

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE TORRENT

DOCUMENTO I. MEMORIA: DIAGNOSIS

NOVIEMBRE 2019



ÍNDICE

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
3 ANÁLISIS DE LA OFERTA	29
3.1 RED PEATONAL.....	29
3.2 RED CICLISTA	42
3.3 RED DE TRANSPORTE PÚBLICO	53
3.4 RED DE VEHÍCULOS PRIVADOS MOTORIZADOS.....	78
3.5 APARCAMIENTO.....	84
3.6 DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS	93
4 ANÁLISIS DE LA DEMANDA.....	96
4.1 MOVILIDAD GLOBAL.....	96
4.2 DEMANDA EN TRANSPORTE PÚBLICO	110
4.3 DEMANDA EN VEHÍCULO PRIVADO MOTORIZADO	114
4.4 APARCAMIENTO.....	128
4.5 DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS	137
5 EXTERNALIDADES	140
5.1 SEGURIDAD VIAL	140
5.2 CONTAMINACIÓN ACÚSTICA	142
5.3 CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA	143
6 CONCLUSIONES DE LA DIAGNOSIS.....	147
6.1 CONCLUSIONES DEL ANALISIS TERRITORIAL.....	147
6.2 CONCLUSIONES DE LA RED DE PEATONES	147
6.3 CONCLUSIONES DE LA RED DE BICICLETAS	147
6.4 CONCLUSIONES DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.....	148
6.5 CONCLUSIONES DE LA RED DE VEHÍCULO PRIVADO MOTORIZADO.....	148

6.6	CONCLUSIONES DEL APARCAMIENTO	149
6.7	CONCLUSIONES DE LA DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS.....	149

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.

- *Estudio previo de la movilidad urbana (EMU) de Torrent (2015)*

El consistorio impulsó en 2015 la elaboración de un estudio de movilidad urbana (EMU) que 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. Finalmente el documento no llegó a tramitarse, pero algunos objetivos del plan se han ido integrando en el desarrollo del municipio.

Los ejes estratégicos de actuación 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, Alcásser, 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 Torrent Avinguda y del colegio 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 (Metrobús): 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 (Metrobús) 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 estarán gestionados como concesión administrativa. Para el caso de Torrent, la intervención es primordial en la estación de Torrent y Torrent Avinguda.
- 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, disuadiéndolos 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 análisis 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 (límite 8km centro de Valencia) y Zona 4 (límite 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. 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.

Los ejes estratégicos 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, reduciendo 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
- Una reestructuración urbanística que incluya la instalación de estaciones de recarga en aparcamientos públicos en superficie
- Seguir la recomendación de la Comisión Europea de disponer de como mínimo 1 punto de recarga cada 10 vehículos enchufables.

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:

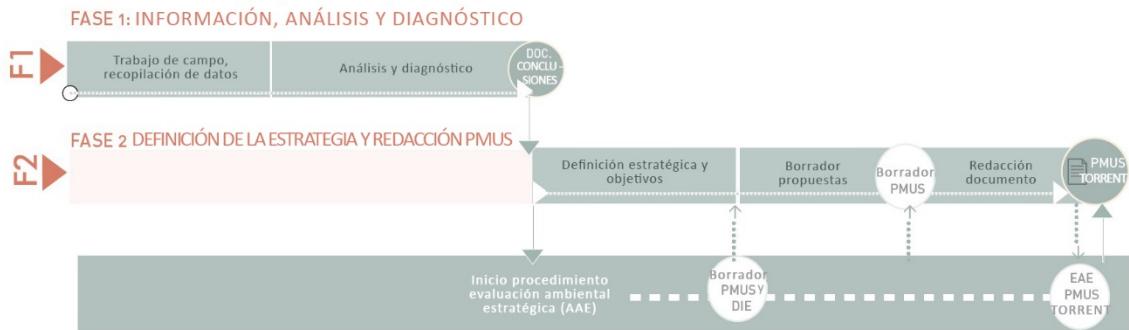
- a) Configurar un modelo de transporte más eficiente para mejorar la **competitividad** del sistema productivo.
- b) Aumentar la **integración social** aportando una accesibilidad más universal.
- c) Incrementar la **calidad de vida** de los ciudadanos.
- d) No comprometer las condiciones de **salud** 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.



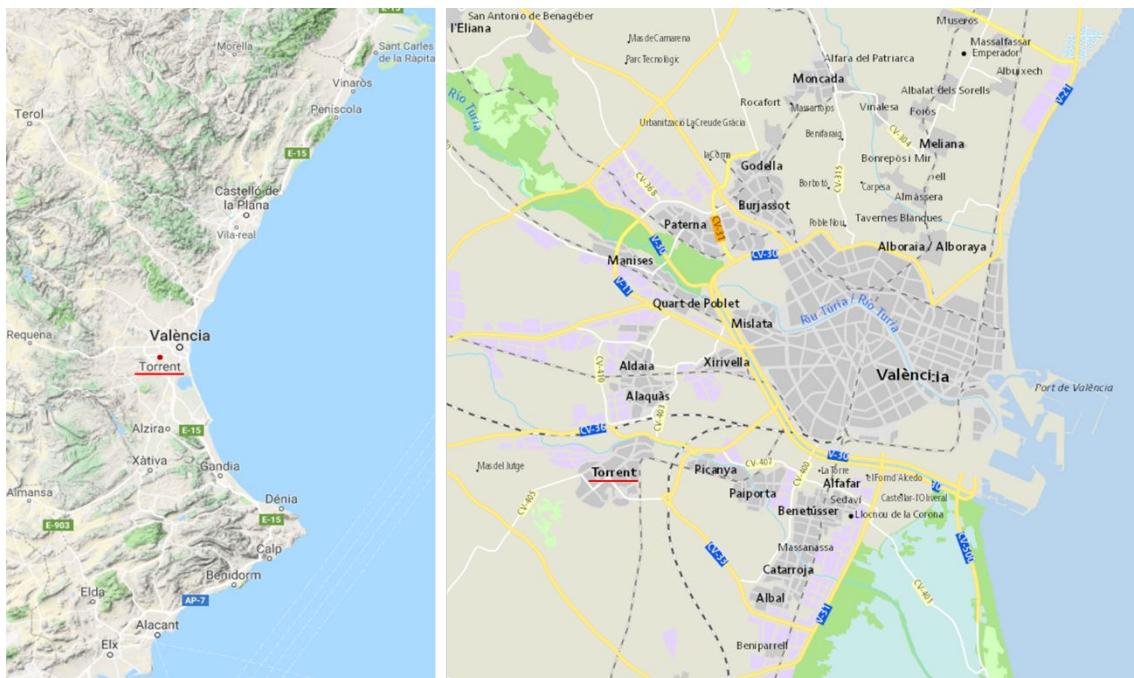
2 ANÁLISIS TERRITORIAL Y SOCIOECONÓMICA

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, Godelleta 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 2^a 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 N.^º 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 1^r 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 2^o 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 3^r 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 Marhadella y, en el oeste, con la calle de Padre Méndez.

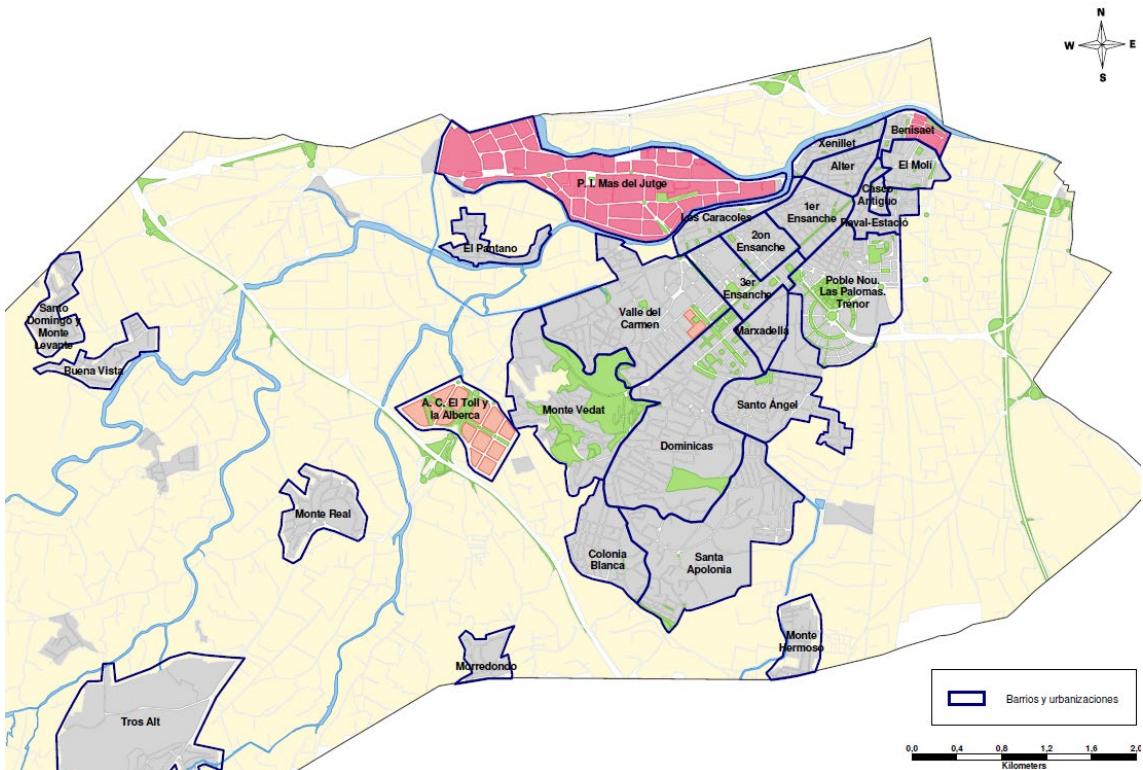
- El barrio de Santo Ángel se encuentra delimitado por la calle de Vicente Pallardó y la calle Camino de los Canters en el oeste; por la calle Sagunto, la calle Sueca y la calle Puzol en el norte; por la Carretera de Alcácer (CV-414) en el este; y por la calle del Dr. Vicente Puig Simó en el sur.
- El 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-Turia 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 Comarca 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	
Barranco del Galleg	Casa Blanca – Camí de Barbeta
Calicanto	Canyada del Corral
Canyada d'Alonso i Birlet	Monte Real
Casetas 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



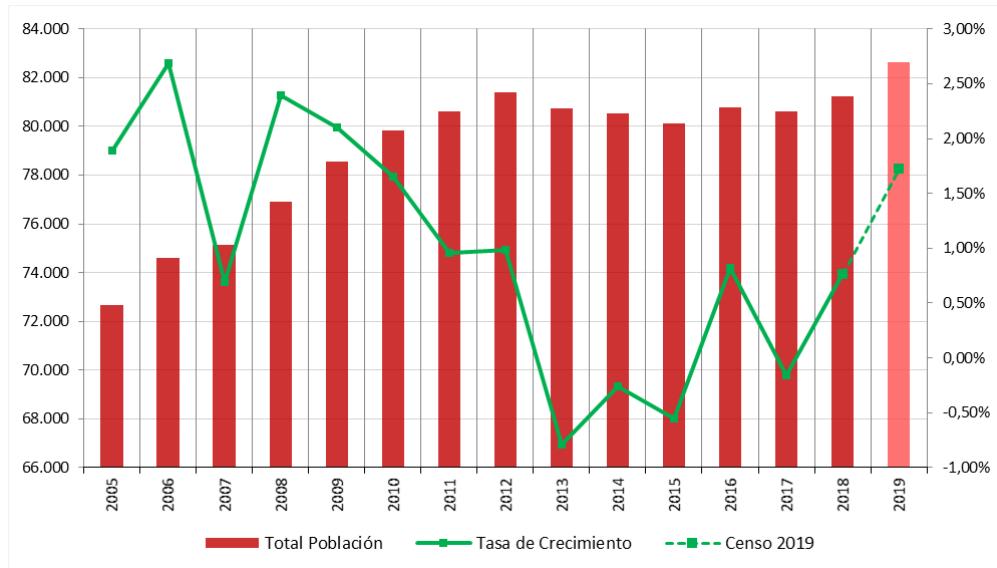
2.2 ESTRUCTURA Y DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN

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.

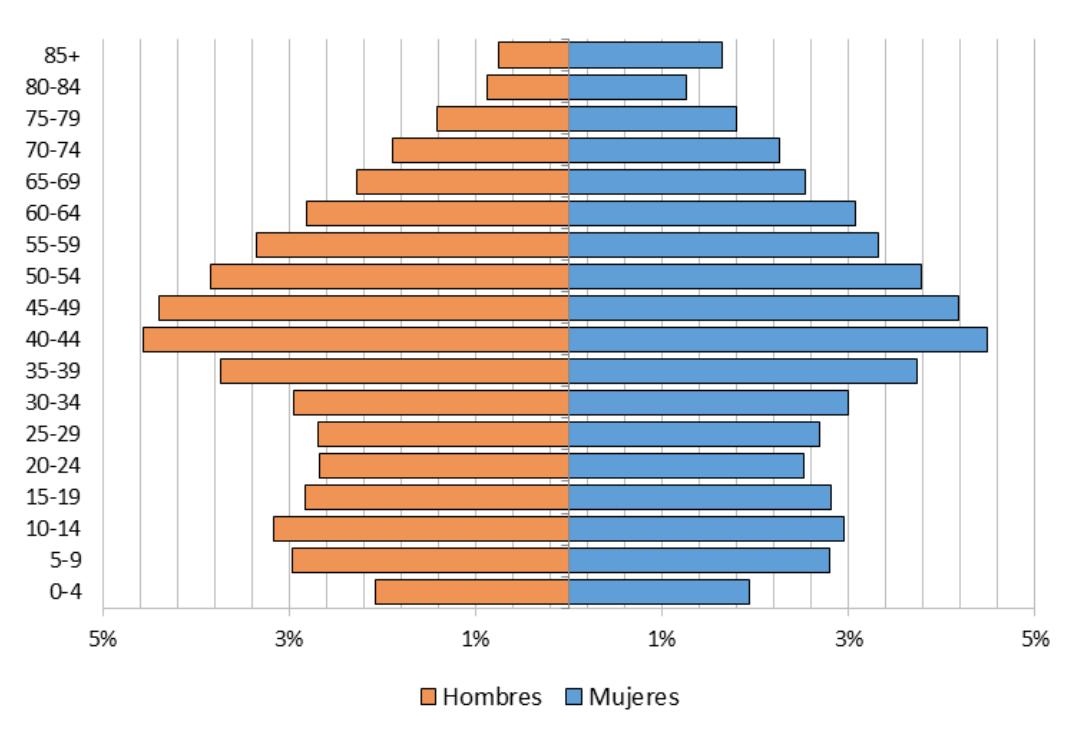
Según los datos del INE (1 de enero de 2018) Torrent tuvo un crecimiento demográfico sostenido hasta 2012, cuando alcanzó su máximo histórico con 81.402 habitantes. Desde entonces, la población se mantiene estable, con pequeños descensos y aumentos. Los datos del padrón municipal (31 de diciembre de 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	$((\text{Pob. } <16 + \text{Pob. } >64) / (\text{Pob. de 16 a 64})) \times 100$	50,6%	52,9%	53,5%
Dependencia población < 16 años	$((\text{Pob. } <16) / (\text{Pob. de 16 a 64})) \times 100$	27,8%	24,6%	24,7%
Dependencia población > 64 años	$((\text{Pob. } >64) / (\text{Pob. de 16 a 64})) \times 100$	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	$((\text{Pob. de 0 a 4}) / (\text{Dones de 15 a 49})) \times 100$	22,7%	19,8%	19,9%
Tendencia	$((\text{Pob. de 0 a 4}) / (\text{Pob. de 5 a 9})) \times 100$	88,9%	83,7%	83,9%
Renovación de la población activa	$((\text{Pob. de 20 a 29}) / (\text{Pob. de 55 a 64})) \times 100$	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

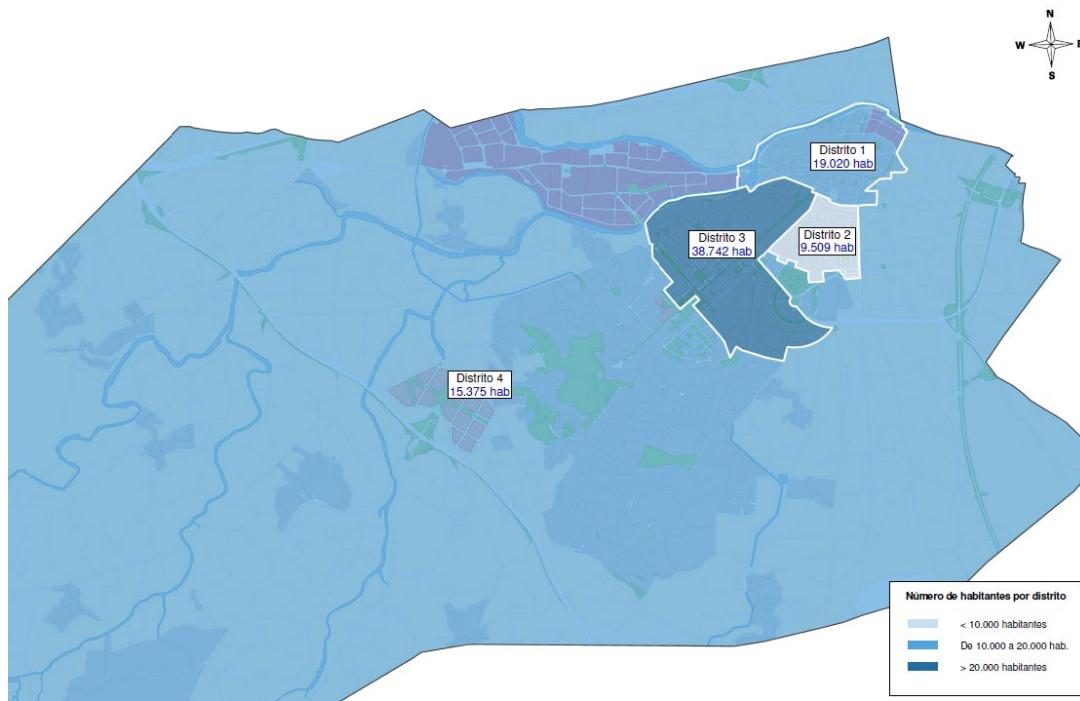
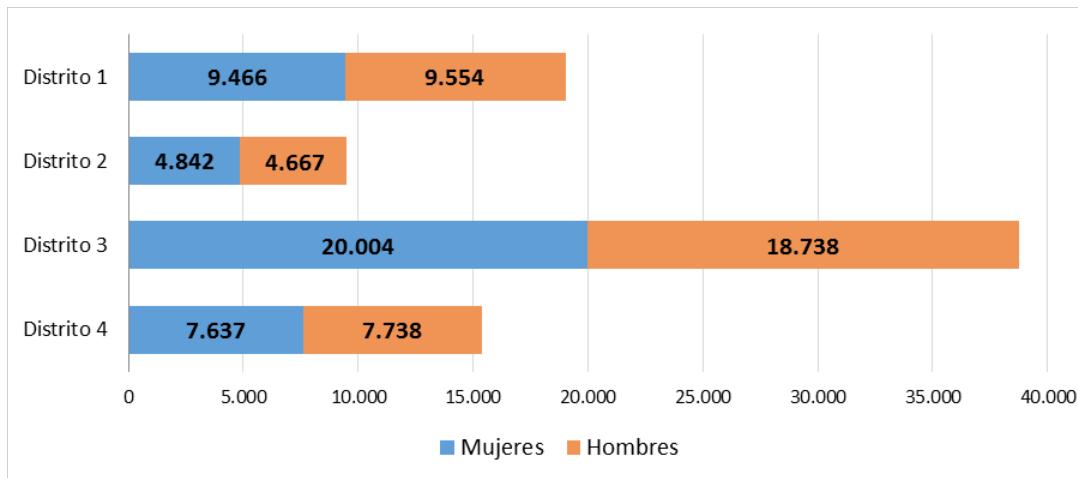


Tabla 3. Distribución de la población por distrito y sexo según el padrón continuo, 31 desembre 2018. Fuente: INE

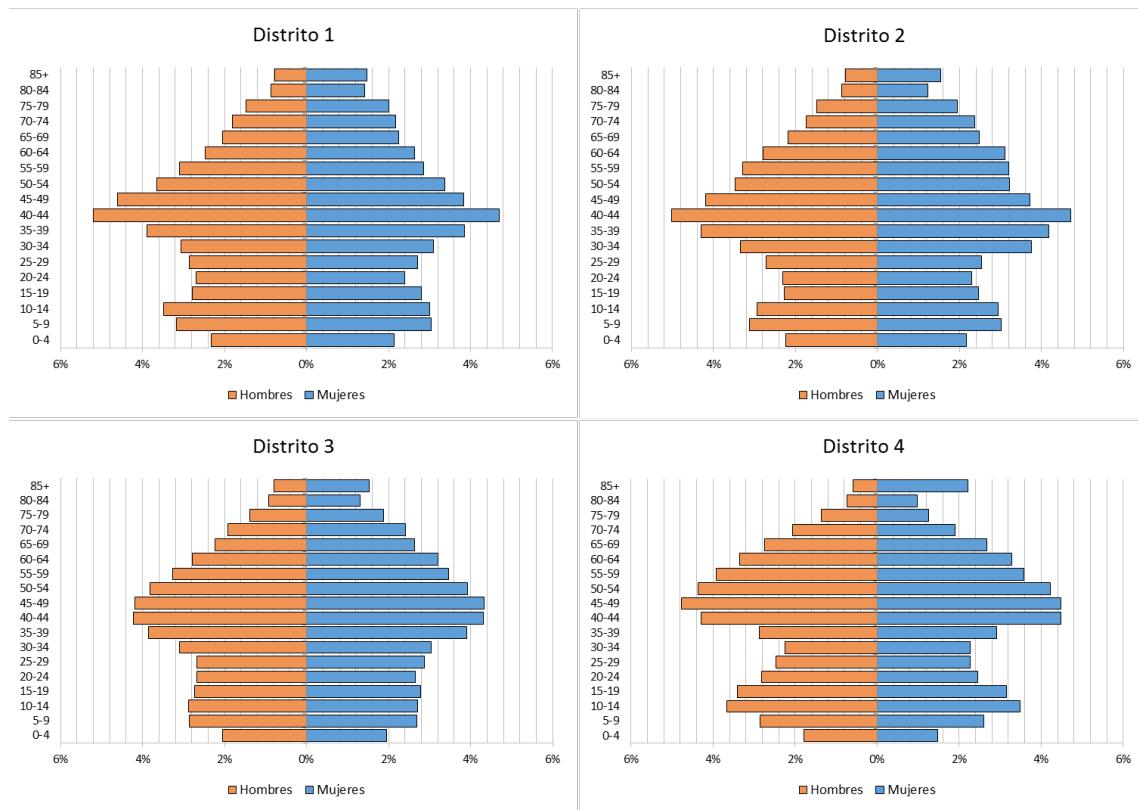
Distrito	Total	Mujeres	Hombres
1	19.020	9.466	9.554
2	9.509	4.842	4.667
3	38.742	20.004	18.738
4	15.375	7.637	7.738
TOTAL	82.646	41.949	40.697

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

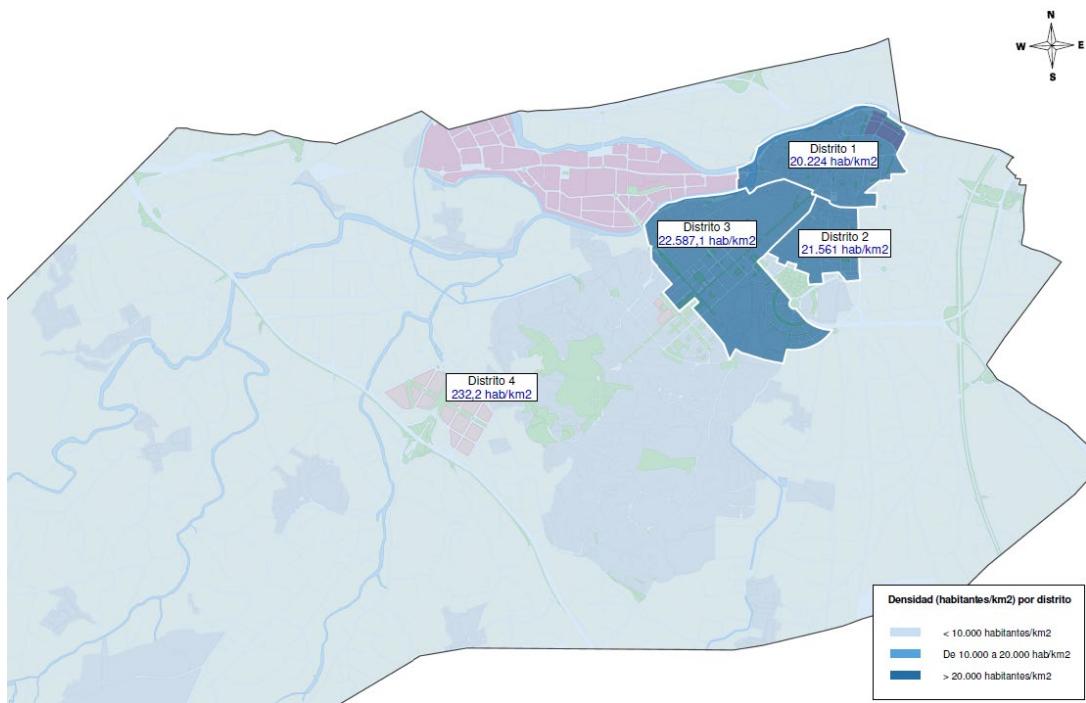


Tabla 1. Distribución de la densidad de población por distritos. Fuente: elaboración propia

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

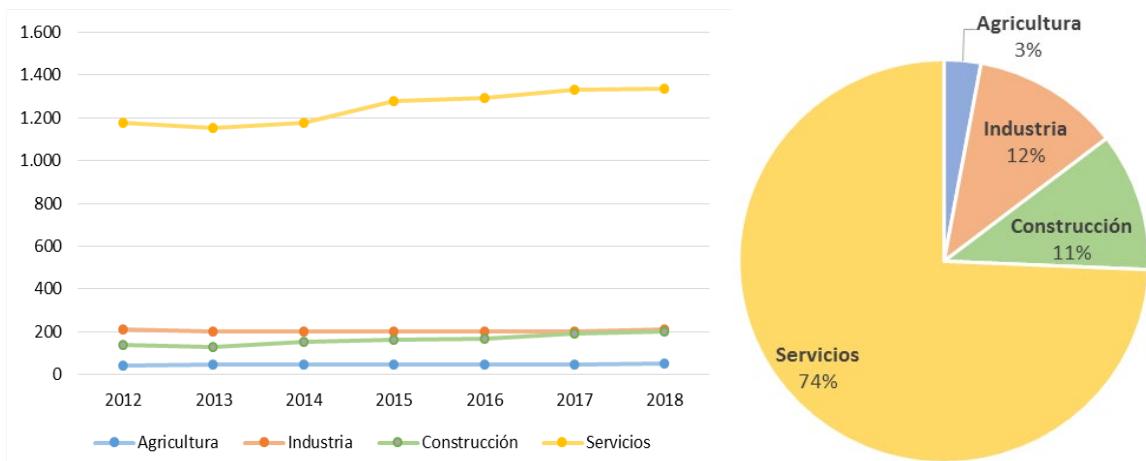
La estructura empresarial de Torrent está formada, mayoritariamente, por empresas del sector servicios.

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,

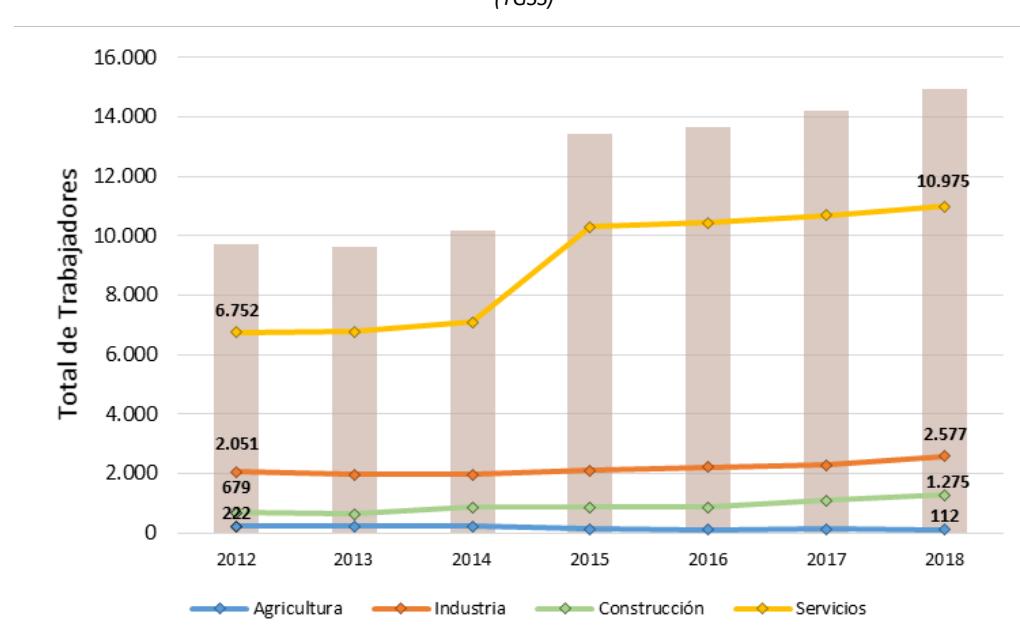
Comerç i Treball

	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%.

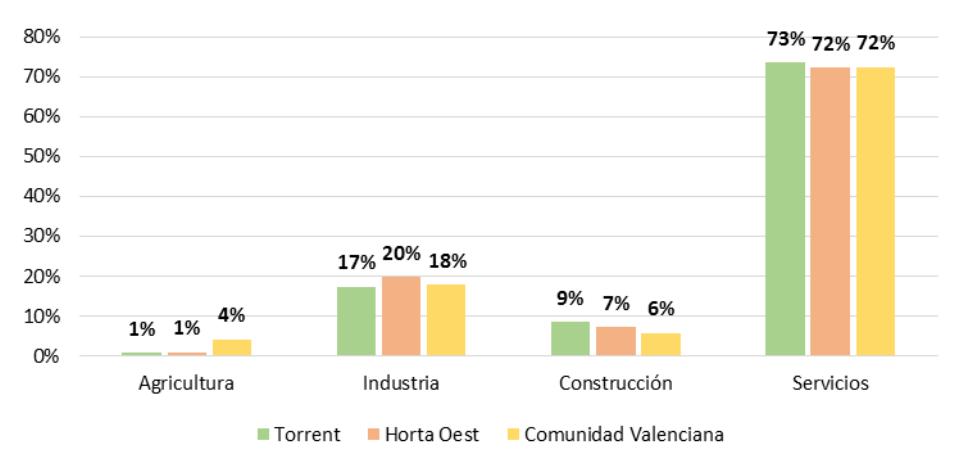
Figura 10. Evolución del número de asalariados total y por sectores productivos. Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social (TGSS)**Tabla 3. Número de trabajadores asalariados por sector entre 2012 y 2018.** Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social (TGSS)

	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 empresas 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 Oeste y la Comunidad Valenciana. Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social (TGSS)



2.3.3 INICIATIVA AUTÓNOMA

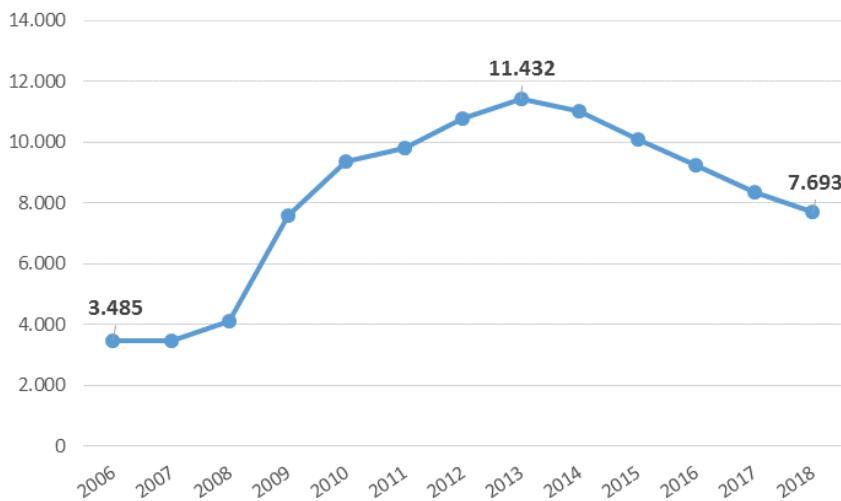
En cuanto al número de trabajadores autónomos, estos representan entre el 13% y el 17% del número total de afiliados. El máximo se asumió en 2012, en los últimos años de la recesión, mientras en la actualidad el porcentaje se ha reducido en cuatro puntos.

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 concentrava 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.

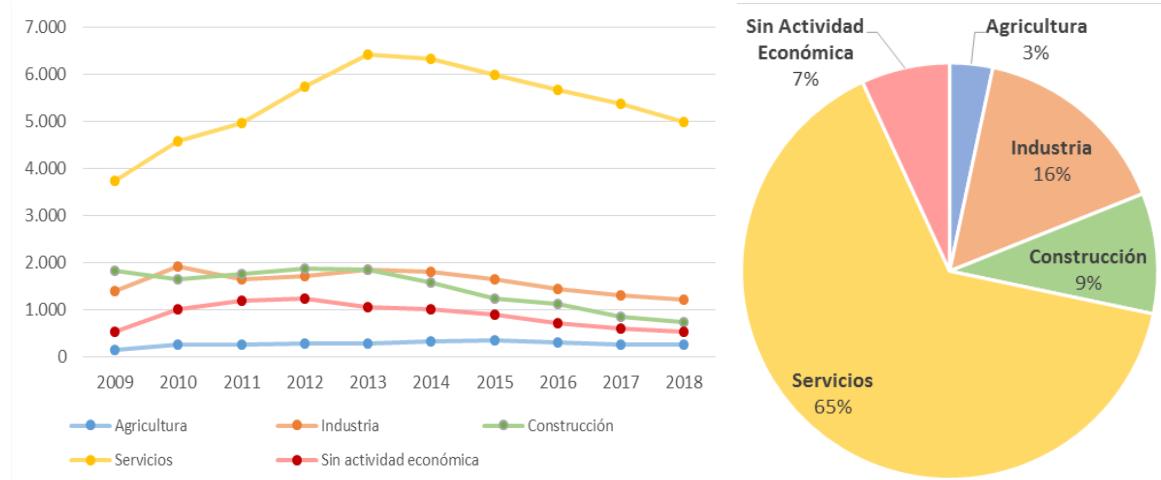
Tabla 5. Número de parados por sector de actividad económica. Fuente: LABORA Servicio Valenciano de Empleo y Formación

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:

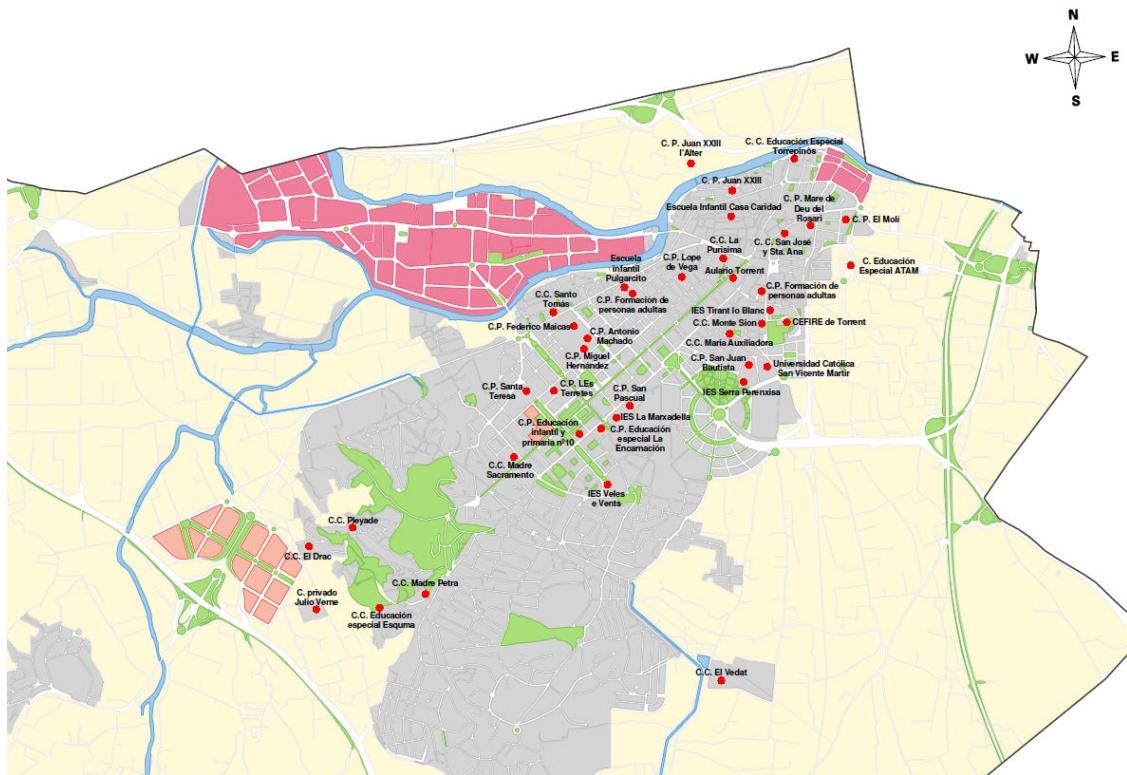
Tabla 6. Centros educativos y alumnos por centro. Fuente: Ayuntamiento de Torrent

Centros educativos de Torrent	Alumnos
INFANTIL	
C.P. de Educación Infantil y Primaria "Les Terretes"	647
PRIMARIA	
C.P. Antonio Machado	413
C.P. El Molí	491
C.P. Federico Maicas	534
C.P. Juan XXIII	209
C.P. Lope de Vega	332
C.P. Mare de Déu del Rosari	351
C.P. Miguel Hernández	431
C.P. San Juan Bautista	219
C.P. San Pascual	646
SECUNDARIA	
IES La Marxadella	1.252
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
Centros educativos de Torrent	Alumnos
PRIVADO	
C. Julio Verne	-
EDUCACIÓN ESPECIAL	
C.P.C.E La Encarnación	136
C.C.E. Torrepinos	76
C.C.E. Squema	59
C.C.E. La Unión	23
OTROS	
C.P. de Formación de Personas Adultas	1.375
CEFIRE de Torrent	
Escuela Infantil Pulgarcito	71
Escuela Infantil Casa Caridad	43
Escuela Oficial de Idiomas/Aulario Torrent	785
Conservatorio Profesional de Música	592

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 las carreteras comarcales CV-4034 (conecta con Alaquàs) y CV-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.

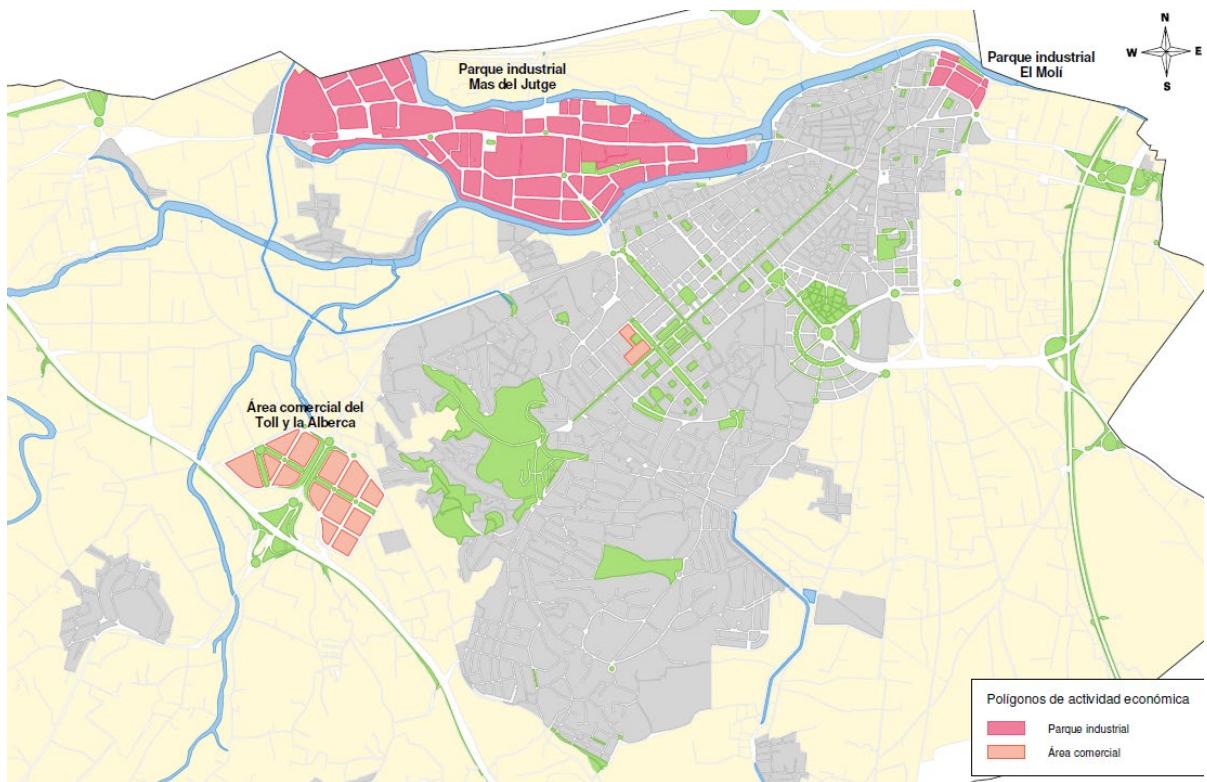
Tabla 7. Polígonos de actividad económica. Fuente: elaboración propia con datos de IDEA'T

Polígono	Tipo	Superficie	N.º Empresas
El Molí	Industria	0,069 km ²	-
Mas del Jutge	Industria	1,54 km ²	363
El Toll y la Alberca	Comercial	0,386 km ²	-

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.

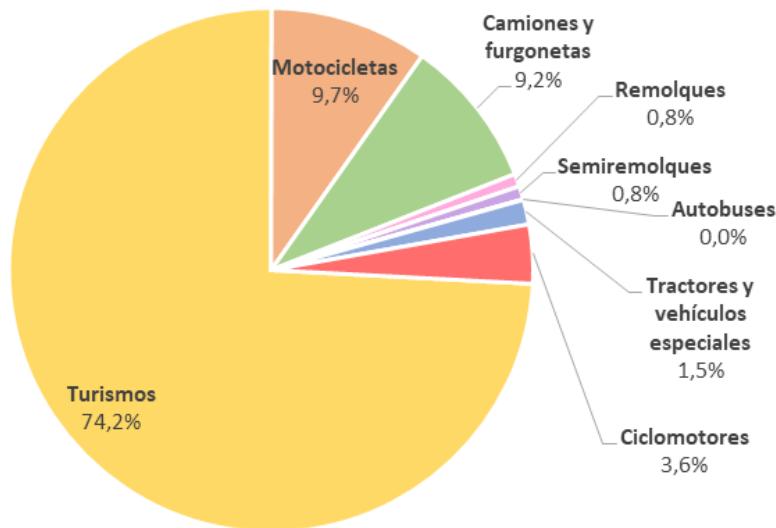
Figura 15. Situación de los polígonos de actividad económica. Fuente: elaboración propia



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.

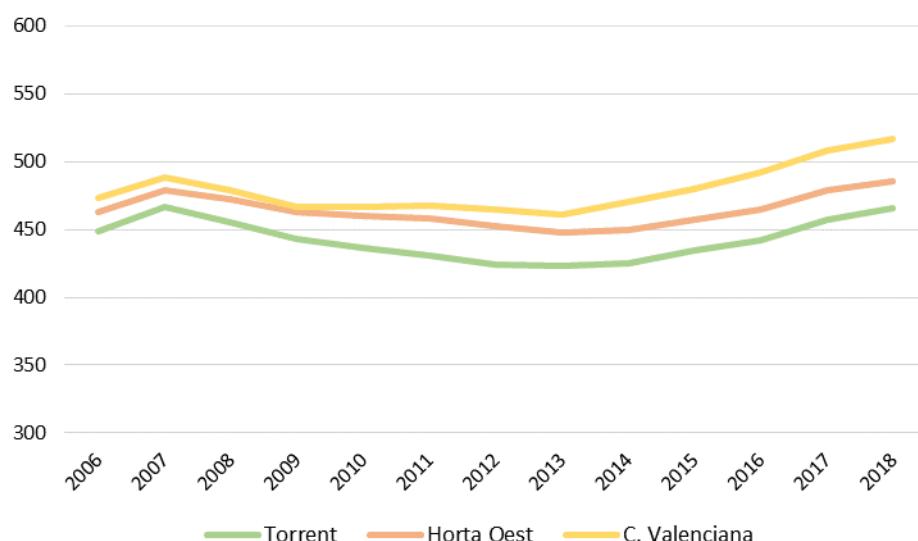
Así, los turismos representan el 74,2% del total, seguidos por las motocicletas con un 9,7%, los camiones y furgonetas con un 9,2%, los ciclomotores con un 3,6% y el resto con un 3,2%.

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).

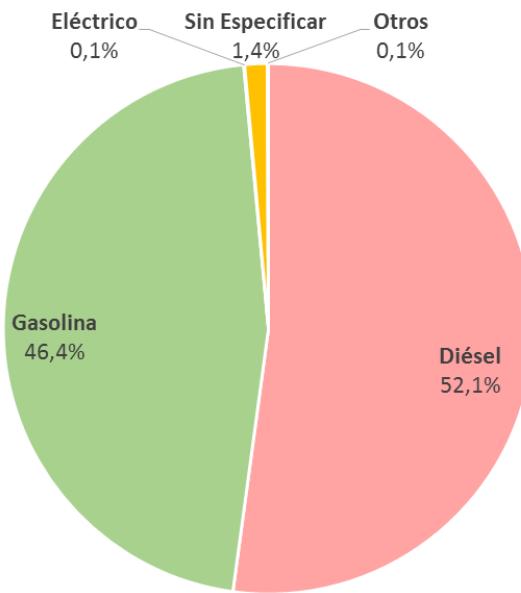
La evolución de la tasa de motorización entre 2006 y 2018 indica un descenso generalizado a partir del periodo 2007-2008, coincidiendo con los peores momentos de la crisis económica. Es en el periodo 2013-2014 cuando se establecen los valores mínimos tanto en Torrent (395 veh/1.000 hab) como en la Horta oeste (479 veh/1.000 hab) y la Comunidad Valenciana (489 veh/1.000 hab).

A partir de 2014, la tasa de motorización se recupera de forma generalizada hasta alcanzar el valor máximo en Torrent (situated in 466 veh/1.000 hab in 2007) and superar los anteriormente establecidos en la Horta oeste (479 veh/1.000 in 2007) and the Comunidad Valenciana (489 veh/1.000 hab in 2007), both in the pre-crisis period.

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



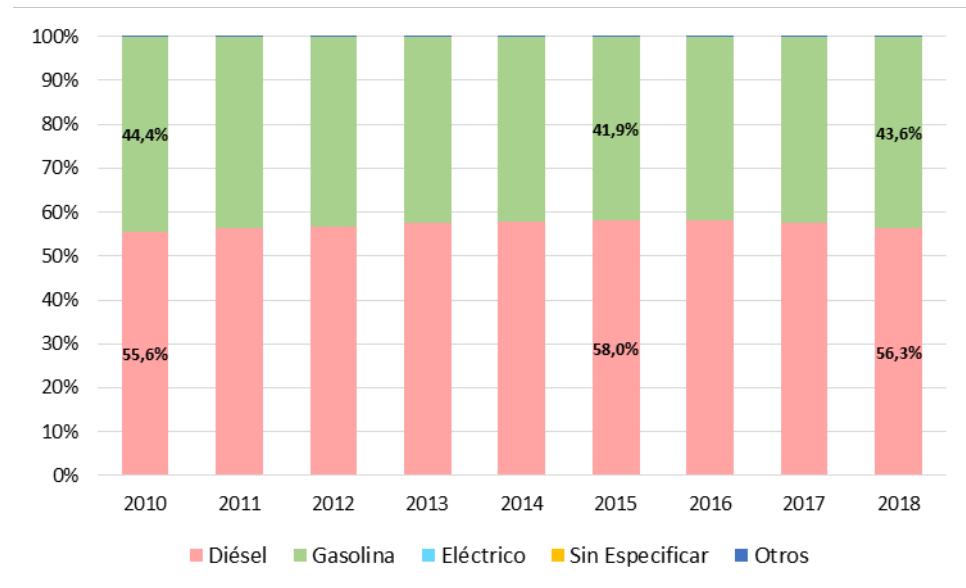
Los datos desagregados muestran la existencia de más turismos diésel (56,3%) que de gasolina (43,6%), y el total de turismos eléctricos no llega al 0,1% (solo hay 14 coches eléctricos actualmente). Tanto los ciclomotores (97,2%) como las motocicletas (99,8%) son mayoritariamente de gasolina, mientras 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



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 vertebraría 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

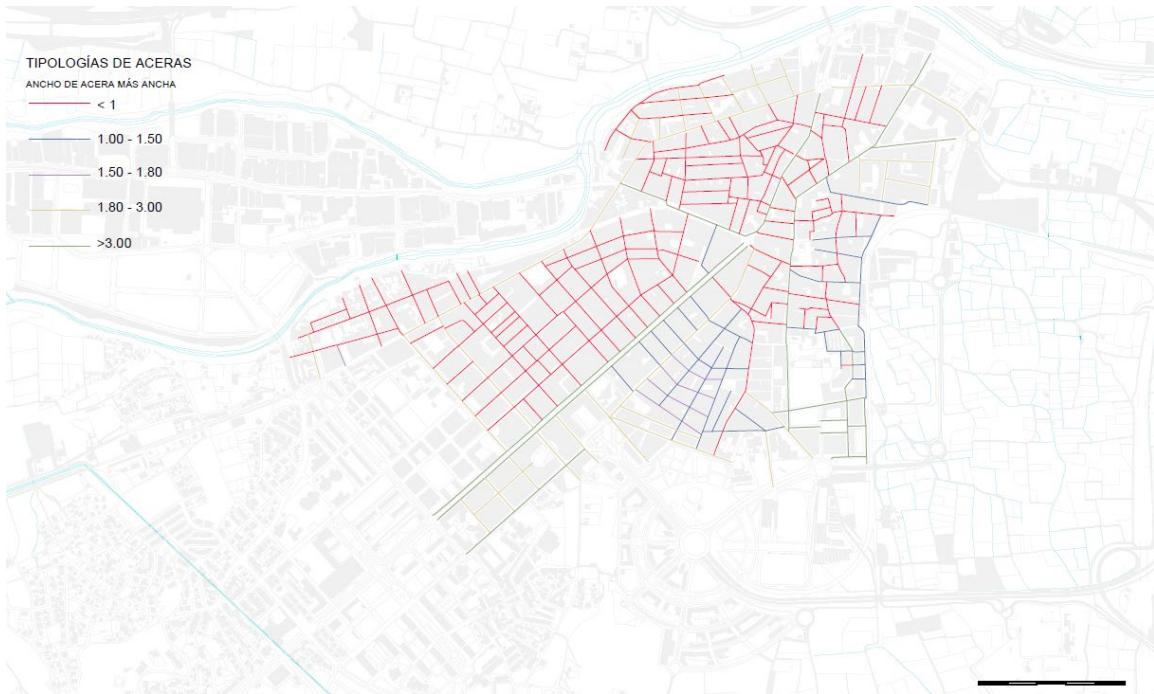
Aceras:

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 1,80m, pudiendo existir estrangulamientos no menores a 1,50 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 máxima es de 1,5m con estrangulamientos no menores a 1,20 siempre que se disponga de espacios para cruces y maniobra cada 20 m.

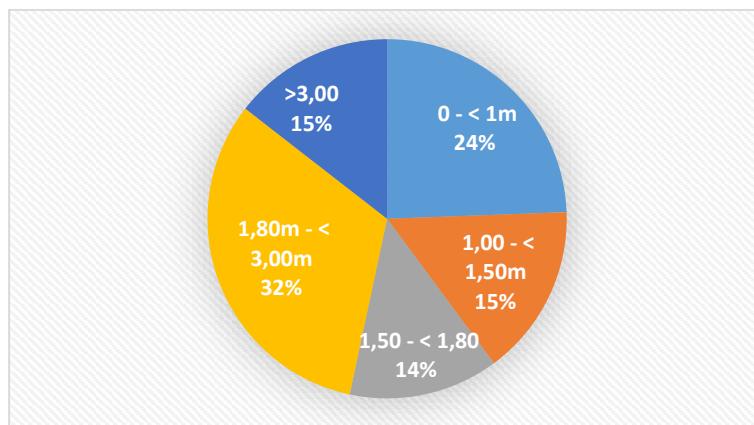
Son itinerarios para los peatones accesibles aquellos que garantizan el uso no discriminatorio y la circulación de forma autónoma y continua de todas las personas (Orden VIIV/ 561).

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 1,5m, 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

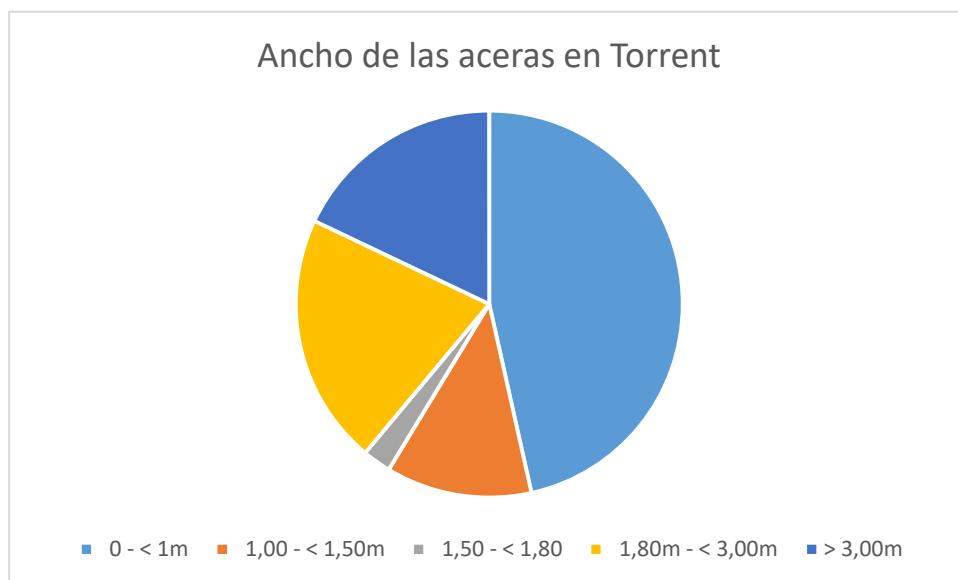


Porcentajes referidos a la longitud de la calle teniendo en cuenta su acera más ancha.

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 - < 1,80	1027	2,38581982
1,80m - < 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 Llíria	
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.

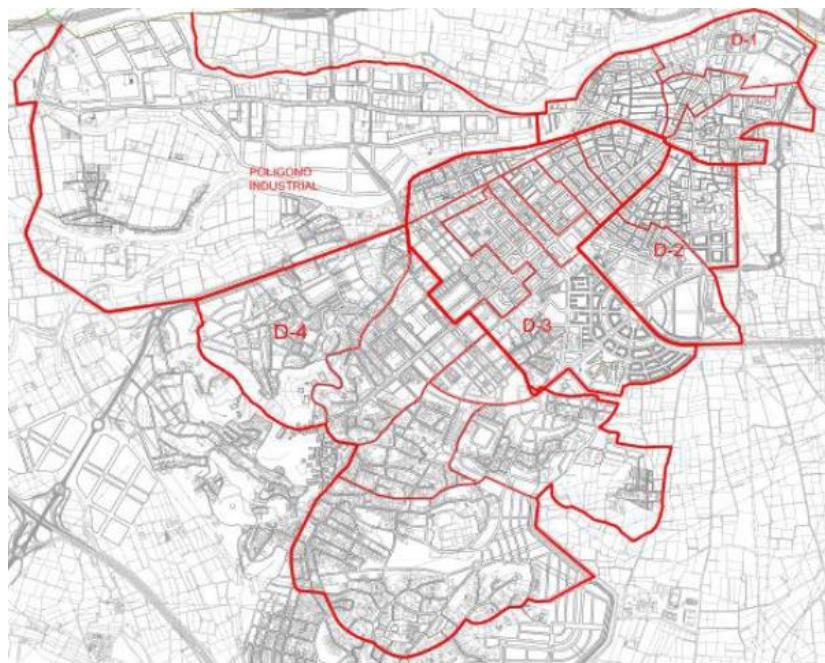
Analizamos todas las posibles conexiones a través del barranco de l'Horteta que conecta con partes del municipio o con los municipios colindantes.

LISTADO DE PUENTES-PLATAFORMAS QUE CRUZAN EL BARRANCO DE L'HORTETA	
Calle del Dr. Gómez Ferrer -Peatonal Sí -Ciclista NO -Movilidad motorizada de doble sentido -Conexión directa con Alaquàs.	
Pasarela peatonal-ciclista en C/Virgen Fátima -Peatonal Sí -Ciclista Sí -Movilidad motorizada NO -Conexión con el colegio Público Juan XXIII	
C/ Mas del Jutge -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 -Peatonal Sí -Ciclista NO -Movilidad motorizada NO	
C/ Tonellet 2ª -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 vertebría la movilidad para los peatones para conectar los principales espacios generadores y receptores de desplazamientos.

Figura 24. Núcleo urbano principal. Fuente: EMU 2015



En el núcleo urbano principal se sitúa la mayoría de los equipamientos y servicios del municipio, espacialmente en la avenida Al 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.

EQUIPAMIENTOS URBANOS

Figura 25. Equipamientos urbanos. Fuente: elaboración propia

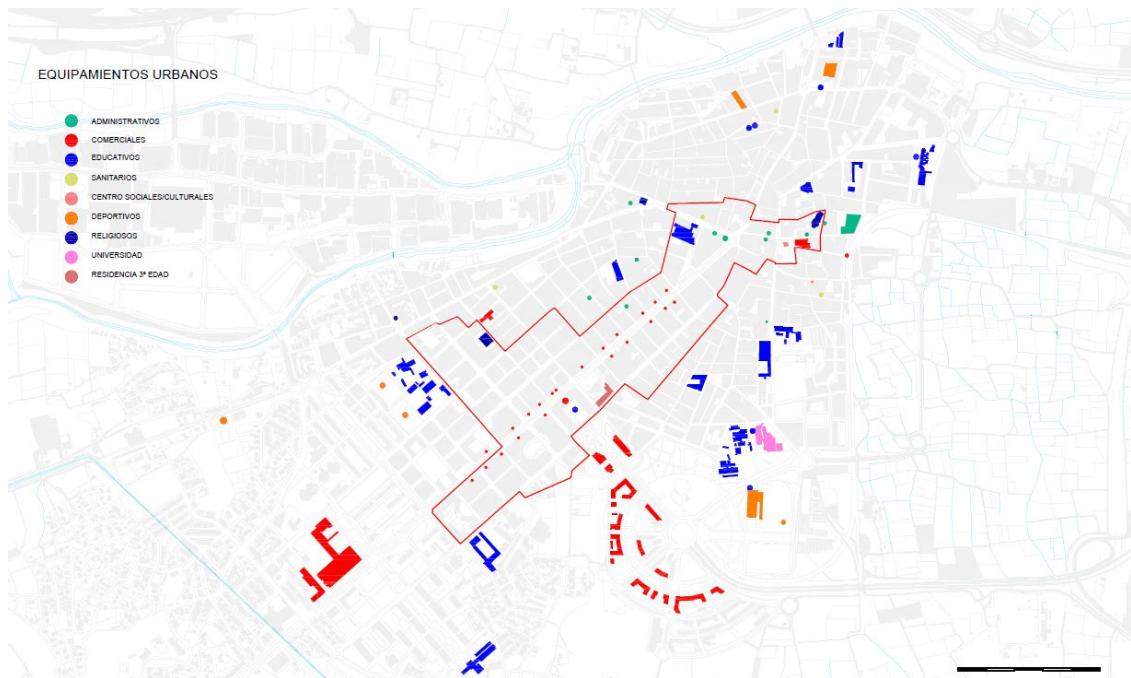
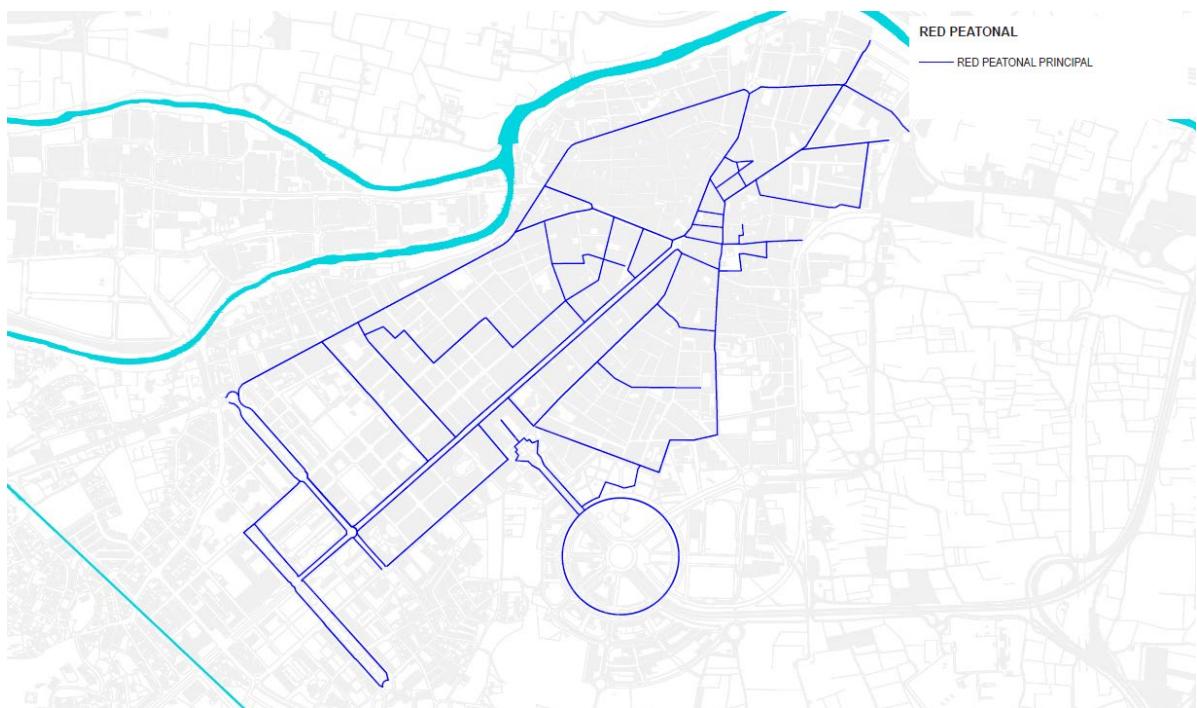


Figura 26. Red peatonal para los peatones principal. Fuente: elaboración propia



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

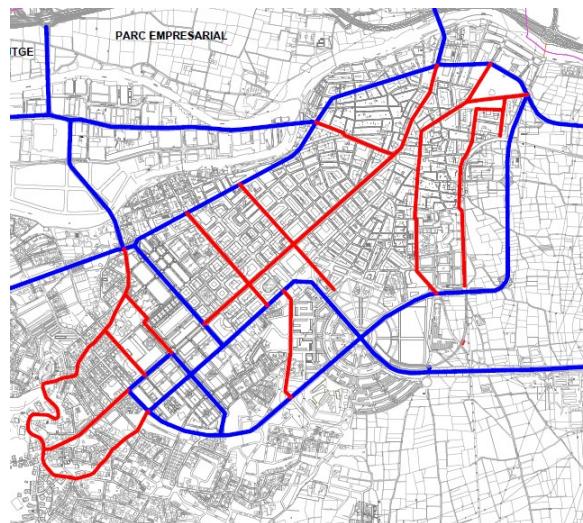
LISTADO DE LAS CALLES DE LA RED PARA PEATONES DEL NÚCLEO URBANO CIUDAD DE TORRENT	
Calle Artesanos	Calle la Plana
Calle Picaña	Calle Corona Aragón
Calle Valencia	Calle Ramiro de Maeztu
Calle Dr. Gómez Ferrer	Av. del Padre Prudencio
Calle Músico José Ortí Soriano	Calle del Frare Luís Amigó
Calle Padre 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 Nogueroles
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 Méndez	Calle Corona Aragón
Plaza 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 Torrent. Fuente: EMU 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 Almiñano 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

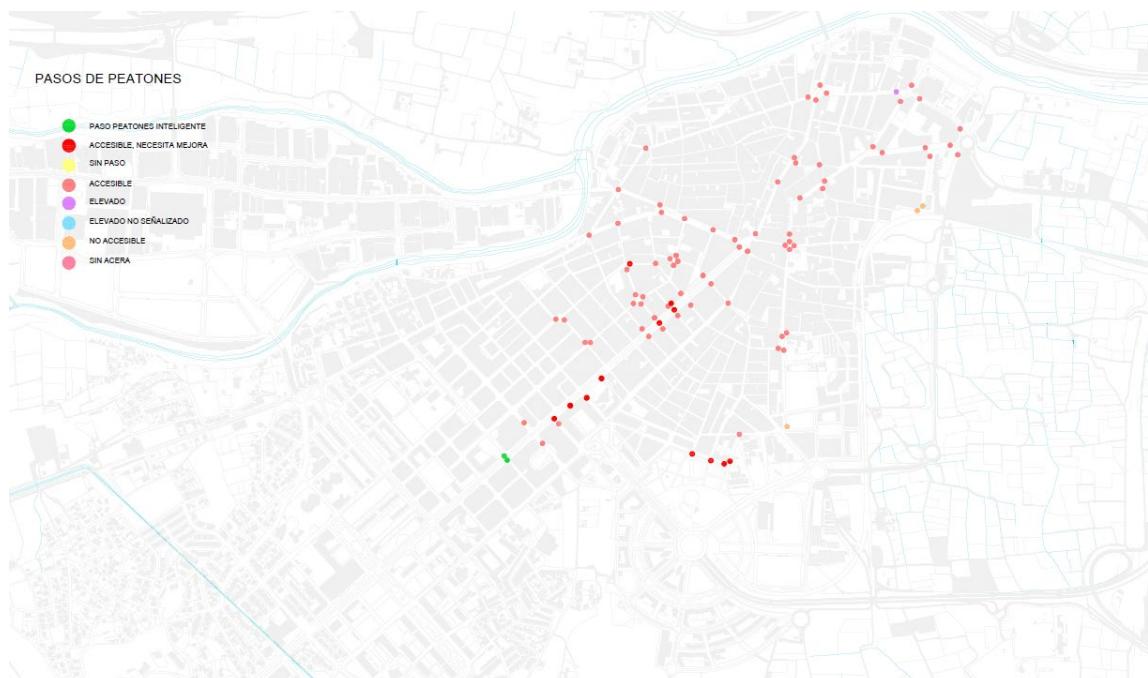
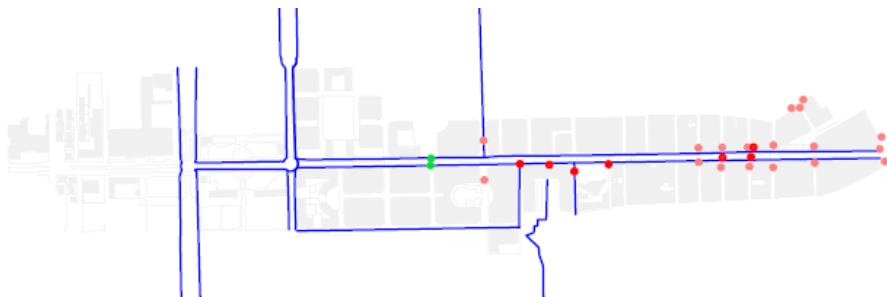


Figura 29. Pasos de peatones de la Avenida el Vedat. Fuente: elaboración propia



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.

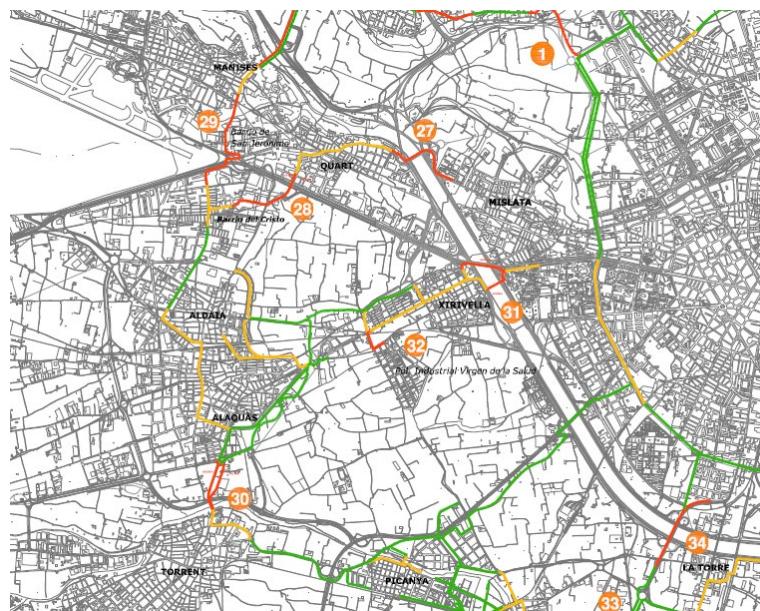
Torrent dispone de una amplia red de senderos de gran valor histórico y medioambiental, tanto para ir a pie como para ir en bicicleta de los que destacan:

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 EMU 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, Alaquás, 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 Área Metropolitana de Valencia en la zona de Torrent. Fuente: EMU 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 aparcabicis próximas 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 EMU 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.

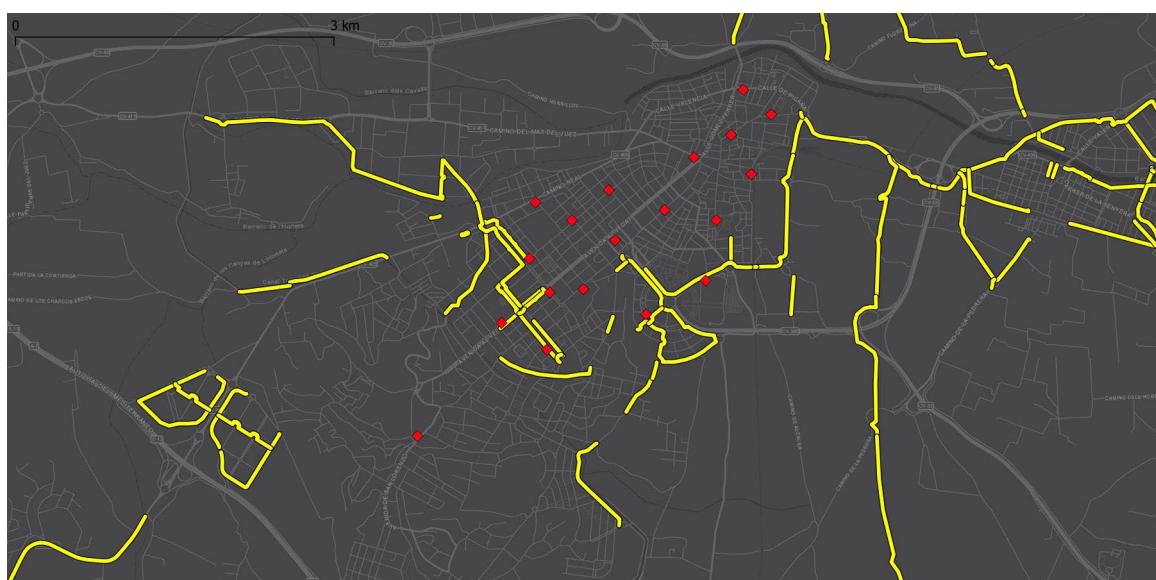
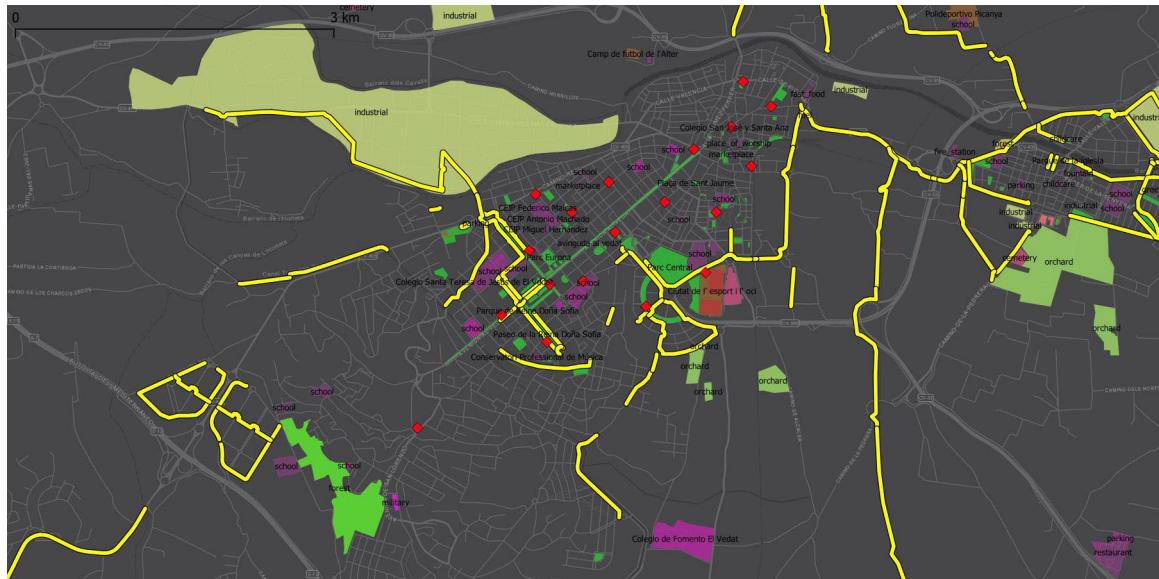
Figura 31. Mapa del carril bici existente amarillo y círculos rojos estaciones de Torrent bici. Fuente: Documento Torrent Territorio Bikefriendly

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

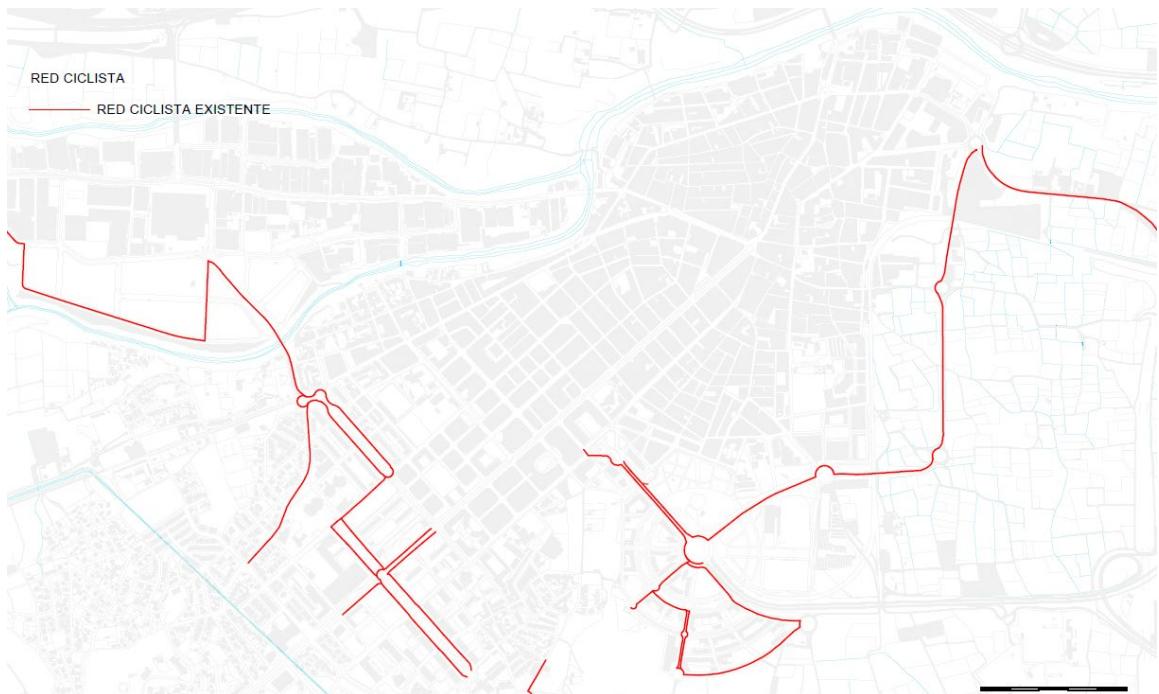
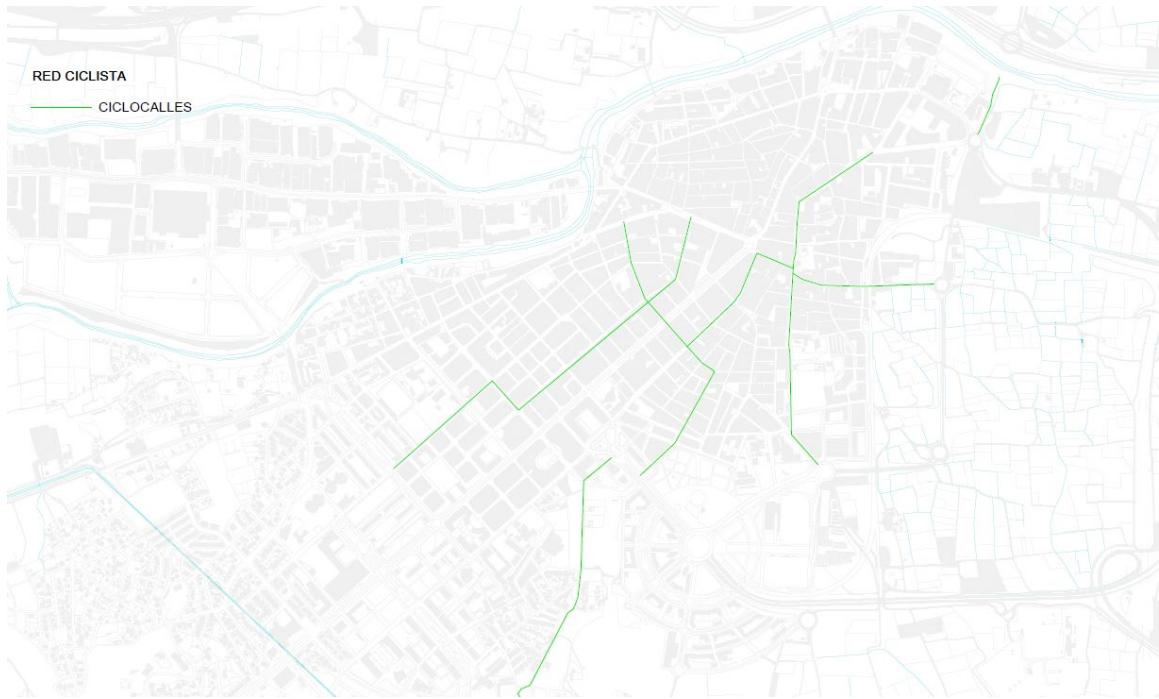
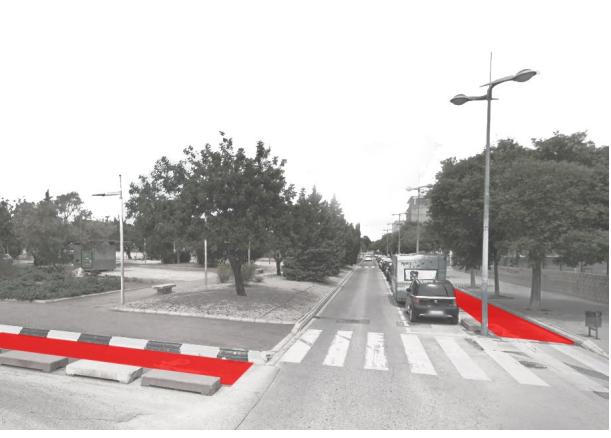


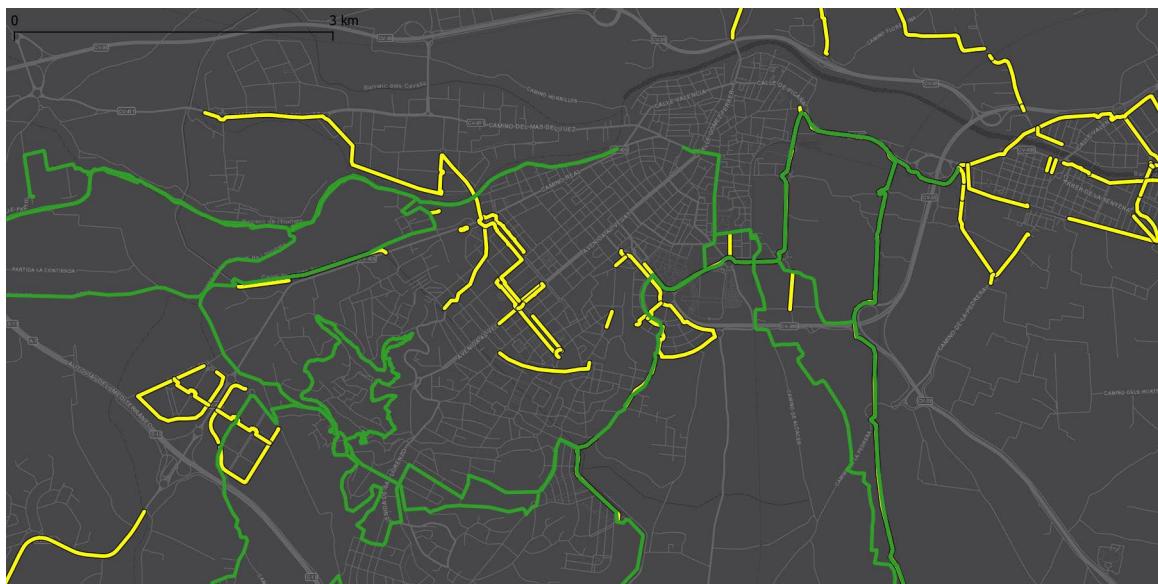
Figura 34. Red ciclista: ciclocalles. Fuente: elaboración propia**Tabla 13. Calles con carril bici existente. Fuente: elaboración propia**

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

	
<p>Carril bici, en la Senda nº2</p>	<p>Carril bici discontinuo en la acera de C/Munich</p>
	
<p>Carril bici discontinuo – Av. el Vedat</p>	<p>Carril bici discontinuo – Av. San Lorenzo</p>
	
<p>Carril bici – Arbereda de la Reina Sofia</p>	<p>Carril bici segregat – Av. Del Pintor Genaro Palau</p>

3.2.2 RED DE CAMINOS

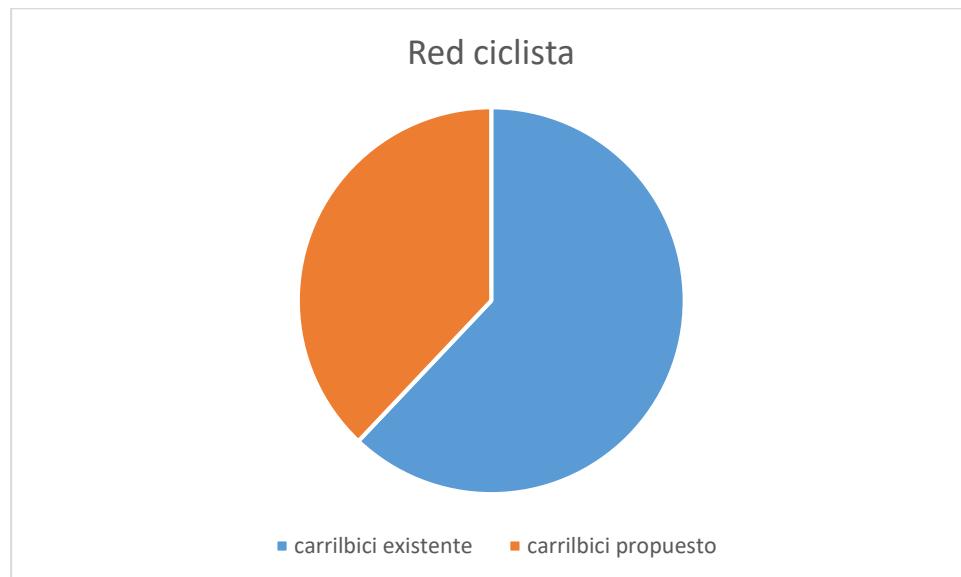
Figura 35. Red de caminos. Fuente: Documento Torrent Territorio Bikefriendly



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 (colejos, equipamientos, paradas de transporte público).

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.

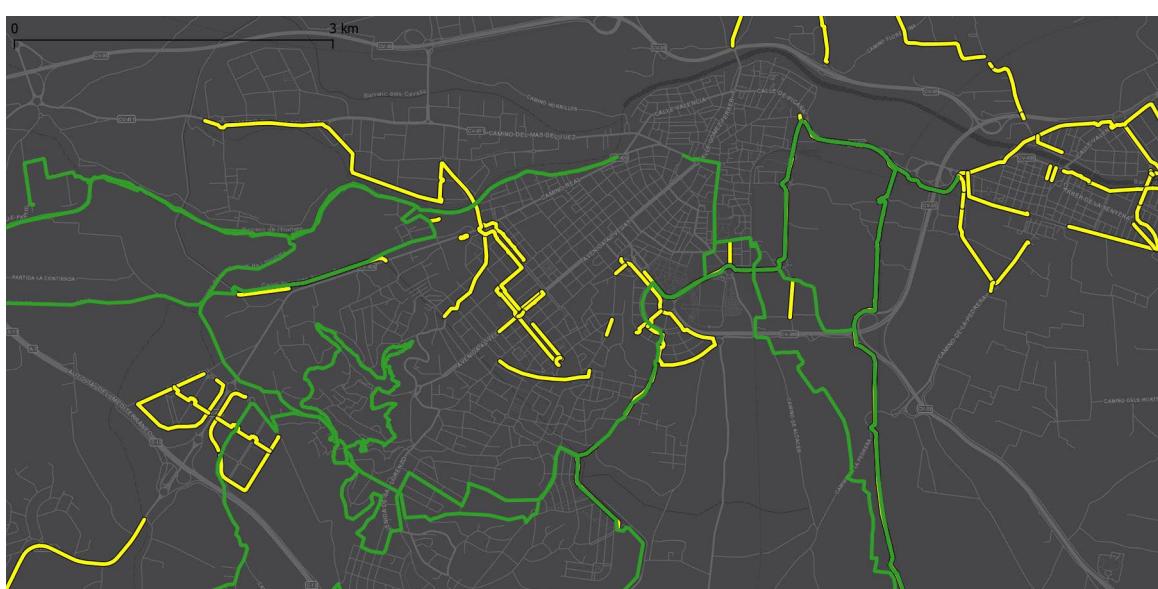
Algunas vías como: Avd. Marxadella, calle Albaida, Azorín, Padre Méndez, Gómez Ferrer, Germanies o Mare de Déu del Olivar.

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

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 situan.

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

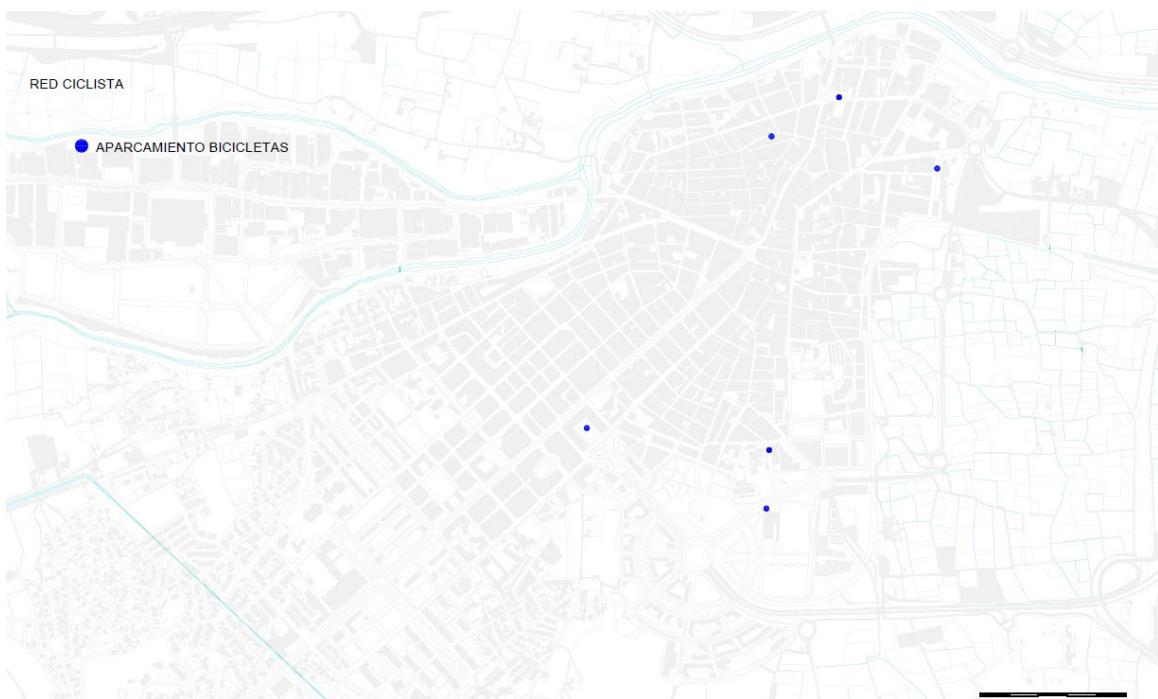


Tabla 15. Aparcamientos para bicicletas. Fuente: elaboración propia con información del Col·lectiu Soterranya

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

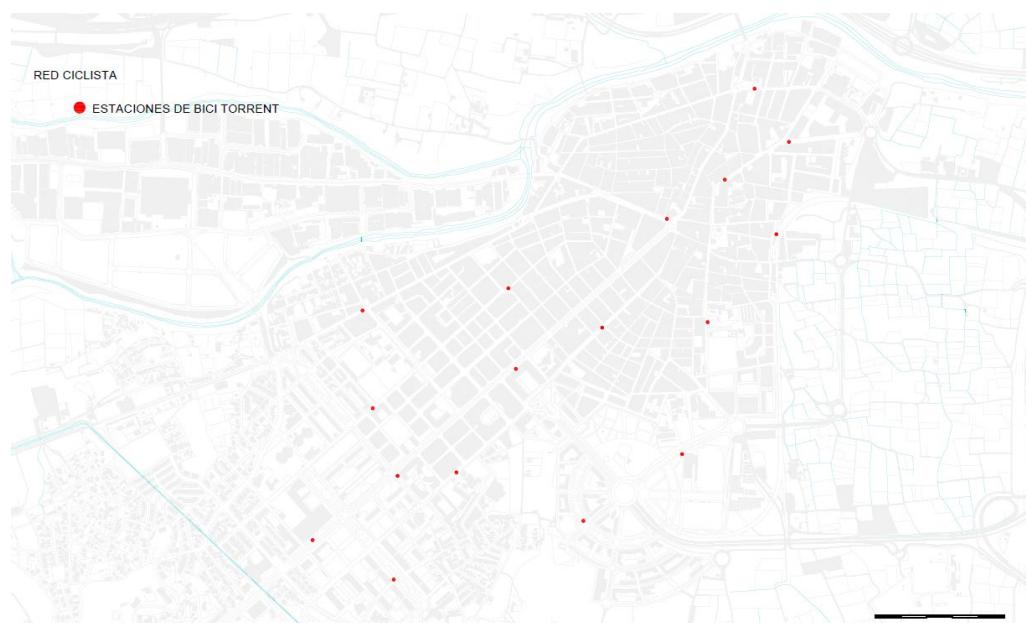
	4
Ronda Vicente Pallardó frente a la Ciutat de l'Esport (Gym parque central)	2

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 Torrent Bici.

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

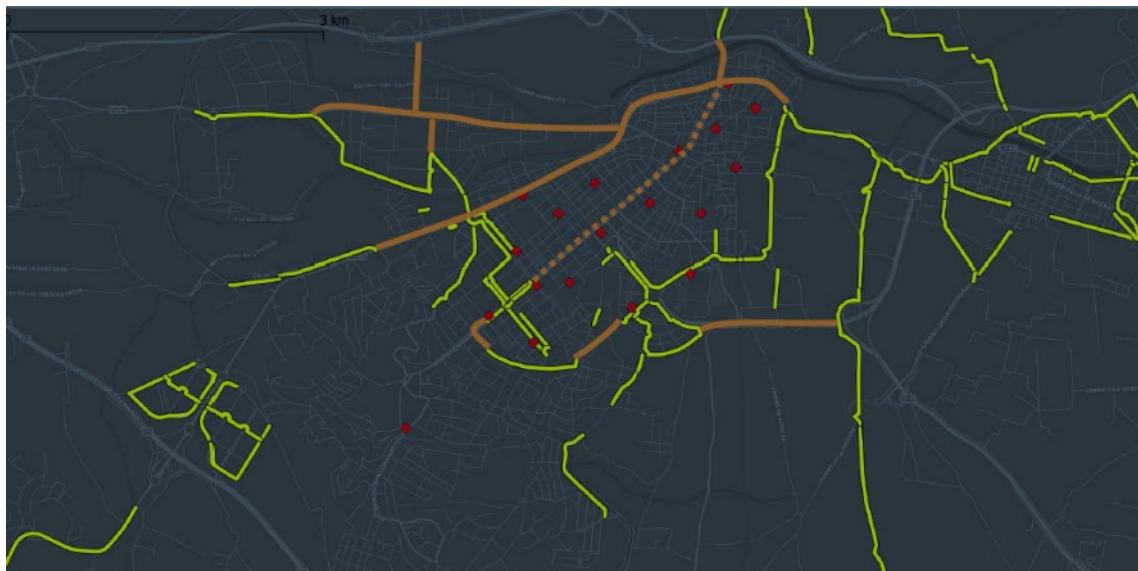
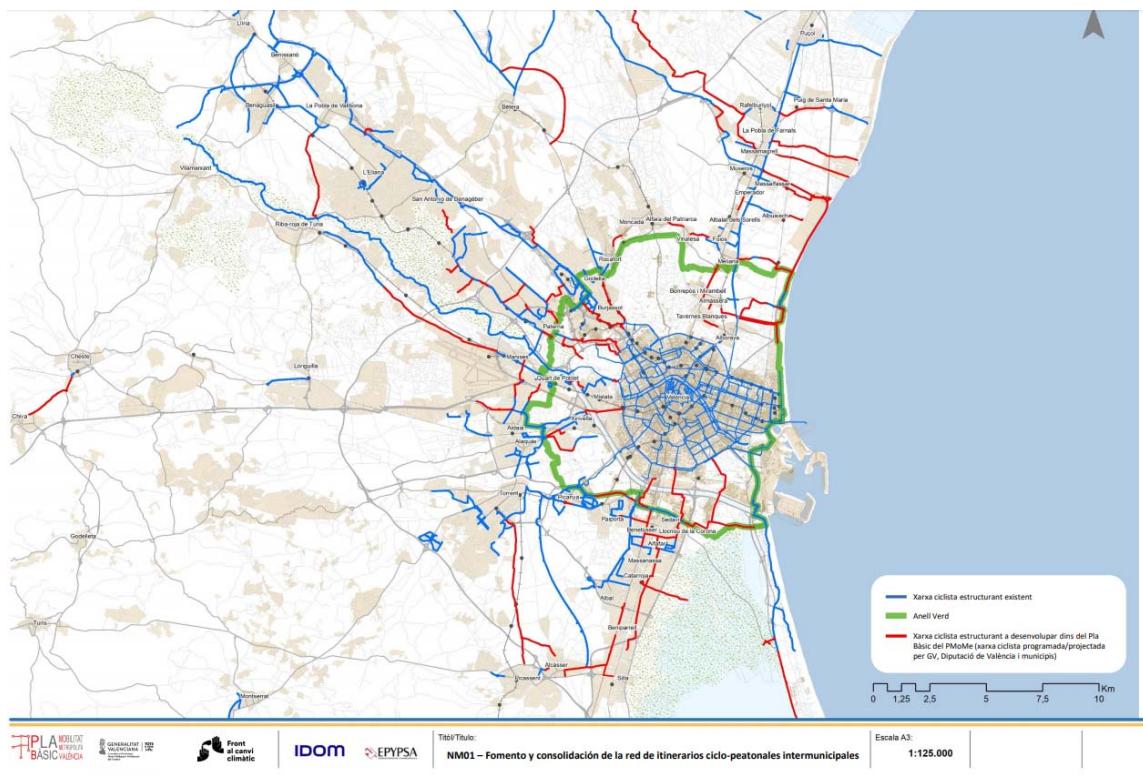


Figura 40. Nueva red propuesta de carril bici. Fuente: PMOME



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

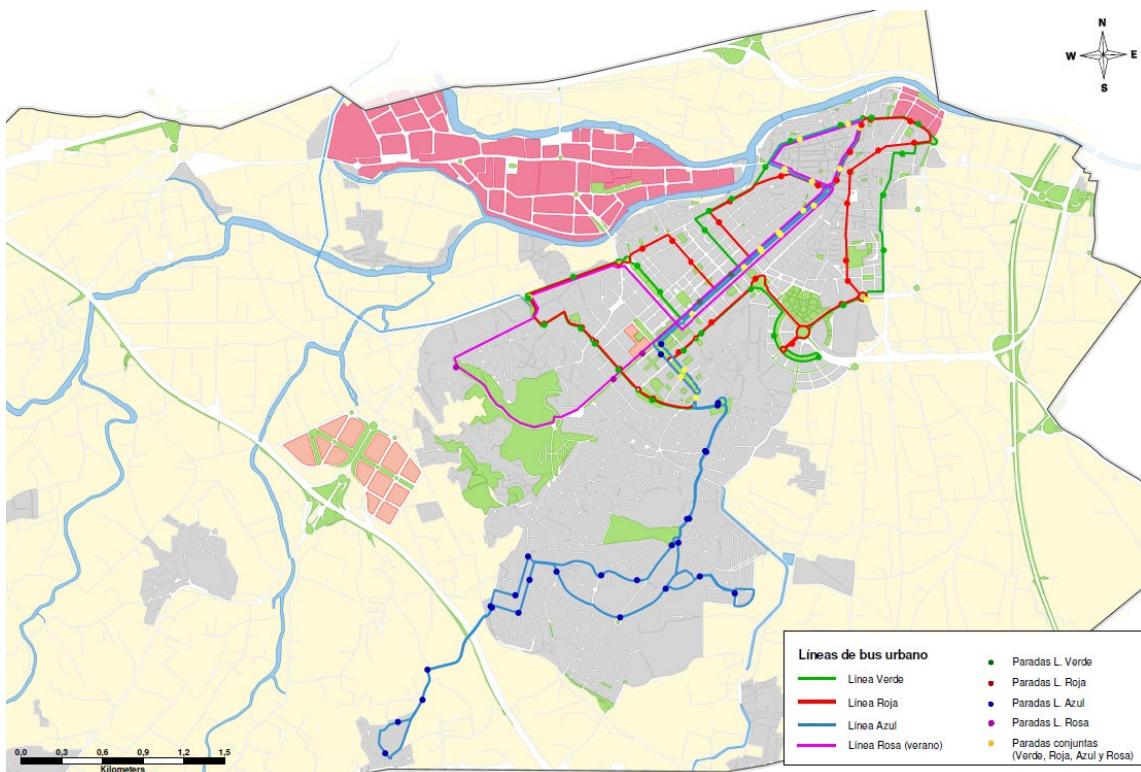
Torrent dispone de 3 líneas de autobús urbano que conectan el núcleo central del municipio con los barrios colindantes y periféricos, además de 1 línea extra en verano que conecta con la piscina del Parc Vedat. Todas las líneas regulares son circulares, prestan servicio de lunes a sábado y el intervalo 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 Metro Valencia de Torrent Avinguda y Torrent, con la línea 170 de Metrobús 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 Metro Valencia de Torrent Avinguda 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 Rio 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 Metro Valencia, con la línea 170 de Metrobús 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 Torrent Avinguda 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 Torrent Avinguda de Metro Valencia, línea 170 de Metrobús
		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 Torrent Avinguda de Metro Valencia, línea 170 de Metrobús
		L – V: 18h20 a 21h	40'		
		S: 8h a 15:35h	35'		
L2	30	L – V: 7h a 18h10	25'	Sí	Estación de Torrent Avinguda de Metro Valencia, línea 170 de Metrobús
		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'	Sí	Estación de Torrent Avinguda de Metro Valencia, línea 170 de Metrobús

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



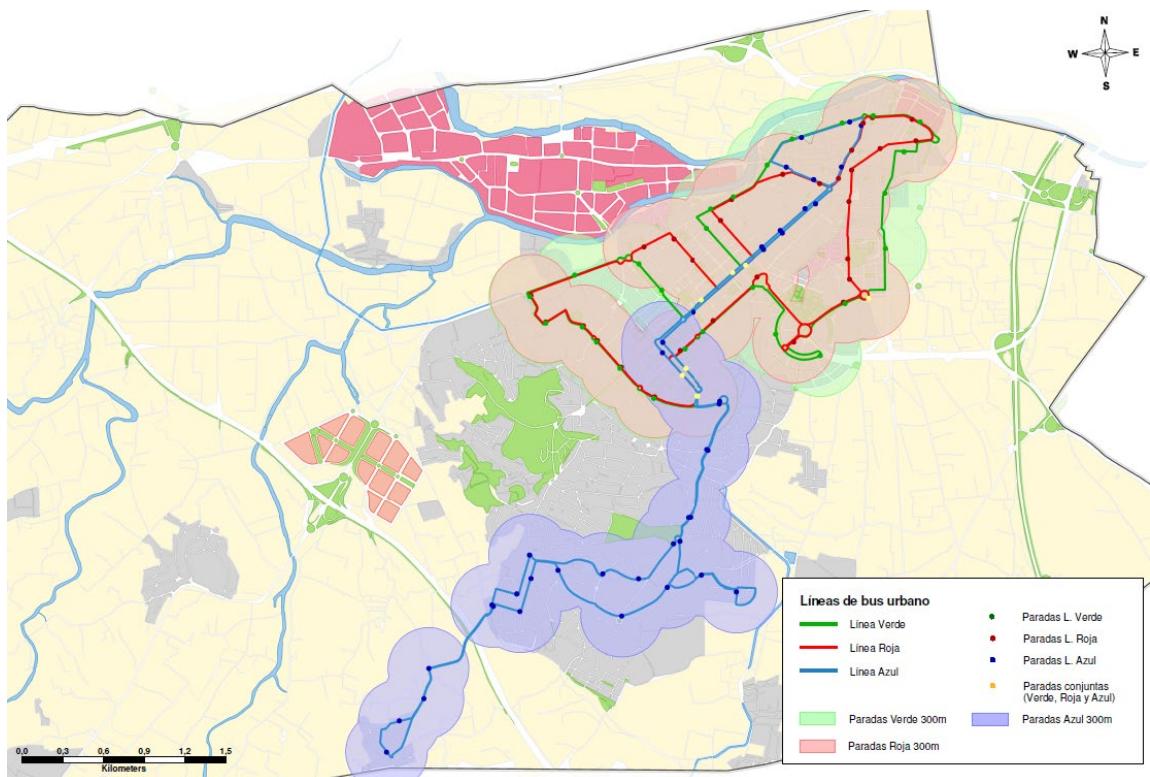
Cobertura

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										Imagen
	Marquesina	Banco	Señal Vertical	Ancho de acera >1,5m	Paso de peatones	Inf. Horaria	Inf. Recorrido líneas	Aceramiento	Accesibilidad		
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		
Cementerio	Sí	Sí	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	Aceramiento	Accesibilidad		
Padre Fernando/ Santos Patronos	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 (supermercado 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		
Cuatre 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									
	Marquesina	Banco	Señal Vertical	Ancho de acera >1,5m	Paso de peatones	Inf. Horaria	Inf. Recorrido líneas	Aceramiento	Accesibilidad	Imagen
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										Imagen
	Marquesina	Banco	Señal Vertical	Ancho de acera >1,5m	Paso de peatones	Inf. Horaria	Inf. Recorrido líneas	Aceramiento	Accesibilidad		
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 / Encarnación	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 Sofía (línea roja)	Sí	Sí	No	Sí	Sí	Sí	Sí	Fuera del carril de circulación.	Buena		

Paradas de bus urbano	CARACTERÍSTICAS DE LAS PARADAS									
	Marquesina	Banco	Señal Vertical	Ancho de acera >1,5m	Paso de peatones	Inf. Horaria	Inf. Recorrido líneas	Aceramiento	Accesibilidad	Imagen
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	Aceramiento	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										Imagen
	Marquesina	Banco	Señal Vertical	Ancho de acera >1,5m	Paso de peatones	Inf. Horaria	Inf. Recorrido líneas	Aceramiento	Accesibilidad		
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		
Correos	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	Aceramiento	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	Aceramiento	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	Aceramiento	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	Aceramiento	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									
	Marquesina	Banco	Señal Vertical	Ancho de acera >1,5m	Paso de peatones	Inf. Horaria	Inf. Recorrido líneas	Aceramiento	Accesibilidad	Imagen
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.

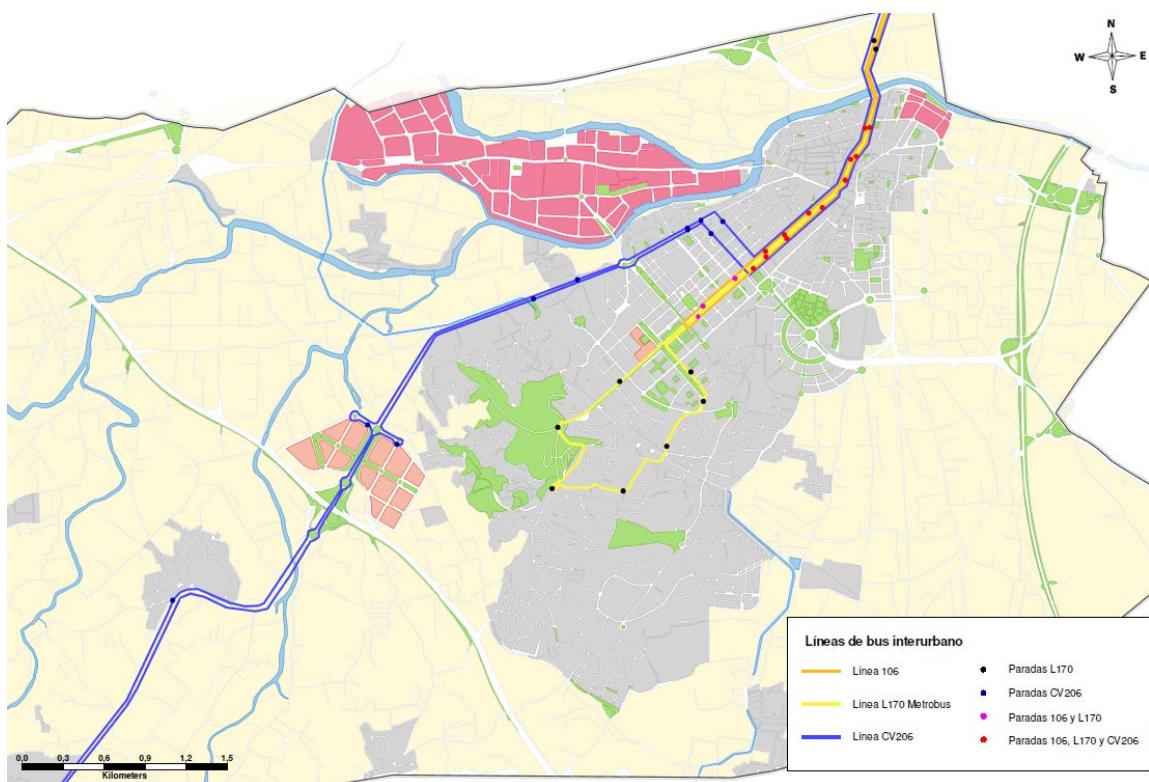
- **Línea 106 Torrent – Quart de Poblet:** presta servicio de 6:30h a 23:15h de lunes a sábado, con horario extendido hasta la 1:10h de la madrugada los viernes y sábados noche. La línea ofrece 23 exp/sentido al día, a excepción de los viernes y sábados, con 4 expediciones extras en sentido Quart de 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 Metro Valencia.
- **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 Metro Valencia.
- **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 Metro Valencia 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 Metro Valencia 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

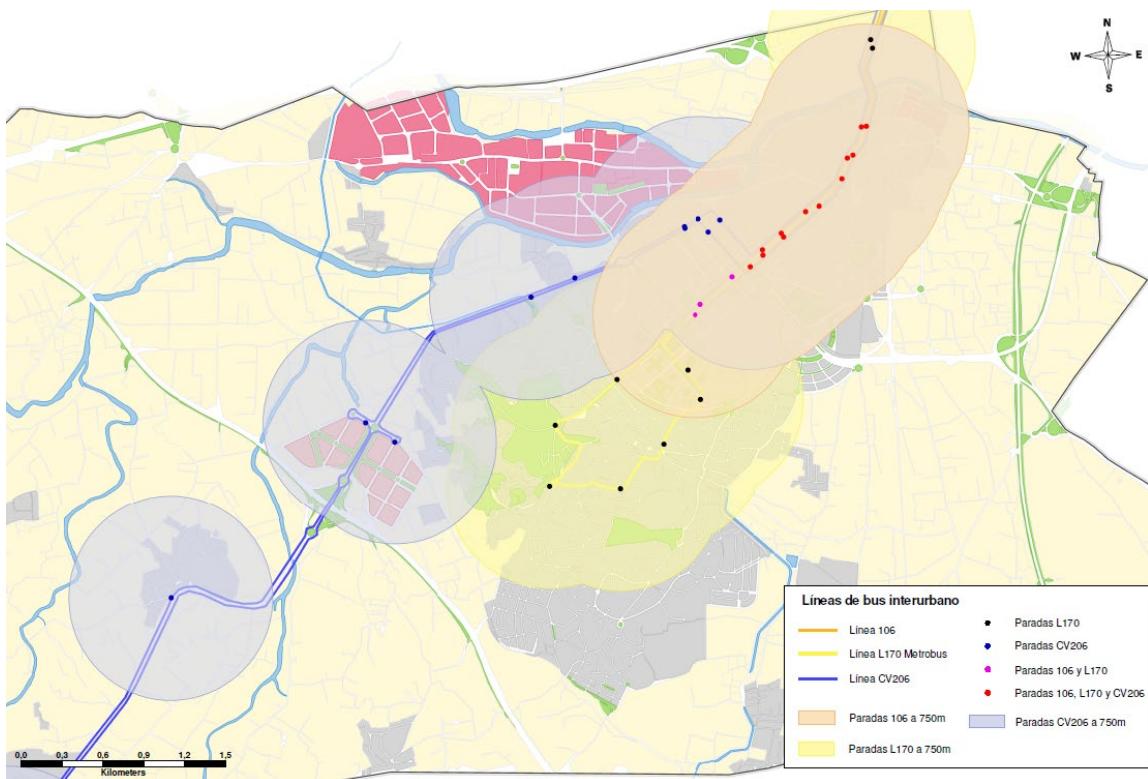


Cobertura

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 sigue 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 Metrobús, 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: Sí+Sí = Buena; Sí+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	Aercamiento	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	Aceramiento	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									
	Marquesina	Banco	Señal Vertical	Ancho de acera >1,5m	Paso de peatones	Inf. Horaria	Inf. Recorrido líneas	Aceramiento	Accesibilidad	Imagen
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									
	Marquesina	Banco	Señal Vertical	Ancho de acera >1,5m	Paso de peatones	Inf. Horaria	Inf. Recorrido líneas	Aceramiento	Accesibilidad	Imagen
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 Metro Valencia 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 Torrent Avinguda, situada en la avenida El Vedat, donde finalizan el recorrido. En la tercera estación, colegio 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 Llíria (parando en Àngel Guimerà, Beniferri, Paterna o La Pobla de Vallbona) y la línea 1 prosigue su recorrido dirección Bétera (parando en Àngel Guimerà, Empalme, Burjassot o Semnari-CEU).

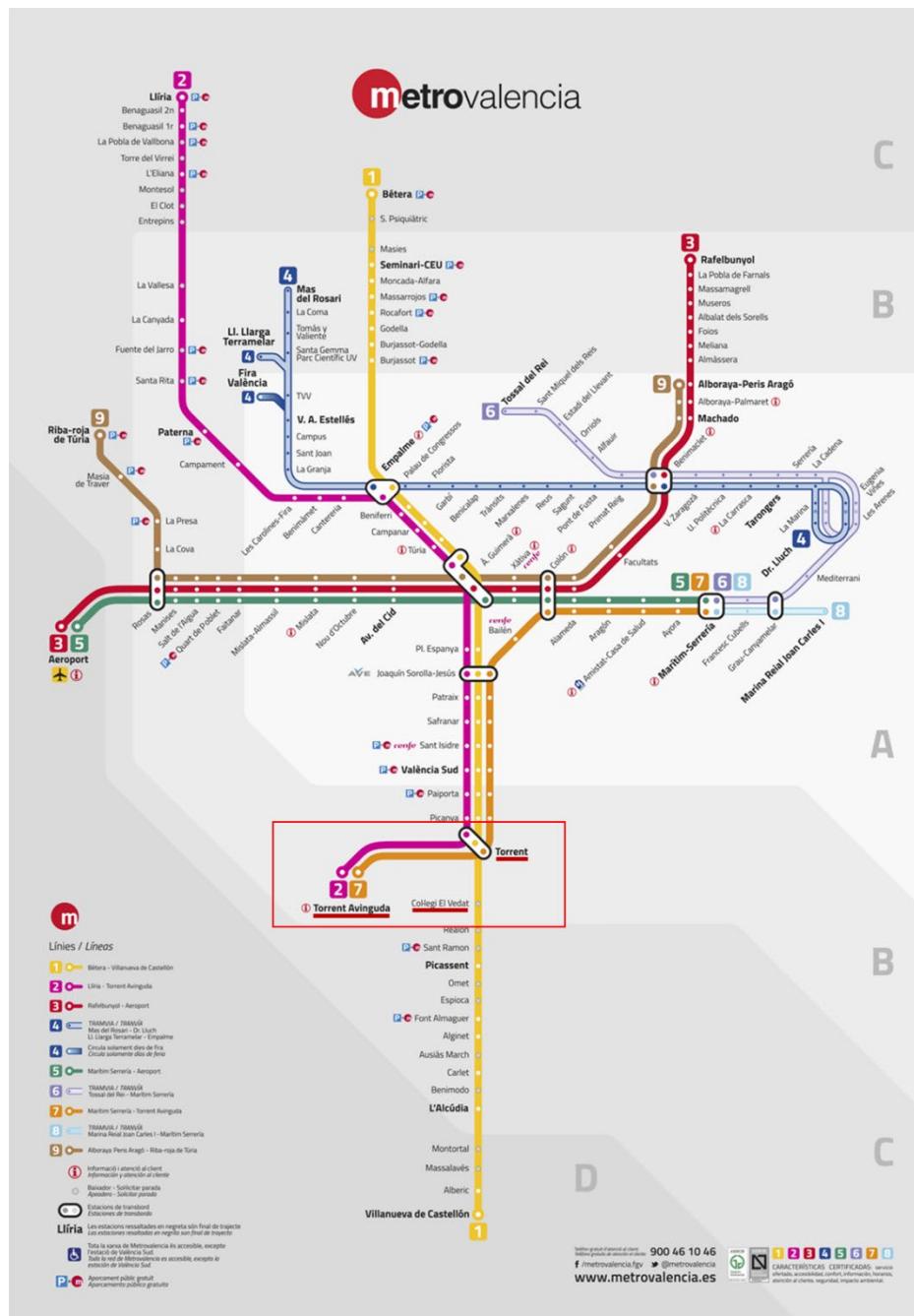
El horario habitual de MetroValencia es de 5h a 23h, excepto los viernes, sábados y vigencias de festivo, donde el servicio, con menos expediciones, no se interrumpe. En cuanto a la intermodalidad, la estación de Torrent Avinguda tiene correspondencias con todas las líneas de autobús urbano e interurbano, mientras en la estación de Torrent se puede hacer transbordo solo con las líneas de bus urbano. La estación colegio 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	Torrent Avinguda – Llíria	38	40	17'	12'	Torrent y Torrent Avinguda
L7	Torrent Avinguda – 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, Metrobús) 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 Móviles. 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 Benloch, 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€

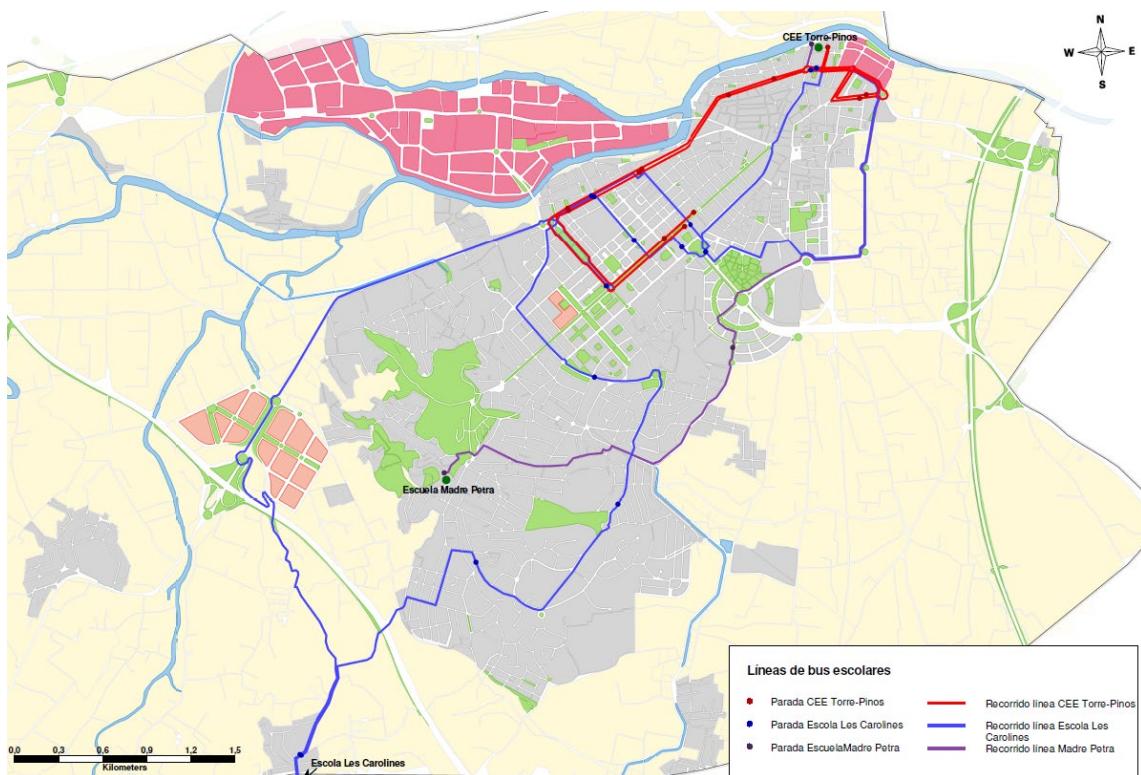
3.3.6 SERVICIOS DISCRETIONALES

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	Crtta. 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 Crtta. Picaña, 19	8:15 h	16:45 h	F.J. López Bus

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

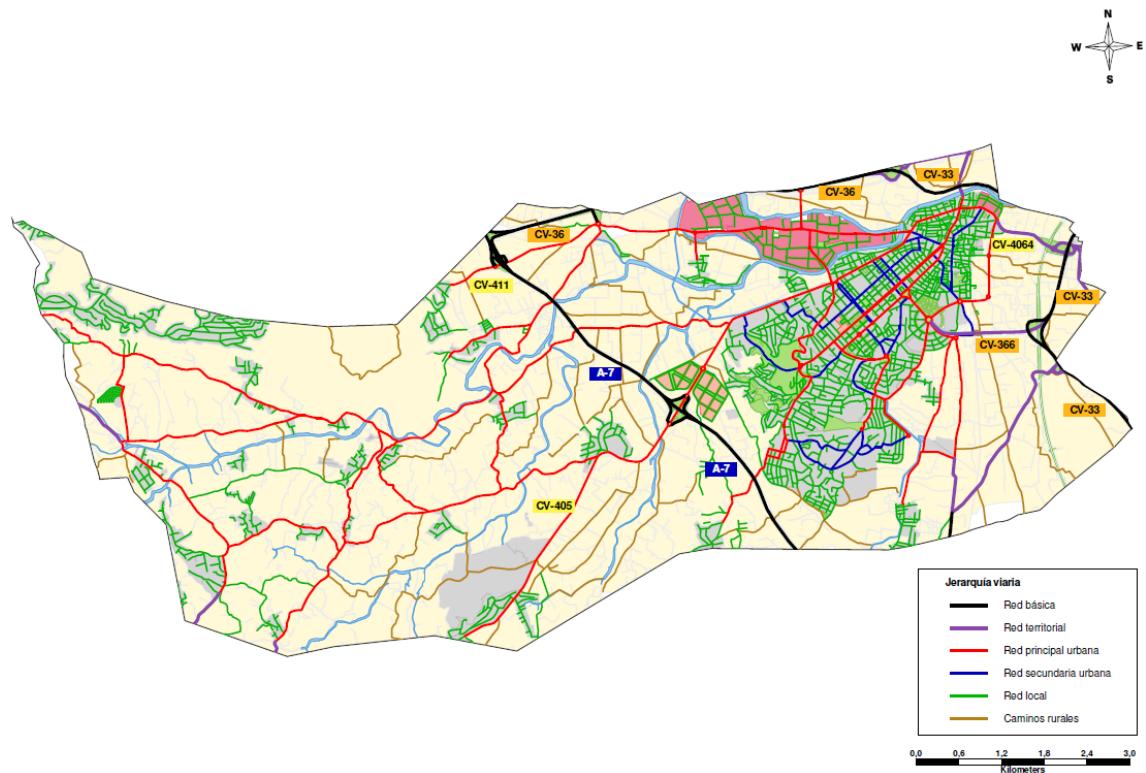


3.4 RED DE VEHÍCULOS PRIVADOS MOTORIZADOS

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-406 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.
- 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.

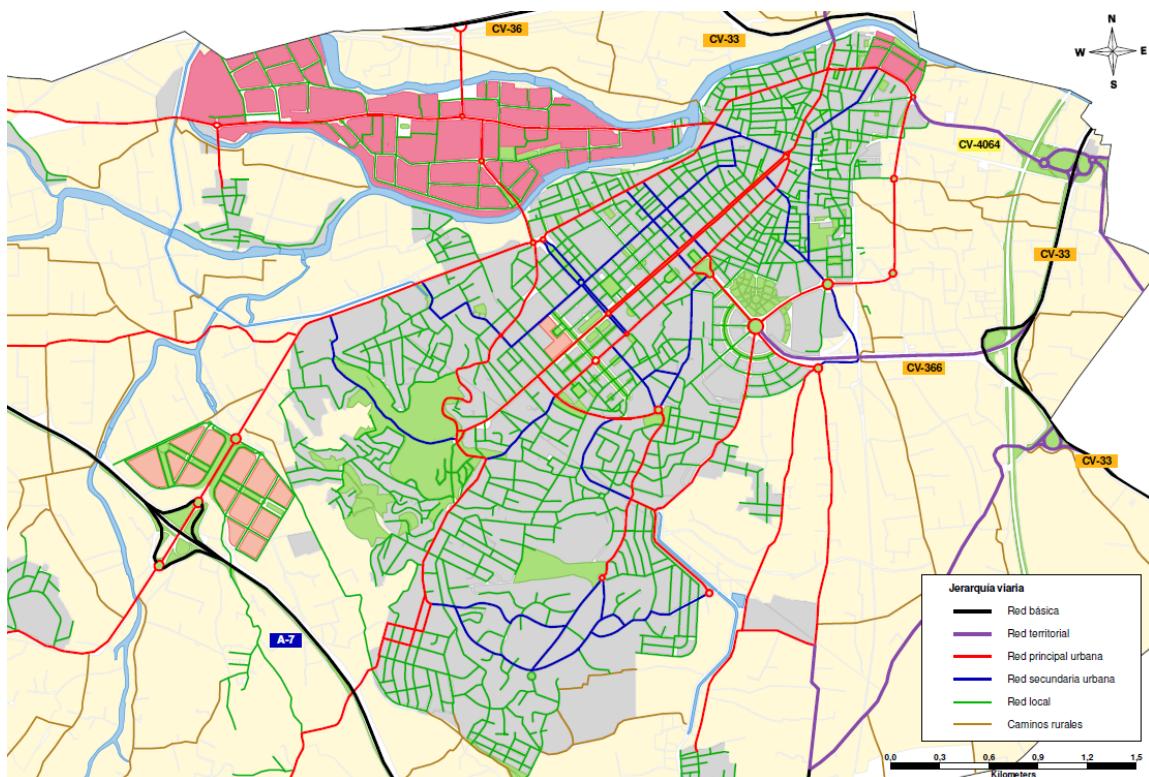
3.4.2 RED VIARIA INTERNA

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

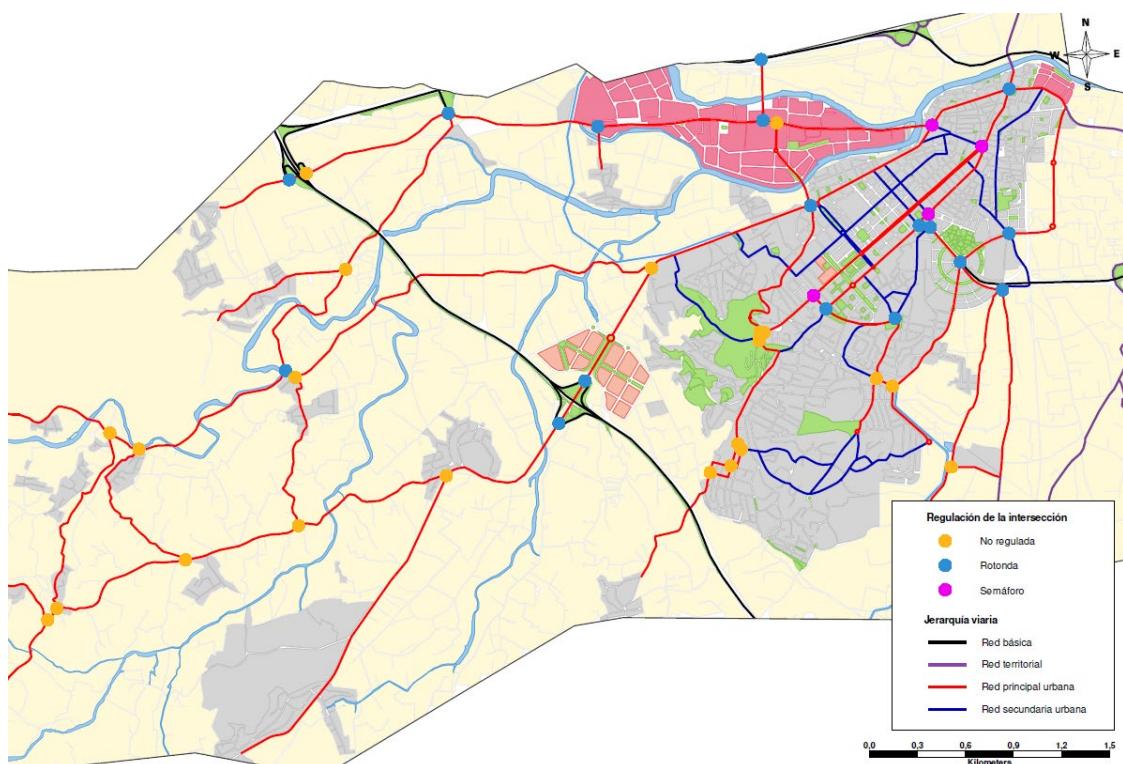
La red secundaria local está compuesta por el resto de calles que no forman parte ni de la red principal ni de la distribuidora. La principal función de estas calles es la de facilitar el acceso a las viviendas.

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

3.4.3 TIPOLOGÍA 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 rotundas (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 50. Tipología de intersecciones en la red primaria urbana. Fuente: elaboración propia



3.4.4 SENTIDO DE LAS CALLES

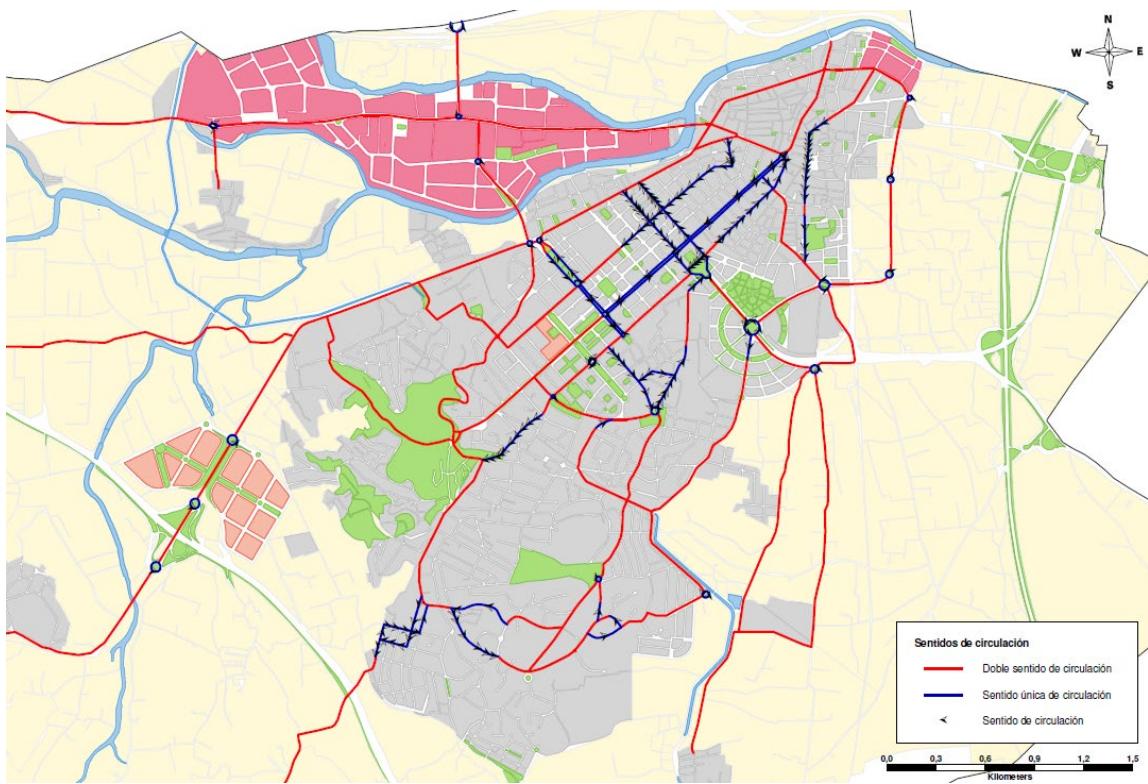
La mayor parte de las vías que conforman la red urbana principal (el 89,4% de su longitud) tienen doble sentido de circulación. Las principales calles de sentido único son los dos tramos que conforman la avenida al Vedat, la calle Mariano Benlliure y la avenida Santa Apolonia.

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 51. 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 vehículos. 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 estén 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 52. Reparto de plazas en calzada por tipología. Fuente: elaboración propia

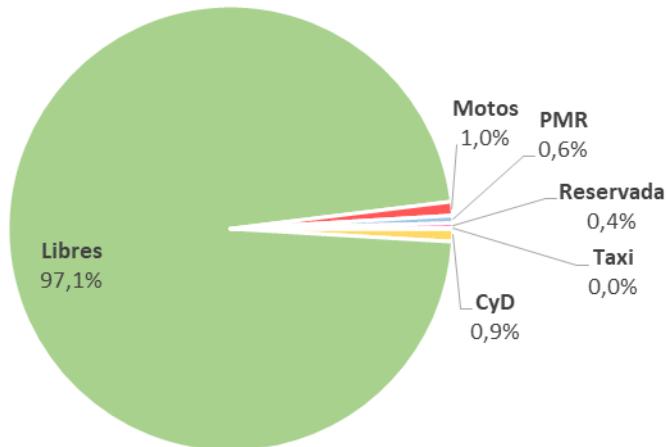
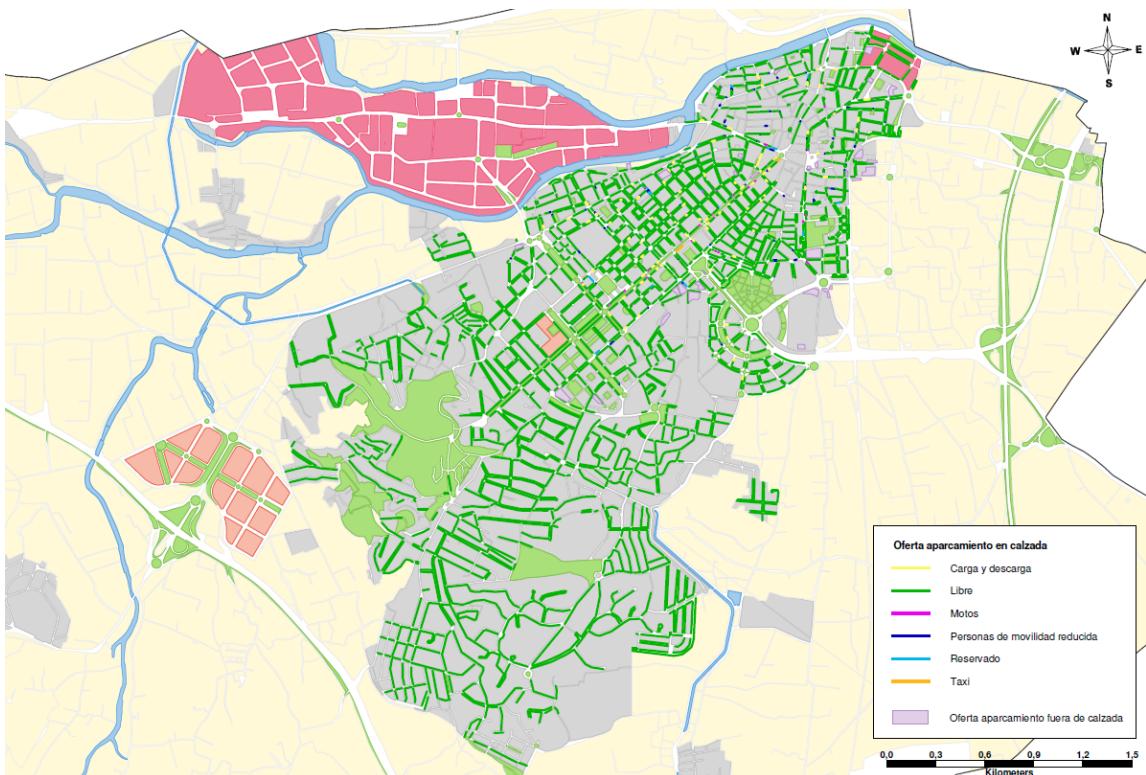


Figura 53. Mapa de estacionamiento en calzada por tipología. Fuente: elaboración propia



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

Barrio	Libre	Moto	PMR	Reserva	Taxi	CyD
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 quilómetro de calle del ámbito. El resultado permite contrastar la oferta de plazas por quilómetro 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 quilómetro de red urbana es el siguiente:

Figura 54. Densidad de la oferta no regulada por barrios. Fuente: elaboración propia

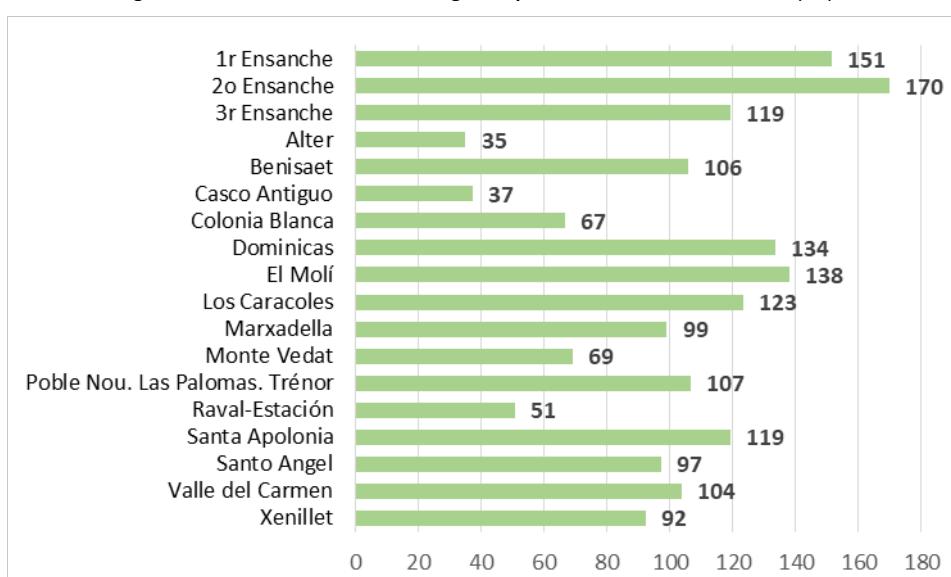


Tabla 27. Densidad de plazas libres por barrio. Fuente: elaboración propia

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 quilómetro 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 55. 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 Torrent Avinguda 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 56. 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 57. 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 58. 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 59. 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^r 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 60. Oferta de plazas de aparcamiento fuera de calzada por barrio. Fuente: elaboración propia

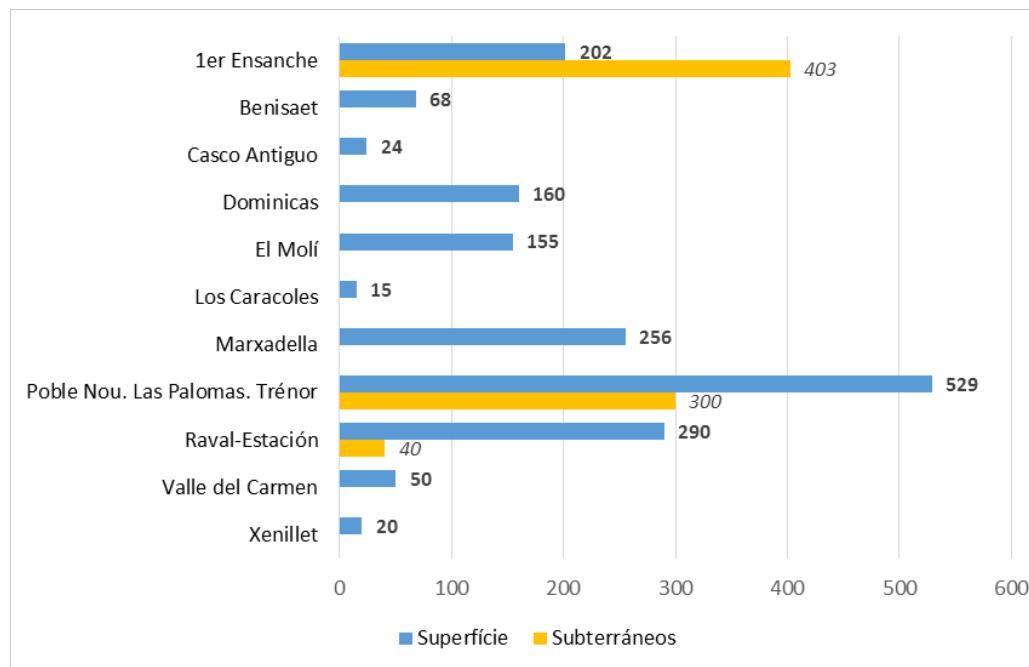
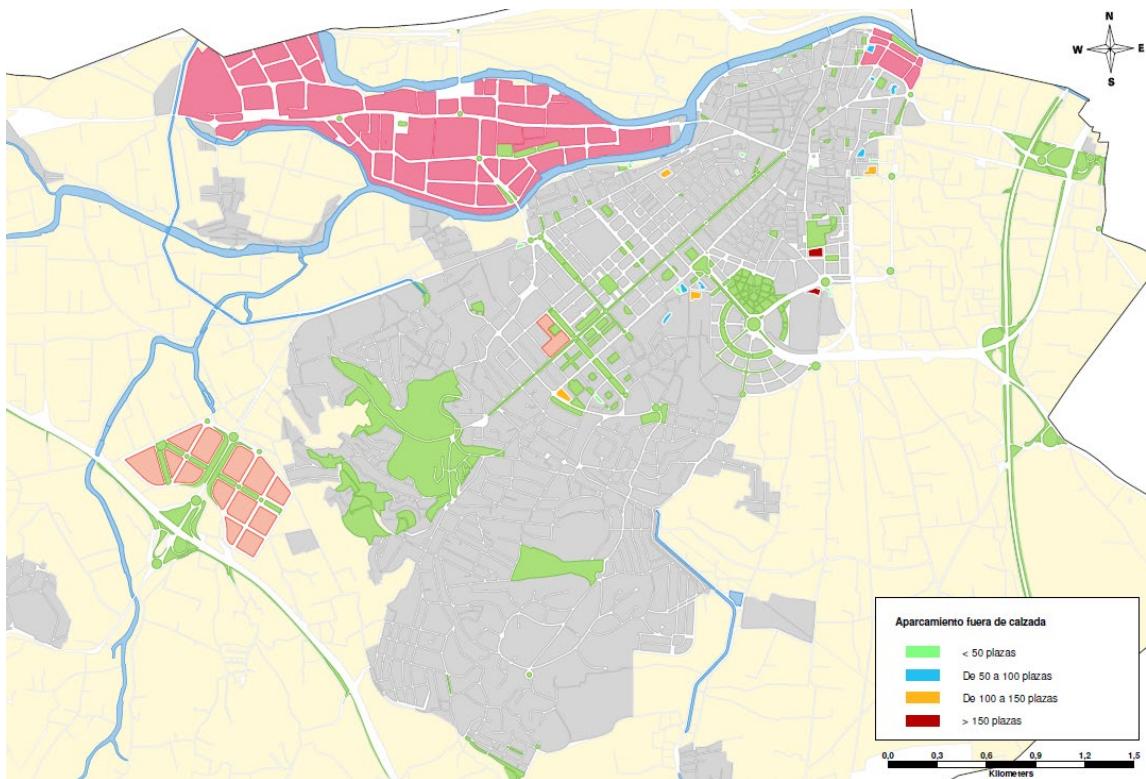


Figura 61. Mapa de la oferta de plazas de aparcamiento en superficie de Torrent. Fuente: elaboración propia



El 63,2% de las plazas fuera de calzada están urbanizadas, mientras el 36,8% se encuentran en solares no pavimentados.

Figura 62. Urbanización de las plazas en superficie. Fuente: elaboración propia

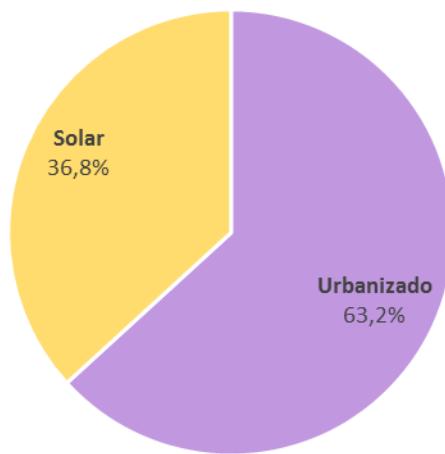
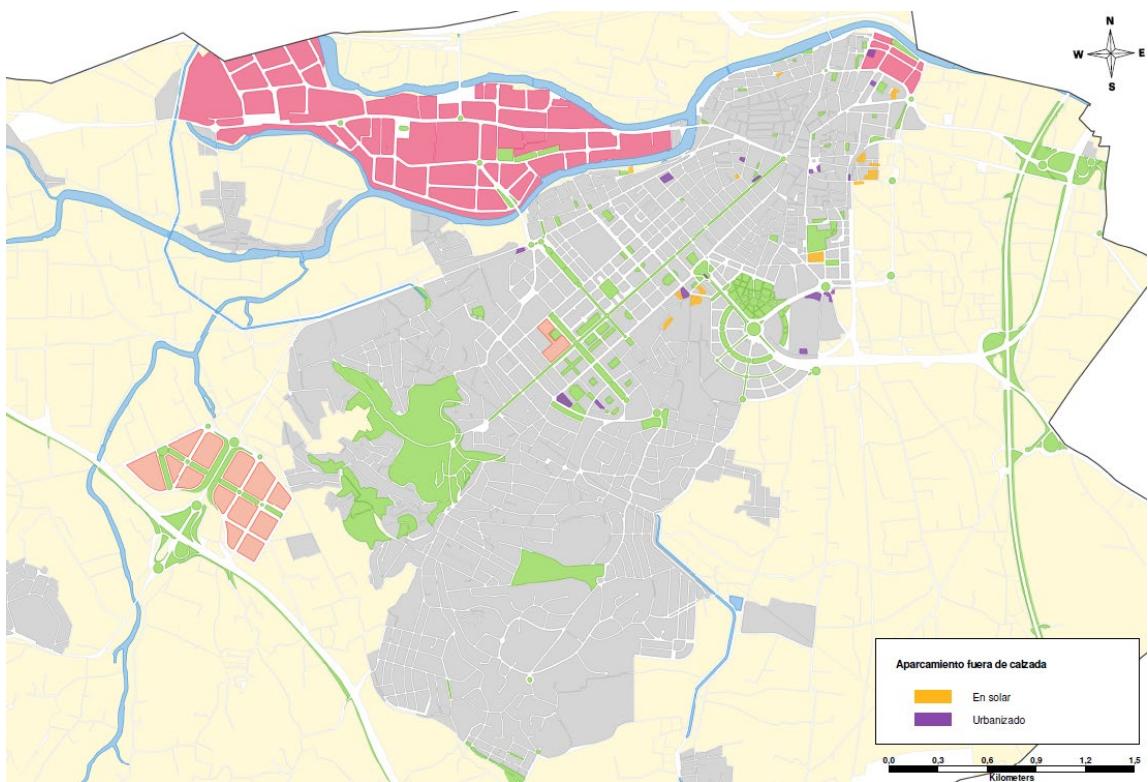


Figura 63. Mapa de la urbanización de los aparcamientos fuera de calzada. Fuente: elaboración propia



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

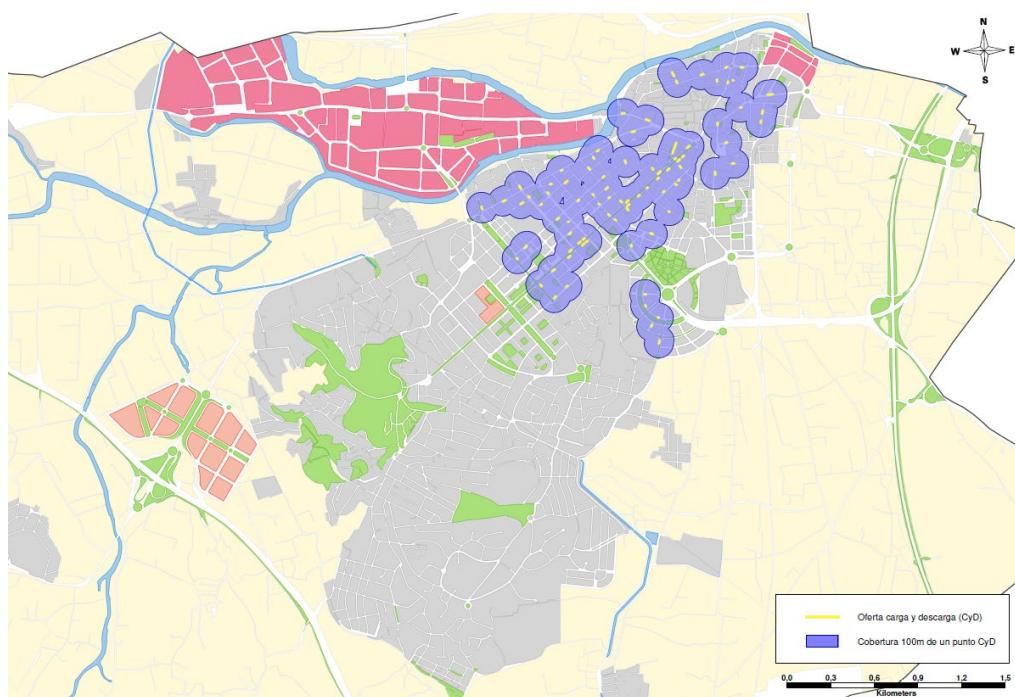
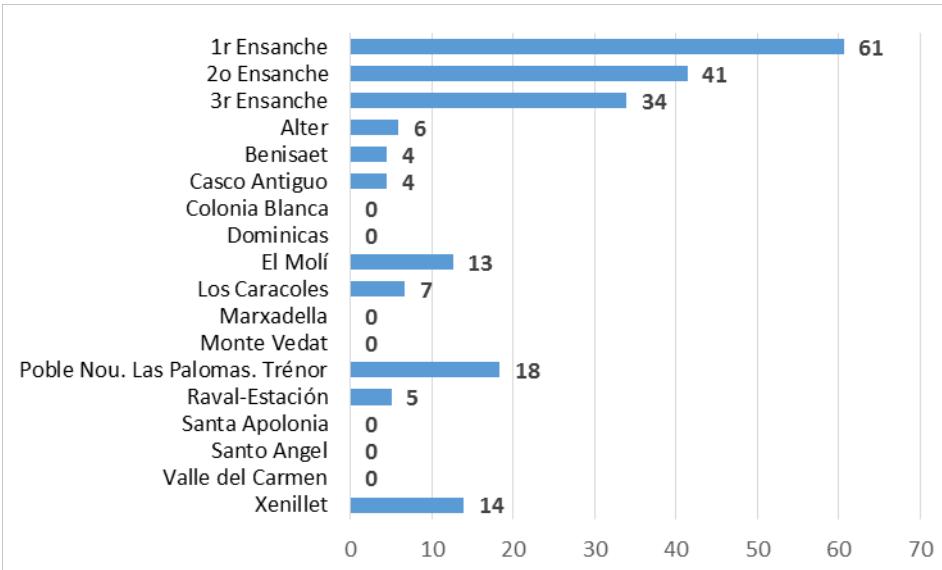


Figura 65. Señalización vertical y horizontal de carga y descarga en calle Costera (izquierda) y calle Atenas 04 (derecha)



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 66. Localización de plazas CyD por barrio. Fuente: elaboración propia



4 ANÁLISIS DE LA DEMANDA

4.1 MOVILIDAD GLOBAL

4.1.1 ENCUESTA DOMICILIARIA 2018

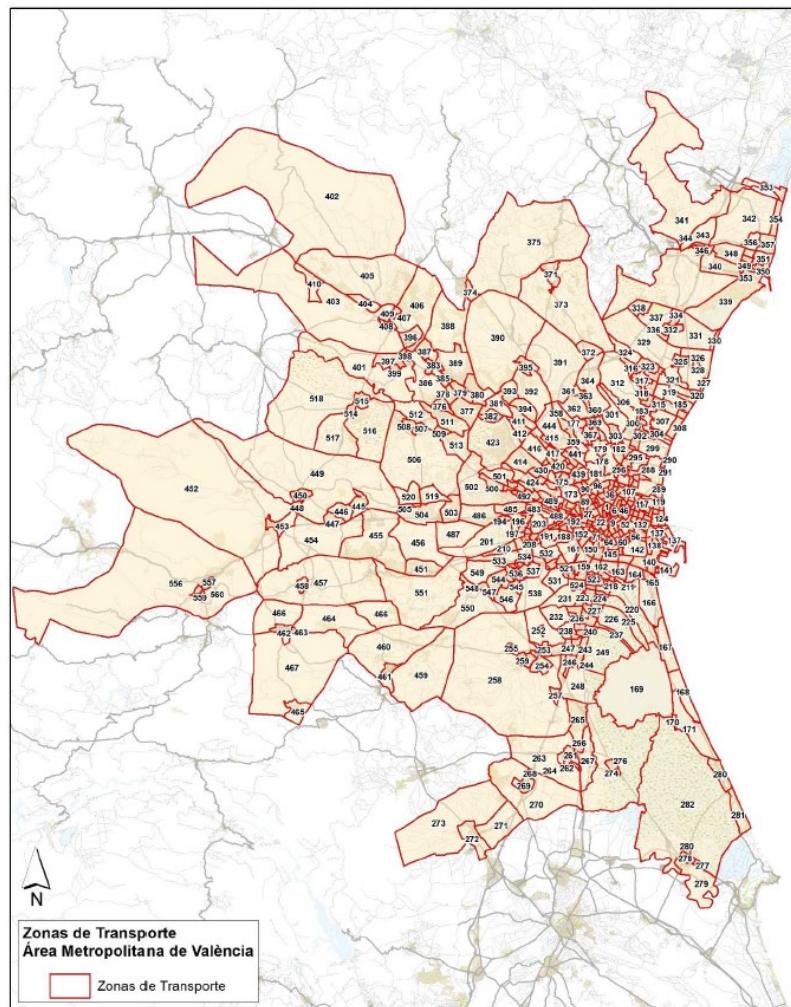
Para la redacción del **Plan de Movilidad del Área Metropolitana de Valencia** se realizó en 2018 una encuesta domiciliaria de movilidad con un total de 19.310 encuestas.

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



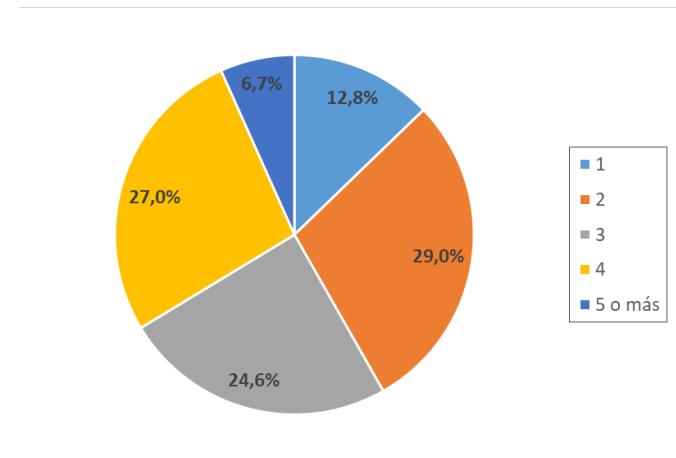
- Calendario de realización: durante los meses de enero a marzo de 2018.
- Metodología: entrevistas telefónicas mediante el sistema CATI y 1.130 entrevistas presenciales mediante el sistema CAPI con el fin de completar las cuotas de género y edad de cada zona.

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 68. 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**.

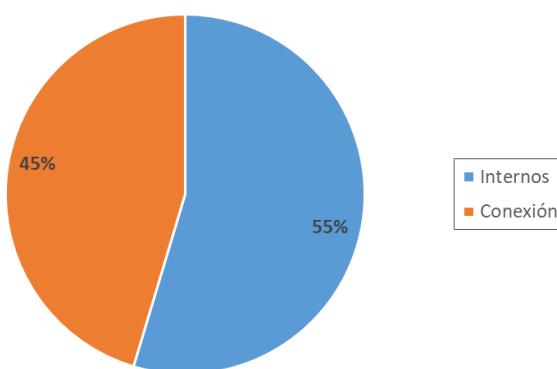
Distribución territorial

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.

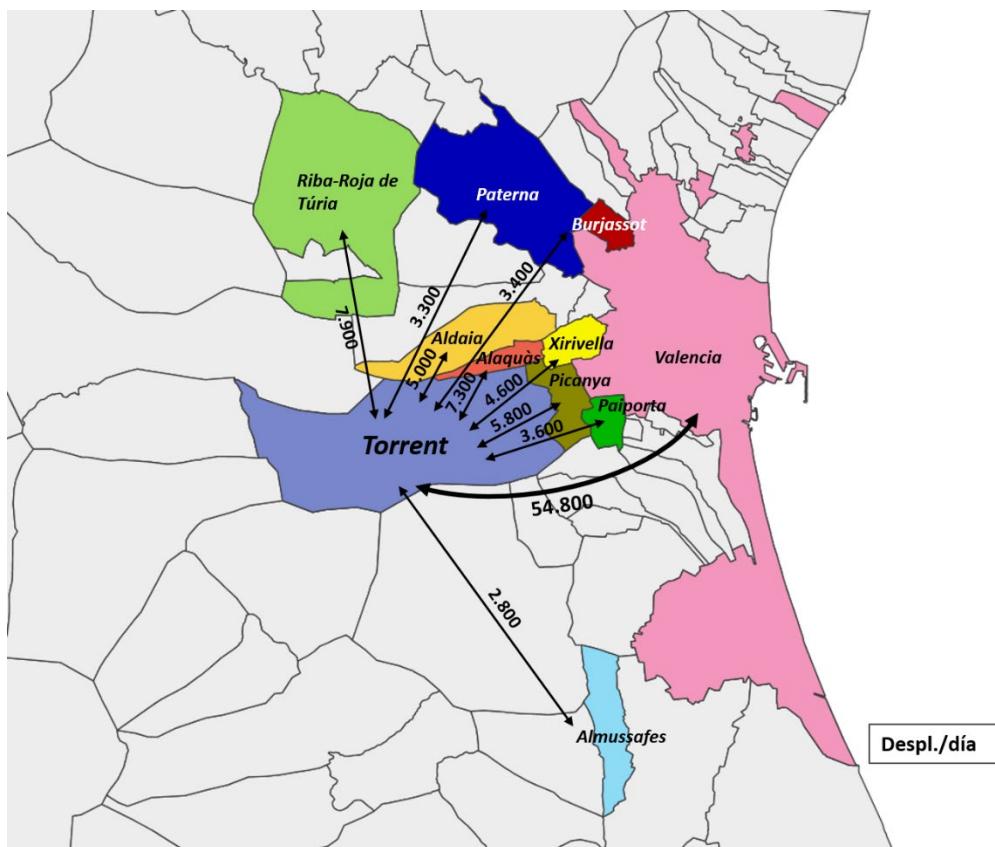
Del total de **278.985 viajes al día que se realizan con origen y/o destino en Torrent**, el 54,6% de ellos (152.461 viajes/día) son internos al municipio y el 45,4% restante (126.524 viajes/día) son desplazamientos de conexión.

Figura 69. 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 70. 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



Motivo del desplazamiento

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

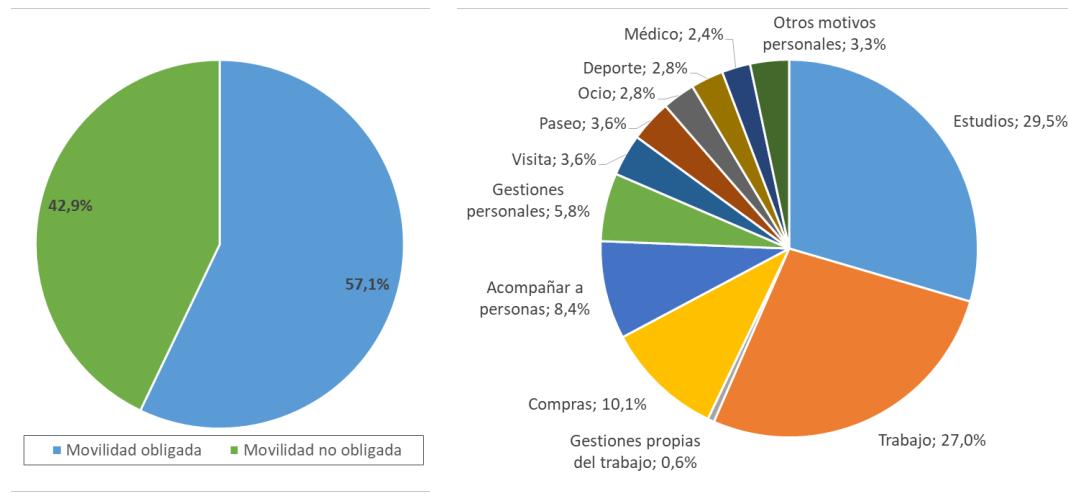
- Movilidad obligada: son aquellos desplazamientos donde el origen o el destino tienen como motivo el trabajo o los estudios.
- Movilidad no obligada: son aquellos desplazamientos donde el origen o el destino tienen como motivo compras, médico, visita a amigos o familiares, acompañar a una persona, gestiones 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 71. 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



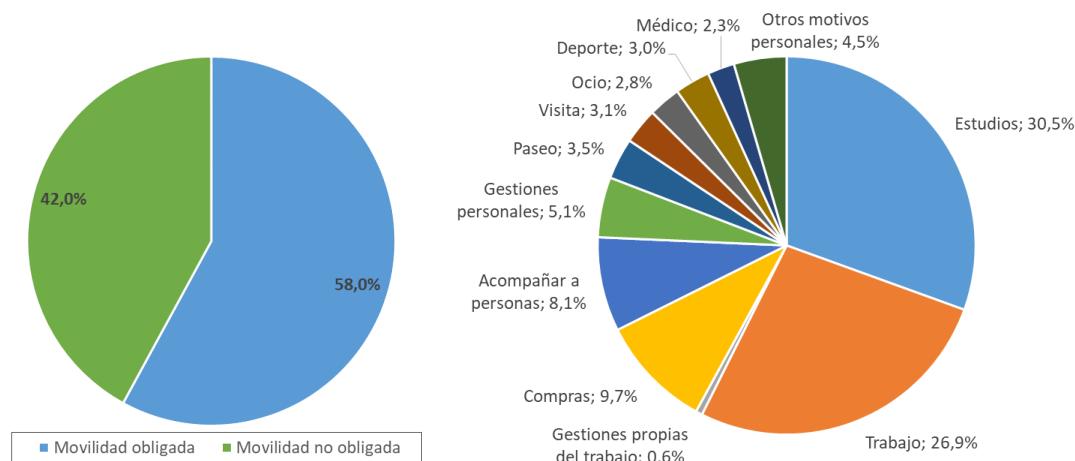
Total movilidad Torrent

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:

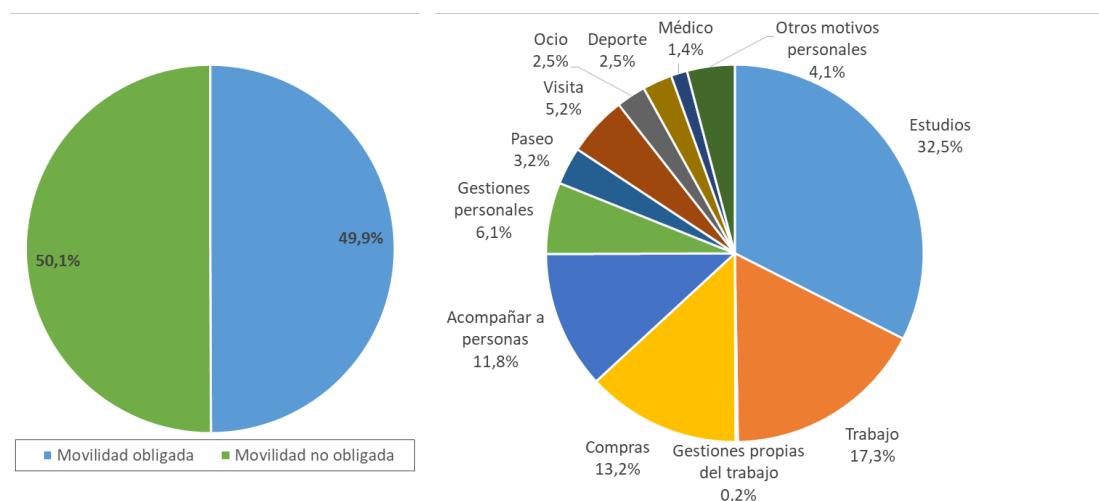
Figura 72. Distribución según motivo de los desplazamientos con O/D en Torrent. Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación de la encuesta domiciliaria de movilidad para el PMoMe de Valencia



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

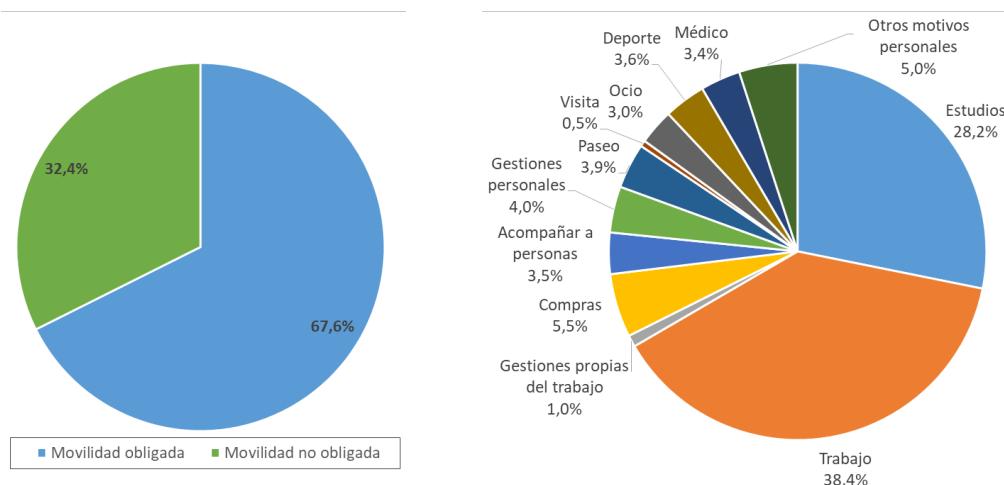
de estudios, compras y de acompañar a alguien, y en cambio disminuye la proporción de desplazamientos para ir al trabajo.

Figura 73. 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 74. 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

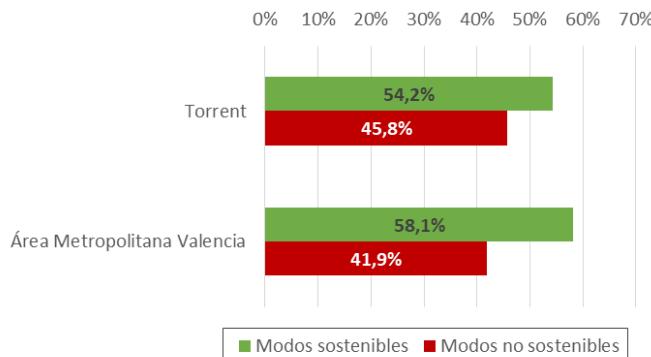
Residentes Torrent

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 75. 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

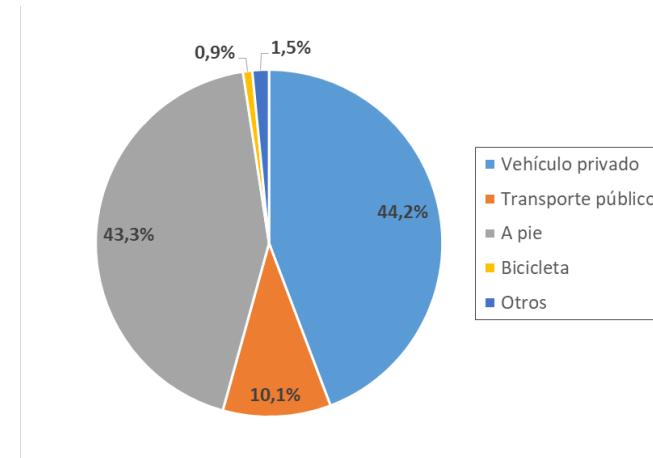


A continuación se desagrega el modo de transporte usado en el desplazamiento en vehículo privado, transporte público, a pie, en bicicleta y otros. En cada uno se consideran los siguientes modos:

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



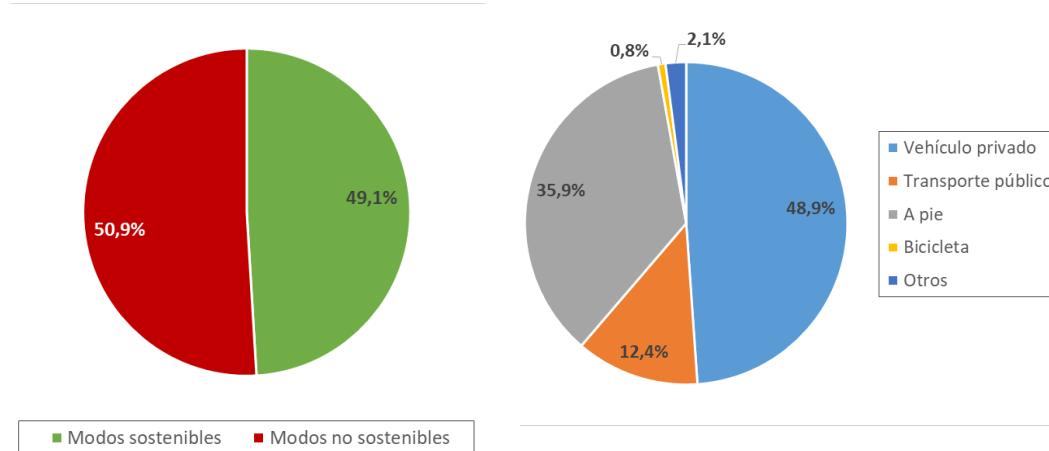
Total movilidad Torrent

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.

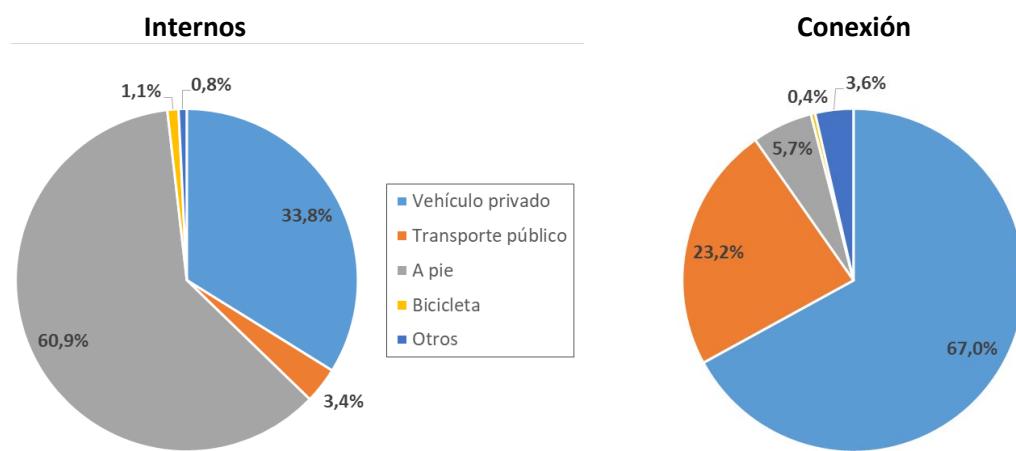
Figura 77. Reparto modal entre modos sostenibles y no sostenibles (movilidad total Torrent). Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación de la encuesta domiciliaria de movilidad para el PMoMe de Valencia



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.

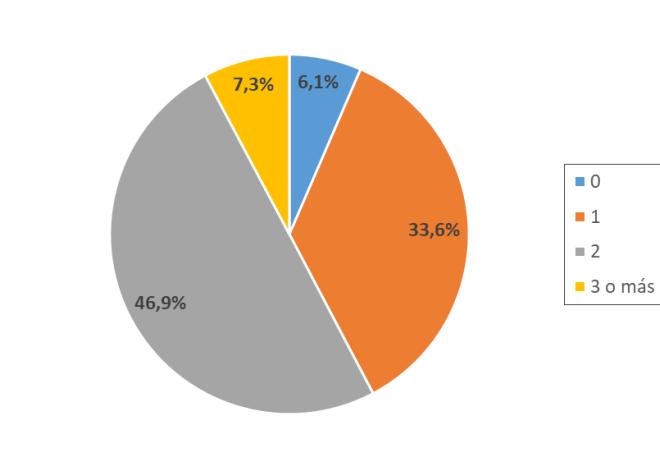
En el caso de los **desplazamientos de conexión**, el modo predominante pasa a ser el **vehículo privado** con el 67,0% de la cuota modal. En este caso, el transporte público pasa a representar una proporción superior de la movilidad, un 23,2% de los desplazamientos, básicamente realizados en metro y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

Figura 78. 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.

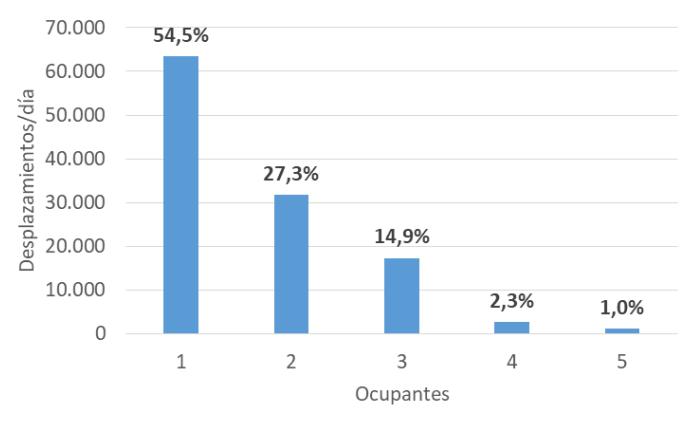
Figura 79. Distribución de los hogares según número de turismos. Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación de la encuesta domiciliaria de movilidad para el PMoMe de Valencia



Ocupación del vehículo privado

Al analizar el número de ocupantes de los vehículos, se observa cómo 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 80. 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

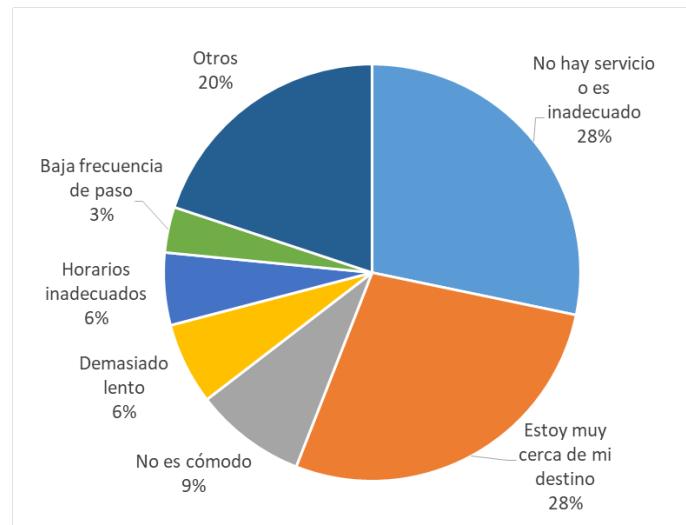
Gracias a la encuesta se conocen también los motivos por los cuales las personas deciden **usar/no usar el transporte público** en sus desplazamientos.

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 81. 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 82. 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

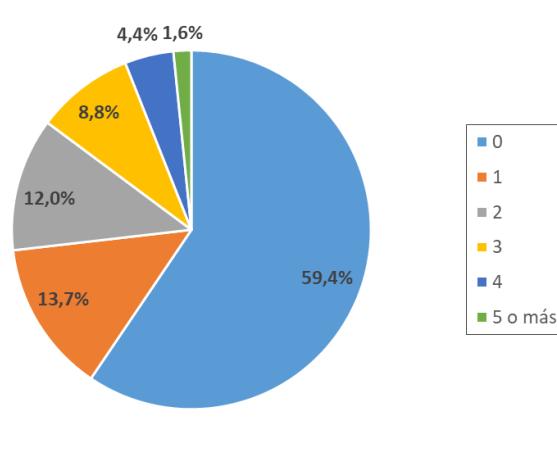


Uso de la bicicleta

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.

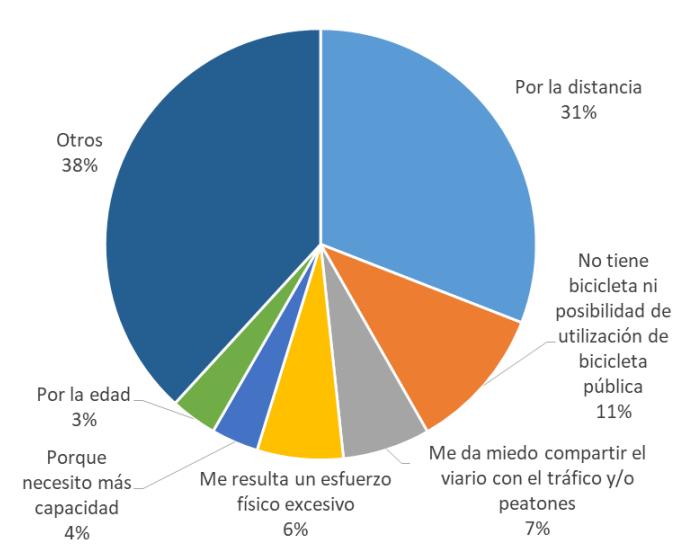
Figura 83. Distribución de los hogares según número de bicicletas. Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación de la encuesta domiciliaria de movilidad para el PMoMe de Valencia



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 84. 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

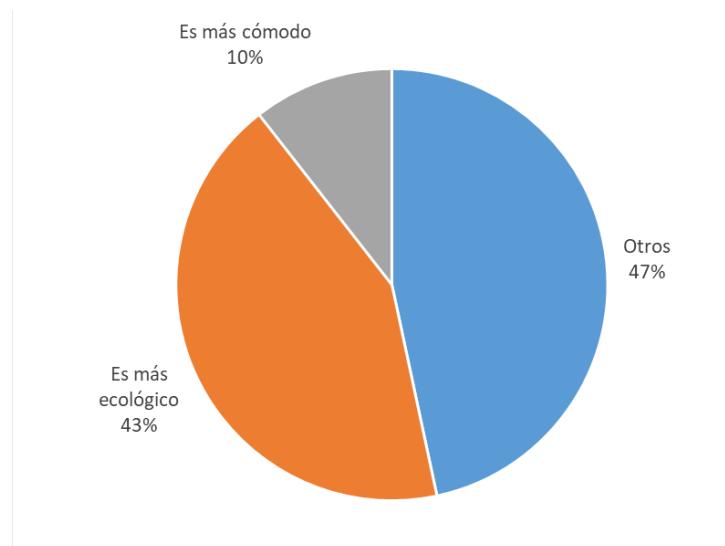


Los motivos de **uso de la bicicleta** son muy diversos, de hecho la mayoría de respuestas no se enmarcaban en ninguna de las disponibles en la encuesta y se encuentran en la categoría “Otros”. Los principales motivos de uso detectados son:

- **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 85. 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.

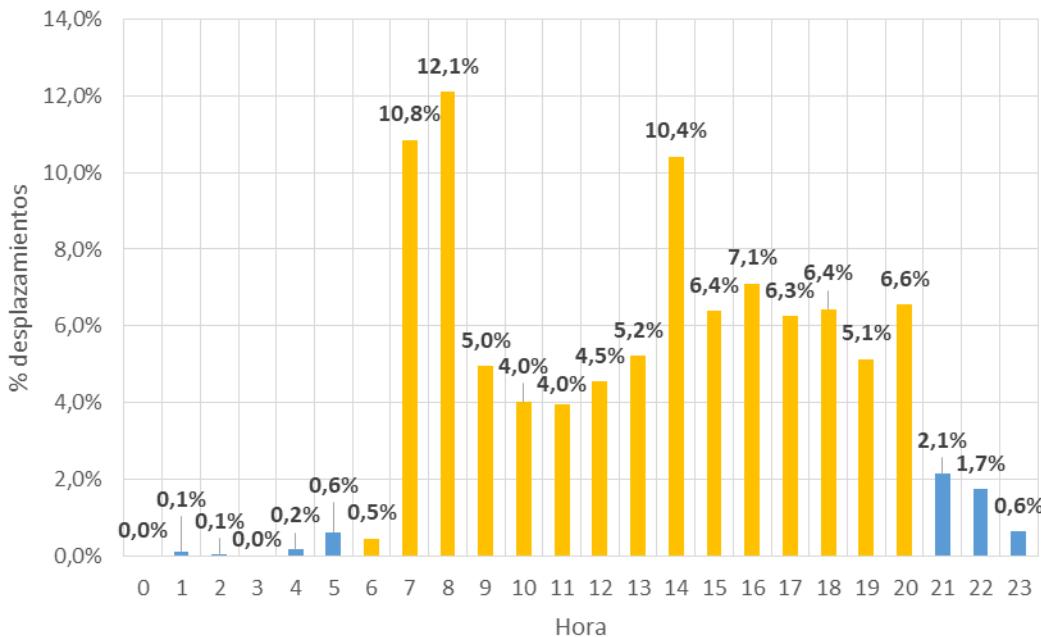
Tanto para los residentes como para la movilidad total, los desplazamientos multimodales predominantes son las combinaciones metro-a pie, metro-bici o metro-bus urbano Valencia.

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 86. 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

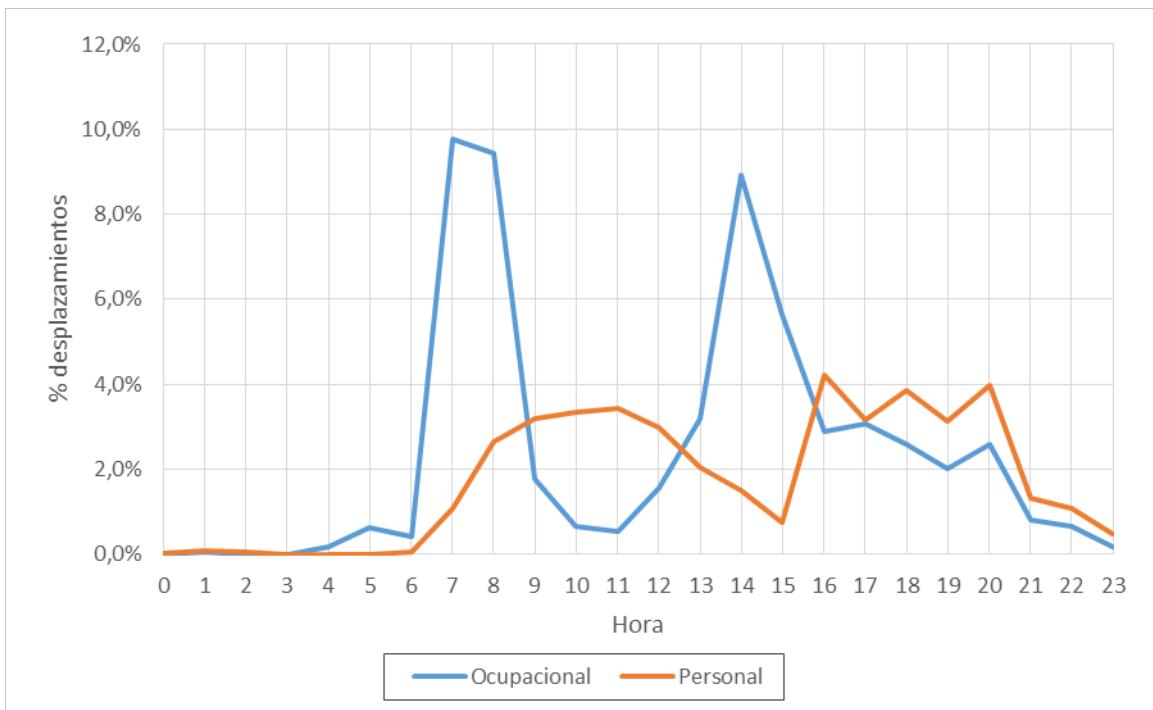


Si se desagrega el número de desplazamientos por franja horaria en función del motivo del desplazamiento se detecta un comportamiento diferente entre los desplazamientos personales y ocupacionales.

Los desplazamientos ocupacionales presentan una hora punta entre les 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 87. 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



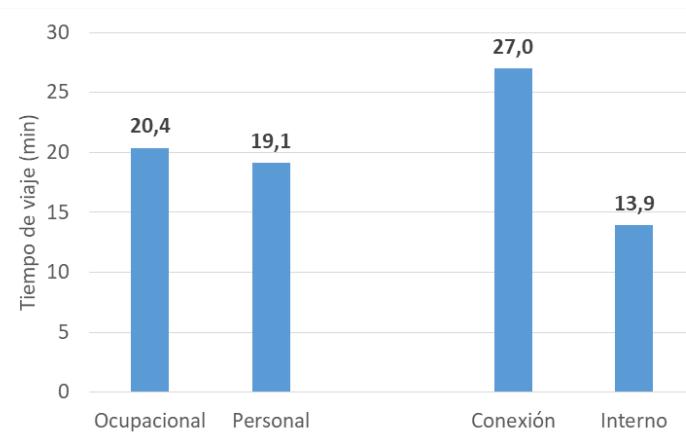
Tiempo medio de desplazamiento

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 sí 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 88. 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

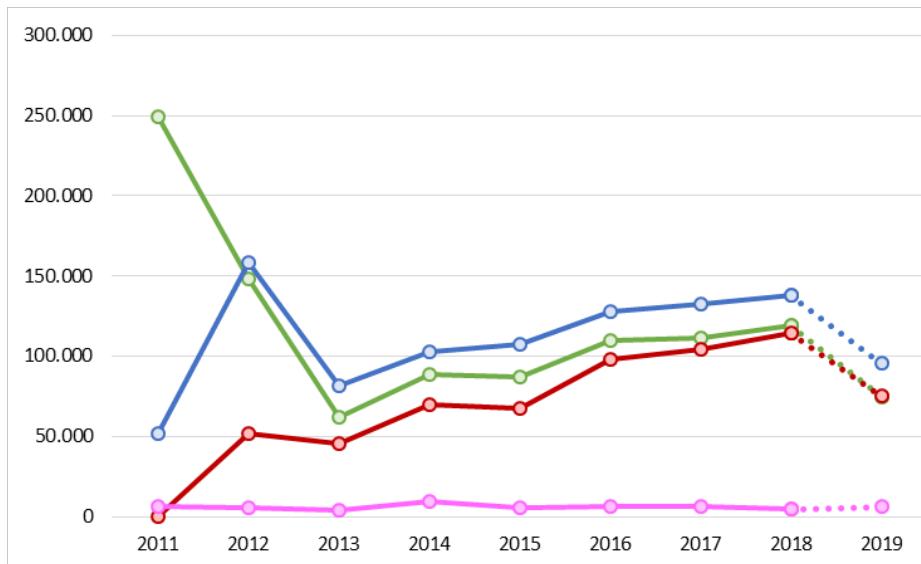
El Ayuntamiento de Torrent ha facilitado los datos anuales de viajeros de las cuatro rutas de autobús urbano desde 2011 a agosto de 2019.

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 alta, 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 89. 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%.

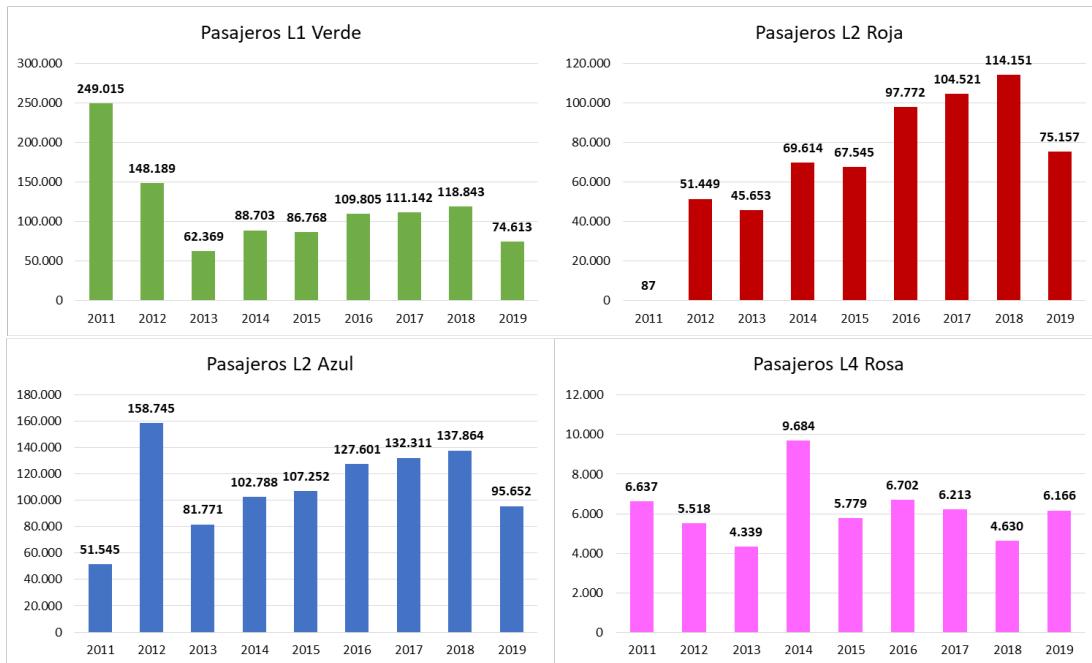
Tabla 31. Número de viajeros anuales por ruta de bus urbano de Torrent. Fuente: Ayuntamiento de Torrent

	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 90. Número de pasajeros por ruta de bus urbano en Torrent. Fuente: Ayuntamiento de Torrent



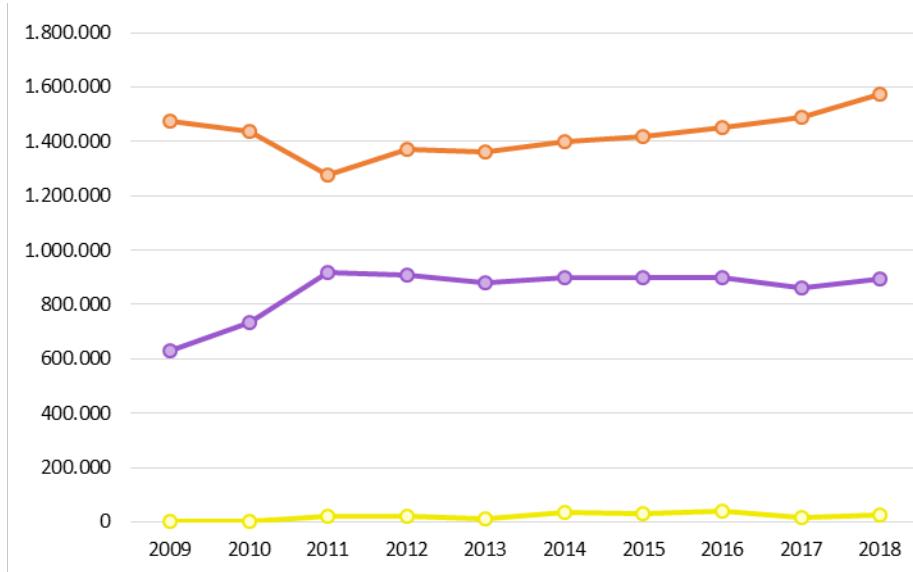
4.2.2 METRO

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.

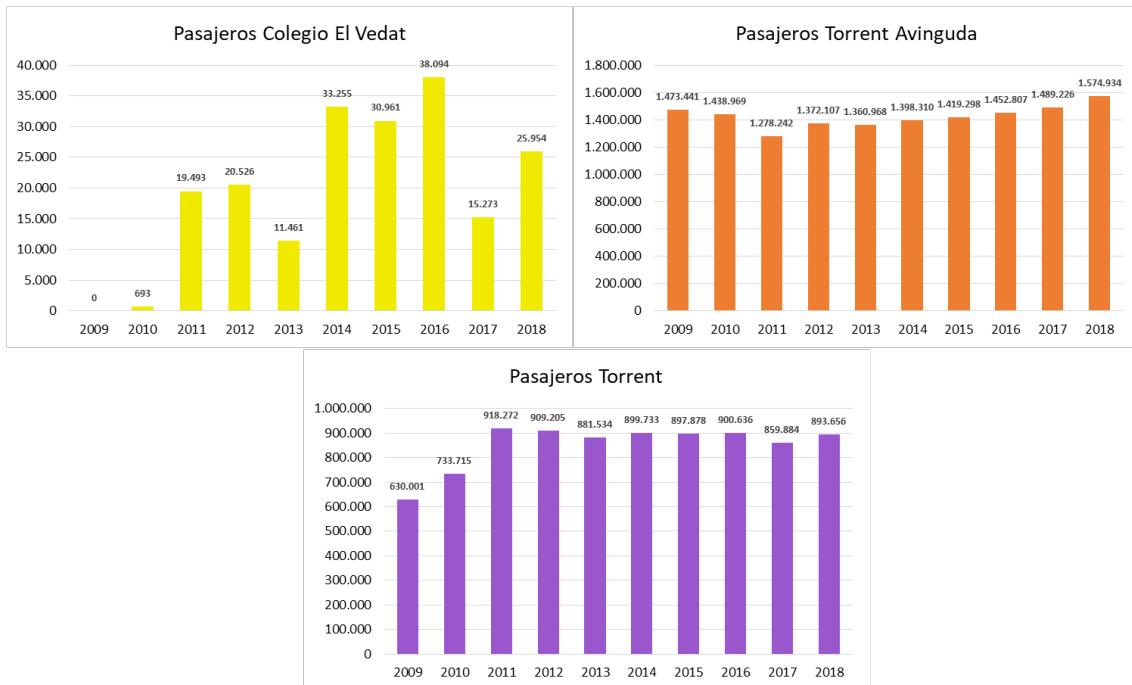
Existen grandes diferencias entre las tres paradas. La más utilizada es Torrent Avinguda, en el centro de la ciudad, con 1.574.934 usuarios en 2018. Le sigue la parada de Torrent, la más antigua de las tres, con 893.656 viajeros.

La evolución de las cifras muestra una clara tendencia al alta, 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 Torrent Avinguda, 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 Torrent Avinguda (6%) y Torrent (4%), el crecimiento fue más moderado.

Figura 91. Evolución del número de pasajeros anuales en las estaciones de metro de Torrent. Fuente: FGV**Tabla 32. 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 92. 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 33. Tráfico entre estaciones de Torrent en laborables lectivos. Fuente: FGV

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

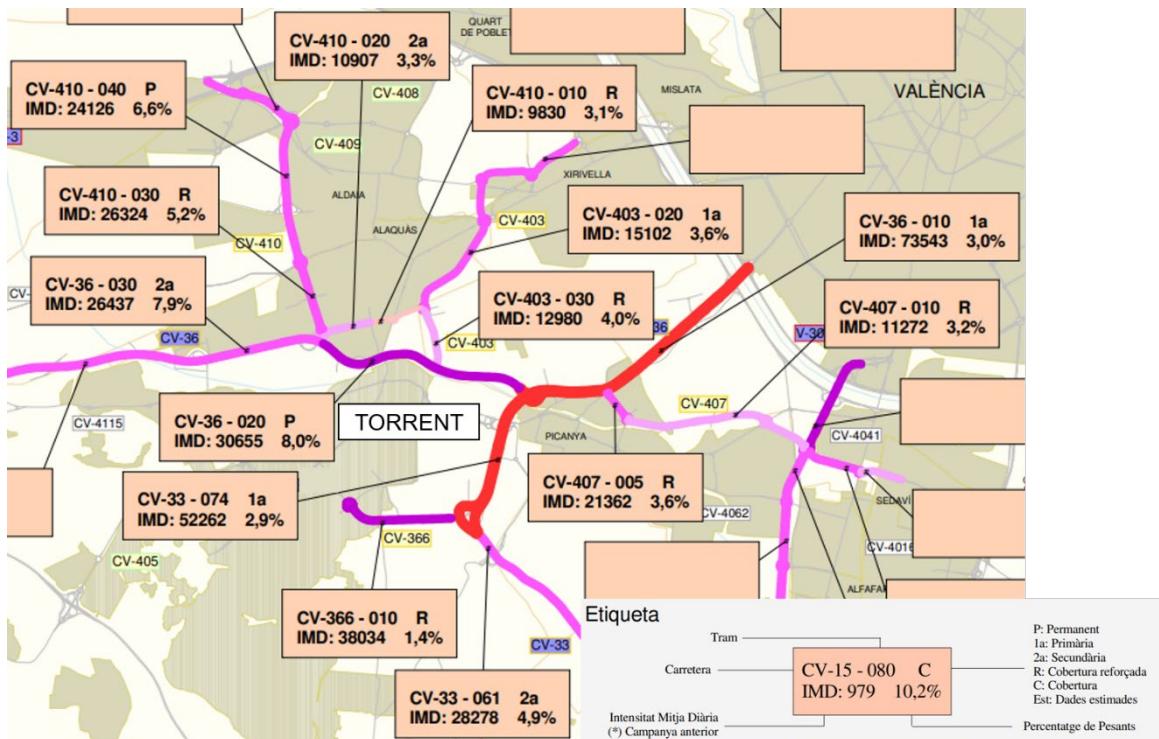
A continuación se muestra una imagen con los datos de tráfico de los puntos aforados en 2018 en las carreteras de la Generalitat Valenciana que dan acceso al municipio de Torrent.

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

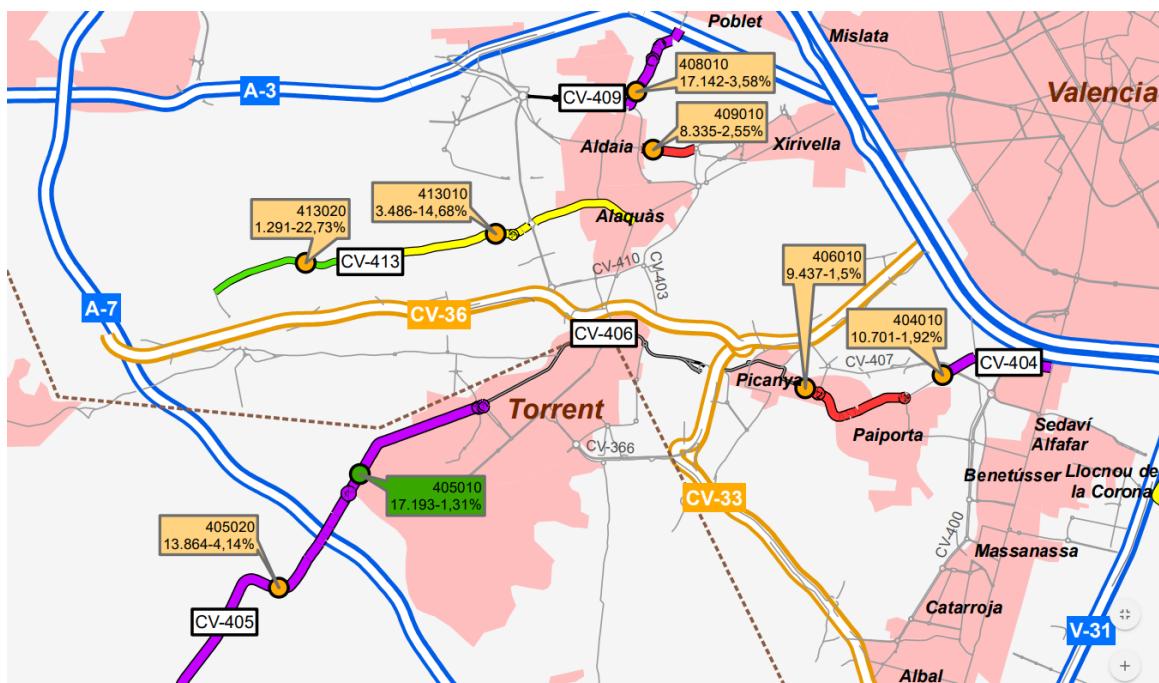


Datos de la red de la Diputación de Valencia

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



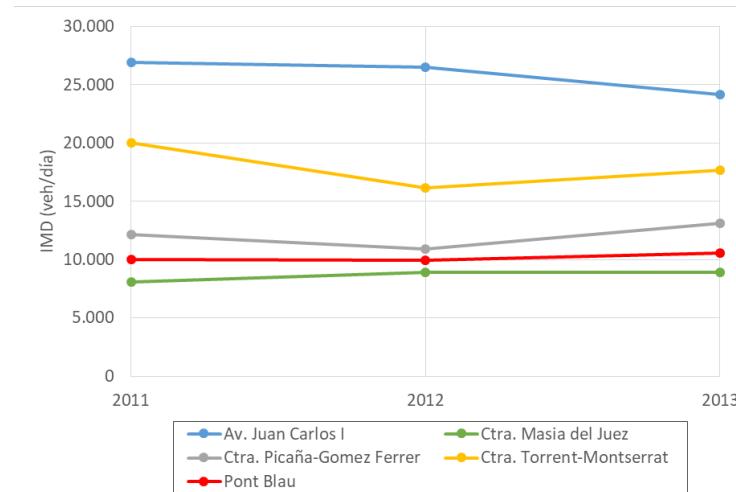
Campaña de aforos en los accesos 2011-2013

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.

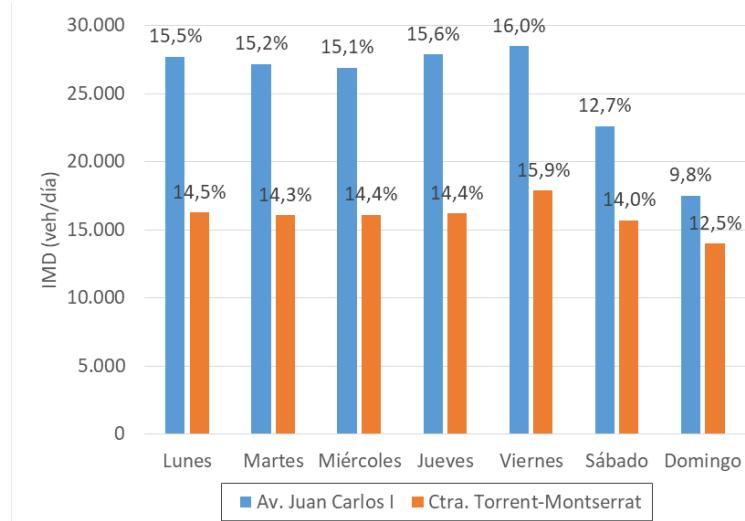
Figura 95. Evolución de tráfico en los accesos de Torrent para el periodo 2011-2013. Fuente: Elaboración propia a partir de los aforos de tráfico 2011-2013



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 96. 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

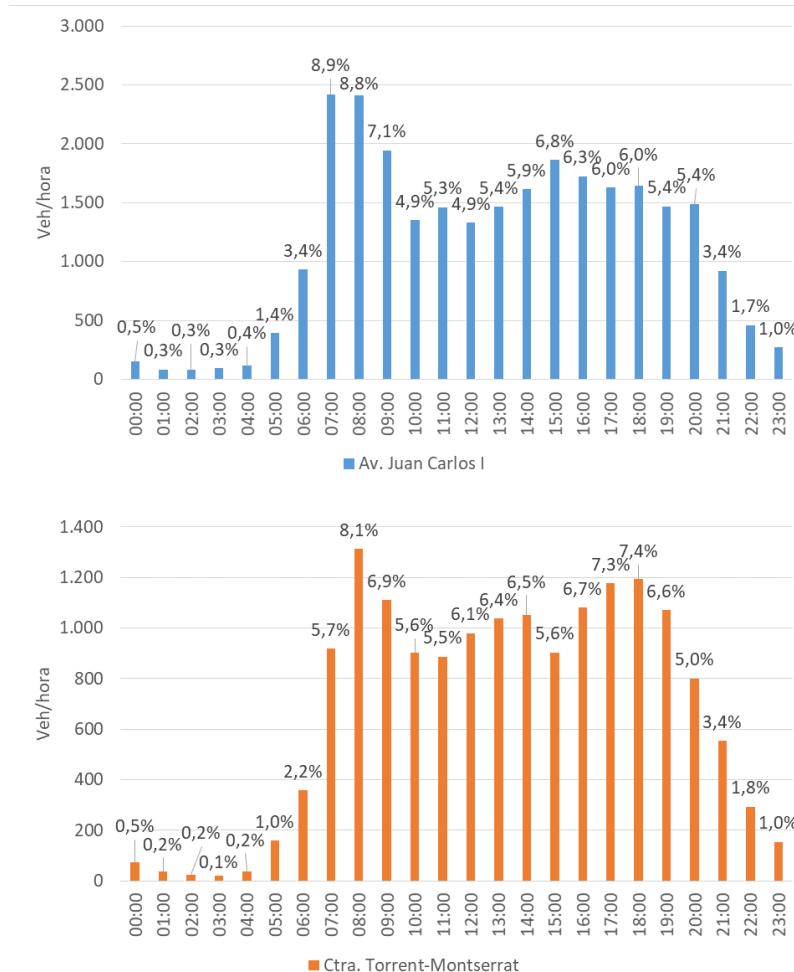


A continuación se representa la distribución horaria del tráfico a lo largo de un día laborable medio, en este caso de enero de 2013, para las dos vías de acceso con mayor tráfico del municipio.

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 97. 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 98. Puntos de aforo realizados en 2006 y 2016. Fuente: EMU 2015

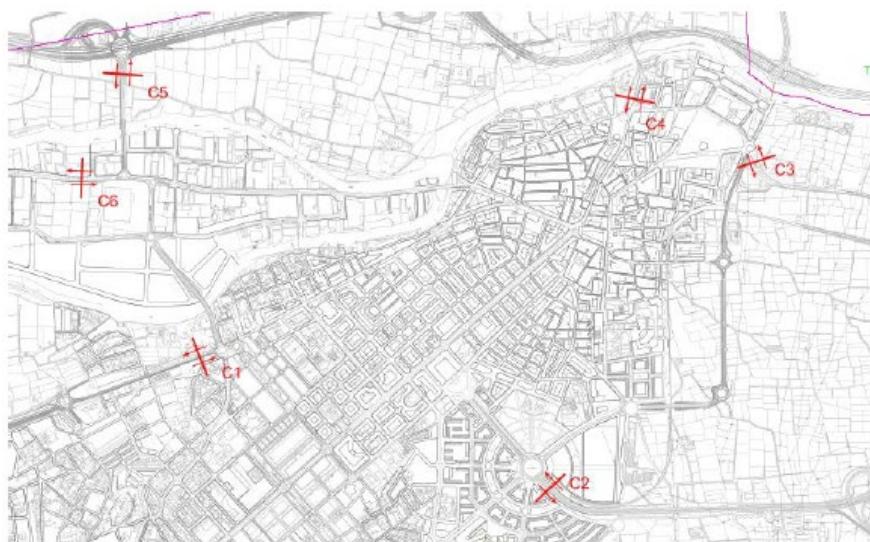


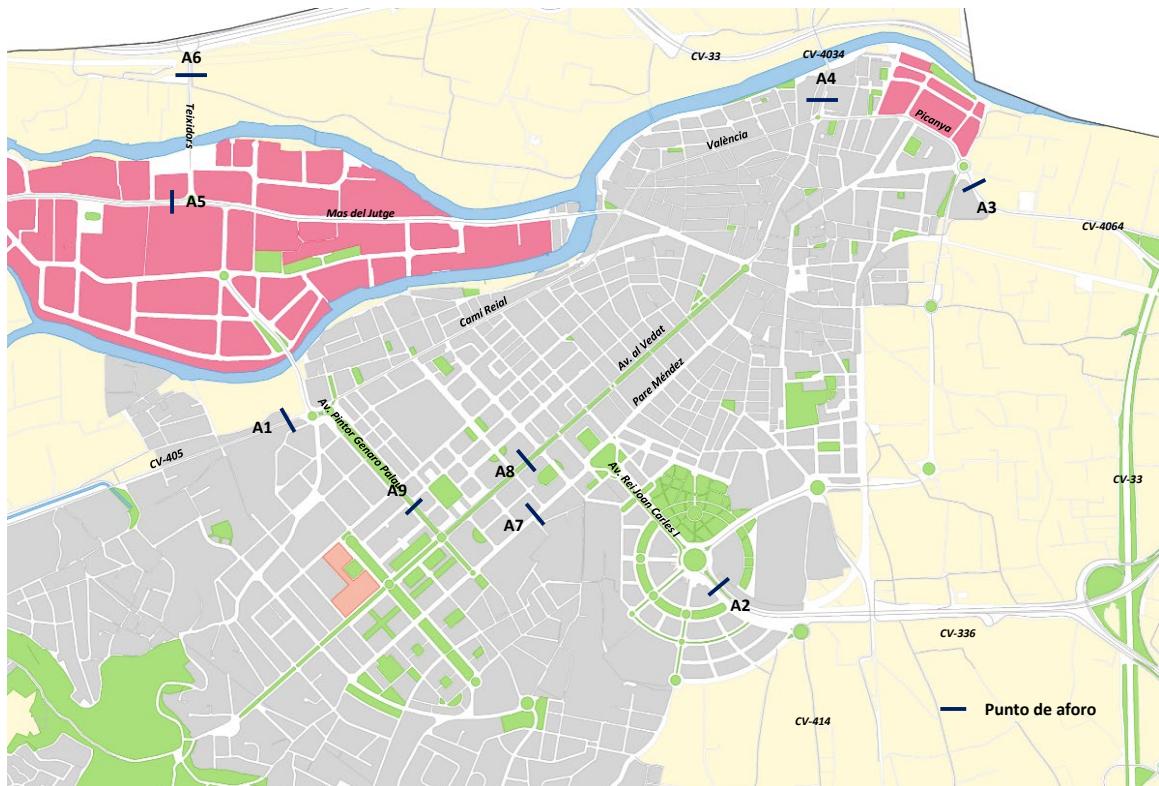
Tabla 34. Tráfico en los accesos en 2006 y 2013. Fuente: EMU 2015

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).

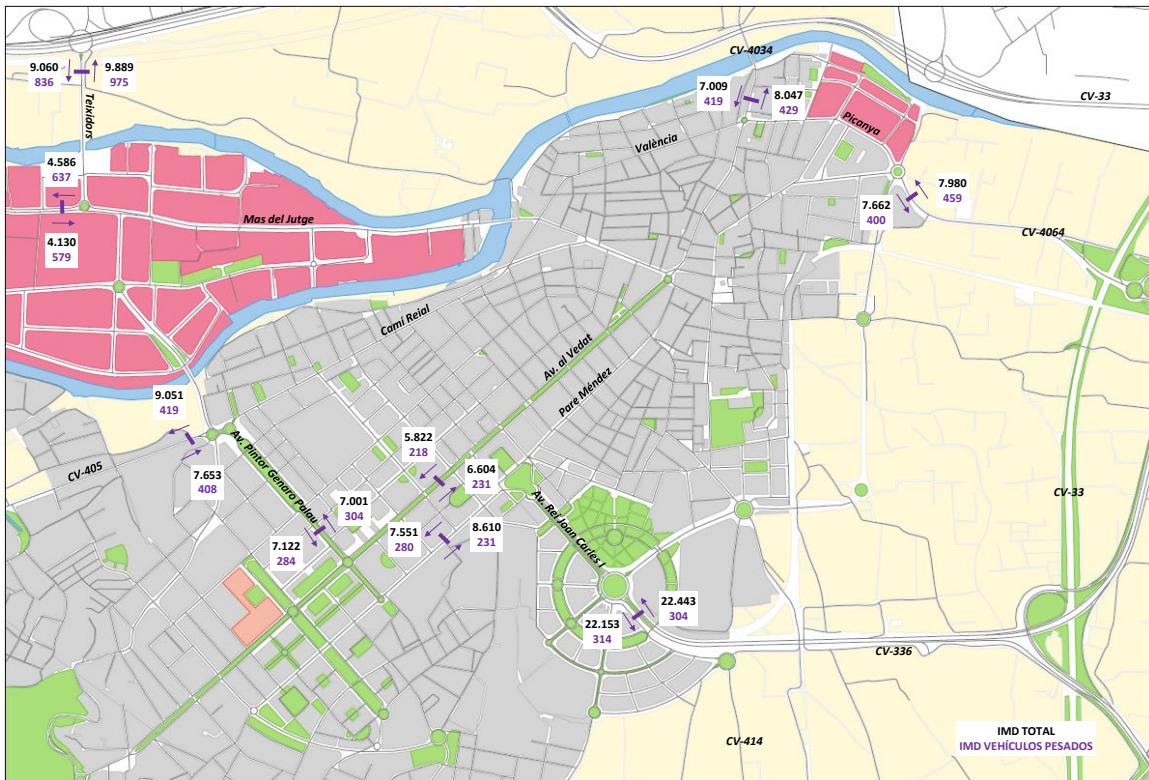
Figura 99. Puntos de aforo específicos PMUS Torrent. Fuente: Elaboración propia



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

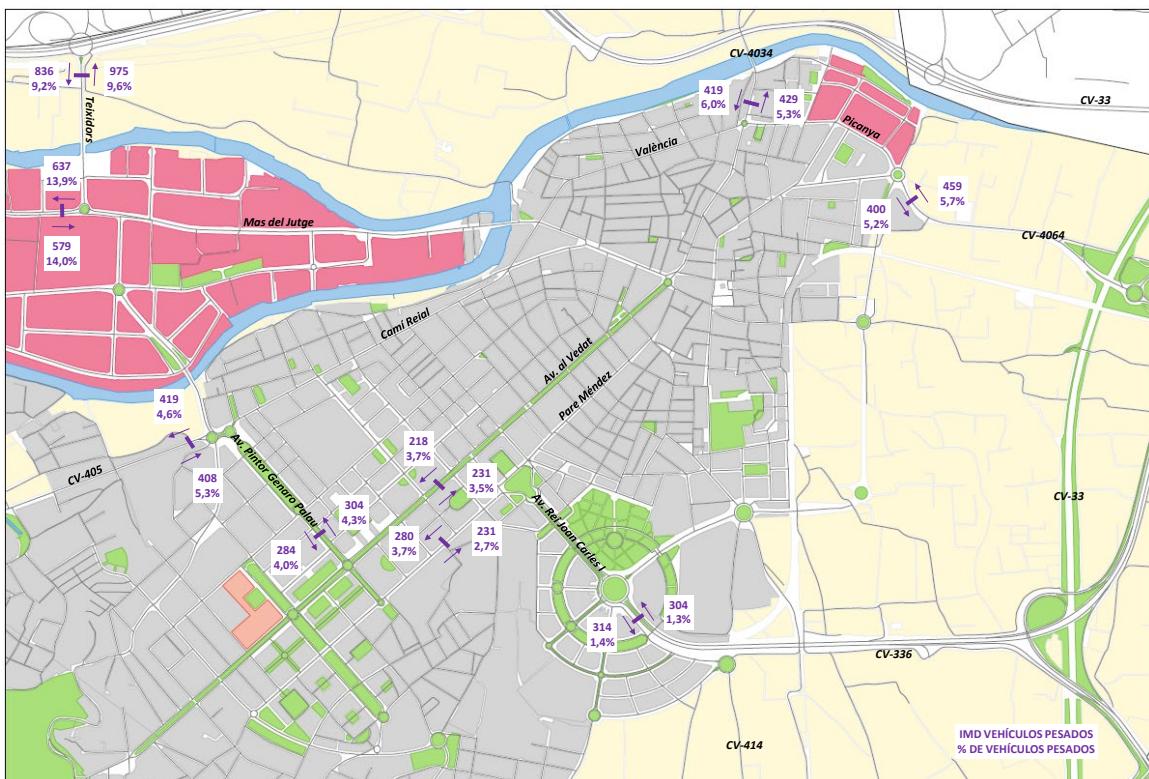
A continuación se muestra una imagen resumen de los datos de tráfico del núcleo urbano mostrando el valor de vehículos totales y vehículos pesados que circulan y diferenciando por sentidos de circulación.

Figura 100. Resumen de datos de tráfico (IMD vehículos totales y pesados). Fuente: elaboración propia



En la siguiente figura se muestra en detalle el volumen de vehículos pesados de cada aforo, junto con el porcentaje de vehículos que representen 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 vehículos pesados.

Figura 101. 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 Teixidor, 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.

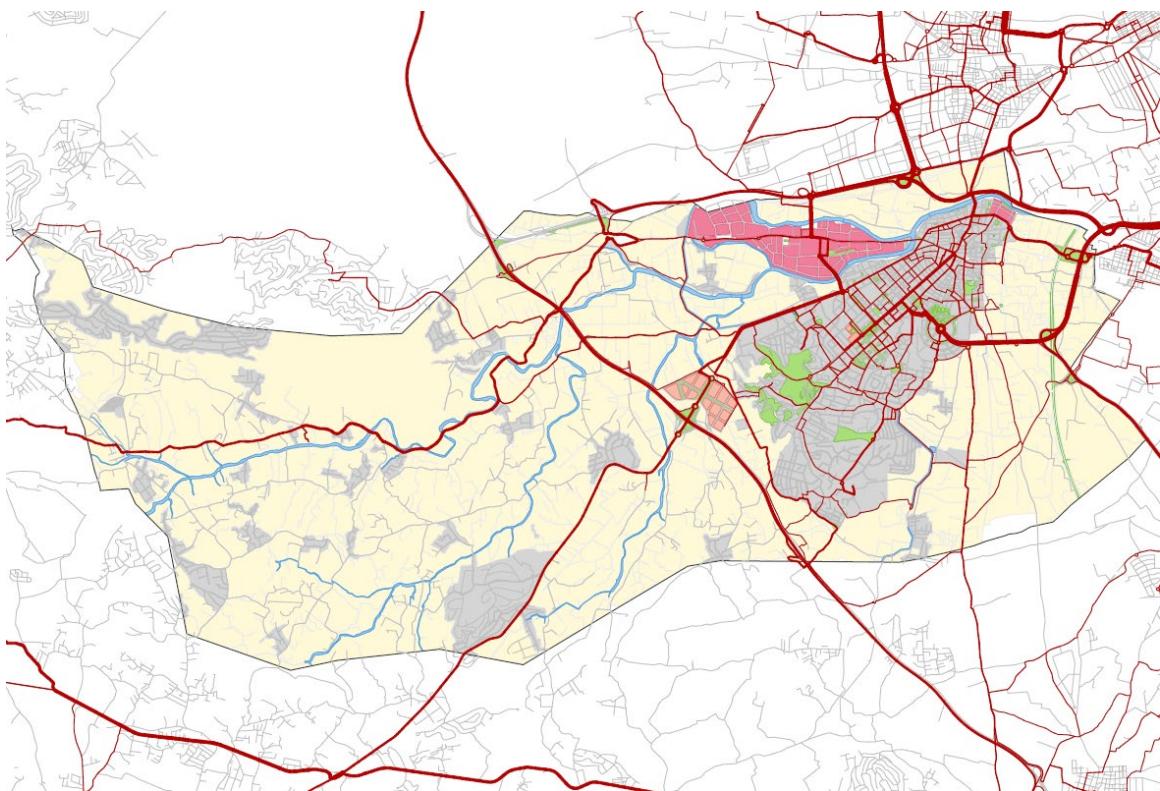
Respecto a la evolución del tráfico, en la siguiente tabla muestra la comparativa de tráfico 2006-2013-2019 de los aforos comunes:

Tabla 35. Tráfico en los accesos en 2006, 2013 y 2019. Fuente: EMU 2015 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 102. Araña de tráfico de Torrent. Fuente: elaboración propia



A continuación se resumen los resultados obtenidos:

Tabla 36. 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.

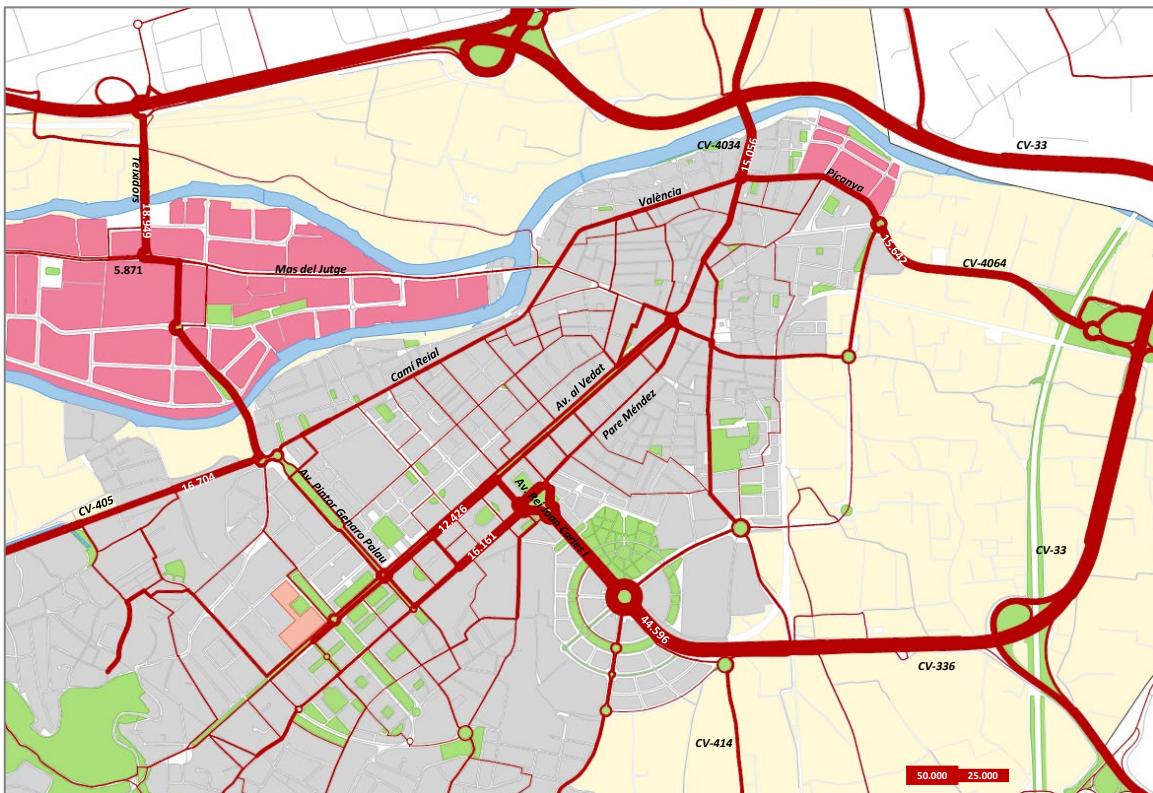
Gracias a la información de la matriz de desplazamientos, es posible segmentar la matriz de desplazamientos en vehículos internos, de conexión y de paso. A continuación se muestran los resultados de veh·km para los vehículos ligeros, dónde se observan diferencias de tipo de tráfico según si nos fijamos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

Tabla 37. 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 103. 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-quilómetro.

Aclaración: Un vehículo-kilómetro (veh·km) es la unidad de medida del tráfico y representa un vehículo recorriendo un quilómetro 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 38. 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 39. Veh·km ligeros a diario por zonas. Fuente: elaboración propia

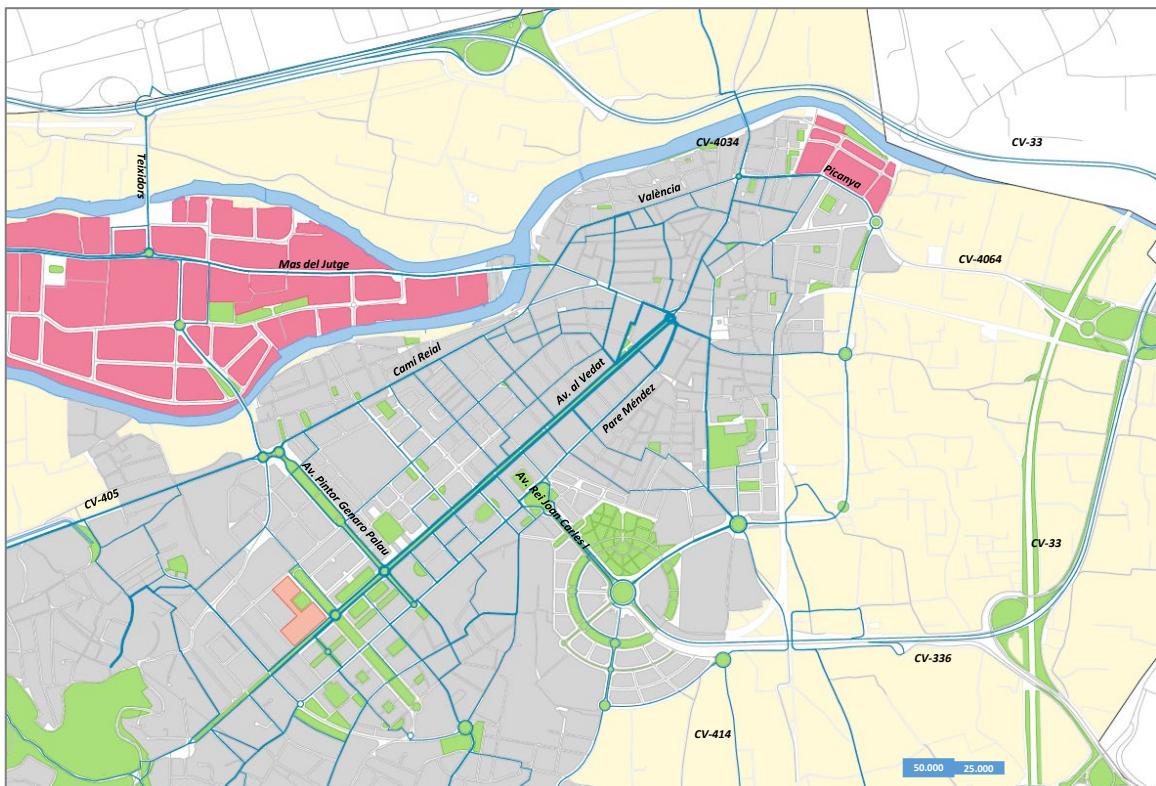
	Casco Urbano		Total Municipio	
	Veh·km VL/día	% veh·km	Veh·km VL/día	% veh·km
Internos	62.346	28,9%	100.249	10,0%
Conexión	117.556	54,6%	384.605	38,6%
Paso	35.548	16,5%	512.669	51,4%
Total Veh. Ligeros	215.450	100,0%	997.523	100,0%

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.

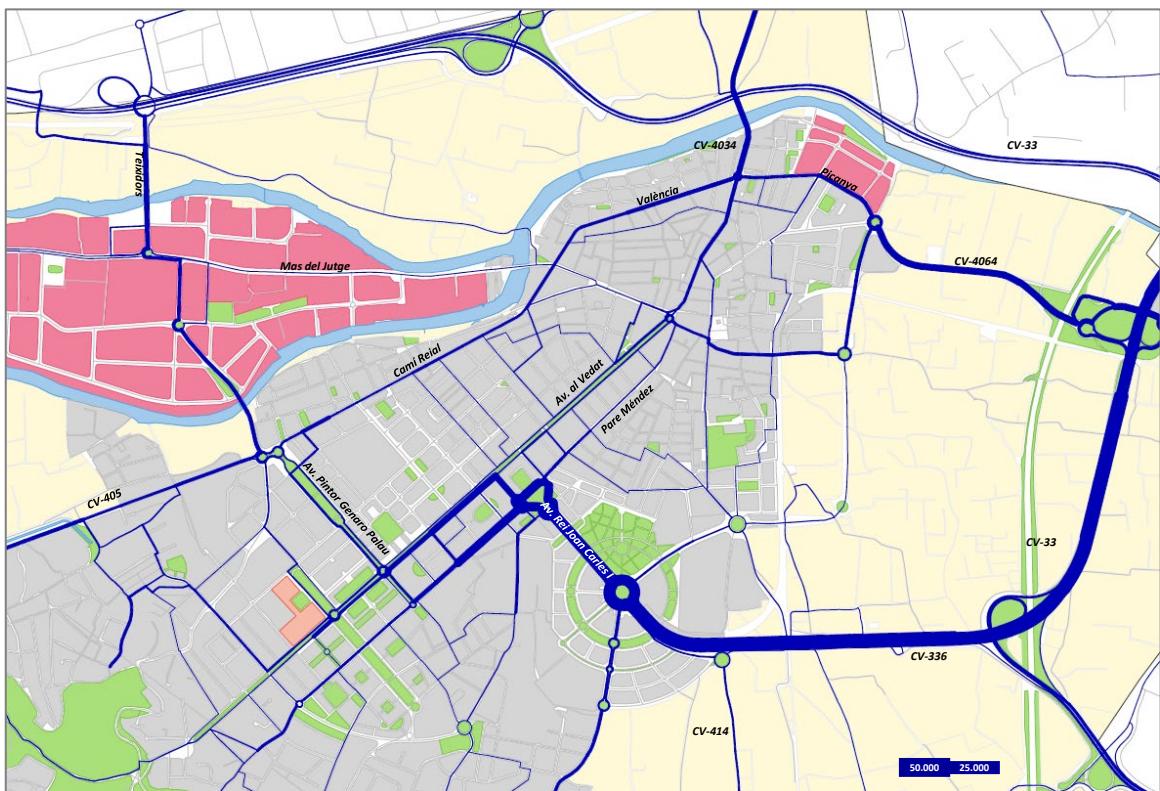
Tal y como se observa en la siguiente figura, el tráfico interno es canalizado básicamente por la red principal urbana, sobre todo la av. al Vedat, el Camí Reial, la calle Valencia y Mas del Jutge.

Figura 104. Araña de tráfico interno. Detalle del núcleo urbano. Fuente: elaboración propia



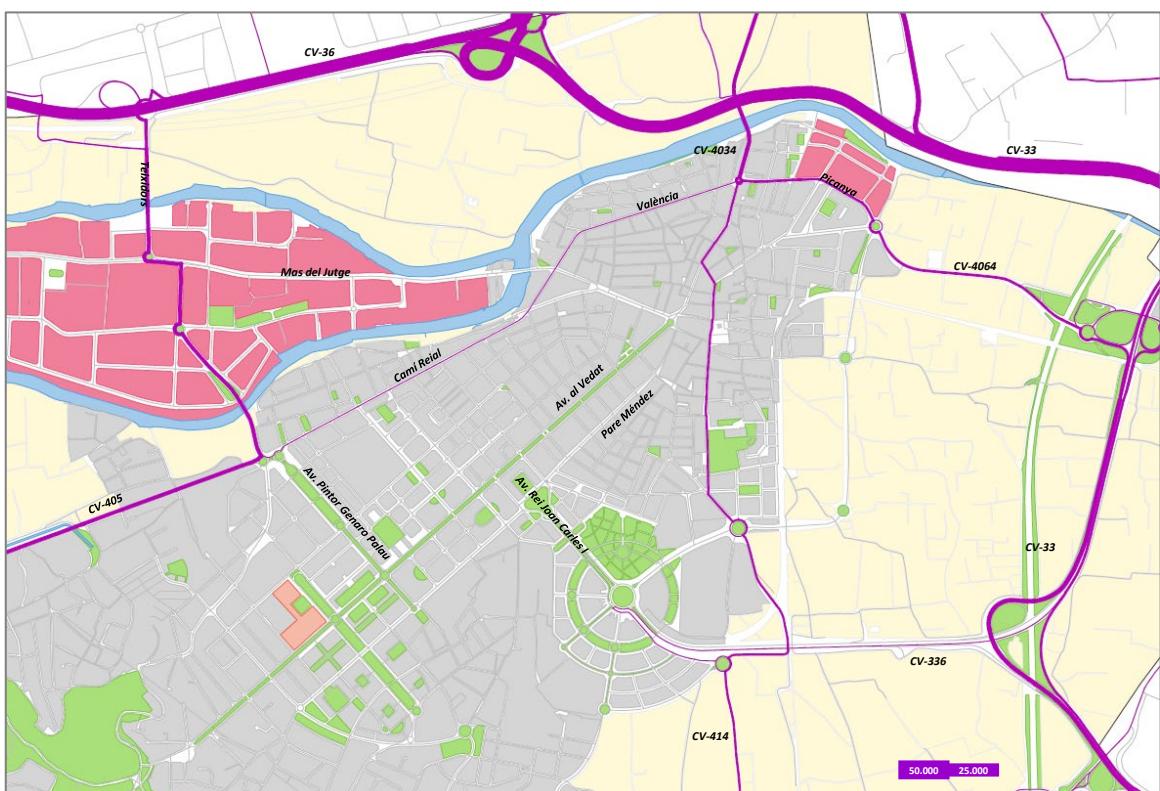
Los desplazamientos de conexión (mostrados en la siguiente figura) son canalizados básicamente por la red territorial y entre ellas destacan las vías CV-366, la CV-4064 y la CV-4034 que canalizan las relaciones con Valencia, Picanya y Xirivella, que son las que generan mayor volumen de desplazamientos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

Figura 105. 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 106. Araña de tráfico de paso. Detalle del núcleo urbano. Fuente: elaboración propia



4.3.4 GRADO DE SATURACIÓN DE LA RED

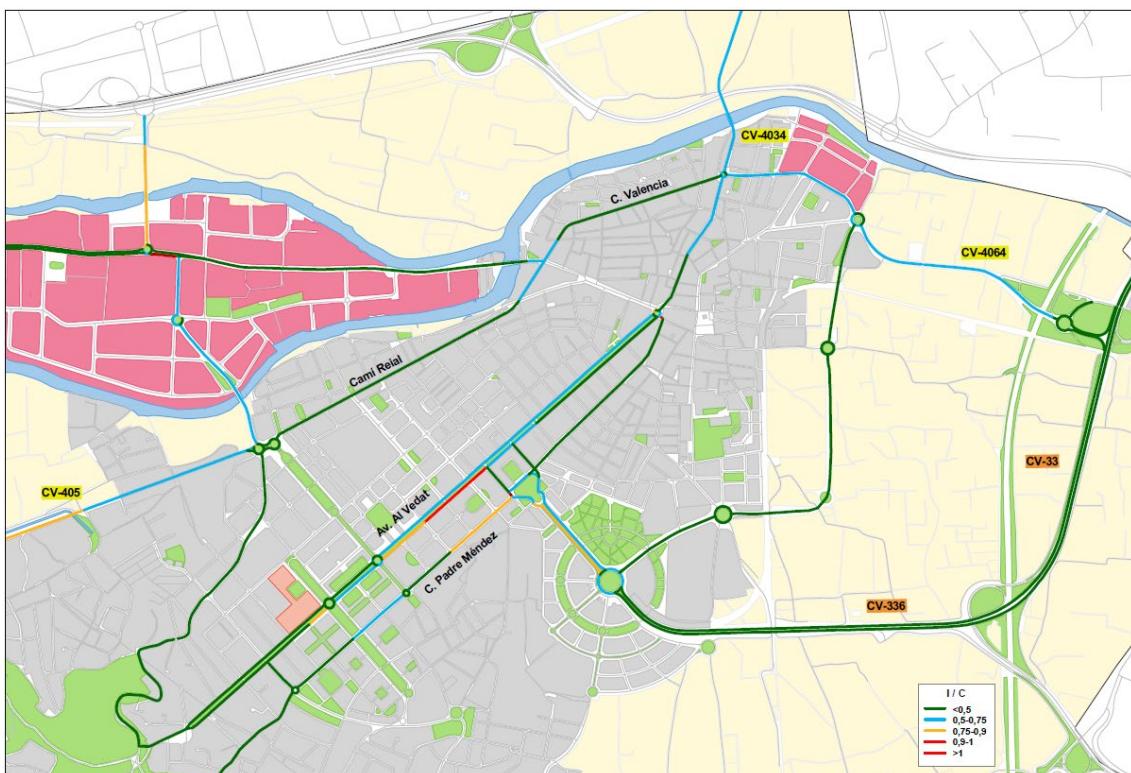
Una vez determinada la araña de tráfico del municipio que se procede a verificar el grado de saturación de la red a partir de los datos de la sección de las calles y el volumen de vehículos que circula. Se estiman las siguientes capacidades viarias en función de la sección de la calle:

- 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).

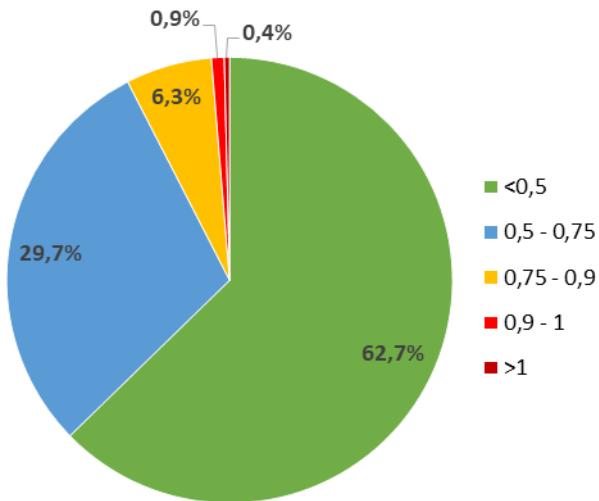
Figura 107. Grado de saturación de la red principal urbana. Fuente: Elaboración propia



La imagen representa los problemas de capacidad que sufre, en algunos tramos, la avenida Al Vedat, a la altura de la estación de metro Torrent Avinguda. Otras vías importantes del municipio como las calles Padre Méndez y 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 108. Reparto de la longitud de la red principal analizada según su grado de saturación. Fuente: elaboración propia

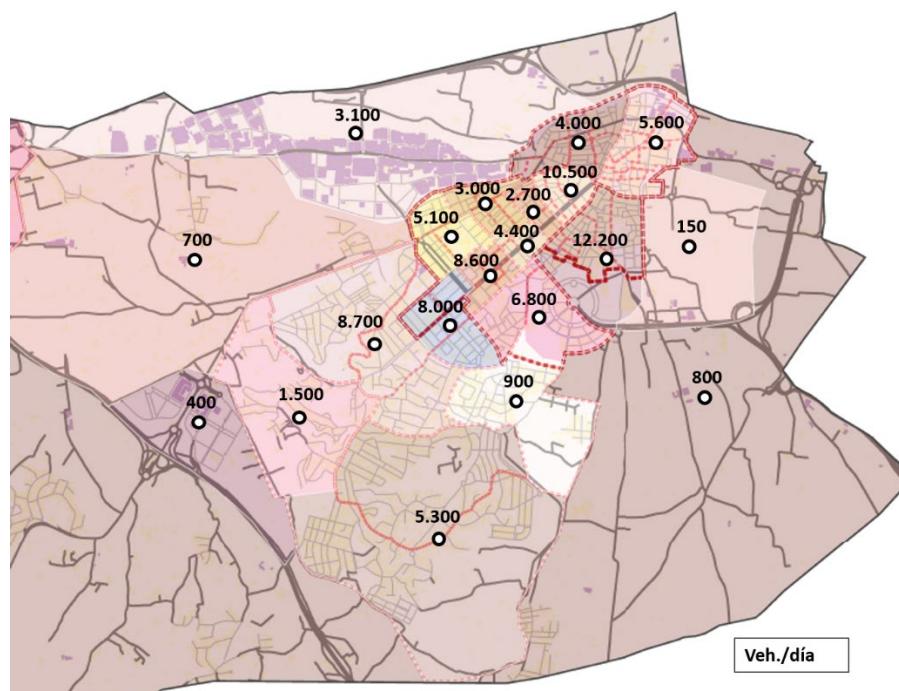


4.3.5 GENERACIÓN DE VIAJES EN VEHÍCULO PRIVADO

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.

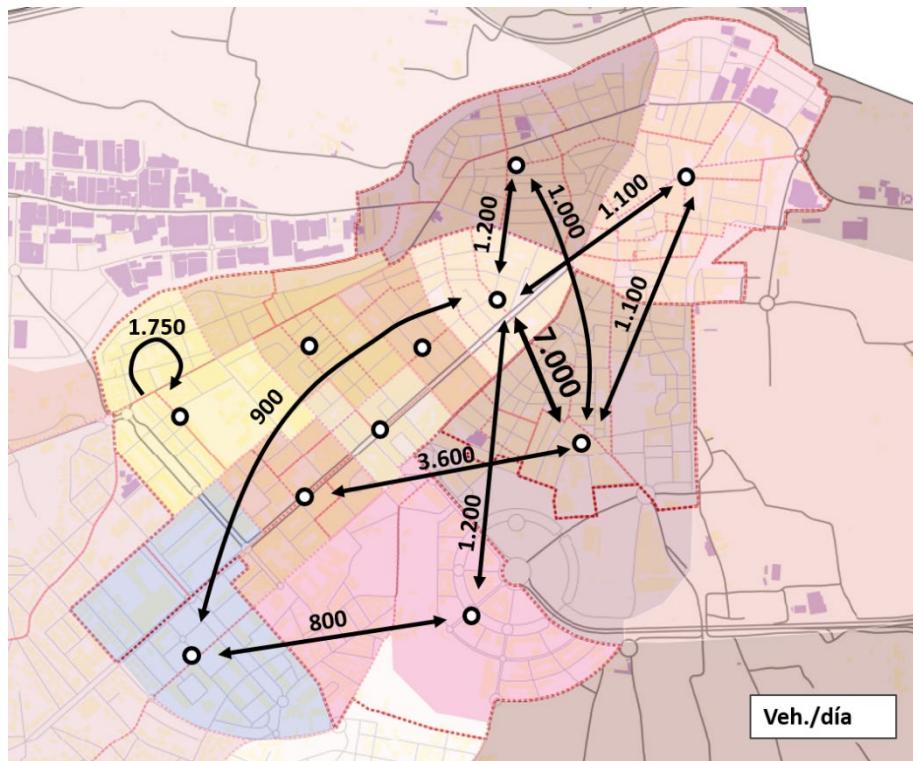
Tal y como se puede observar, las zonas más urbanizadas son también las que generan un mayor volumen de desplazamientos. Concretamente el núcleo urbano de Torrent genera más del 50% de los desplazamientos en vehículo privado mientras que únicamente representa el 15% de la superficie del término municipal.

Figura 109. 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 110. 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 40 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 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%**

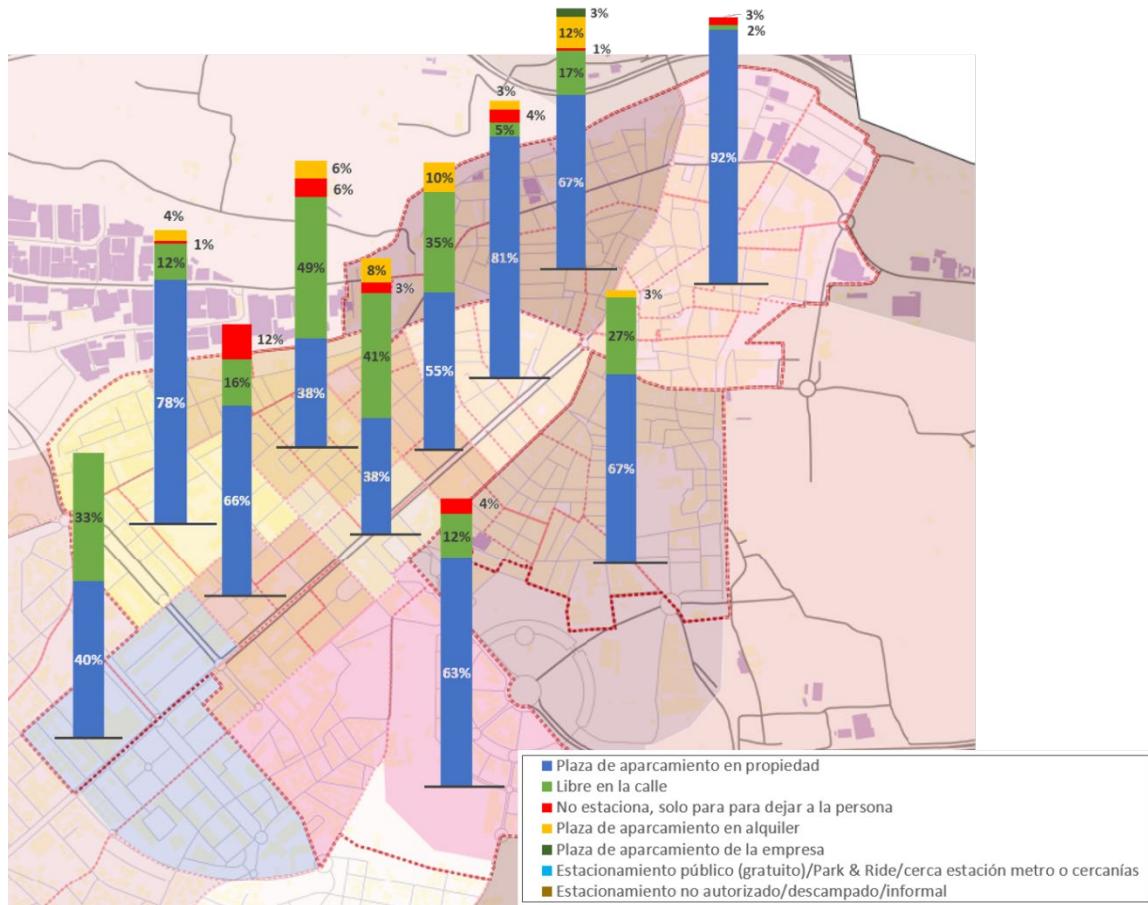
En cambio, los no residentes utilizan:

- **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 111. 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 112. 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 41. Conjunto de parámetros analizados en las plazas libres. Fuente: elaboración propia a partir del trabajo de campo

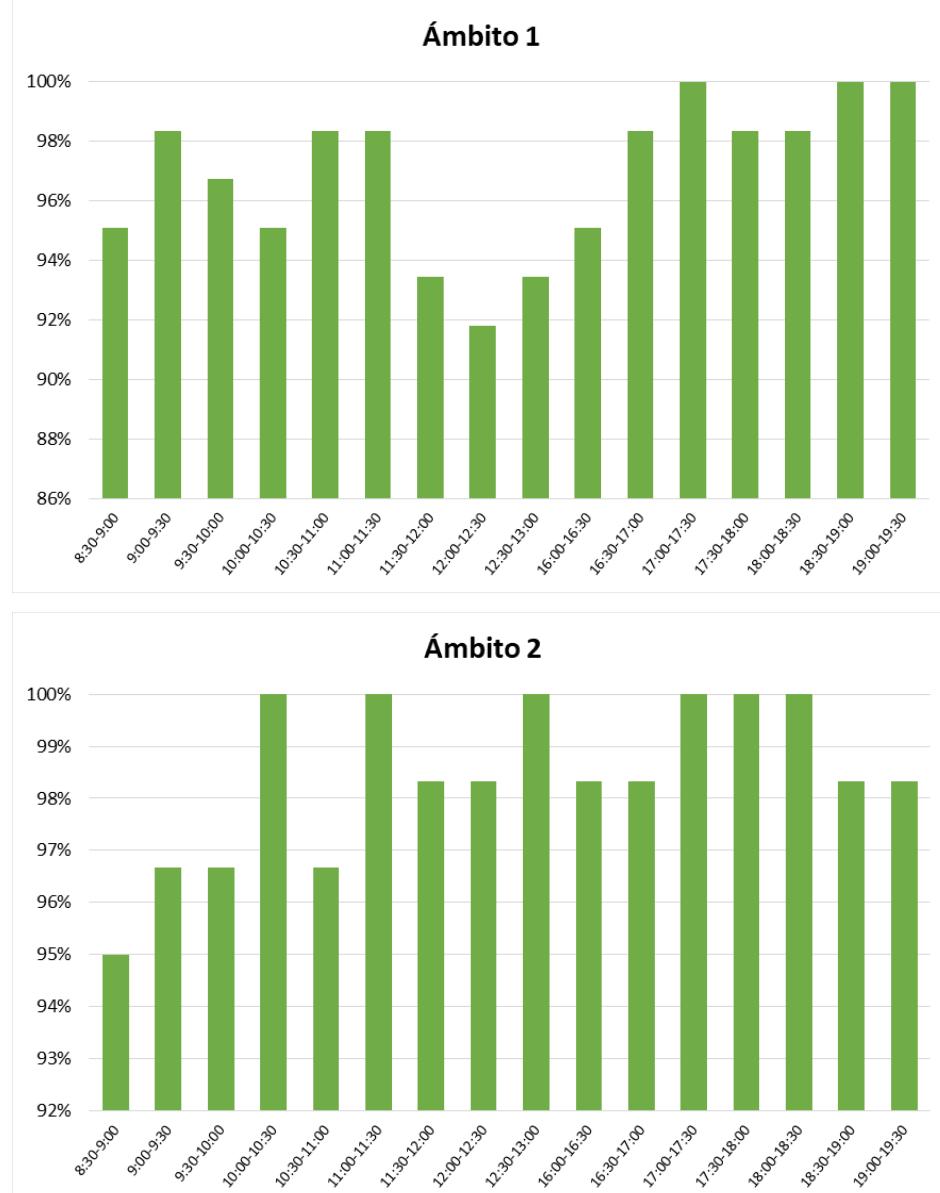
	Núm. Plazas	Núm. Vehículos	IR (veh/pl)	% ocupación HxP	IR plazas dinámicas (veh/plaza)	% plazas fijas
Ámbito 1	61	147	2,4	96,93%	3,0	27,9%
Ámbito 2	60	127	2,1	98,13%	2,9	41,7%
Total	121	274	2,3	97,53%	2,9	34,7%

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

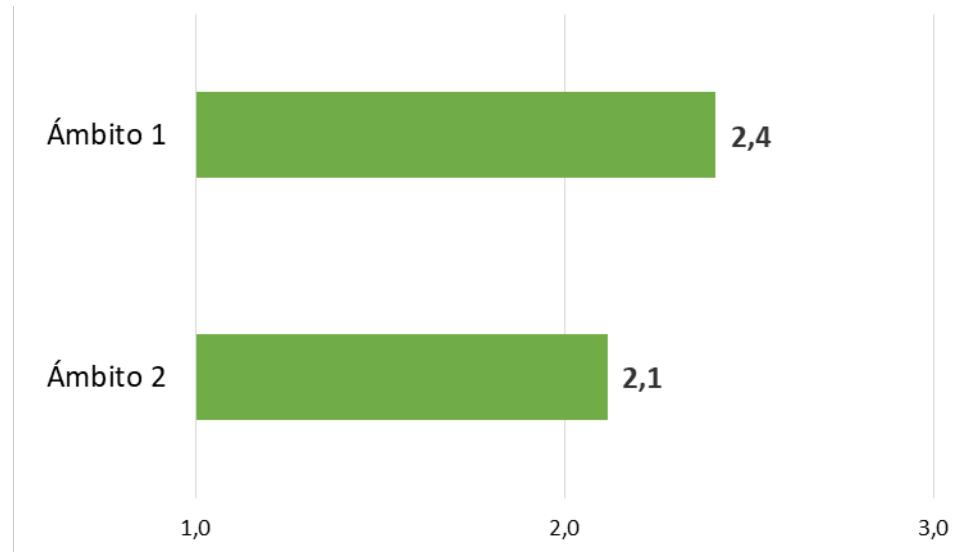


Como se puede observar en los gráficos superiores, en los dos ámbitos analizados se alcanzan valores superiores al 90% en todas las franjas horarias, y hasta en 9 intervalos se alcanza la plena ocupación (100%).

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.

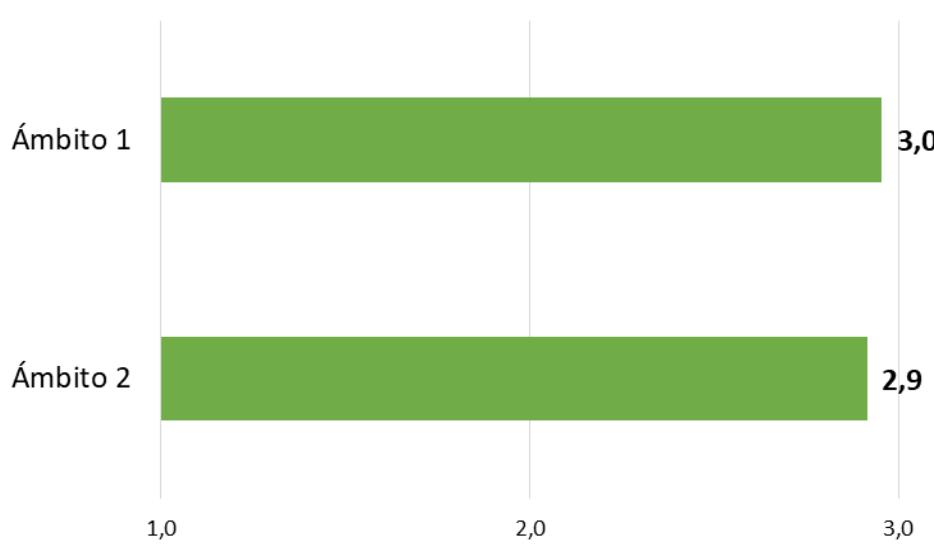
Figura 114. Índice de rotación (veh/plaza). Fuente: elaboración propia



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



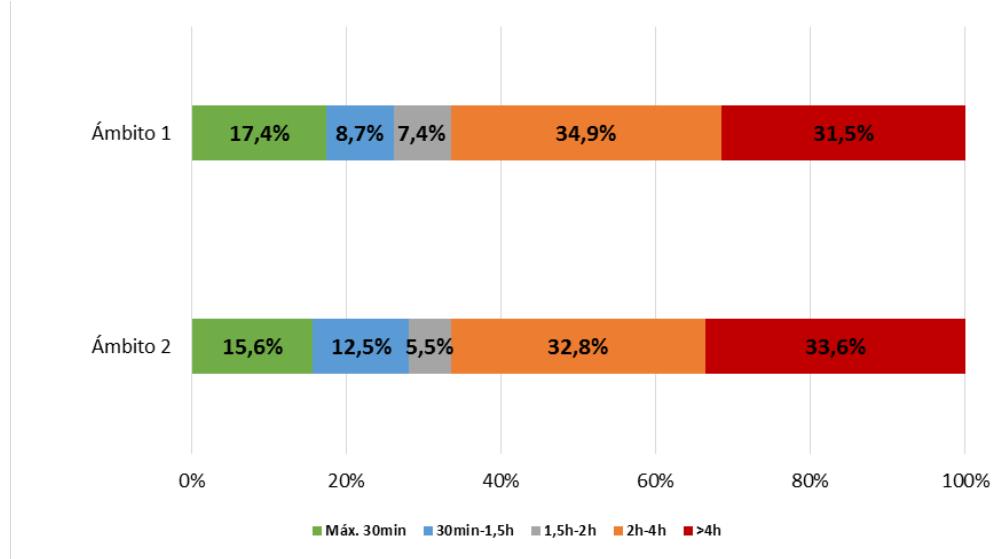
Tiempo de los estacionamientos

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 116. 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 117. Distribución por tipología de estacionamiento indebido. Fuente: elaboración propia

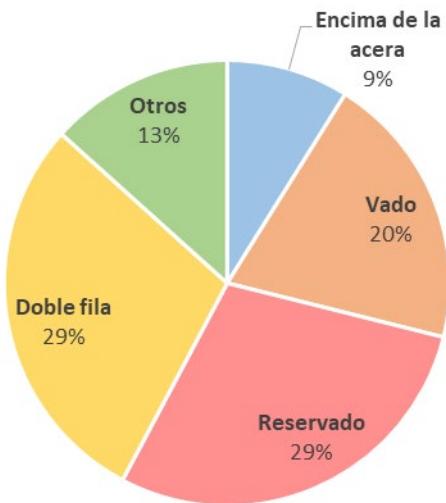


Figura 118. Número de vehículos aparcados ilegalmente. Fuente: elaboración propia

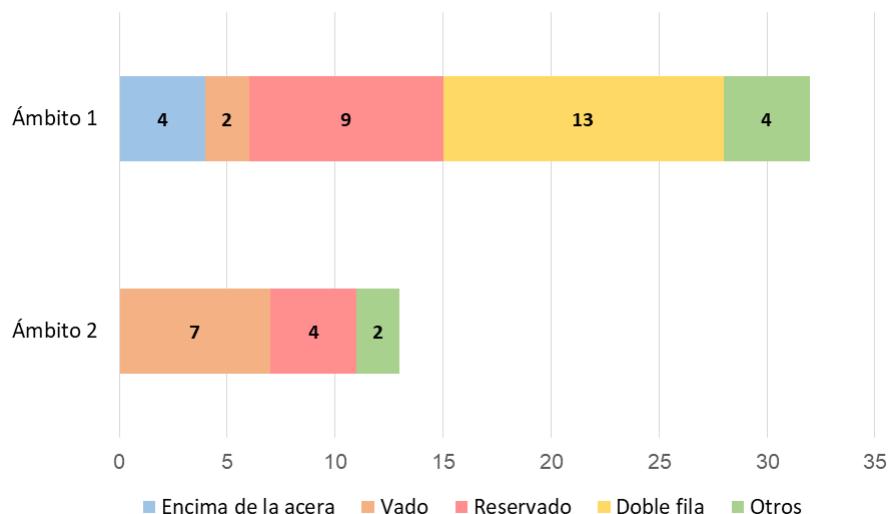


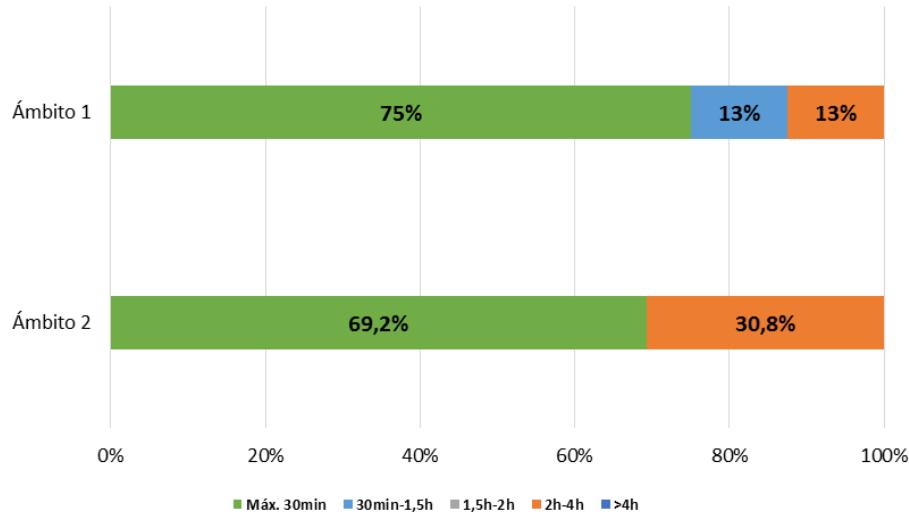
Tabla 42. Tipología de estacionamientos ilegales por ámbito. Fuente: elaboración propia

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 períodos de tiempo inferiores a los 30 minutos. Solo en el ámbito 1 el 13% de los estacionamientos

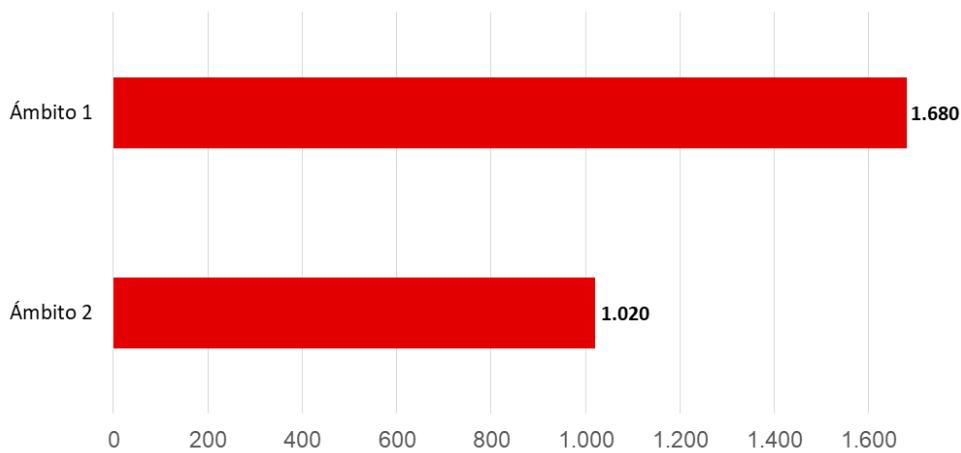
duró entre 30 minutos y hora y media, mientras en ambas zonas se produjeron estacionamientos de entre 2 y 4h: un 13% en el ámbito 1 y un 30,8% en el ámbito 2.

Figura 119. 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 120. Minutos acumulados en el conjunto de estacionamientos indebidos. Fuente: elaboración propia



4.4.3 DÉFICIT DE APARCAMIENTO RESIDENCIAL

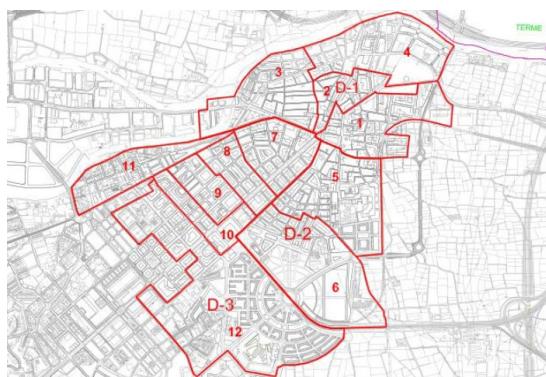
La comparación de la oferta y la demanda residencial de aparcamiento da lugar al parámetro de déficit residencial de aparcamiento, que se puede entender como la relación directa entre demanda y oferta residencial.

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 121. Zonificación estacionamiento de residentes. Fuente: EMU 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 122. Datos generales de estacionamiento de residentes y caracterización del estacionamiento. Fuente: EMU 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 constatado 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 123. 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:

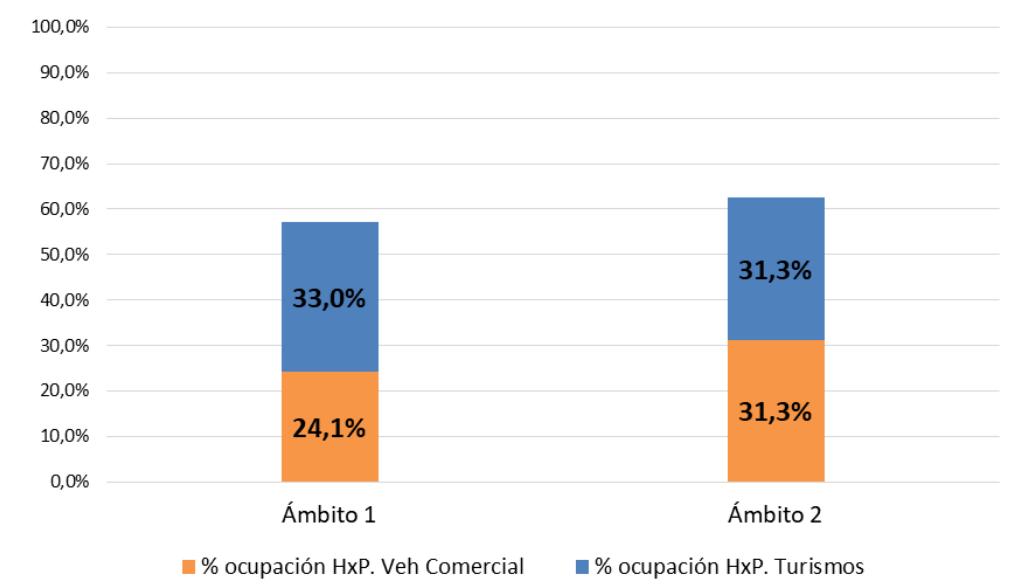
Tabla 43. Número de plazas totales, vehículos, índice de rotación y % de ocupación HxP, por vehículos comerciales y turismos.

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

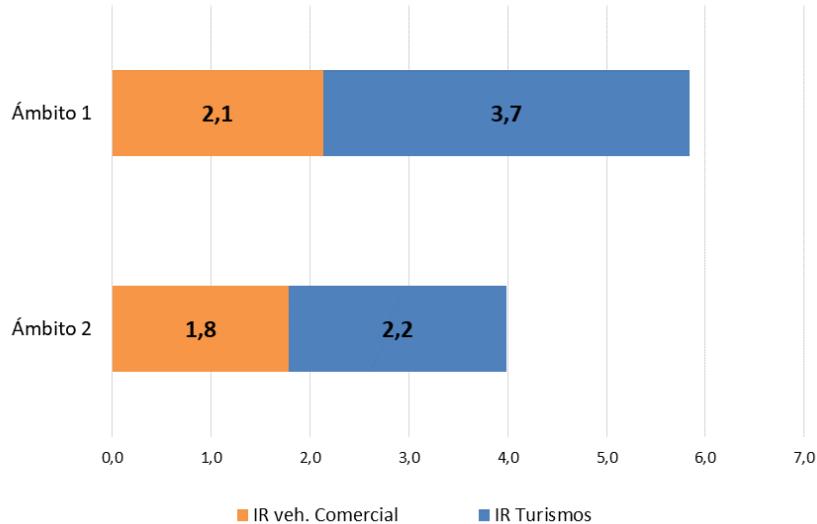


La ocupación media de los puntos analizados se sitúa en el 27,7% de las HxP para vehículos comerciales y del 32,1% para turismos.

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%.

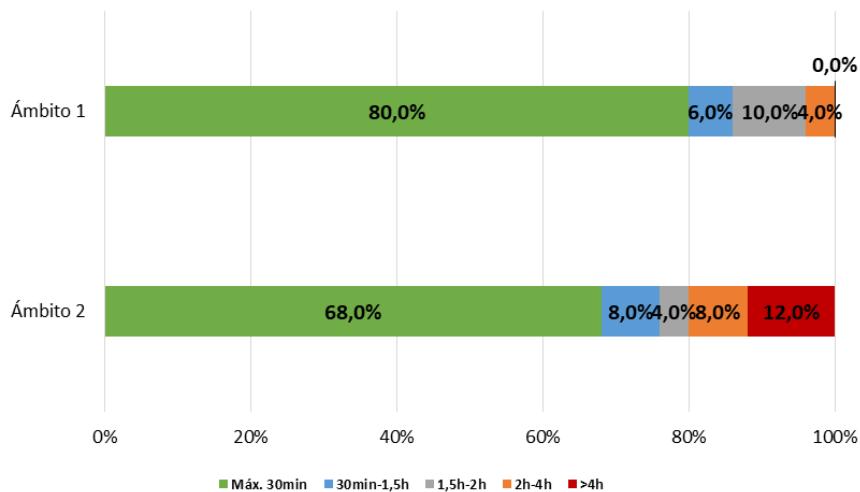
Figura 125. Índice de rotación de veh/plaza en los estacionamientos de carga y descarga analizados. Fuente: elaboración propia



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 es 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 126. 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 períodos 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

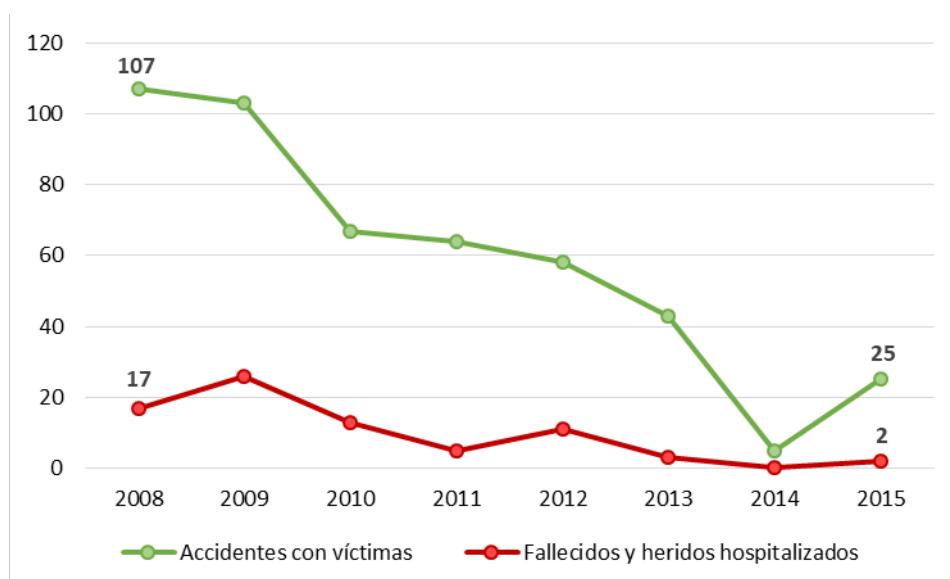
Los datos de accidentalidad vial de la DGT muestran un descenso generalizado tanto del número de accidentes como del número de fallecidos y heridos hospitalizados en las vías urbanas e interurbanas de Torrent en el periodo 2008 – 2015.

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 127. 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 44. Número de fallecidos, heridos hospitalizados y heridos leves por tipo de vehículo 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 vehículos	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 vehículo 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 45. Número de fallecidos, heridos hospitalizados y heridos leves por tipo de vehículo 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 vehículos	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.

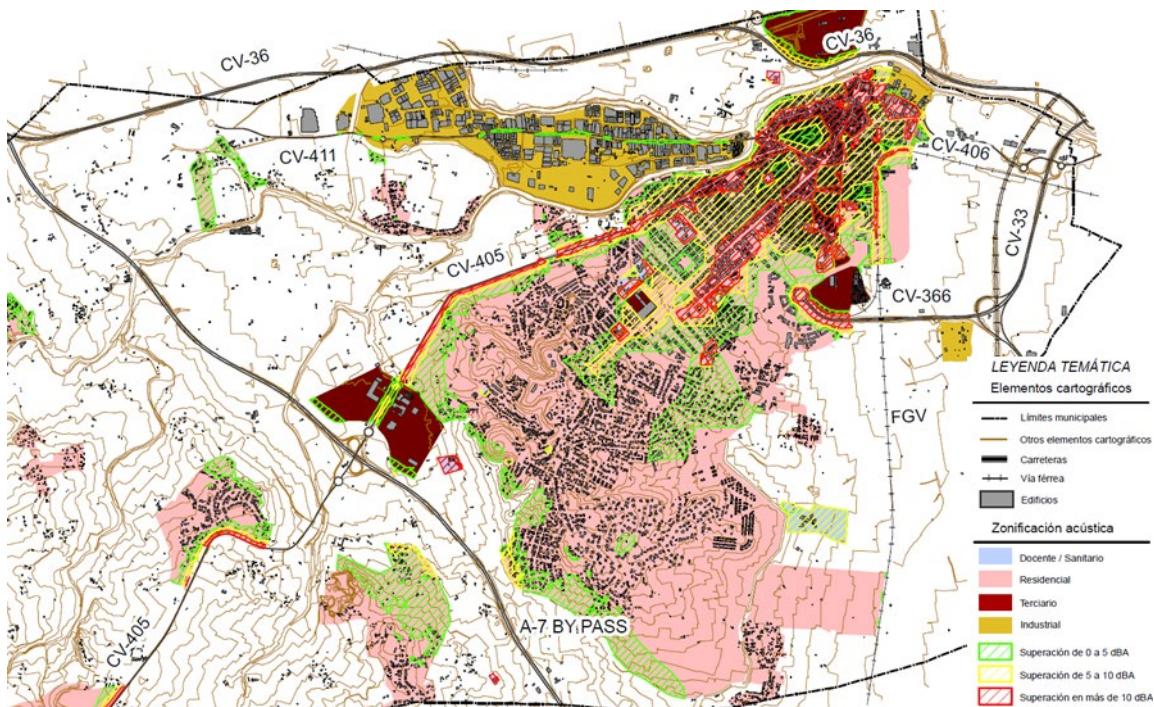
La ley establece, en el Anejo I, los niveles sonoros en decibelios dB(A) permitidos según los usos:

Tabla 46. 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.

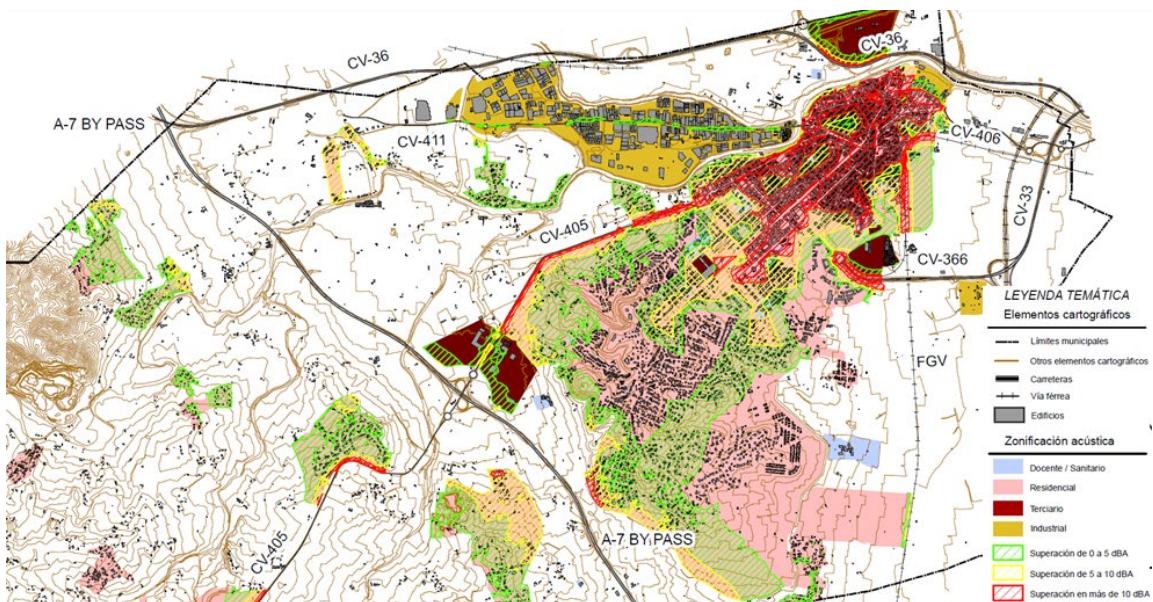
Figura 128. Mapa del conflicto acústico diurno. Fuente: Plan Acústico Municipal de Torrent



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 aledaños 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 129. Mapa del conflicto acústico nocturno. Fuente: Plan Acústico Municipal de Torrent



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

5.3 CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA

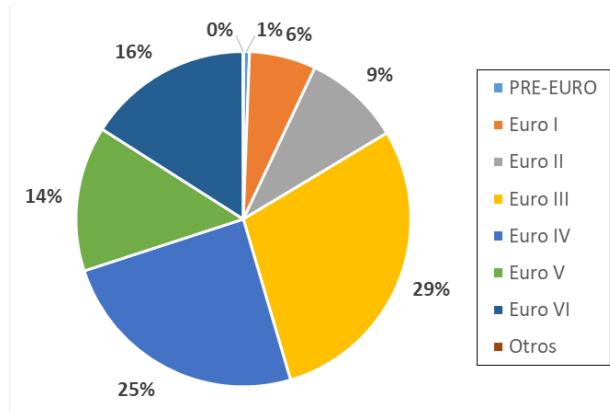
A continuación se detalla la metodología usada por cálculo del consumo de combustible y las emisiones de contaminantes asociadas a la movilidad en vehículo privado:

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

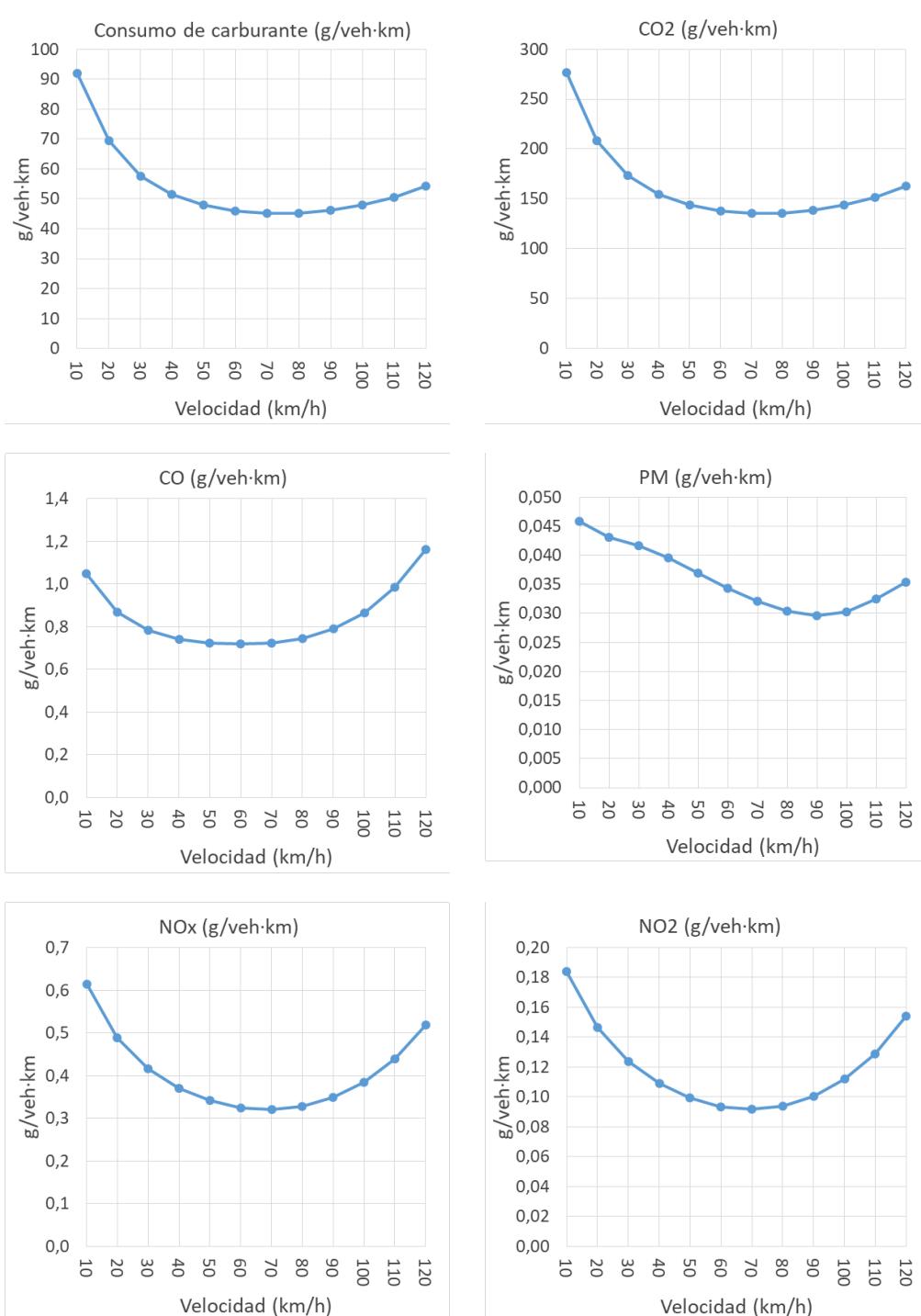


5.3.2 FACTORES DE CONSUMO Y EMISIONES

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 131. 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**.
- 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. 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.
- 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**: Torrent Avinguda, 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.

- 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.
- 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.