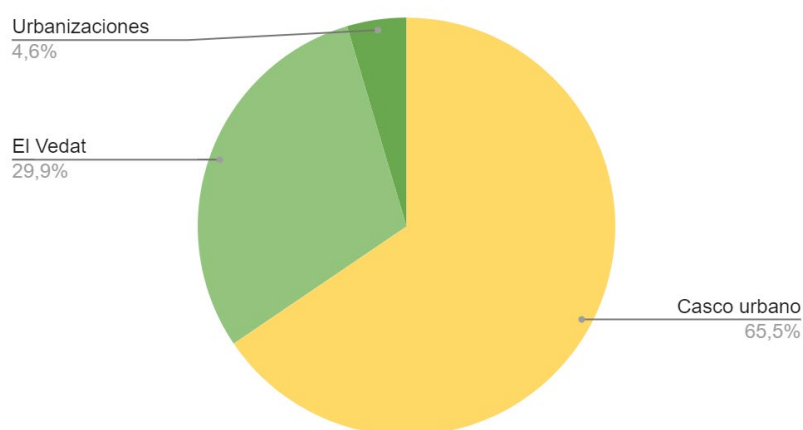
Ocupación



El 92,6% de los encuestados reside en Torrent, el 65,5% reside en el casco urbano, el 29,9% en la zona de El Vedat y un 4,6% en las Urbanizaciones.

Zona de residencia

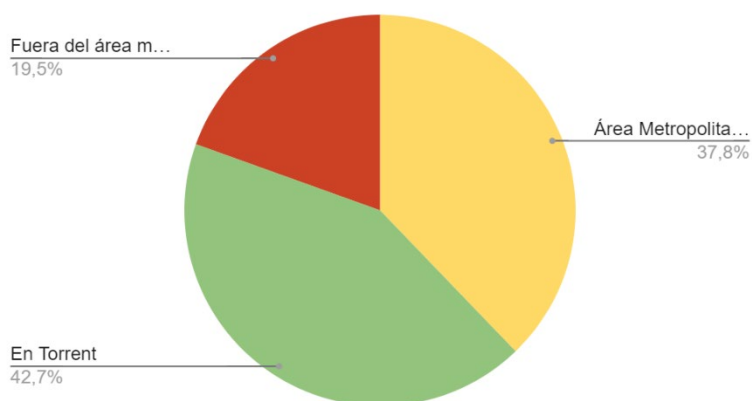
En caso de residir en Torrent, indicar zona:



En referencia al lugar de trabajo, el 57,3% de las personas encuestadas trabaja fuera de Torrent (37,8% en el área Metropolitana y el 19,5% fuera del Área Metropolitana), y el 42,7% trabaja dentro del propio municipio.

Lugar de trabajo

¿Donde trabajas?



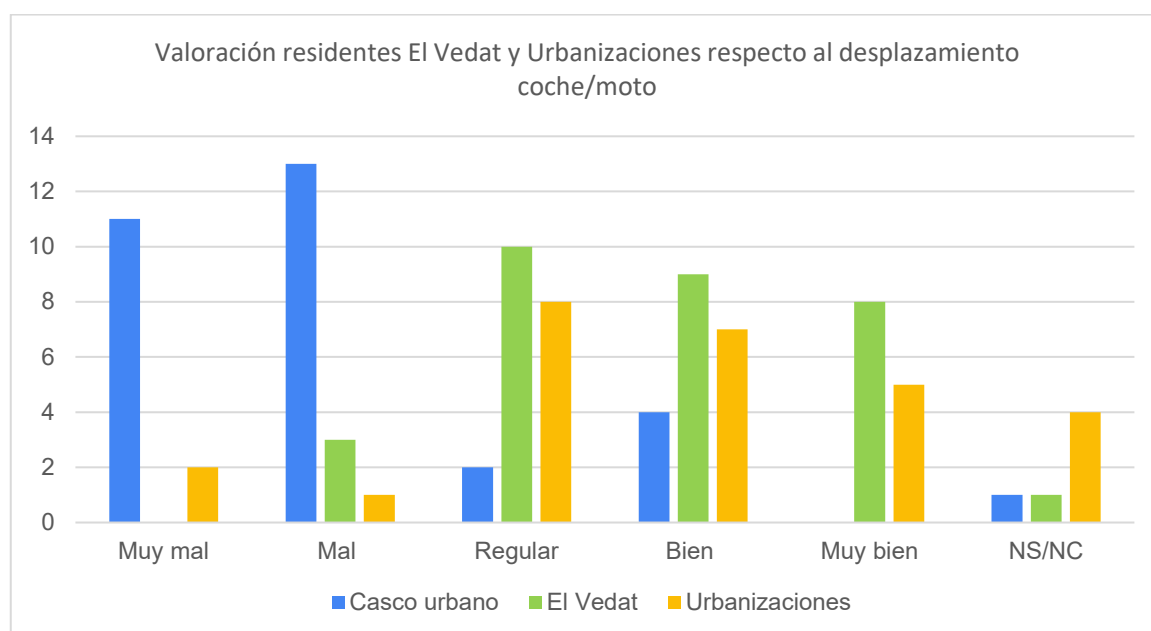
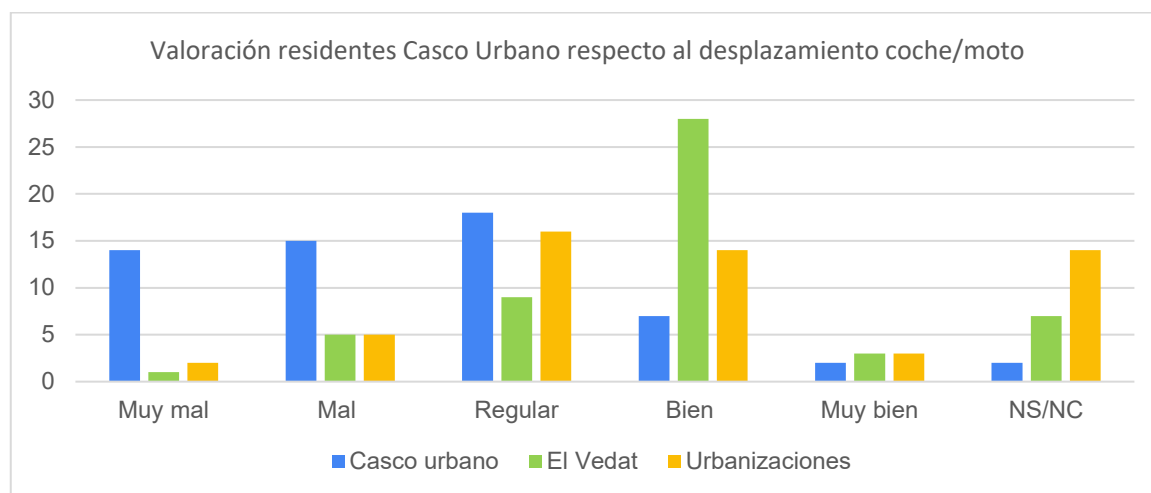
2.3.1 EJE 01. CIRCULACIÓN VIARIA, TRÁFICO Y ESTACIONAMIENTO

Entre las personas encuestadas la mayor parte dispone de carnet de conducir (92,6%) y además dispone de vehículo privado propio (89,1%).

Para el análisis de algunas variables se han desagregado los resultados obtenidos en función del lugar de residencia: Casco Urbano y El Vedat-Urbanizaciones.

Respecto a las **condiciones para moverse en coche/moto** en el caso urbano de Torrent, los **residentes en el Casco urbano**, consideran regular, mal o muy mal las condiciones para desplazarse con medios motorizados en el casco urbano, valorando bien hacerlo en la zona de El Vedat y Urbanizaciones. Las propios **residentes en El Vedat-Urbanizaciones** consideran de regular a muy bien desplazarse en la zona donde habitan y coinciden en afirmar que en el casco urbano las condiciones son mayoritariamente más complicadas.

¿Cómo valorarías las condiciones para desplazarse en coche/moto en Torrent?



Se indican como lugares o **zonas más problemáticas para ir en coche o moto**, para las personas que **residen en el casco urbano** el propio casco urbano, se indica el centro histórico por la falta de aparcamiento, la avenida El Vedat y calles adyacentes por la falta de visibilidad de algunos cruces de peatones, la zona de la ermita. Además se nombran otras vías como Padre Méndez (la zona baja, el encuentro con el Convento por la falta de visibilidad), Germanies, Camí Reial. La calle de Picanya y la carretera de Valencia, así como las pequeñas rotondas y las calles estrechas.

Otras cuestiones mencionadas “La velocidad en las ciclocalles no es respetada”.

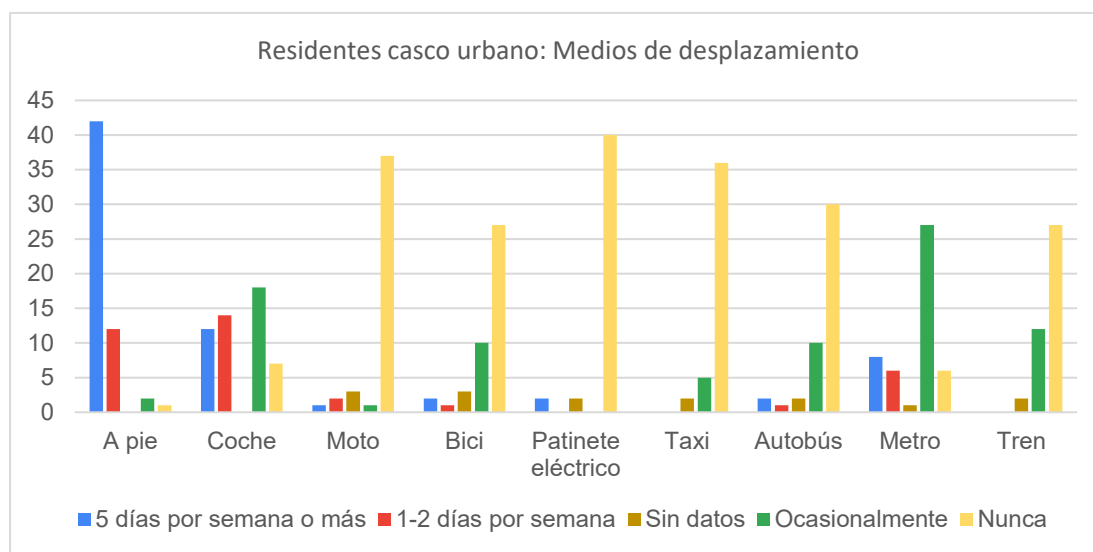
En las urbanizaciones que no hay señalización y poco mantenimiento de carreteras existe inseguridad puesto que existen curvas sin visibilidad y estrechamientos en curvas con el peligro que eso supone para los ciclistas.

Los puntos o zonas conflictivas para ir con medios motorizados para los que viven en **El Vedat-Urbanizaciones**, por la dificultad para aparcar, son principalmente el casco urbano, y dentro de éste se indica el centro histórico, la zona del Ayuntamiento, la zona del Xenillet y barrio de los Caracoles. Se nombran también los accesos a Torrent por la avenida El Vedat y Padre Méndez. Fuera del casco urbano se indican las urbanizaciones y diseminados puesto que las carreteras se encuentran en mal estado, no cuentan con aceras, existe poca señalización e iluminación, o las calles del “pont blau”, y zonas del polígono industrial. Se nombra el camino al Toll-Julio Verne-Mala Pujà-Prolongación Río Ebro.

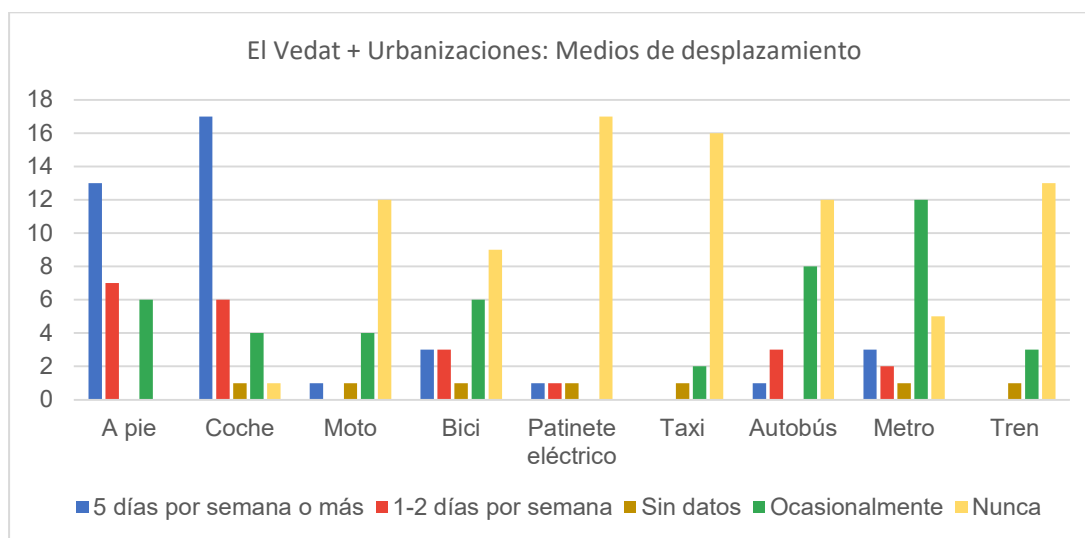
Respecto al **modo de desplazamiento en Torrent**, el medio de transporte más utilizado (5 días por semana o más) por las personas encuestadas **residentes en el casco urbano** es a pie (en trayectos de menos de 10 minutos) seguido con una frecuencia 1-2 días ir coche y a pie. El medio utilizado ocasionalmente es el metro, tren, bici y coche. Otros medios como la moto, el patinete eléctrico, autobús o taxi son expresados como medios que no son utilizados.

Entre las personas que residen **en la zona de El Vedat y urbanizaciones** se observa cómo el transporte más utilizado es el coche (5 días por semana o más) seguido del desplazamiento a pie (en trayectos de menos de 10 minutos). Estos dos medios son utilizados también 1-2 días por semana entre algunos encuestados seguidos del metro. En cambio, otros medios de transporte que nunca dicen utilizar son patinete, bici, taxi, autobús o tren. El metro es un medio de transporte utilizado ocasionalmente.

¿Cómo te mueves en Torrent?



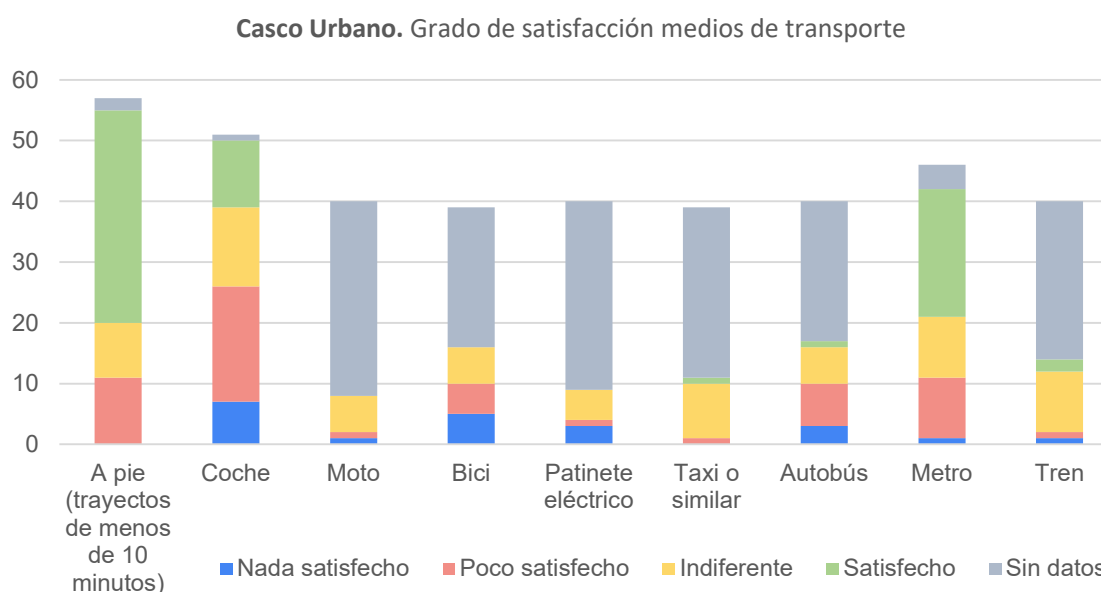
Medios de desplazamiento y frecuencia. Casco Urbano.



Medios de desplazamiento y frecuencia. El Vedat y urbanizaciones.

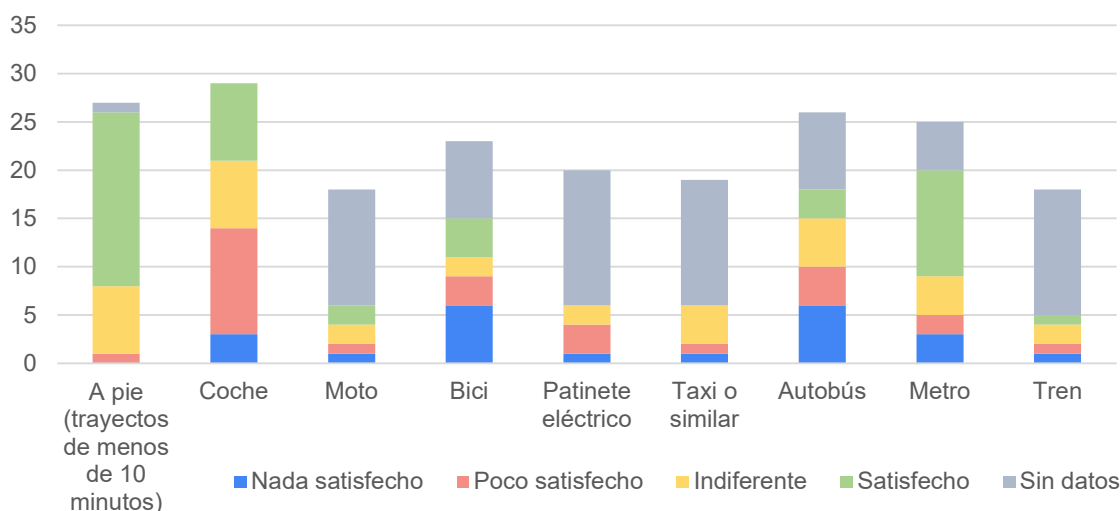
Respecto al **grado de satisfacción** de los medios de transporte utilizados por los residentes en el Casco urbano, es el desplazamiento a pie el que obtiene una valoración más alta seguido del metro, frente a ir en coche. En el desplazamiento en coche, se observa que el grado de satisfacción es menor que respecto a otros medios de transporte. *(La opción sin datos se refiere a que no es un medio que emplean frecuentemente y por tanto no lo valoran)*. Para el resto de medios (bici, autobús, etc.) el grado de satisfacción es bajo.

¿Qué grado de satisfacción tienes de los medios de transporte que utilizas?



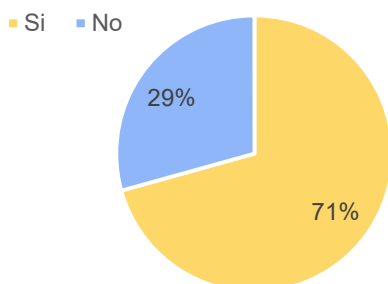
Se produce reiterancia respecto a los residentes del casco urbano, los de El Vedat y Urbanizaciones puesto que se encuentran mayoritariamente satisfechos de utilizar el desplazamiento a pie, en cambio con el coche se muestran menos satisfechos.

El Vedat+urbanizaciones. Grado satisfacción medios de transporte

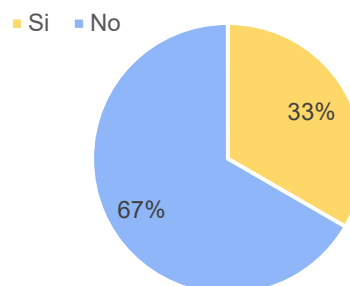


Respecto a la **disponibilidad de aparcamiento en casa o en el trabajo**, se observa cómo en el caso de los residentes en El Vedat-Urbanizaciones existe un porcentaje algo más elevado que dispone de aparcamiento en su vivienda (83% frente al 71% de los del casco urbano), en cambio los porcentajes de disponibilidad de aparcamiento en el lugar del trabajo son similares en ambos casos.

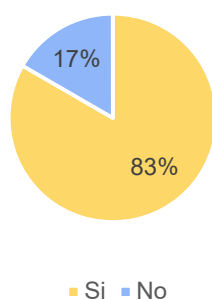
Casco urbano. Aparcamiento en casa



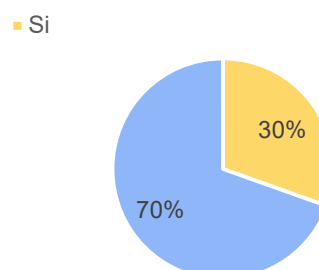
Casco Urbano. Aparcamiento en el trabajo



El Vedat+Urbanizaciones. Aparcamiento En casa



El Vedat+Urbanizaciones. Aparcamiento en el trabajo

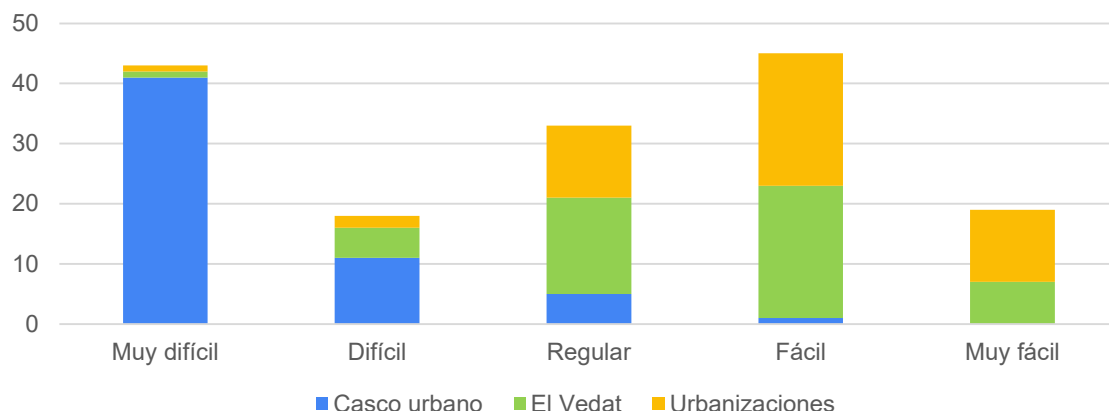


En referencia al **aparcamiento para los residentes en el casco urbano**, la mayor parte valora como muy difícil, difícil o regular las condiciones para aparcar en el casco urbano, en cambio en la zona

de El Vedat lo consideran fácil, regular, muy fácil y en menor medida difícil. En el caso del aparcamiento en las urbanizaciones se considera fácil o muy fácil.

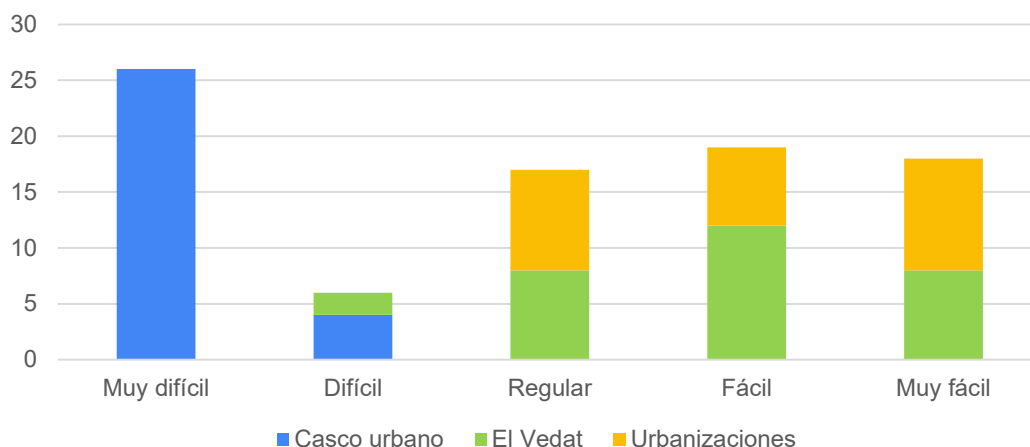
¿Cómo valorarías la facilidad para aparcar en Torrent?

Valoración residentes del Casco Urbano respecto al aparcamiento



Para los residentes en la zona de El Vedat-Urbanizaciones, se reitera lo que expresan los residentes en el casco urbano, aparcar en la zona urbana se considera muy difícil o difícil.

Valoración residentes de El Vedat y Urbanizaciones respecto al aparcamiento



Los lugares donde se considera **más difícil aparcar para los residentes en el casco urbano** y que han sido más reiterados son el centro histórico, la zona del Ayuntamiento-Torre y centro de salud, la Avenida El Vedat, Ramón y Cajal, Germanies, Padre Méndez, Gómez Ferrer la zona de la calle Valencia y adyacentes, la zona de los juzgados, la ermita, entre otros. Los residentes en el casco urbano, consideran que las zonas de El Vedat y Urbanizaciones no presentan problemas de aparcamiento.

Para los residentes en El Vedat-Urbanizaciones la dificultad para aparcar en el casco urbano la encuentran en los mismos lugares indicando en primer lugar la Avenida de El Vedat, seguido de otras vías o zonas como Padre Méndez, Parque Central, Camí Real, Genaro Palau, Valencia, Germanies, San Valeriano, 25 de abril, Pintor Ribera. Dentro del centro histórico, la plaza Mayor-Torre-Convento-Ayuntamiento.

En la zona de El Vedat se indica como el lugar con más dificultades para aparcar el Ambulatorio/Centro de Salud de El Vedat, o el polideportivo cuando hay actividades, por lo general no se encuentran problemas en esta zona.

En referencia a los **puntos conflictivos** en los accesos, **los encuestados que residen en El Vedat y urbanizaciones** expresan que *“debería solucionarse la circunvalación desde rotonda Toll hasta Ronda Miramar, es incompresible que se tenga que circular por camino de una sola dirección y peligroso, cuando el tráfico es muy intenso, vehículos, colegios, centro comercial el Toll, vehículos agrarios, autobuses, y próxima apertura de pabellón deportivo”*.

Las personas encuestadas que residen en el casco urbano indican algunos accesos que presentan saturación de tráfico como el Camí Reial (cruce con calle Salvador por falta de visibilidad) y Puente Blanco, Juan Carlos I o Quatre Camins, el acceso desde Toll Alberca, la rotonda Gómez Ferrer (entrada desde Alaquàs) con calle Valencia, la entrada de Parc central hacia Padre Méndez

Los residentes en el casco urbano proponen dentro de la mejora de la circulación viaria, actuaciones de reducción de la velocidad en el casco urbano, mejora de la seguridad peatonal mediante la señalización de cruces, pasos de peatones (Avenida de El Vedat), priorizar zonas peatonales en los entornos de escuelas, centros de salud, etc, la instalación de bolardos en puntos para que no aparquen los coches sobre la acera y que no se obstaculice el acceso para personas mayores, con movilidad reducida, etc.

En algunos cruces donde hay falta de visibilidad por el crecimiento de la vegetación existente, desarrollar un mantenimiento adecuado que resuelva esta situación, así como desarrollar medidas para reducir la contaminación acústica en el casco urbano.

Para los residentes en El Vedat y la zona de urbanizaciones sería adecuado revisar el sentido de algunas calles de doble dirección para convertirlas en una sola dirección así como mejorar las conexiones con los polígonos industriales.

En la zona de Cumbres de Calicanto, se indica que sería necesario mejorar la pavimentación e iluminación de las vías de acceso.

Por último, en las zonas verdes de El Vedat se podría estudiar la posibilidad de no asfaltar y hacer otro tipo de calles más acordes al entorno para reducir el paso de vehículos, así como la velocidad, pacificando de esta manera la zona.

En referencia a la **mejora del modelo de estacionamiento**, se demanda por parte de los **residentes en el casco urbano**, más aparcamiento público gratuito dado que las zonas del casco antiguo son muy complicadas para aparcar, esta demanda es compartida por los residentes de El Vedat y urbanizaciones. Se propone un sistema de descuentos en el interparking de la avenida para los vecinos.

Se propone instalar puntos de Estacionamiento con Puntos Recarga Vehículos Eléctricos.

Para los **residentes en El Vedat y la zona de urbanizaciones**, se reitera la necesidad de disponer de más zonas de aparcamiento gratuito, o disponer de más zona azul en la zona del centro de Torrent, fomentar los aparcamientos públicos a precios asequibles por los diferentes barrios para liberar de aparcamientos las calles (Ex. Mercat o Joan Carles I).

Respecto al tipo de estacionamiento, también se propone que se estudie la disposición más adecuada (batería por ejemplo) y señalización adecuada de las plazas de aparcamiento con marcas viales para aprovechar mejor el espacio.

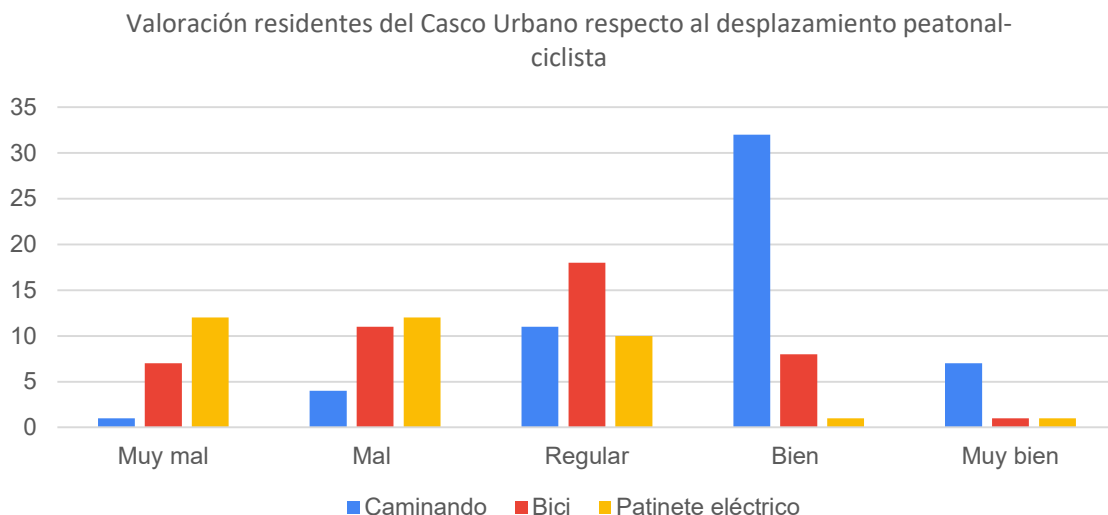
Otra de las propuestas es llevar a cabo el acondicionamiento de solares para utilizarlos como zonas de aparcamiento en el caso urbano.

Por último, se propone, ampliar en número de plazas de aparcamiento para personas con movilidad reducida.

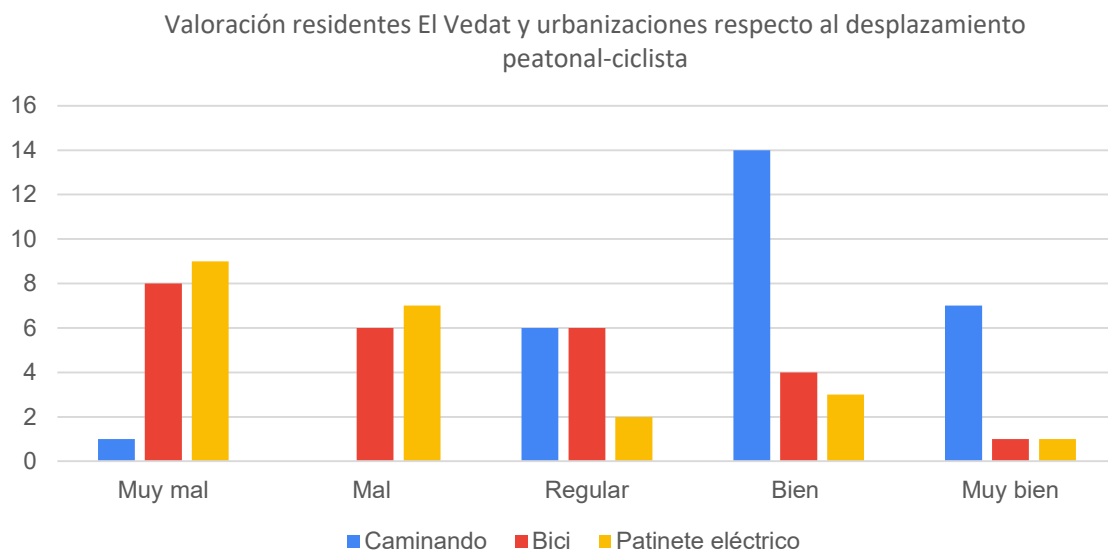
2.3.2 EJE 02. RED PEATONAL-CICLISTA

La mayor parte de los residentes del casco urbano valoran bien, y en menor medida muy bien o regular, las condiciones para desplazarse a pie en Torrent y regular, mal o muy mal para ir en bici.

¿Cómo valorarías las condiciones para desplazarse caminando, en bici en Torrent?



Entre a las personas encuestadas de la zona de El Vedat-Urbanizaciones hay coincidencia en la valoración positiva del desplazamiento a pie que expresaban los residentes en el casco urbano, y la valoración de las condiciones para utilizar la bici o patinete eléctrico, es por lo general negativa.



¿Cuándo se hace a la pregunta “Hay algún lugar en el cual te parezca que andar o ir sea difícil o peligroso en el casco urbano?” **los residentes en el casco urbano** indican “En bici, me parece peligroso siempre que no hay carril bici o donde no está segregado, y andando en los tramos donde los pasos de cebra están deteriorados y con mala visibilidad”. Se indica como vía conflictiva la avenida El Vedat y además la calle Gómez Ferrer, la conexión del cementerio-Parc Central por debajo de las vías y la autovía, porque se encuentra mal iluminada y no es accesible. Las aceras estrechas del centro histórico son también consideradas como conflictivas para ir a pie o en bici.

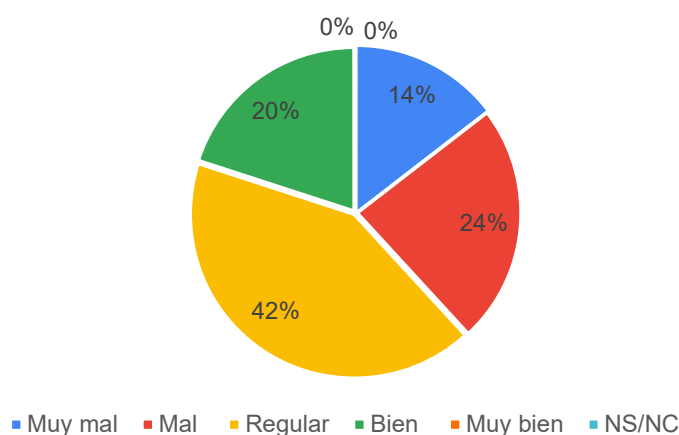
En la zona del Vedat-Urbanizaciones no se indican zonas especialmente conflictivas, se mencionan cuestiones como la velocidad de los coches en algunos puntos o la inexistencia de carril bici continuo.

Para los residentes en El Vedat-Urbanizaciones, en su zona, sí que existen lugares más problemáticos para acceder a pie o en bici, se indica el río Cèrvol, San Lorenzo, se indica que hay zonas marcadas como zona 30 pero no se respeta esta señalización, y la ausencia de carril bici, así como las aceras estrechas.

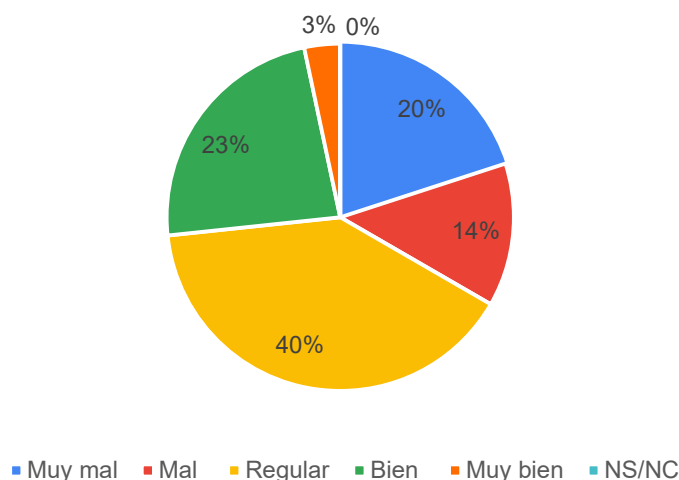
En cuanto a la **seguridad de las calles y cruces respecto a los colectivos con diversidad funcional y personas mayores**, en general, las personas encuestadas del casco urbano valoran negativamente (78% regular, mal y muy mal) este aspecto, siendo similar la opinión de los residentes en El Vedat y Urbanizaciones (74% regular, mal y muy mal).

¿Cómo valorarías la comodidad y seguridad de las calles y cruzamientos del casco urbano de Torrent para las personas mayores y personas con movilidad reducida?

Residentes Casco urbano: Valoración seguridad calles y cruces para personas mayores y con diversidad funcional



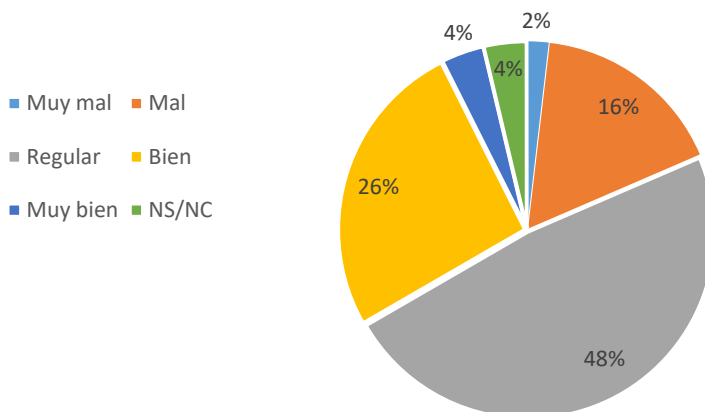
Residentes El Vedat y urbanizaciones: Valoración seguridad calles y cruces para personas mayores y con diversidad funcional



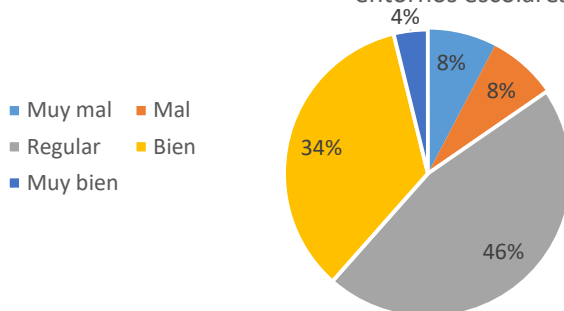
El 66% de los residentes en el Casco urbano opina que la **seguridad a los entornos escolares** es regular, mala o muy mala, frente al 34% que opina que es buena o muy buena. Entre los residentes en El Vedat-Urbanizaciones el porcentaje es similar (62%).

¿Cómo valorarías la seguridad de los entornos escolares de Torrent?

Valoración residentes Casco Urbano respecto a la seguridad de los entornos escolares



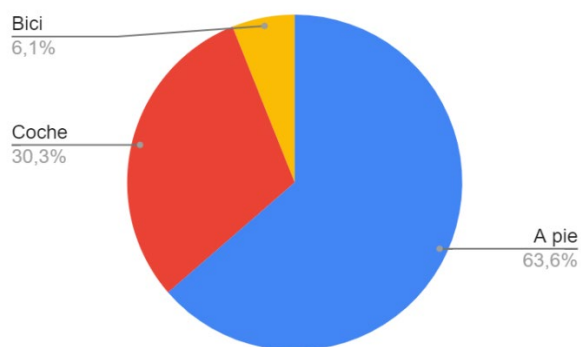
Valoración residentes El Vedat y urbanizaciones respecto a la seguridad de los entornos escolares



Las propuestas de mejora de los entornos escolares que son reiteradas se refieren a aumentar la presencia policial en los centros escolares (sobre todo en las horas de entrada y salida) para evitar situaciones de invasión de las zonas peatonales, regular el aparcamiento y el tráfico (Ex. Madre Sacramento), incorporar pasos de peatones y mayor señalización, reducir el uso del vehículo privado fomentando el uso de rutas escolares a pie, carril bici. Se indica como propuesta concreta desviar el tráfico de Padre Méndez por vías alternativas fuera del caso urbano.

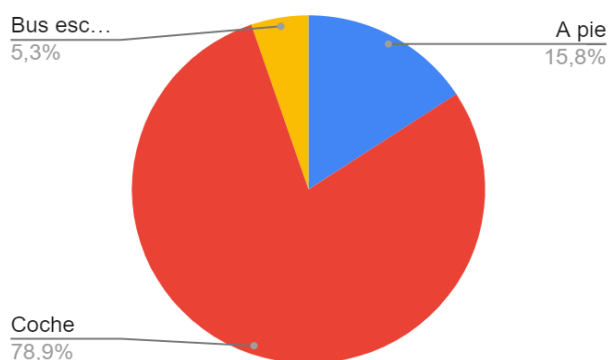
En referencia a **los hábitos de desplazamiento hacia los centros escolares**, entre los encuestados del casco urbano que acompañan a los hijos al colegio, más del 60% los acompaña a pie frente al 30% que indica que se desplaza en coche. Los desplazamientos en bici son minoritarios, y los medios de transporte públicos -autobús, metro- no son nombrados.

Residentes casco urbano y hábitos de desplazamiento hacia los centros escolares de Torrent.



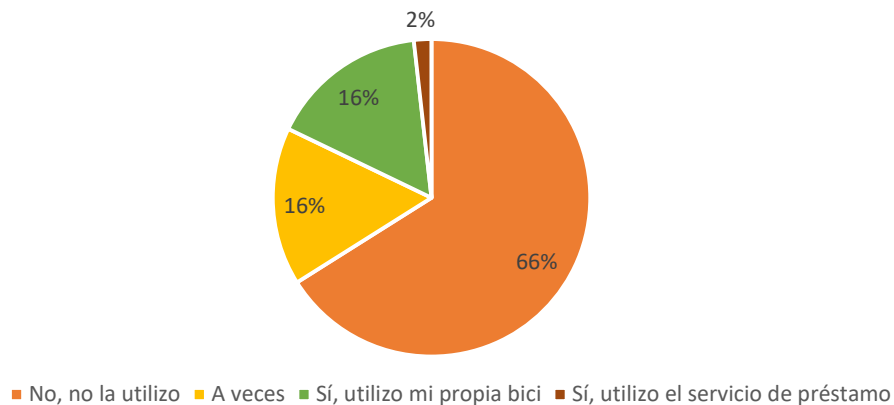
En el caso de los residentes en El Vedat-Urbanizaciones, los hábitos son completamente diferentes siendo el medio de transporte más empleado para desplazarse a los centros escolares el coche (78,9%) frente al 15,8% del desplazamiento a pie.

Residentes en El Vedat-Urbanizaciones y hábitos de desplazamiento hacia los centros escolares de Torrent.

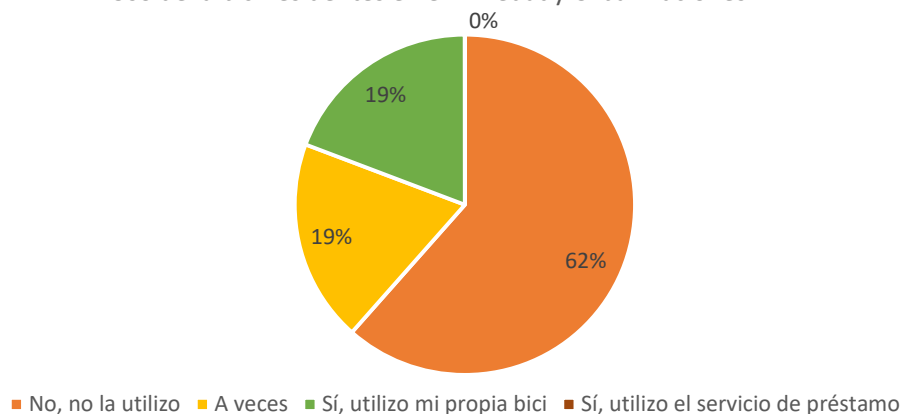


Respecto a la **utilización de la bicicleta en Torrent**, el 66% de los residentes en el caso urbano dice no utilizarla frente al 32% que dice utilizarla (a veces y/o utilizando la suya propia). Los porcentajes son muy similares para el caso de la zona de El Vedat y Urbanizaciones.

Uso de la bici de los residentes en el Casco Urbano



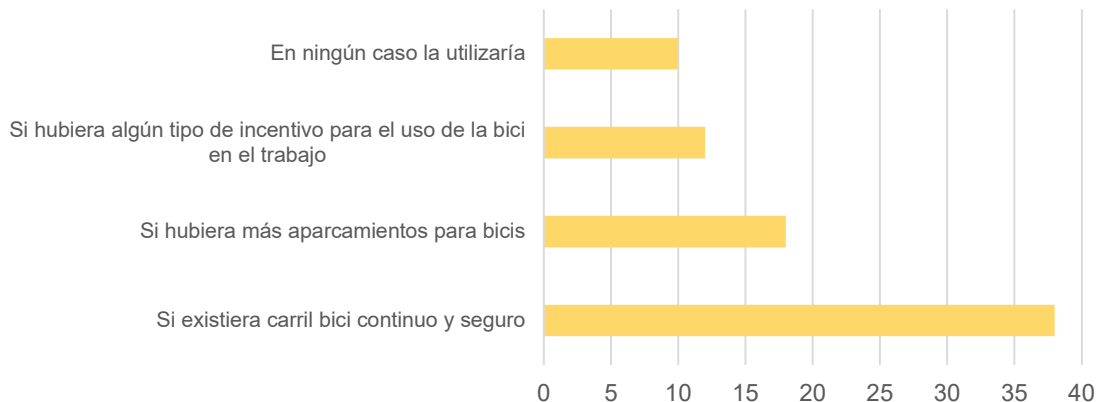
Uso de la bici residentes en el El Vedat y Urbanizaciones



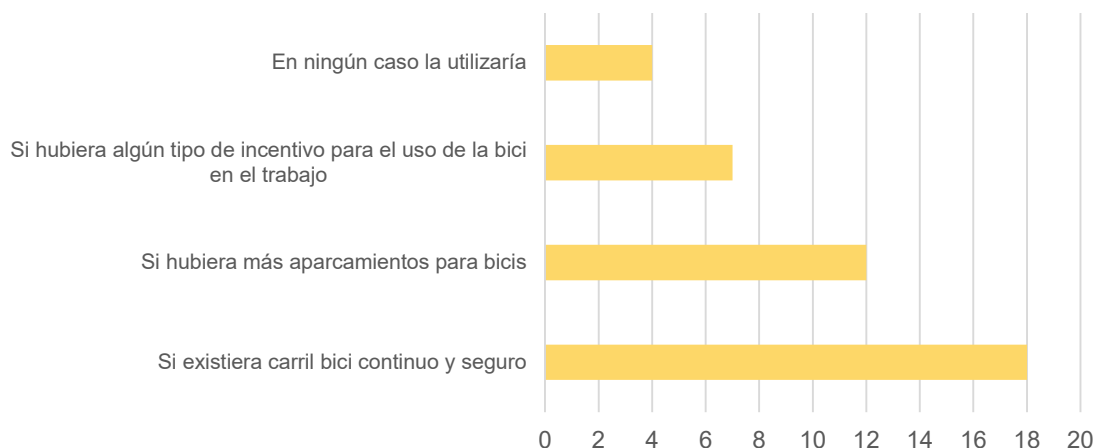
Cuando se preguntan **los motivos que existen para no utilizar la bici**, se indica como principal razón que “hay pocos carriles bici”, seguido de “el miedo que nos roban la bici” o porque “hay pocas zonas de aparcamiento”, y en menor medida porque “es incómodo”, “la inseguridad de utilizarlo en la ciudad”, o “no tener bici propia”.

Casi el 50% tanto de los residentes en el casco urbano y el 40% de la zona de El Vedat-Urbanizaciones ha señalado como primera opción que utilizaría la bicicleta si existiera un carril bici seguro y continuo, en segunda opción si hubiera más aparcamiento para bicis y si existiera un algún tipo de incentivo para usar la bicicleta para ir al trabajo.

Residentes Casco Urbano: ¿En qué casos utilizarías la bici?



Residentes en El Vedat y urbanizaciones: ¿En que casos utilizarías la bici?



Como propuestas planteadas por parte de los residentes en el Casco urbano se reitera la necesidad de disponer de un carril bici seguro en el casco urbano, principalmente en la avenida, que tenga buenas conexiones con otras zonas de Torrent.

Estudiar la posibilidad de hacer los carriles bici más independientes y amplios para que puedan circular también otro tipo de usuarios en patinetes, patines, etc.

Ampliar las estaciones de Torrent Bici y el número de bicis disponibles, y habilitar zonas de aparcamiento para bicis en el caso urbano.

Mejorar la seguridad peatonal y ampliar la red de vías peatonales en el casco urbano. Las aceras son muy estrechas y dificulta la accesibilidad, y se expresa la necesidad de mejorar el ancho de algunas aceras del casco urbano y hacerlas más accesibles por las personas con movilidad reducida, las personas mayores, con carros, etc.

Por último, se apunta la importancia de la educación vial para una buena convivencia entre los peatones, ciclistas y usuarios de vehículos.

Los residentes en El Vedat-Urbanizaciones proponen que existan vías de un único sentido para los vehículos para que mejorara la seguridad de peatones y ciclistas. Se considera necesario disponer de pasos de cebra en El Vedat puesto que apenas existen.

Crear más carriles bici, con mayor seguridad para los usuarios. Esta propuesta se concretaría en un carril bici que vertebrara Torrent, por ejemplo, paralelo a la Avenida de El Vedat, eliminando uno de los lados donde actualmente se aparca y transformándolo en carril bici. Asimismo, se podría ampliar la red de estaciones de alquiler de bicis distribuidos por el casco urbano.

Se proponer crear una vía alrededor de Torrent (anillo verde) para ir caminando, en bici, para correr.

Respecto a la mejora en la accesibilidad peatonal se propone instalar más semáforos sonoros para las personas invidentes, y hacer vías de plataforma única o más amplias.

Se propone el alquiler de bicis eléctricas o ciclomotores eléctricos en el casco urbano y en El Vedat.

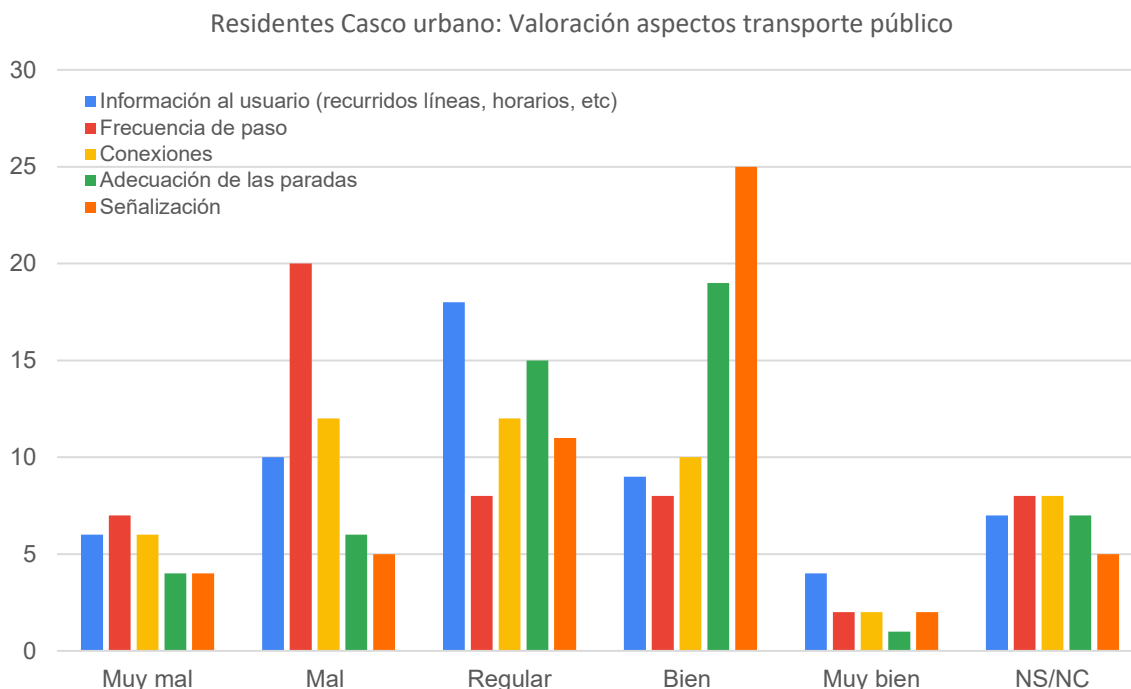
Imponer sanciones a los usuarios de bicis que no respeten el espacio peatonal de la Avenida de El Vedat.

2.3.3 EJE 03. TRANSPORTE PÚBLICO

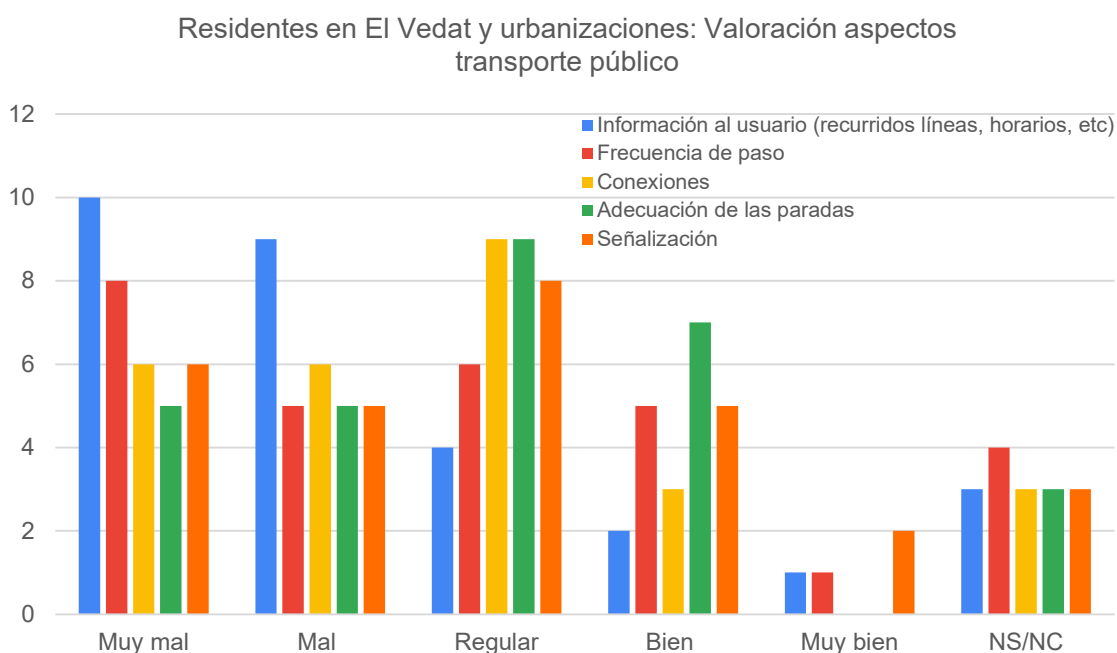
En general se observa cómo los residentes en el casco urbano valoran ligeramente mejor el transporte público en Torrent que los residentes en El Vedat-Urbanizaciones, que en cambio hacen un valor más negativo.

Para los residentes en el casco urbano los aspectos peor valorados son la frecuencia de paso, la información al usuario o las conexiones, en cambio los aspectos mejor valorados son la señalización y la adecuación de las paradas.

¿Cómo valorarías los siguientes aspectos del transporte público en Torrent?



Entre los residentes en El Vedat y las urbanizaciones hay una valoración muy negativa del transporte público en Torrent, respecto a la información al usuario, la frecuencia de paso, las conexiones, la señalización y adecuación de paradas.

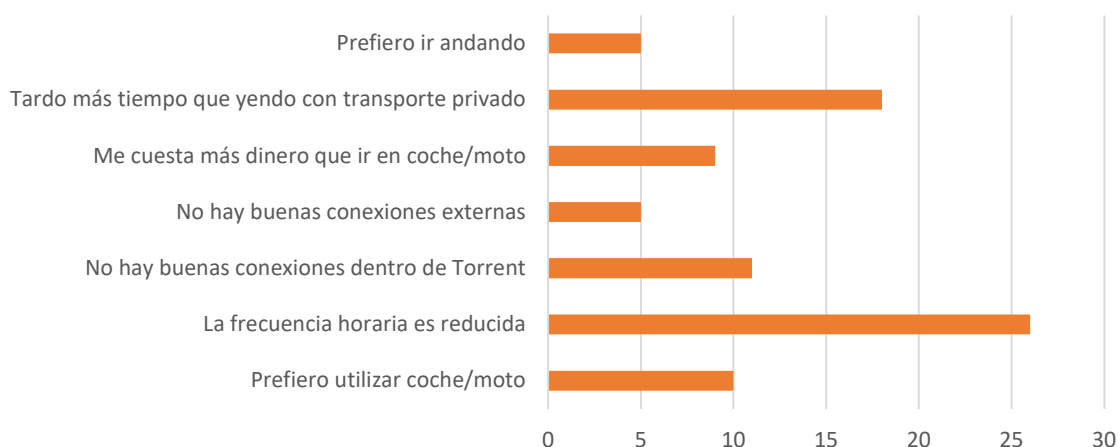


Los motivos que expresan los encuestados residentes en el casco urbano para no utilizar el transporte público en Torrent son la frecuencia horaria reducida, el tiempo se tarda que es mayor

que utilizando transporte privado así como la falta de buenas conexiones tanto fuera como dentro de Torrent.

¿Por qué no utilizas el transporte público? (Señalar máximo 3 motivos)

Residentes Casco urbano: Motivos no utilización transporte público



En referencia a **propuestas del transporte público** -autobús y metro-, **los residentes en El Vedat-Urbanizaciones** expresan la necesidad de un mejor servicio de autobús que proporcione mayor cobertura a esta zona (conexión también con los diseminados, urbanizaciones y hacia el casco urbano y el polígono), aumentar la frecuencia de Torrentbus y que sea efectiva y se cumplan los horarios, disponer de información en tiempo real con alguna aplicación vía internet que facilite el seguimiento. La mejora de las paradas es una demanda expresada con alta reiteración.

Se propone estudiar los recorridos y las frecuencias en horas punta, así como analizar el transporte público con otras localidades próximas y las conexiones con Valencia ciudad los fines de semana, sobre todo horarios nocturnos.

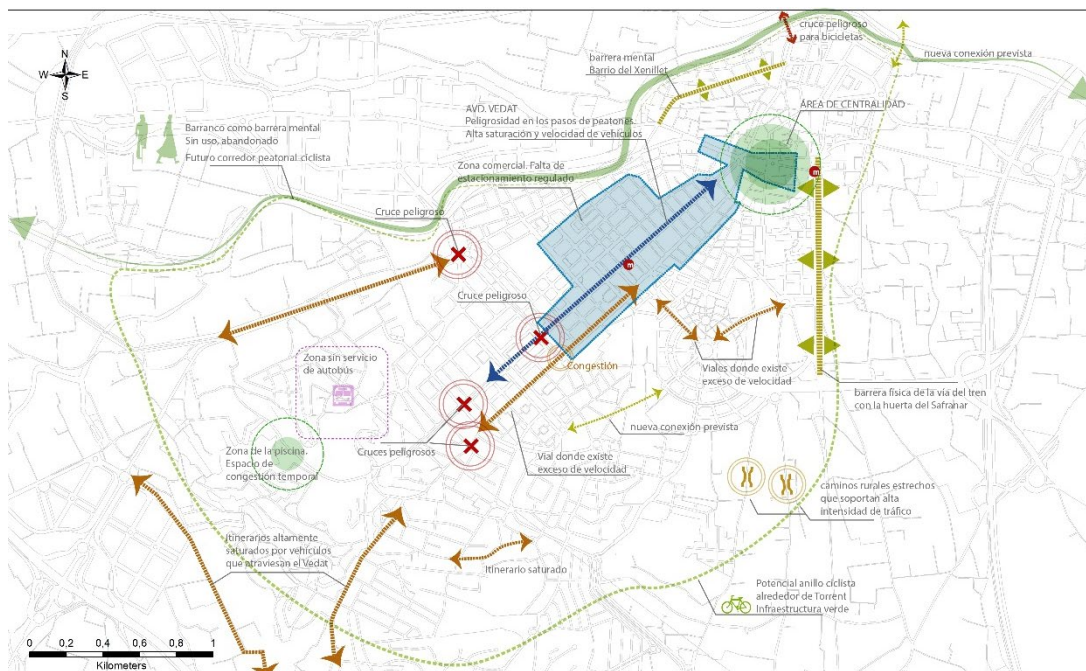
Respecto al metro, también se demanda que aumente la frecuencia de paso en la avenida e incluso que pueda existir alguna nueva parada (zona auditorio).

Entre los residentes en el casco urbano se reitera la propuesta de aumentar la frecuencia de paso en los medios de transporte como el metro o autobús, mejorar las conexiones fuera de Torrent donde el metro no llega (aeropuerto, otros pueblos), no sólo hacia Valencia.

3 CONCLUSIONES DEL PROCESO

3.1 CONCLUSIONES

Las conclusiones del proceso de participación se recogen en el presente epígrafe.



EJE 01. TRÁNSITO. CIRCULACIÓN VIARIA. APARCAMIENTO.

- Existen accesos con mayor saturación de tráfico como el Camí Reial, Puente Blanco, Juan Carlos I o Quatre Caminos, el acceso desde Toll Alberca, la rotonda Gómez Ferrer, con calle Valencia, la entrada de Parc central hacia Padre Méndez
- Dentro de la mejora de la circulación viaria, se proponen actuaciones de reducción de la velocidad en el casco urbano, mejora de la seguridad peatonal mediante la señalización de cruces, pasos de peatones (Avenida de El Vedat como eje constantemente reiterado), priorizar zonas peatonales en los entornos de escuelas, centros de salud, etc.
- Los lugares donde se considera más difícil aparcar y que han sido más reiterados son el centro histórico, la zona del Ayuntamiento-Torre y centro de salud, la Avenida El Vedat, Ramón y Cajal, Germanies, Padre Méndez, Gómez Ferrer la zona de la calle Valencia y adyacentes, la zona de los juzgados, la ermita.
- El sector que representa el comercio local de Torrent demanda una regulación del aparcamiento que fomente la rotación de vehículos.
- Para los residentes en El Vedat y la zona de urbanizaciones sería adecuado revisar el sentido de algunas calles de doble dirección para convertirlas en una sola dirección así como mejorar las conexiones con los polígonos industriales
- En la zona de El Vedat-Urbanizaciones no existen graves problemas de aparcamiento.
- En referencia a la mejora del modelo de estacionamiento, hay reiterancia en demandar más aparcamiento público gratuito sobre todo en el centro histórico y en las zonas con mayor déficit de aparcamiento.

- Se propone instalar puntos de Estacionamiento con Puntos Recarga Vehículos Eléctricos.

EJE 02. MOVILIDAD PEATONAL-CICLISTA

- Como propuestas se reitera la necesidad de disponer de un carril bici seguro en el casco urbano, principalmente en la avenida, que tenga buenas conexiones con otras zonas de Torrent. Casi el 50% tanto de los residentes en el casco urbano y el 40% de la zona de El Vedat-Urbanizaciones ha señalado como primera opción que utilizaría la bicicleta si existiera un carril bici seguro y continuo, en segunda opción si hubiera más aparcamiento para bicis.
- Estudiar la posibilidad de hacer los carriles bici más independientes y amplios para que puedan circular también otro tipo de usuarios en patinetes, patines, etc.
- Ampliar las estaciones de Torrent Bici y el número de bicis disponibles (tanto en el casco urbano como en la zona de El Vedat), y habilitar zonas de aparcamiento para bicis en el caso urbano. Del mismo modo se solicita crear una red de aparcamientos públicos de bicicletas.
- La mejora de la seguridad peatonal y ampliar la red de vías peatonales en el casco urbano es una cuestión que se reitera. Se expresa la necesidad de mejorar el ancho de algunas aceras del casco urbano y hacerlas más accesibles por las personas con movilidad reducida, las personas mayores, con carros, etc.
- La seguridad de las calles y cruces respecto a los colectivos con diversidad funcional y personas mayores, es valorada negativamente por parte de los encuestados.
- Se demandan acciones a largo plazo como la recuperación de una senda que recorra el barranco y un anillo verde ciclista-peatonal que rodee las zonas urbanas de Torrent.

EJE 02. TRANSPORTE PÚBLICO

- Existe una valoración negativa del transporte público en Torrent, más intensa entre las personas que residen en la zona de El Vedat-Urbanizaciones.
- Existe reiterancia respecto a la propuesta de aumentar la frecuencia de paso en los medios de transporte como el metro o autobús, ampliar la cobertura entre el casco urbano y zona de El Vedat-Urbanizaciones y en otros lugares (polígono industrial), así como mejorar las conexiones fuera de Torrent no sólo hacia Valencia sino hacia otras zonas del área metropolitana.
- Se necesita mejorar la señalización de las paradas e información al usuario del transporte público y de este modo se solicita mejorar la aplicación para móvil que permita mejorar la usabilidad del transporte público.

PMUS 2019

**PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE
TORRENT**

ANEXO II: MAPAS



DOC. DICIEMBRE 2022



MAPAS DE DIAGNOSIS

- 3.1.1.- Red peatonal para los peatones del municipio.
- 3.1.2.- Red peatonal. Tipología de espacios para peatones. Red principal de aceras.
- 3.1.3.- Red peatonal. Itinerarios principales para los peatones en el principal núcleo urbano. Equipamientos urbanos.
- 3.1.4.- Red peatonal. Itinerarios principales para los peatones en el principal núcleo urbano. Red peatonal principal.
- 3.1.5.- Red peatonal. Pasos de peatones en la red peatonal principal del núcleo urbano de Torrent.
- 3.2.1.- Red ciclista. Carril bici existente.
- 3.2.2.- Red ciclista. Ciclocalles existentes.
- 3.2.7.- Red ciclista prevista en otros planes y estudios.
- 3.3.1.- Red de transporte público colectivo. Oferta de bus urbano. Líneas (1)
- 3.3.1.- Red de transporte público colectivo. Oferta de bus urbano. Cobertura (2)
- 3.3.2.- Red de transporte público colectivo. Oferta de bus interurbano. Líneas (1)
- 3.3.2.- Red de transporte público colectivo. Oferta de bus interurbano. Cobertura (2)
- 3.4.1.- Red de vehículo privado motorizado. Jerarquía viaria (1)
- 3.4.1.- Red de vehículo privado motorizado. Jerarquía viaria (2)
- 3.4.2.- Red de vehículo privado motorizado. Regulación de las intersecciones de la red principal.
- 3.4.3.- Red de vehículo privado motorizado. Sentidos de circulación de la red urbana primaria y secundaria
- 3.5.1.- Aparcamiento. Tipología de aparcamiento en calzada y aparcamiento fuera de calzada.
- 3.5.2.- Aparcamiento. Oferta de aparcamiento fuera de calzada. Urbanización (1)
- 3.5.2.- Aparcamiento. Oferta de aparcamiento fuera de calzada. Número de plazas (2)
- 3.5.3.- Aparcamiento. Cobertura de 100 metros de los puntos de carga y descarga (CyD)
- 4.5.1.- Demanda vehículo privado motorizado. Tráfico en día medio (veh/día) (1)
- 4.5.1.- Demanda vehículo privado motorizado. Tráfico en día medio núcleo urbano (veh/día) (2)
- 4.5.2.- Demanda vehículo privado motorizado. Tráfico interno (1)
- 4.5.2.- Demanda vehículo privado motorizado. Tráfico de conexión (2)
- 4.5.2.- Demanda vehículo privado motorizado. Tráfico de paso (3)
- 4.5.3.- Demanda vehículo privado motorizado. Grado de saturación de la red

MAPAS DE PROPUESTA

V1- Red Peatonal Prioritaria

C1-Red ciclista Propuesta

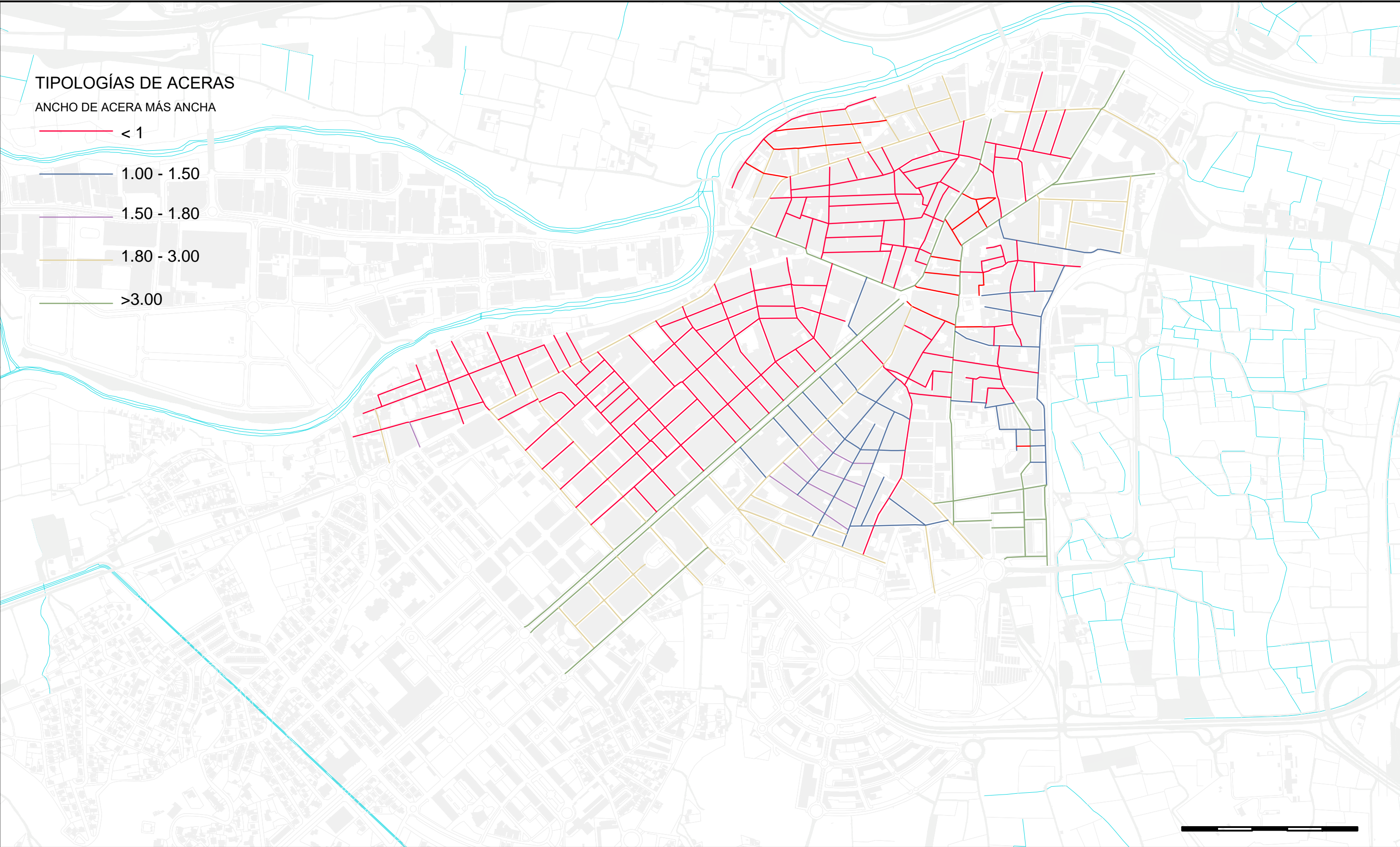
TP1.- Extender el bus urbano al polígono industrial de Mas del Jutge.

AP1.- Aparcamiento. Propuesta de aparcamientos disuasorios.

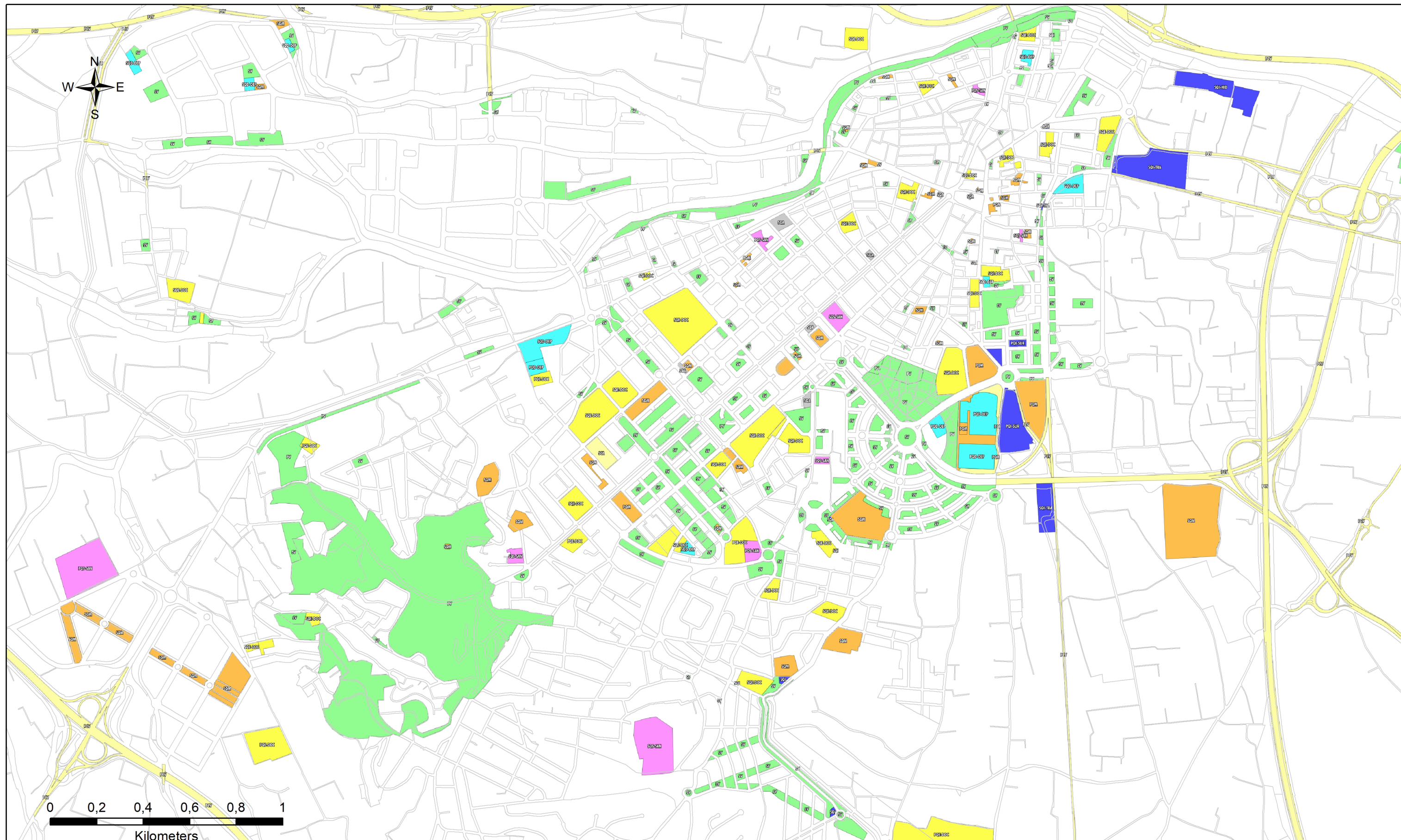
MAPA DE PARTICIPACIÓN

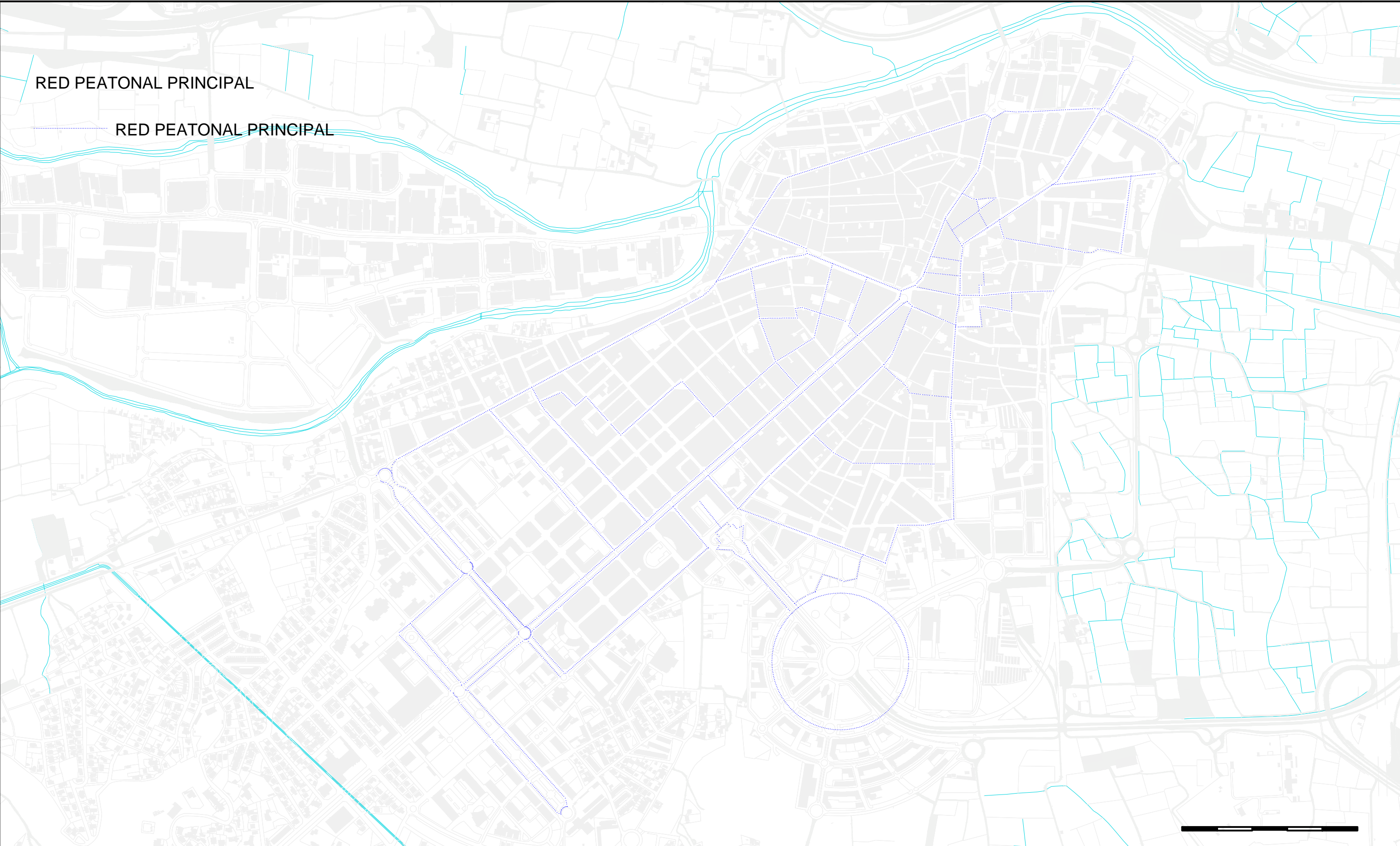
PSP1.- Plano de síntesis de la participación pública.





 	Título del plano PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE TORRENT	3.1.2	NOV. 2019
	Título del plano RED PEATONAL: TIPOLOGÍAS ACERAS		



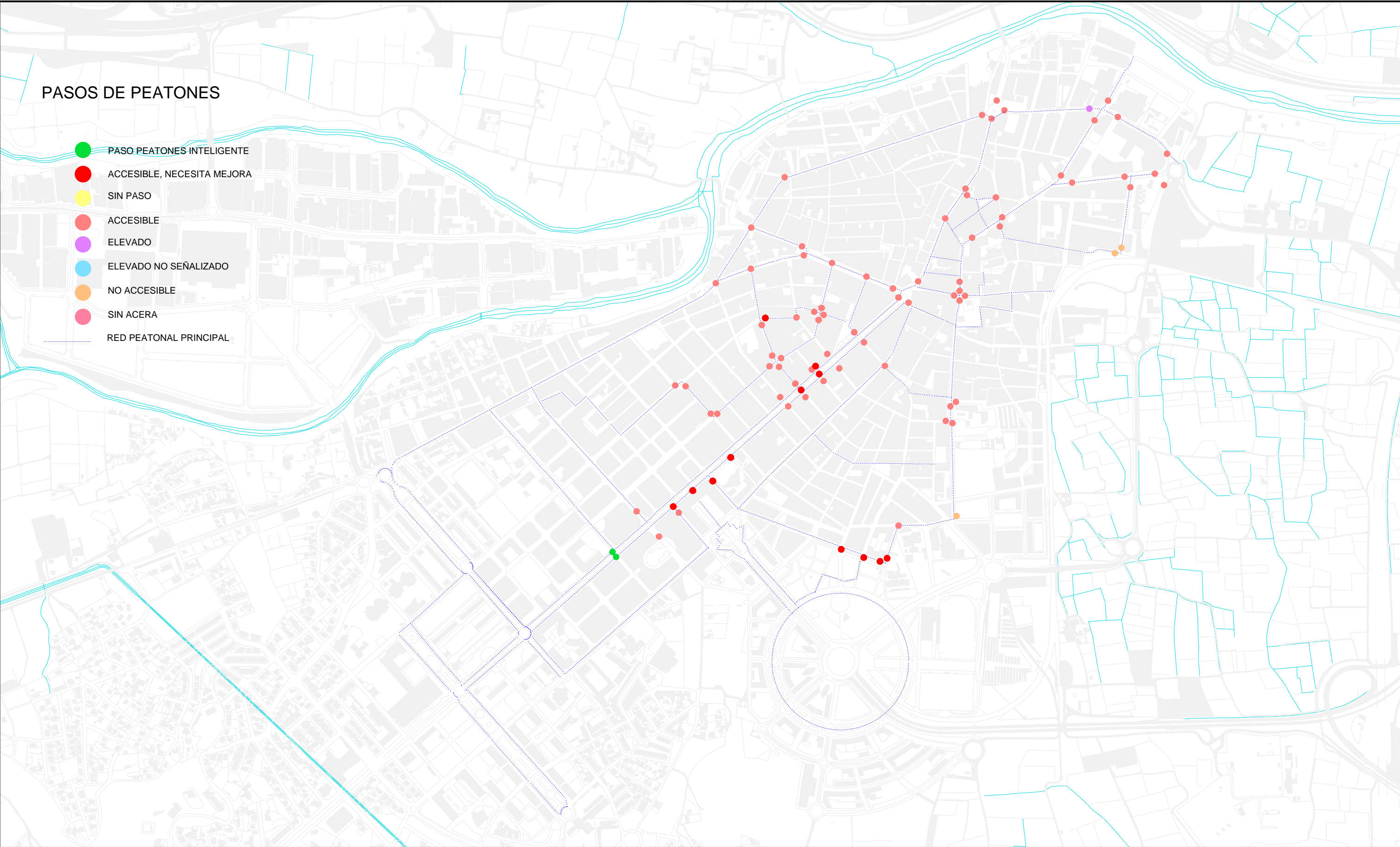


Título del plano
PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE TORRENT

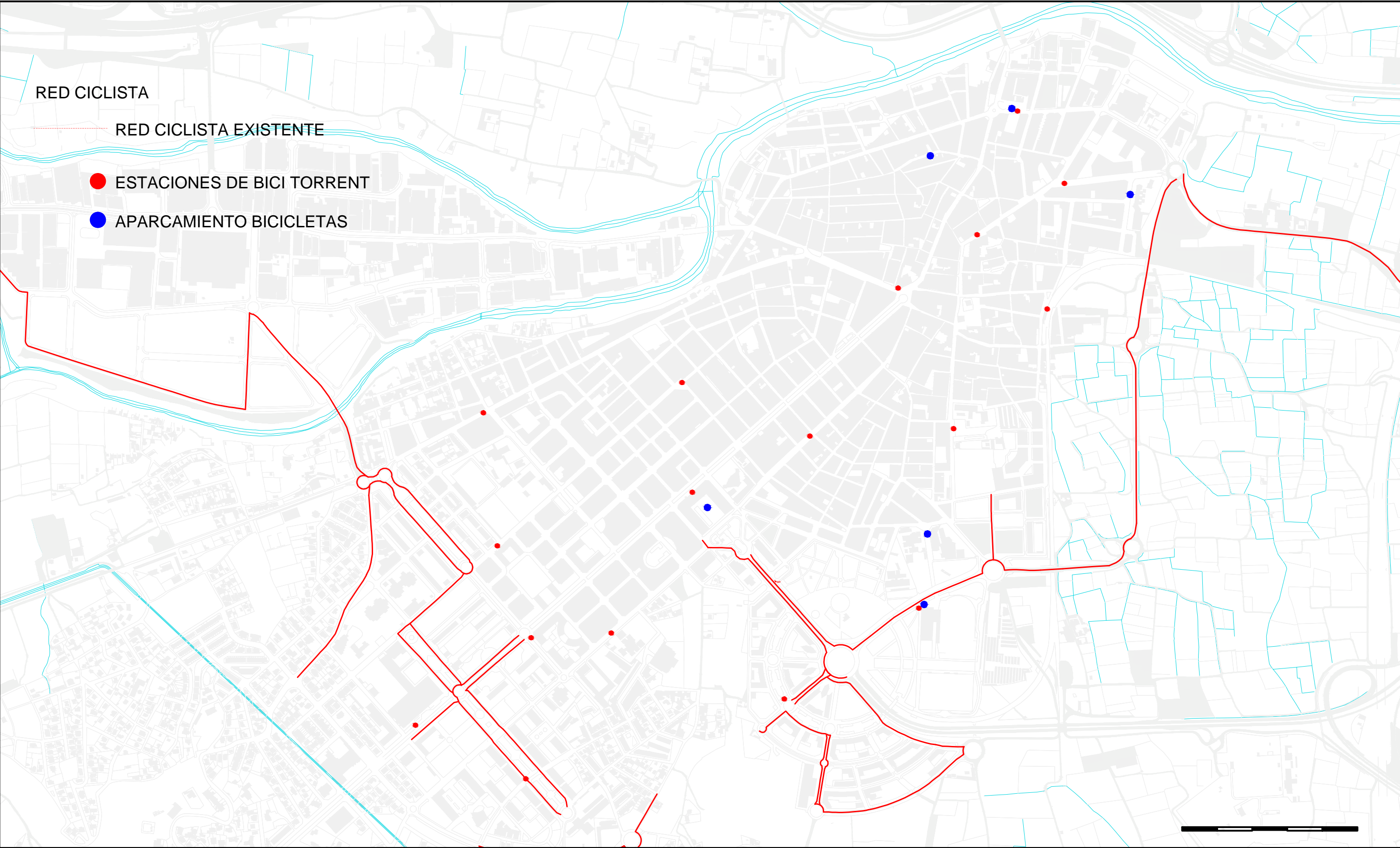
Título del plano
RED PEATONAL: RED PEATONAL PRINCIPAL

3.1.4

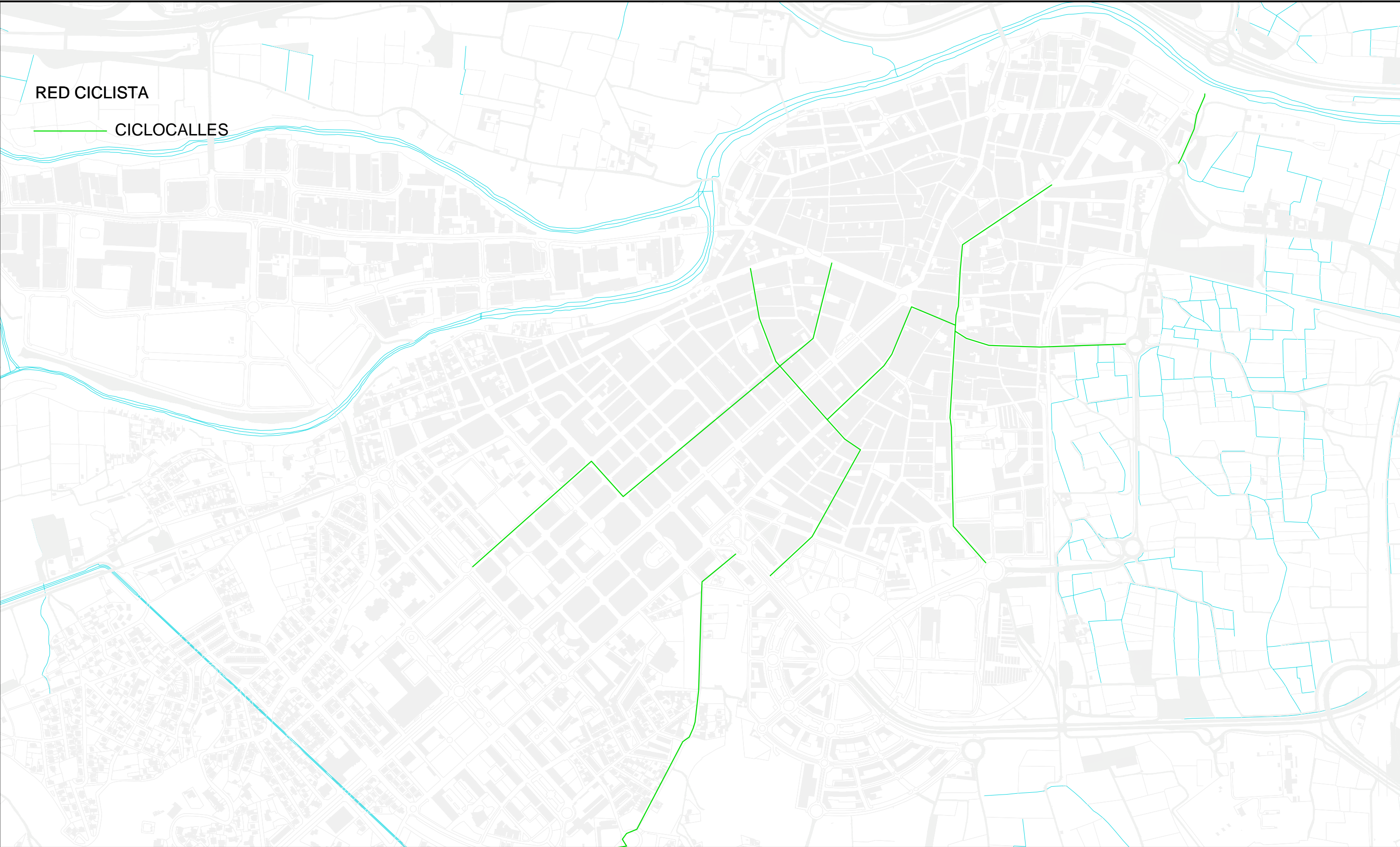
NOV. 2019



	Título del plano PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE TORRENT	3.1.2	NOV. 2019
	Título del plano RED CICLISTA: RED CICLISTA EXISTENTE		



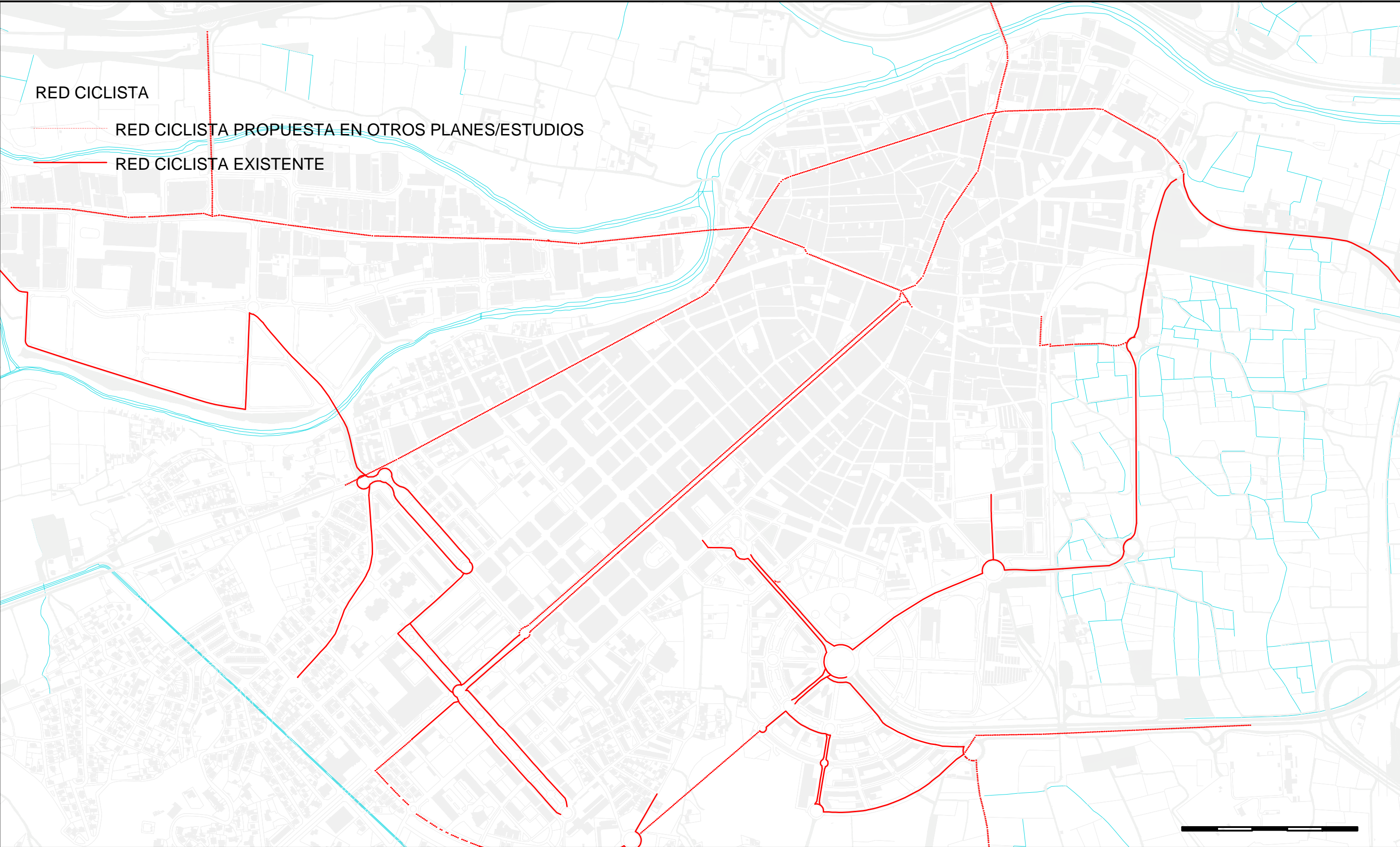
	Título del plano PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE TORRENT	3.2.6	NOV. 2019
	Título del plano RED CICLISTA:RED CICLISTA PREVISTA EN OTROS PLANES/ESTUDIOS		

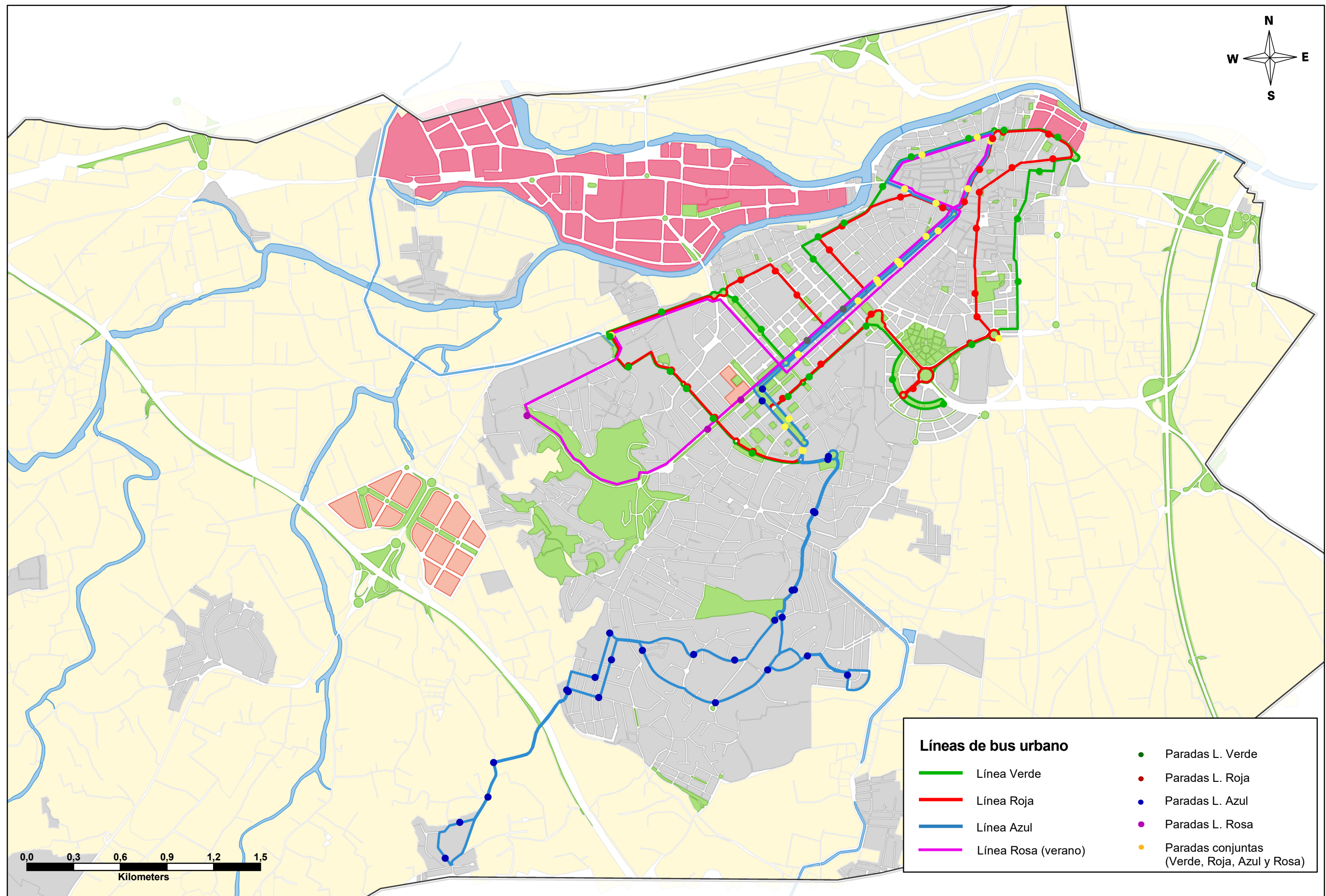


Título del plano
PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE TORRENT

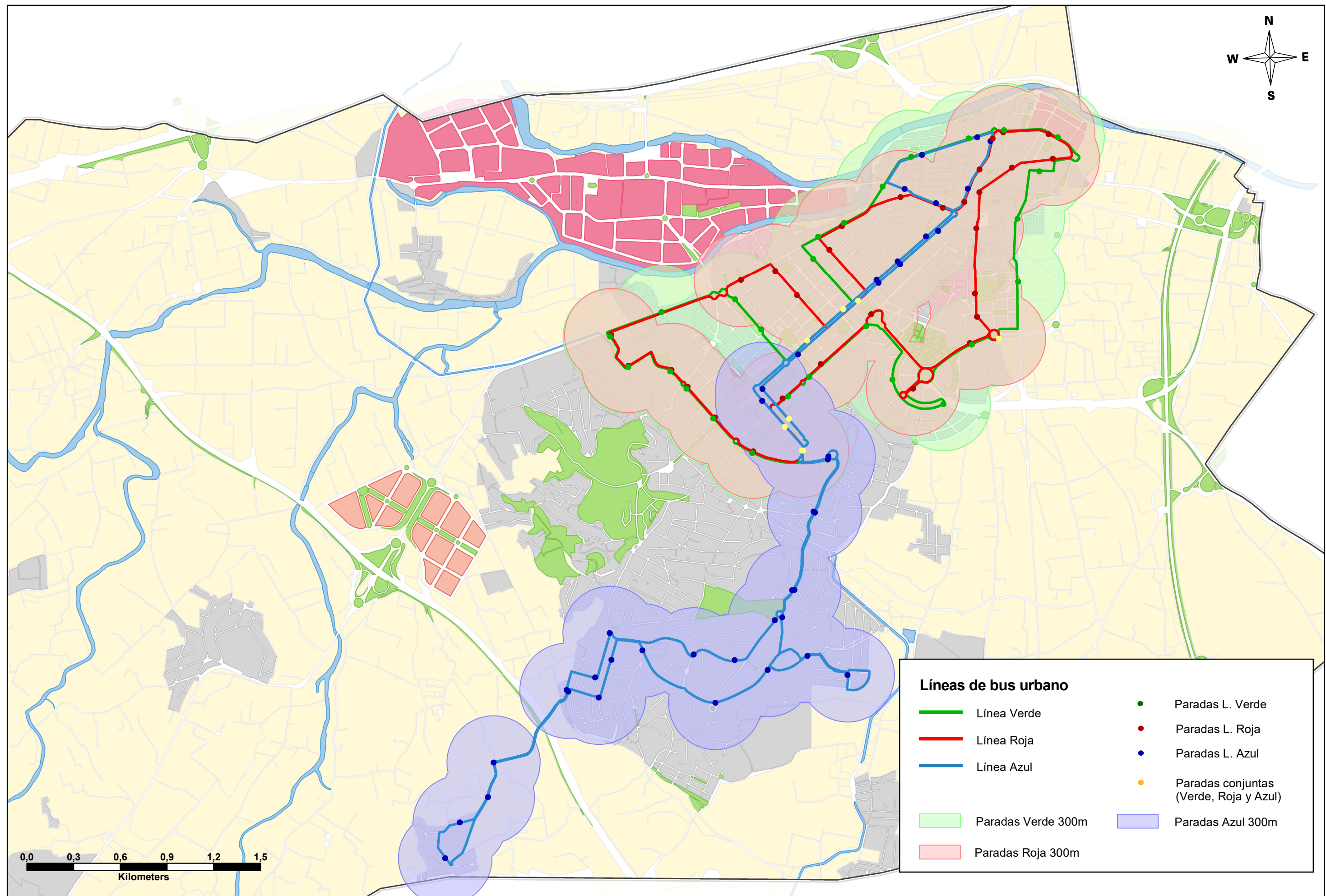
Título del plano
RED CICLISTA: RED DE CICLOCALLES

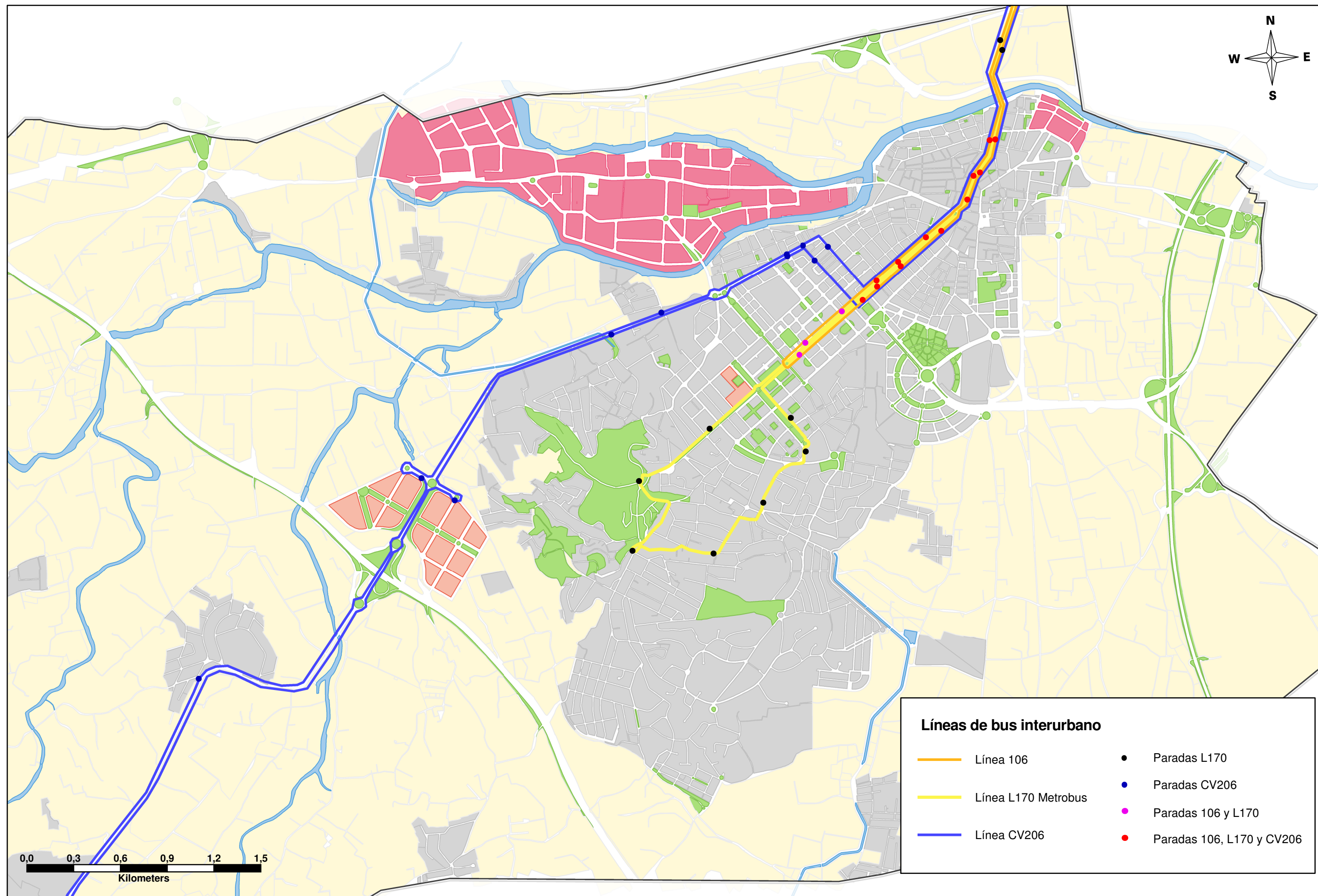
NOV. 2019

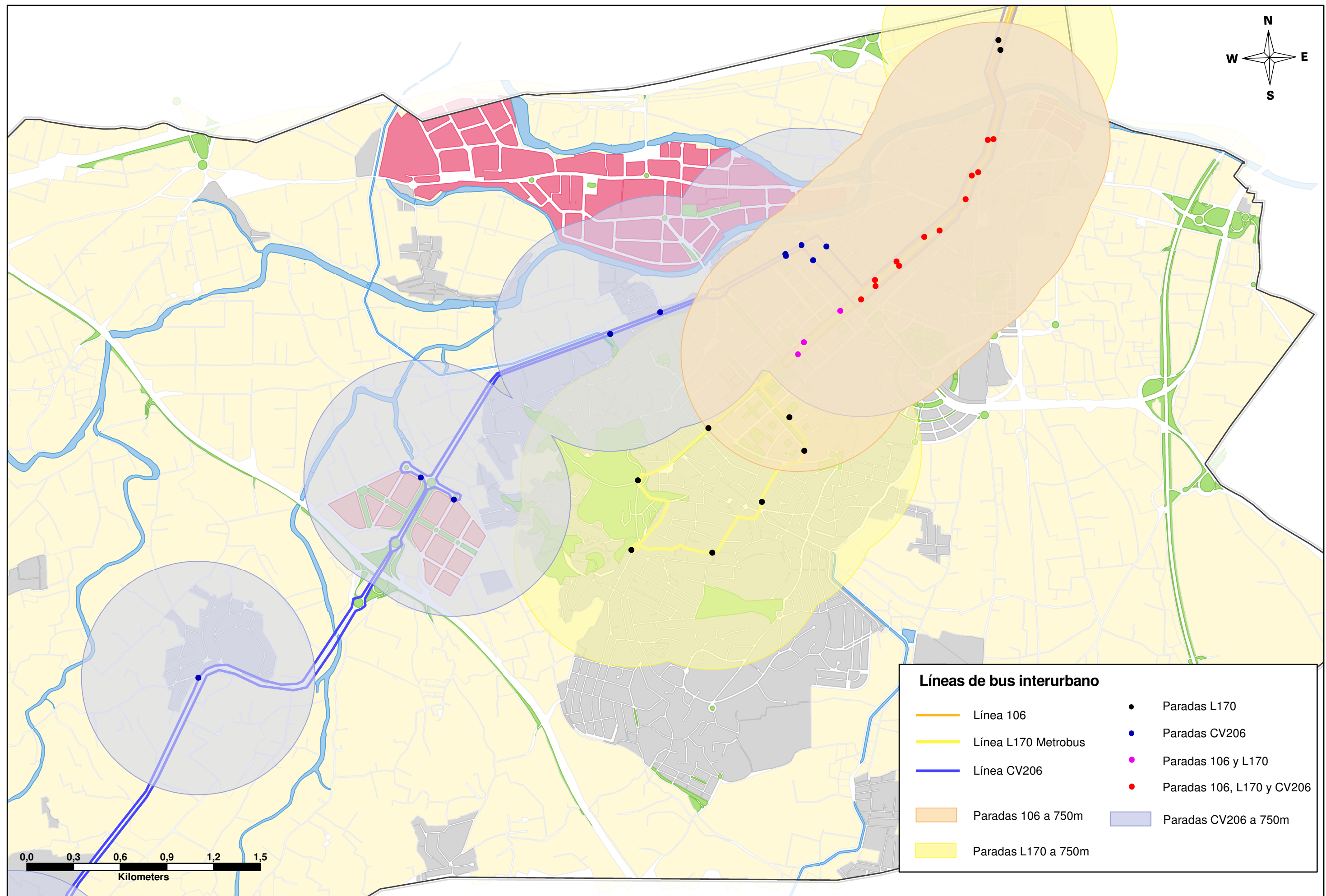




Líneas de bus urbano	
— Línea Verde	● Paradas L. Verde
— Línea Roja	● Paradas L. Roja
— Línea Azul	● Paradas L. Azul
— Línea Rosa (verano)	● Paradas L. Rosa
	● Paradas conjuntas (Verde, Roja, Azul y Rosa)







Realizado:



Título del estudio:

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE TORRENT

Título del mapa:

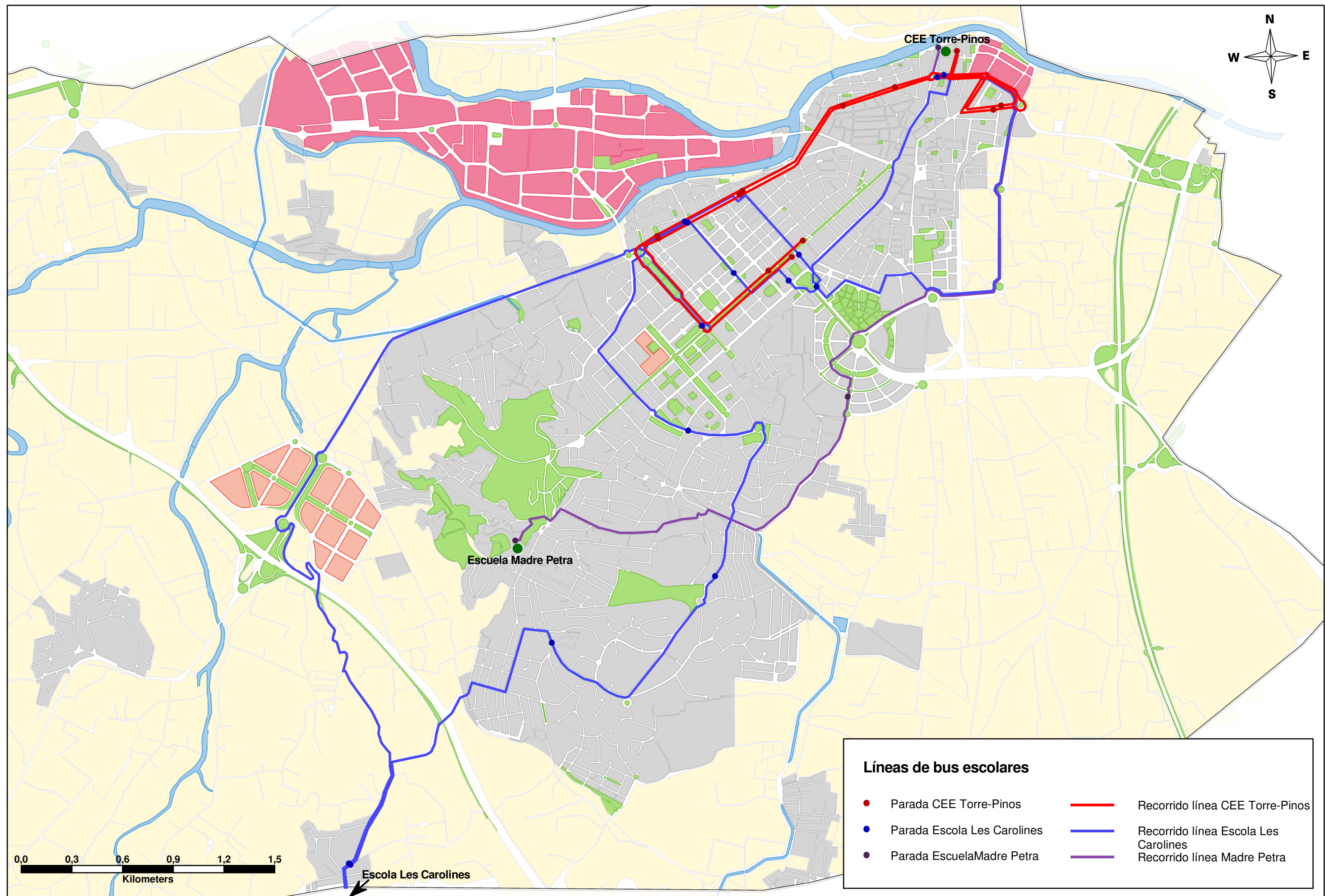
RED DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO
Oferta de las líneas de bus interurbano y cobertura 750 metros

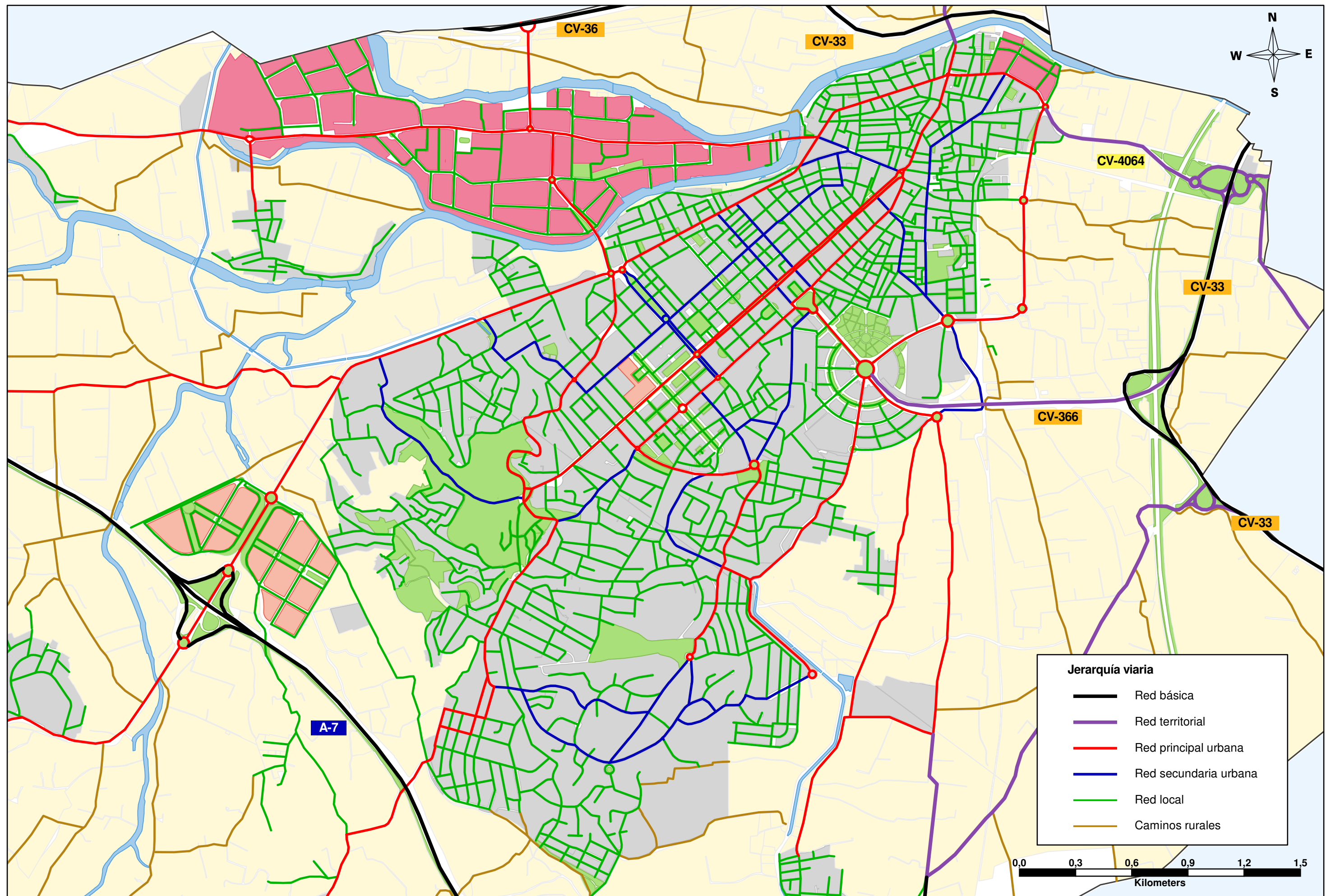
Fecha:

Noviembre 2019

3.3.2

2 de 2





Realizado:



Título del estudio:

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE TORRENT

Título del mapa:

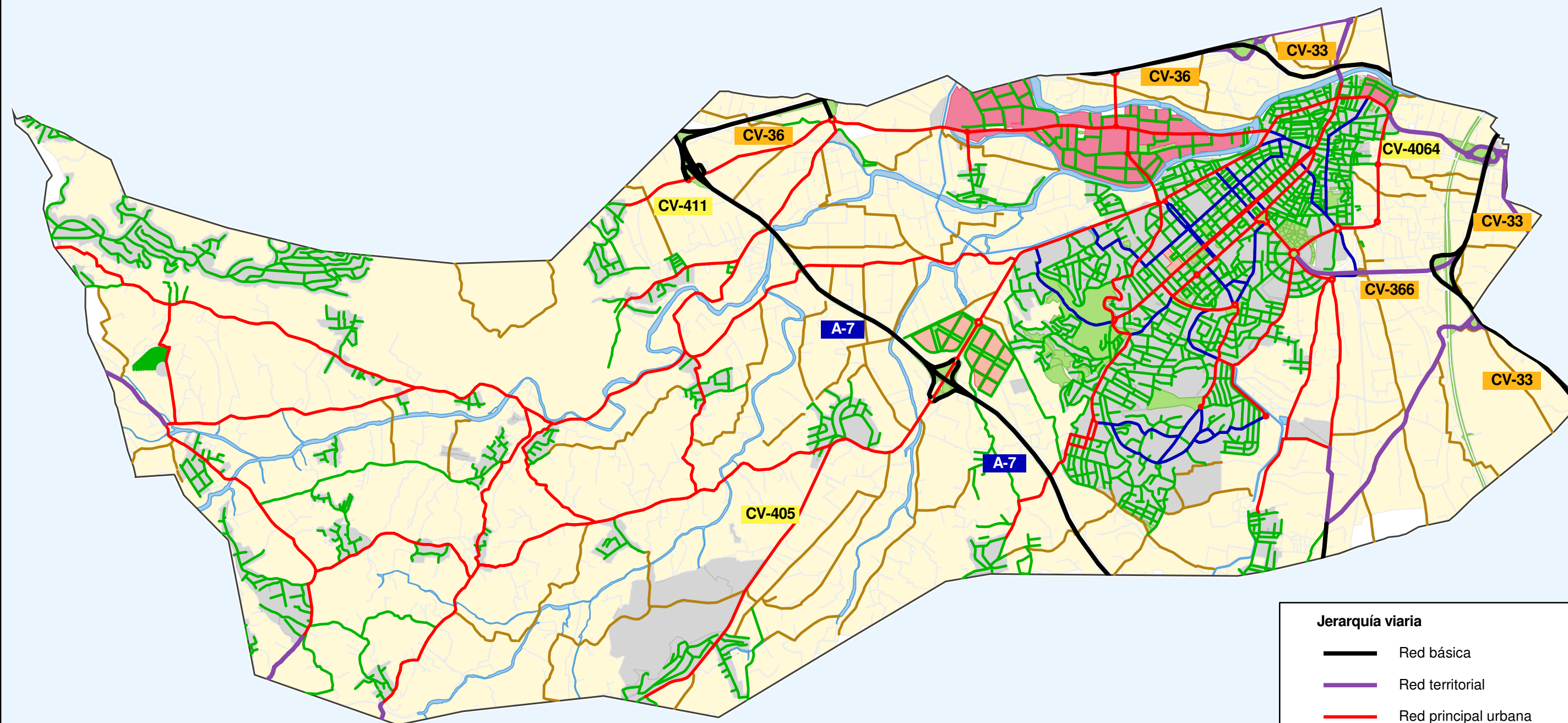
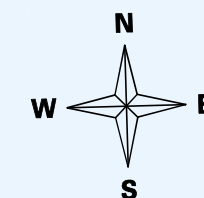
RED DE VEHÍCULO PRIVADO
Jerarquía viaria

Fecha:

Noviembre 2019

3.4.1

2 de 2



- Jerarquía viaria**
- Red básica
 - Red territorial
 - Red principal urbana
 - Red secundaria urbana
 - Red local
 - Caminos rurales

0,0 0,6 1,2 1,8 2,4 3,0
Kilometers

Realizado:



Título del estudio:

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE TORRENT

Título del mapa:

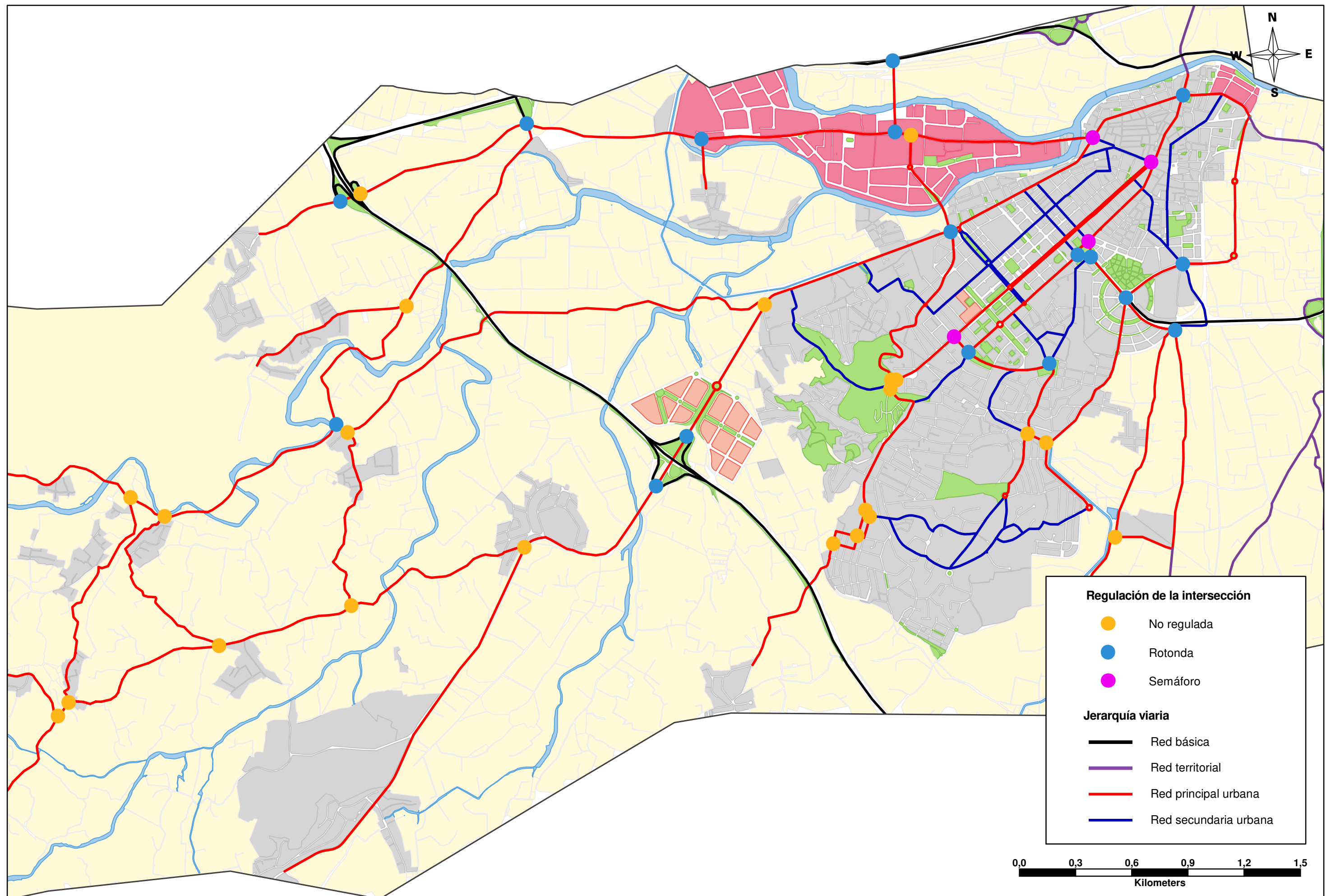
RED DE VEHÍCULO PRIVADO
Jerarquía viaria

Fecha:

Noviembre 2019

3.4.1

1 de 2



Realizado:



Título del estudio:

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE TORRENT

Título del mapa:

RED DE VEHÍCULO PRIVADO

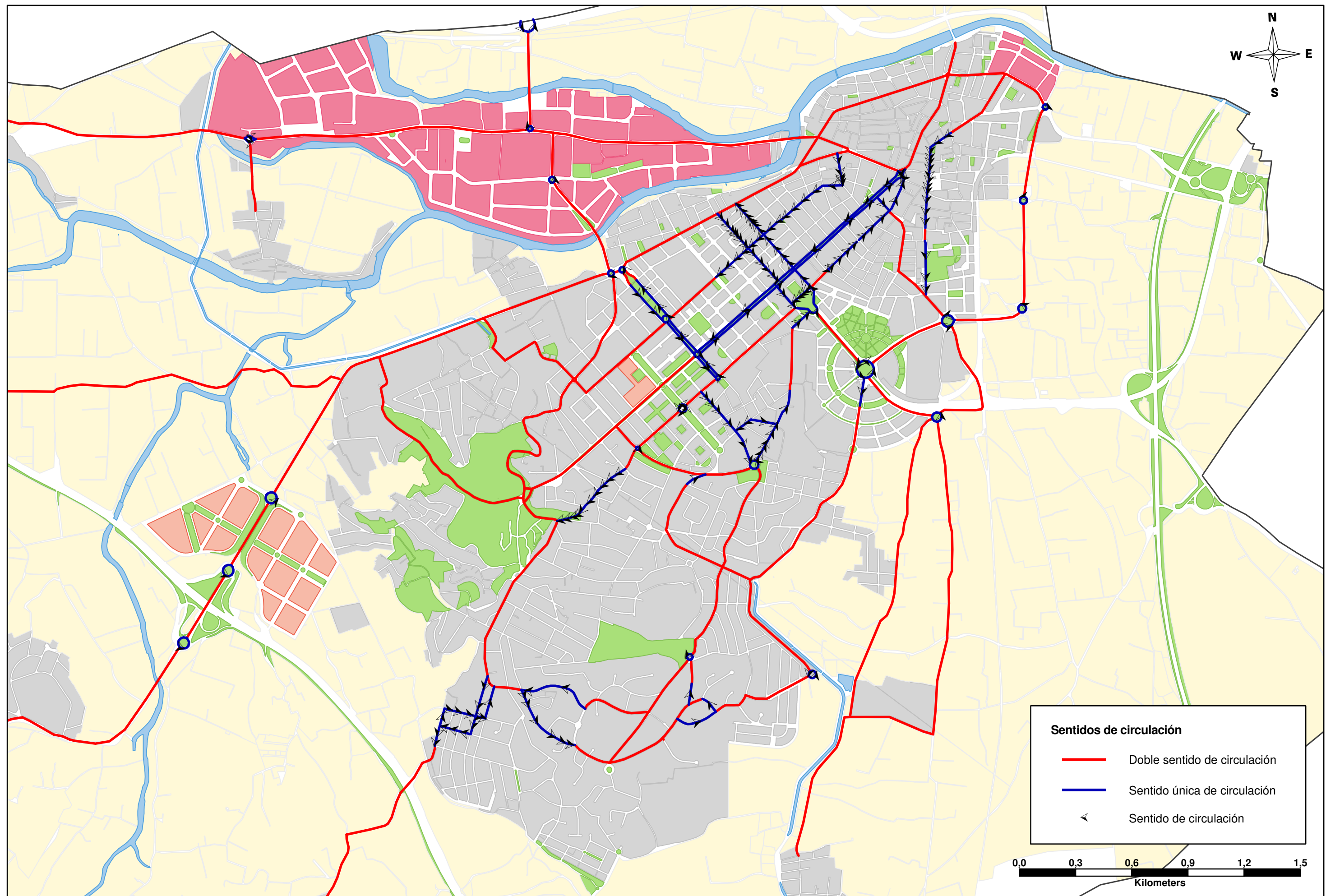
Regulación de las intersecciones de la red urbana principal

Fecha:

Noviembre 2019

3.4.2

1 de 1



Realizado:

Mcrit
Multicriteria Planning

cercle

**AJUNTAMENT
TORRENT**

Título del estudio:

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE TORRENT

Título del mapa:

RED DE VEHÍCULO PRIVADO

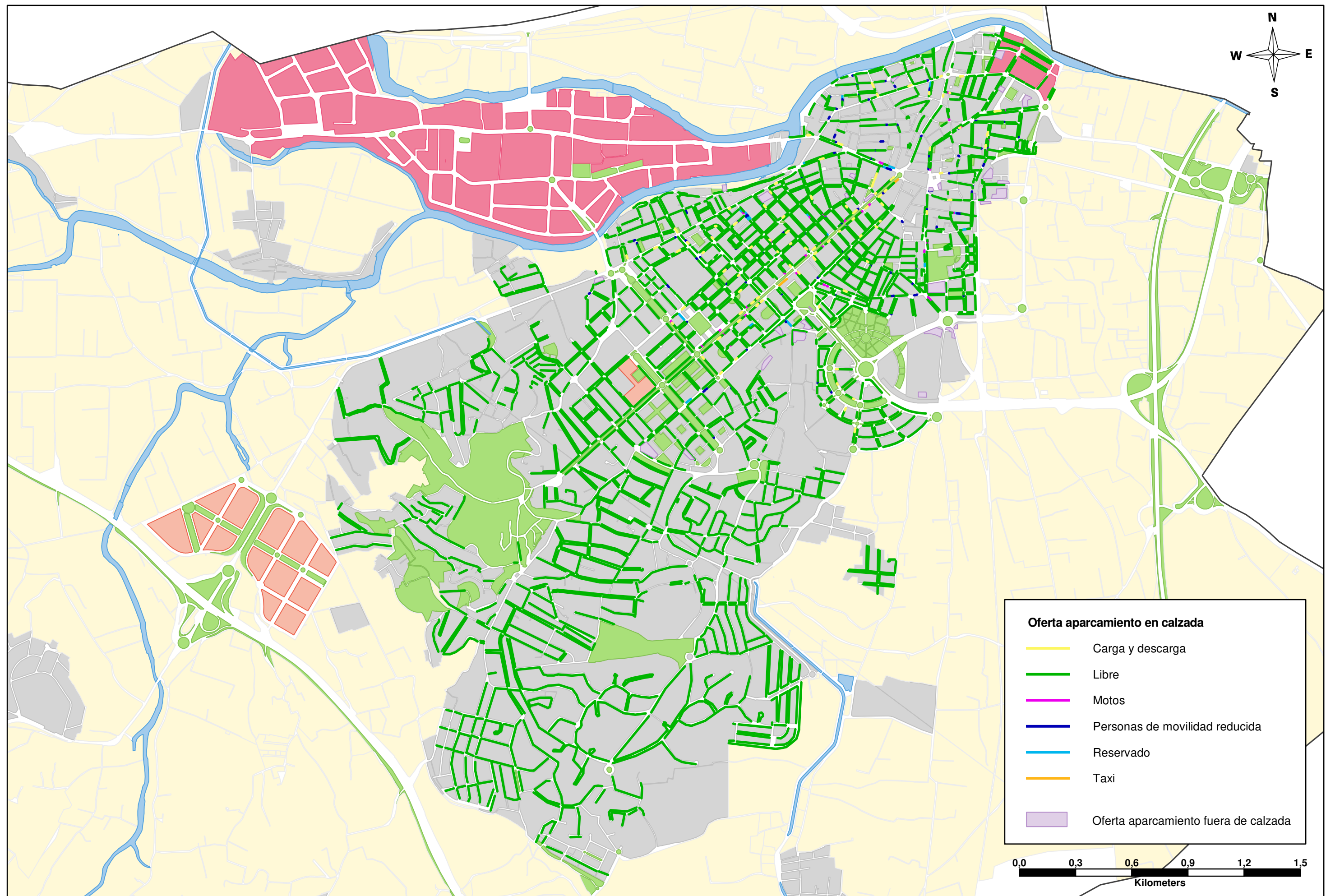
Sentidos de circulación en la red principal y secundaria urbana

Fecha:

Noviembre 2019

3.4.3

1 de 1



Realizado:



Título del estudio:

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE TORRENT

Título del mapa:

APARCAMIENTO

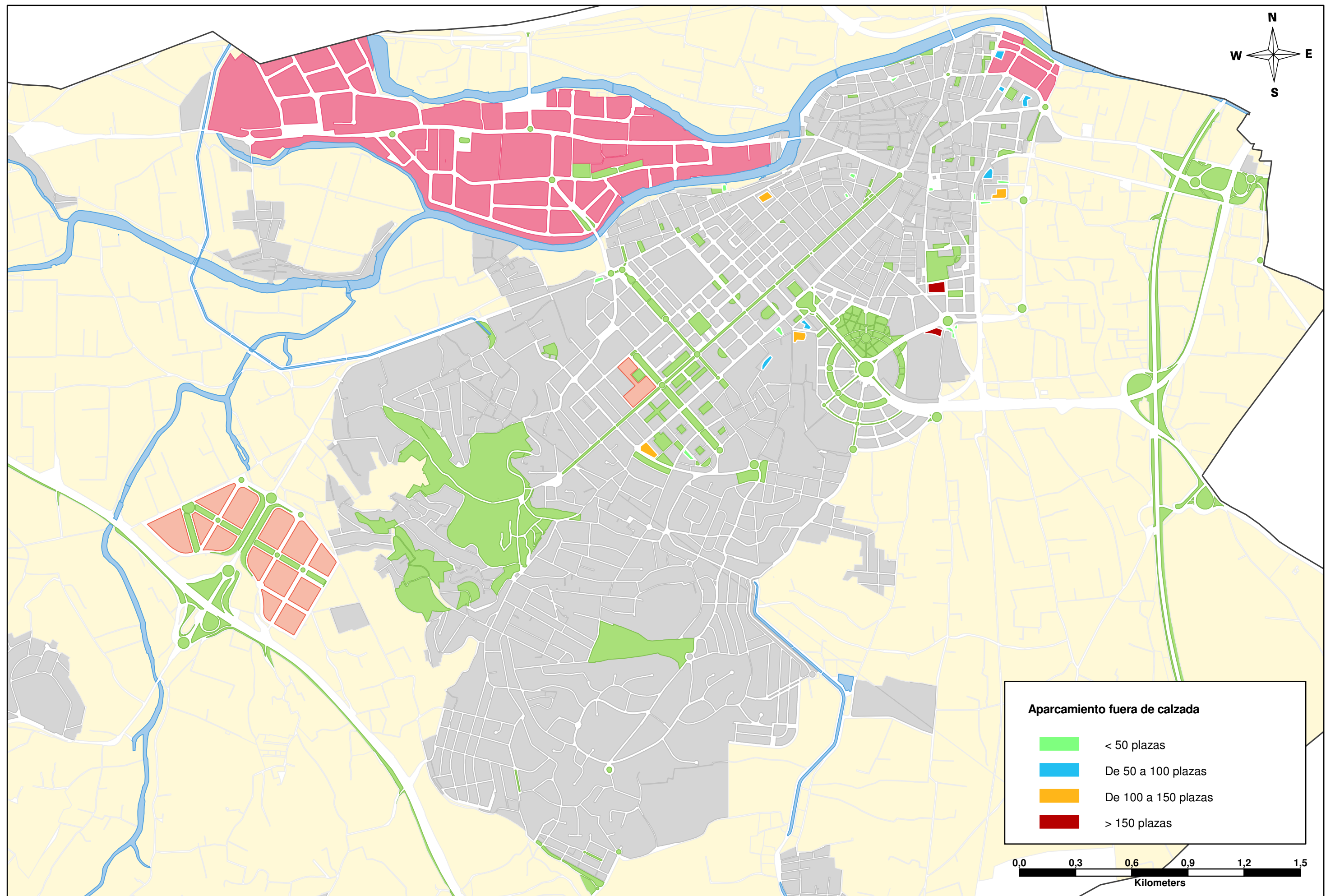
Oferta de aparcamiento en calzada y fuera de calzada

Fecha:

Noviembre 2019

3.5.1

1 de 1



Realizado:



Título del estudio:

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE TORRENT

Título del mapa:

APARCAMIENTO

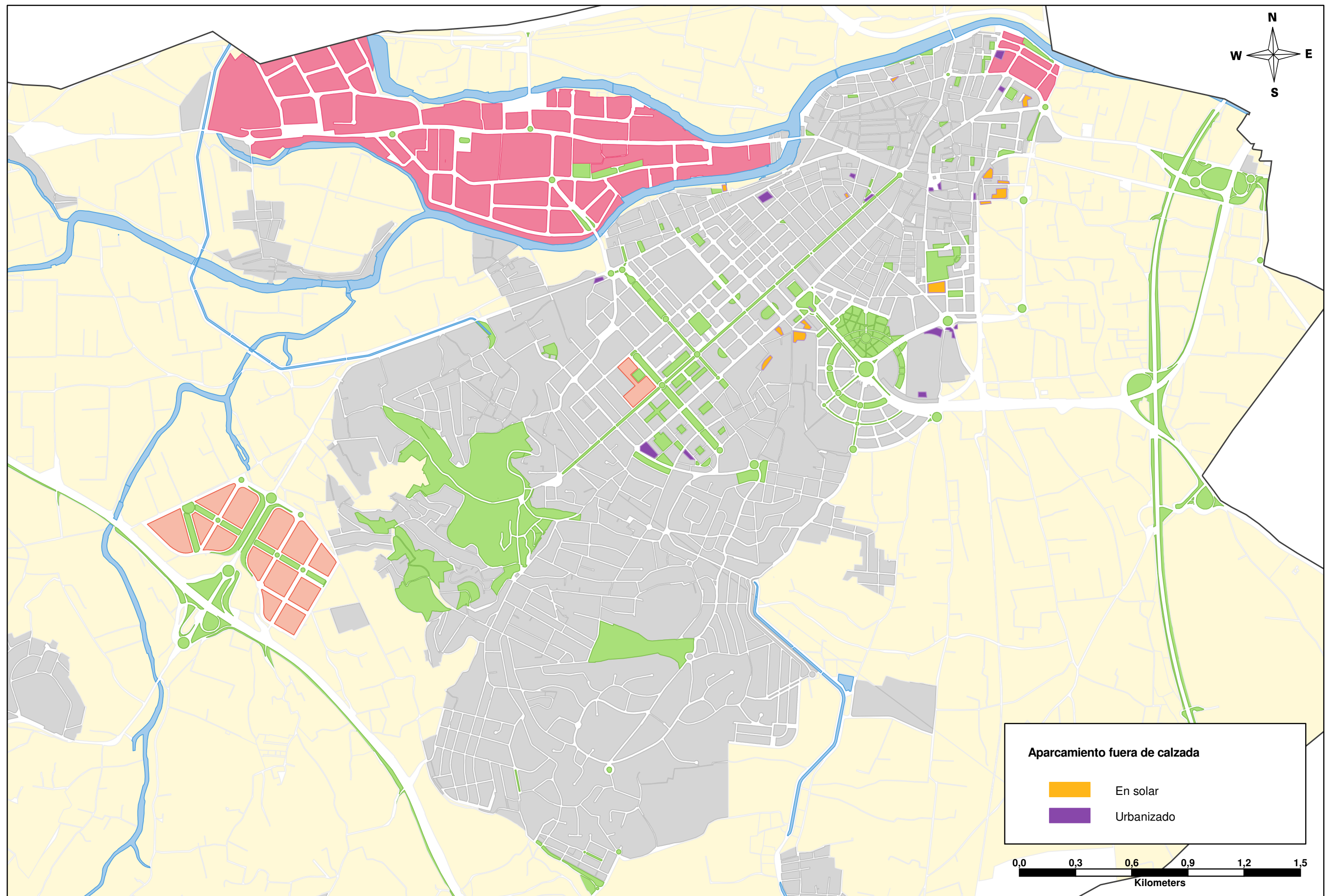
Número de plazas en la oferta de aparcamiento fuera de calzada

Fecha:

Noviembre 2019

3.5.2

2 de 2



Realizado:



Título del estudio:

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE TORRENT

Título del mapa:

APARCAMIENTO

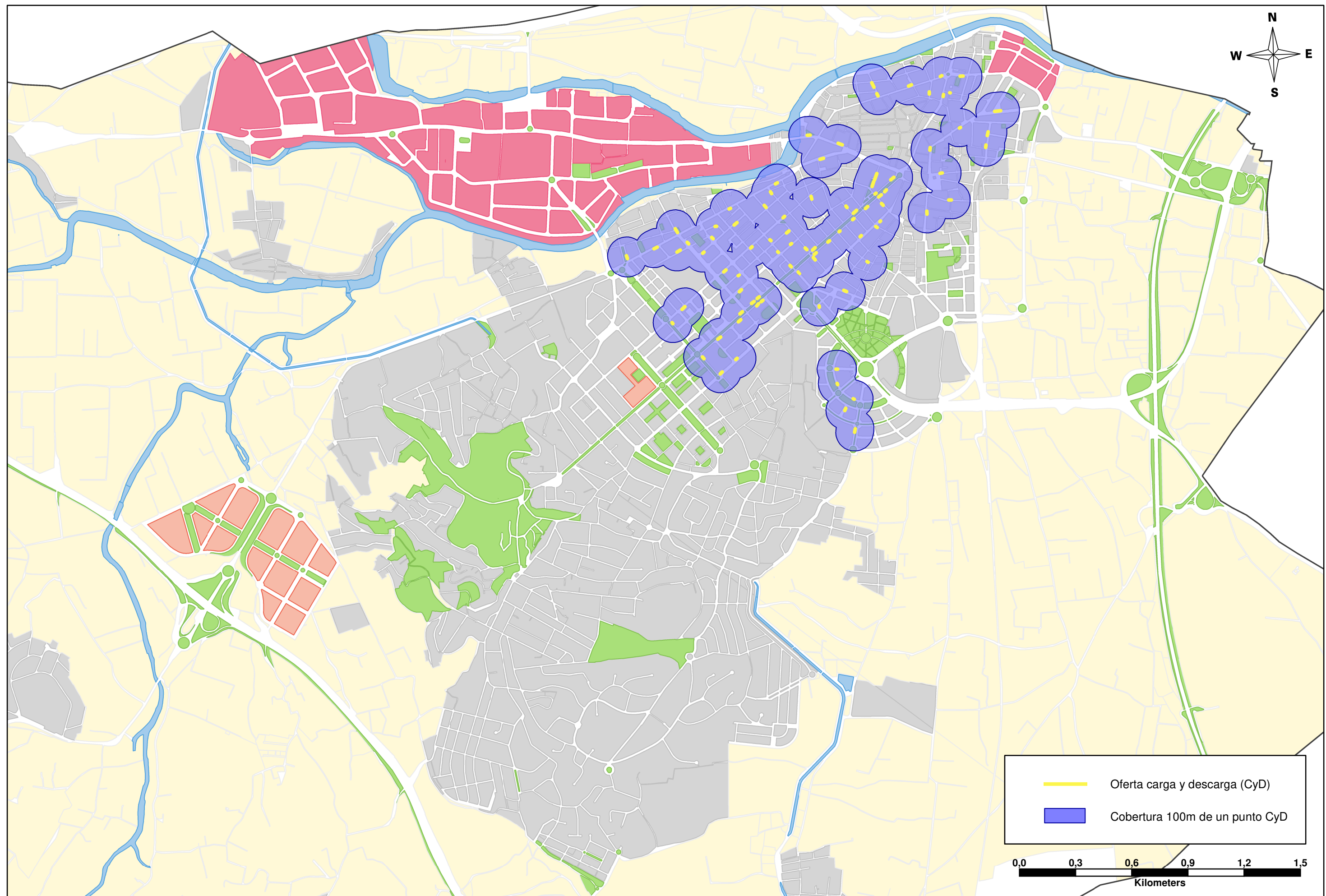
Oferta de aparcamiento urbanizado fuera de calzada

Fecha:

Noviembre 2019

3.5.2

1 de 2



Realizado:

Mcrit
Multicriteria Planning

cercle

**AJUNTAMENT
TORRENT**

Título del estudio:

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE TORRENT

Título del mapa:

APARCAMIENTO

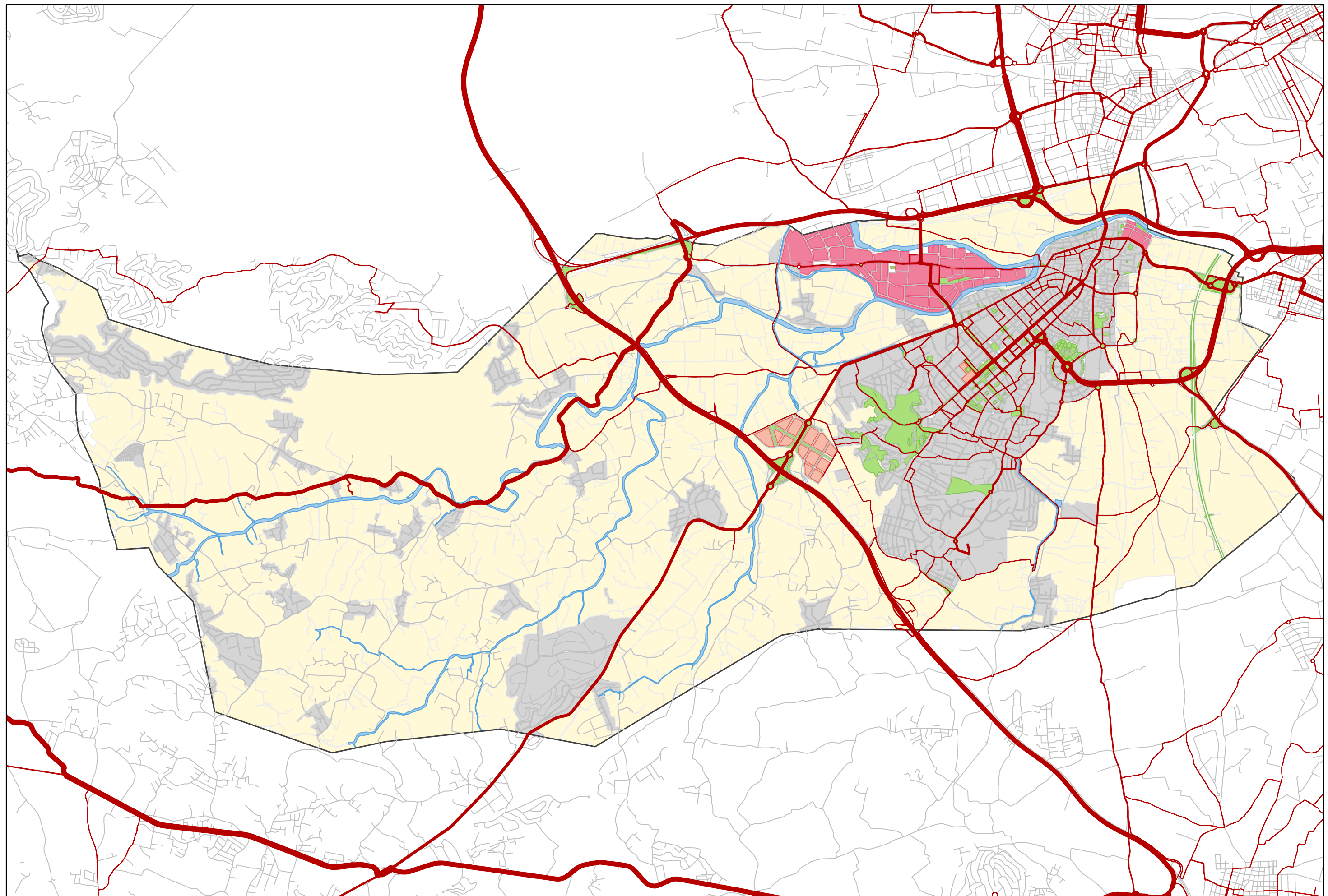
Oferta de aparcamiento carga y descarga y cobertura 100 metros

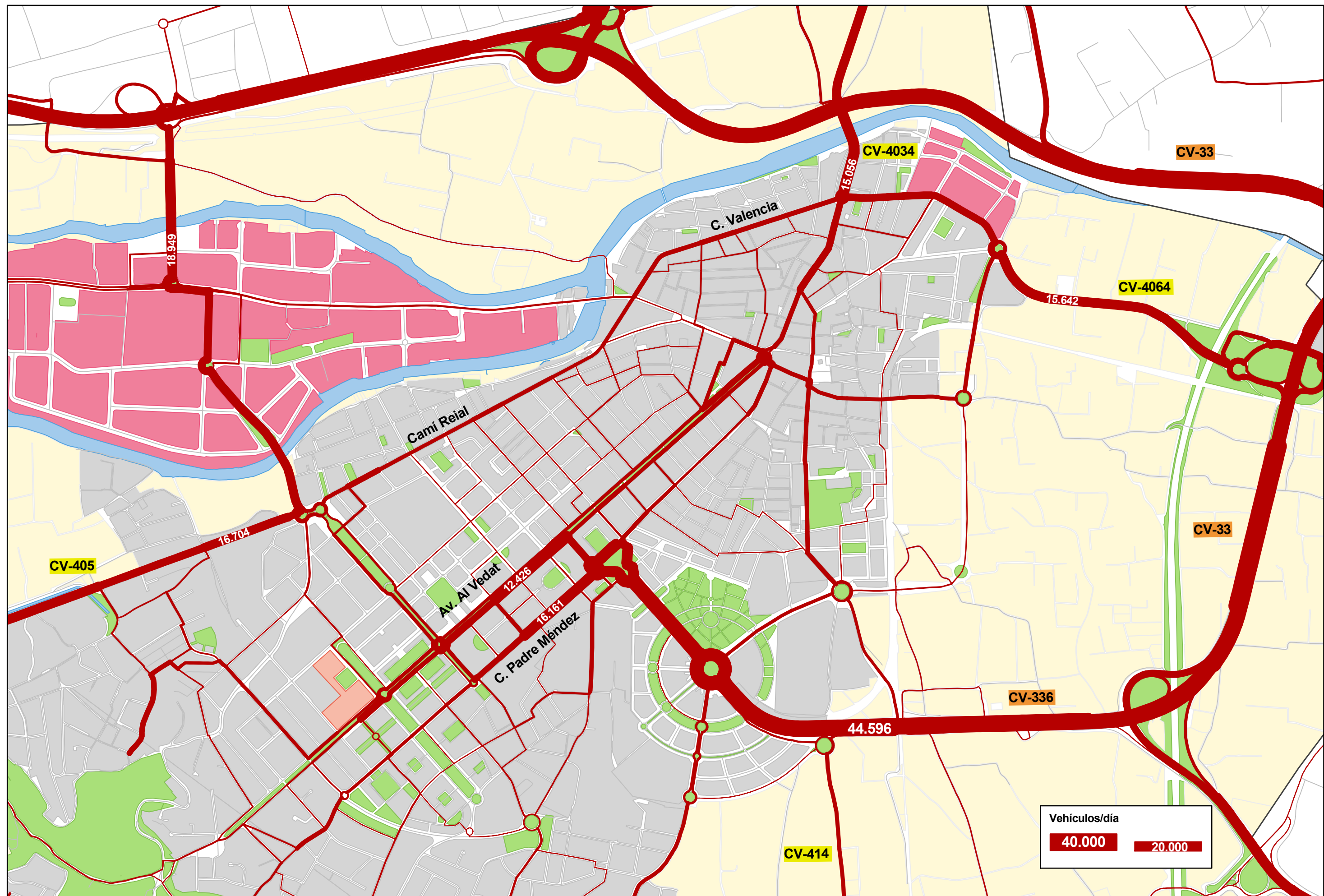
Fecha:

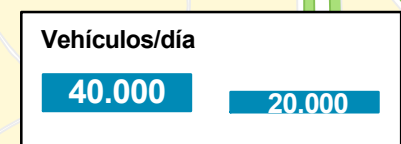
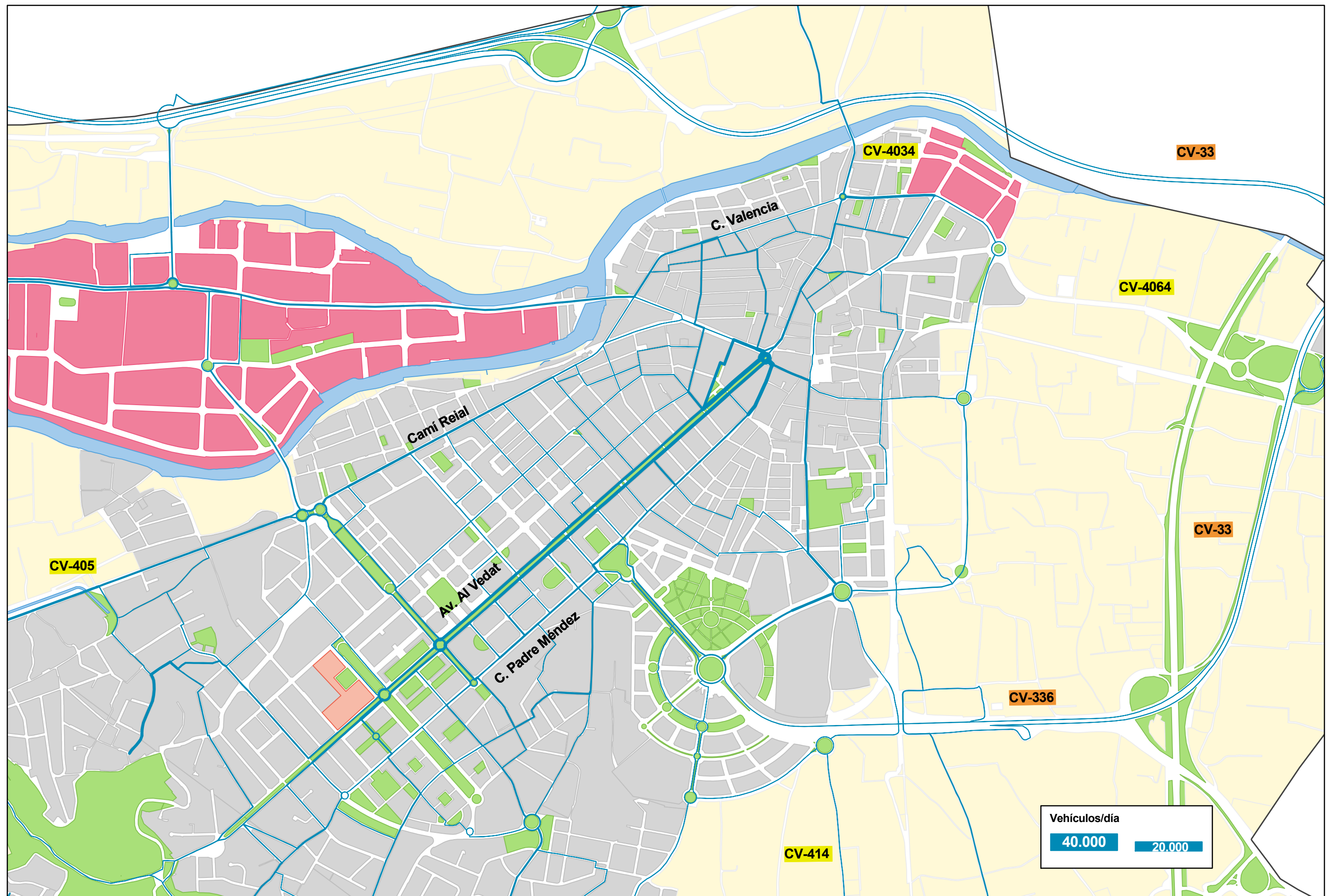
Noviembre 2019

3.5.3

1 de 1







Realizado:



Título del estudio:

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE TORRENT

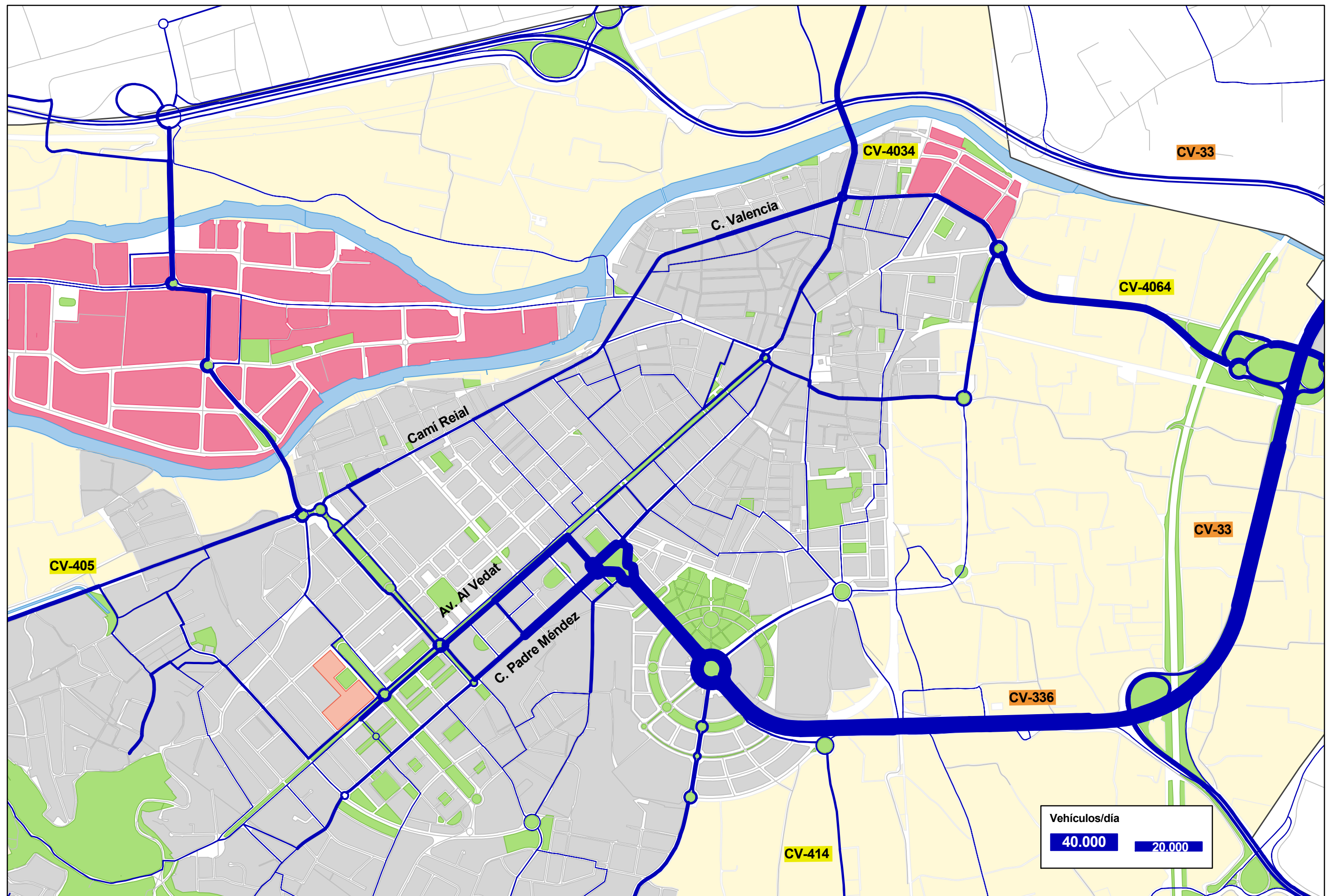
Título del mapa:

DEMANDA EN VEHÍCULO PRIVADO MOTORIZADO
Tráfico interno en día medio (veh/día). Detalle núcleo urbano

Fecha:

Noviembre 2019

4.5.2



Realizado:



Título del estudio:

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE TORRENT

Título del mapa:

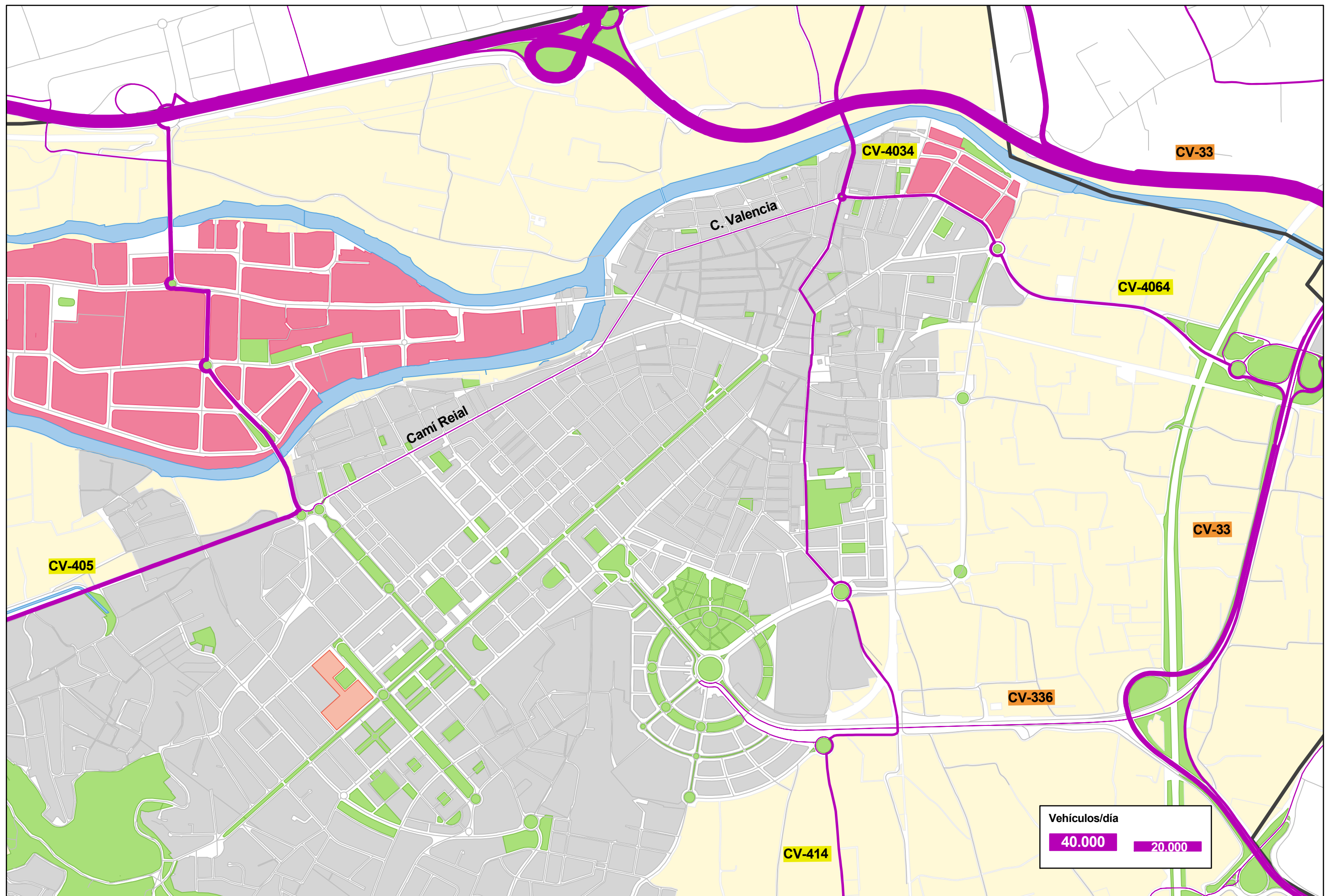
DEMANDA EN VEHÍCULO PRIVADO MOTORIZADO
Tráfico de conexión en día medio (veh/día). Detalle núcleo urbano

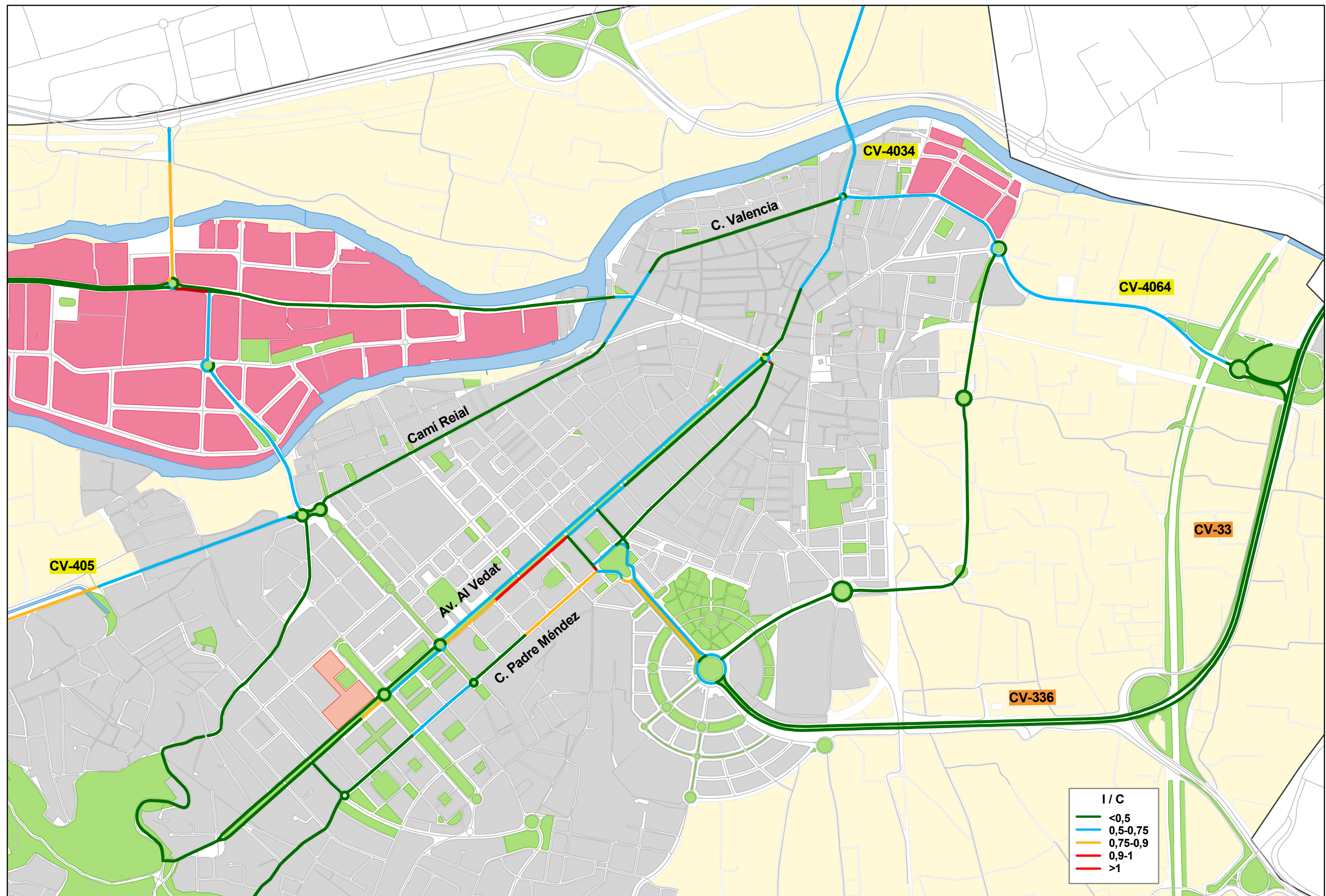
Fecha:

Noviembre 2019

4.5.2

2 de 3





Realizado:



Título del estudio:

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE TORRENT

Título del mapa:

DEMANDA EN VEHÍCULO PRIVADO MOTORIZADO

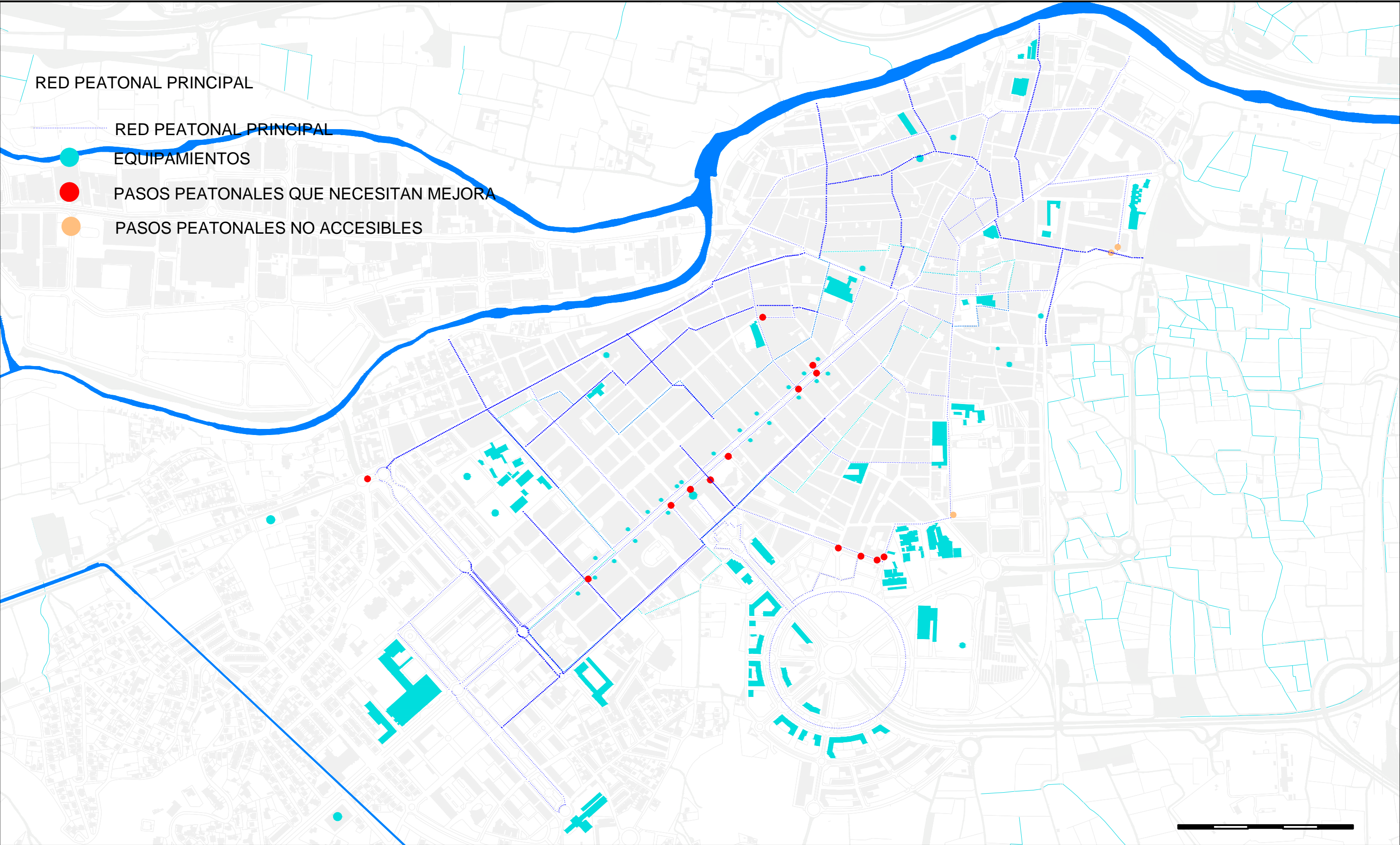
Grado de saturación de la red. Detalle núcleo urbano

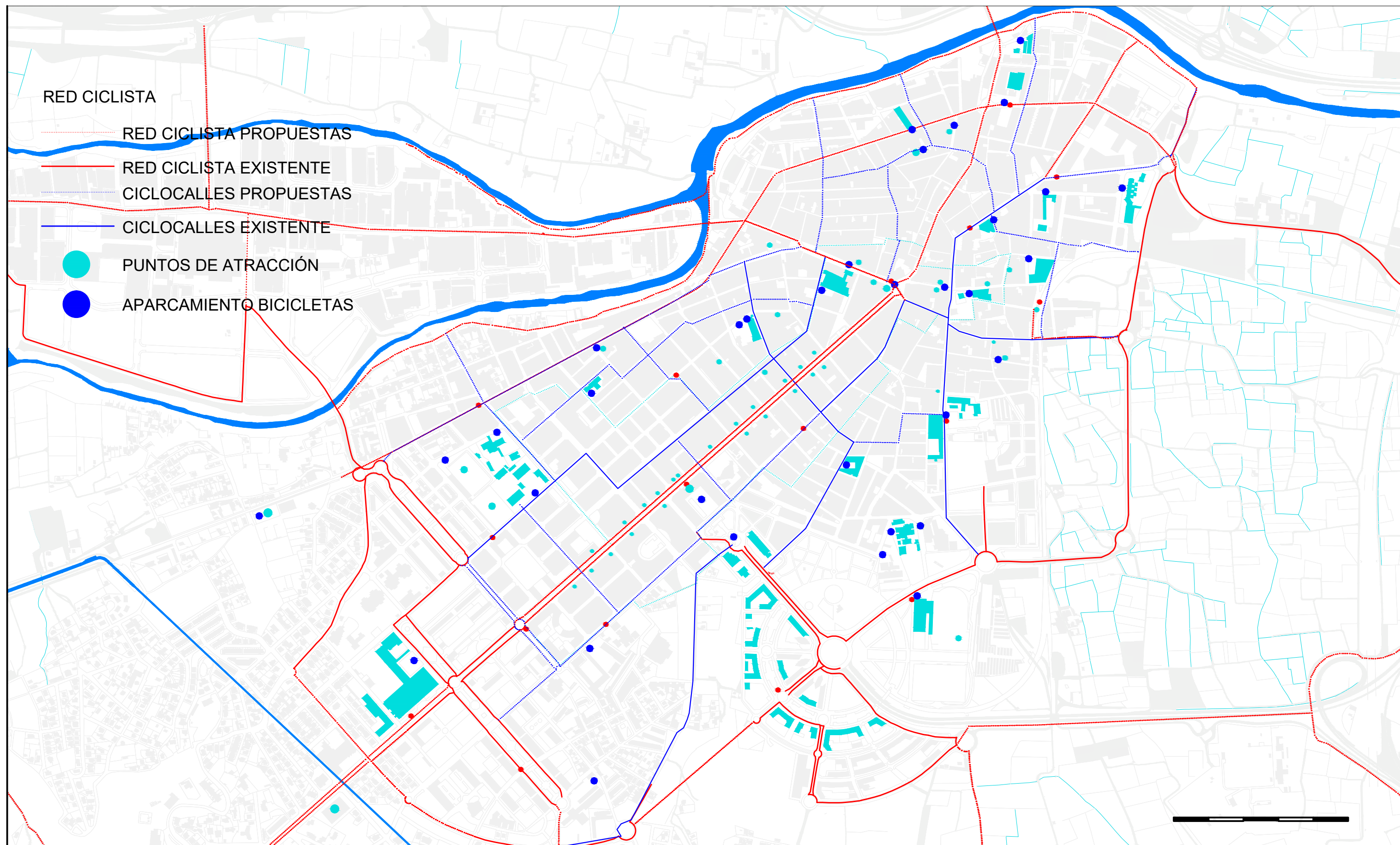
Fecha:

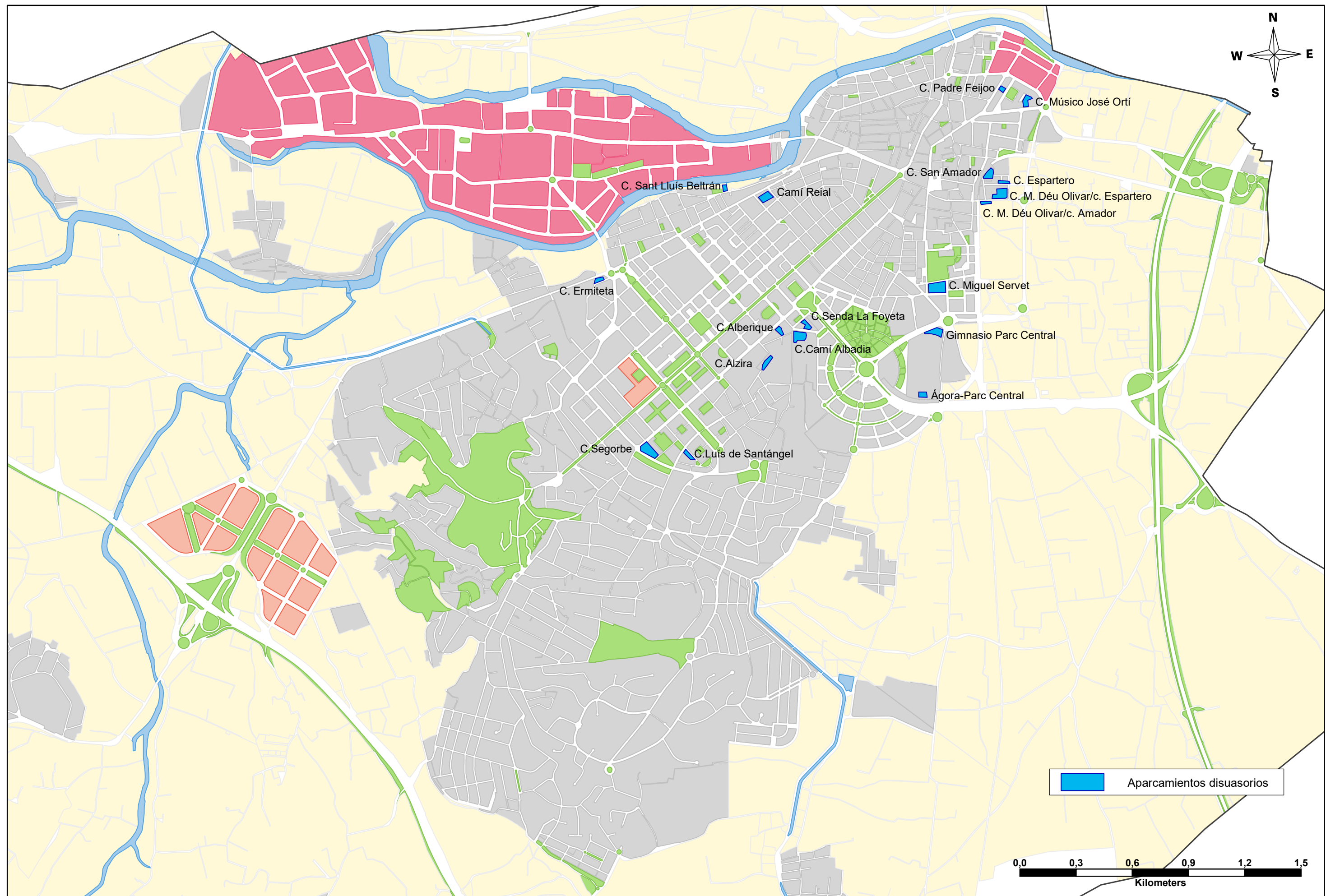
Noviembre 2019

4.5.3

1 de 1







Realizado:



Título del estudio:

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE TORRENT

Título del mapa:

APARCAMIENTO

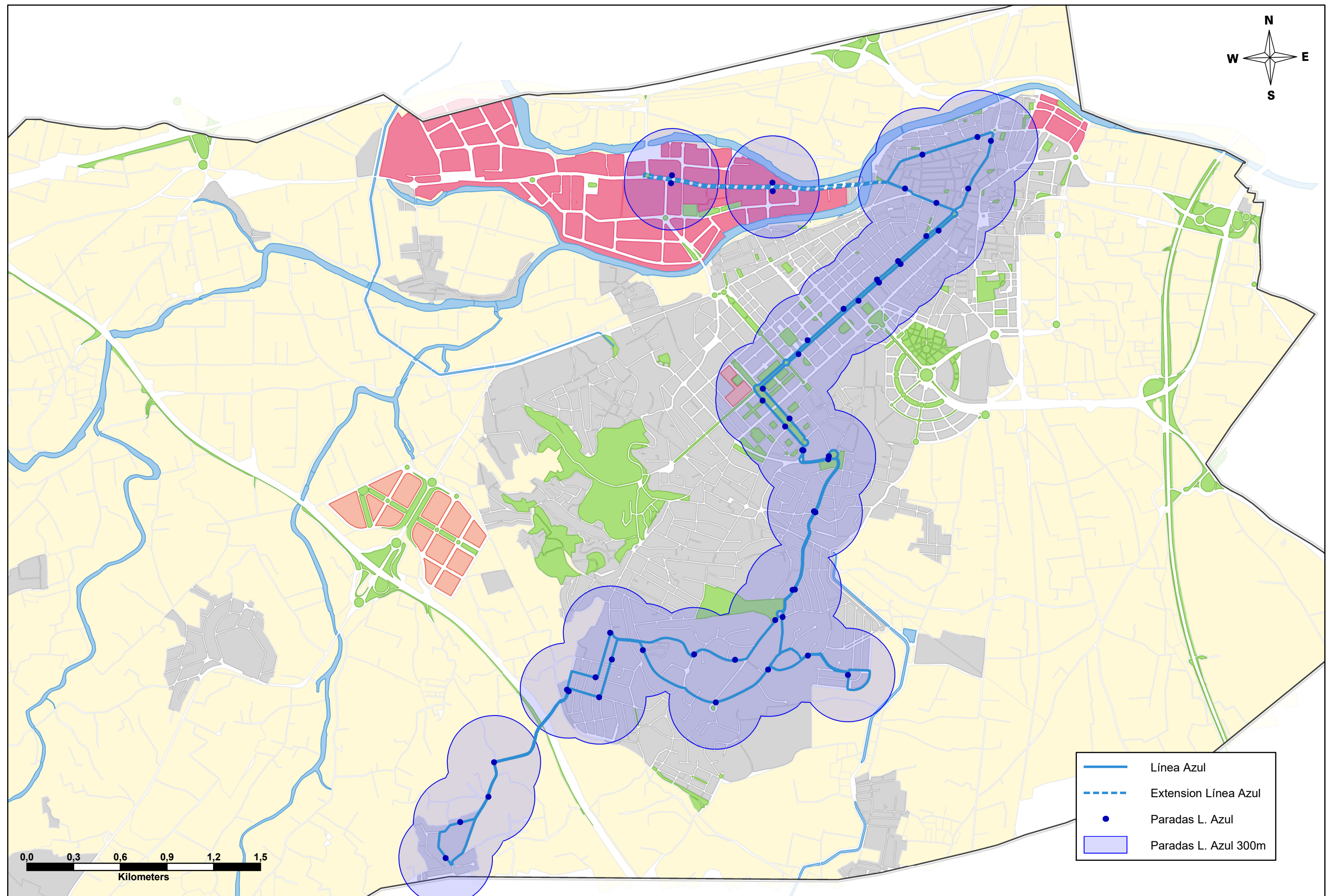
Propuesta de aparcamientos disuasorios

Fecha:

Noviembre 2019

AP1

1 de 1



Realizado:



Título del estudio:

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE TORRENT

Título del mapa:

RED DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO
Propuesta extensión del bus urbano al polígono industrial de Mas del Jutge

Fecha:

Noviembre 2019

T.P.1

1 de 1

