



Setembre 2026

Pla de Mobilitat Supramunicipal de l'entorn de l'Àrea Urbana
Integrada d'Alzira

Esborrany del Pla



**GENERALITAT
VALENCIANA**

**ACÍ.
ARA.**

Vicepresidència Tercera i
Conselleria de Medi Ambient, Infraestructures,
Territori i de la Recuperació

Índex

1	Introducció.....	4
2	Anàlisi territorial.....	5
3	Diagnòstic i potencialitats.....	7
3.1	Caracterització de la mobilitat a la Comunitat Valenciana	7
3.2	Definició de l'àmbit del PMoSira	9
3.3	La mobilitat a la Ribera del Xúquer	12
3.3.1	Focus d'atracció/generació de desplaçaments.....	iError! Marcador no definido.
3.3.2	Anàlisi de dades de telefonia	17
3.3.3	Infraestructures supramunicipals de connexió	39
3.3.4	Aparcament	49
3.3.5	Transport públic urbà i interurbà per carretera.....	51
3.3.6	Infraestructura ciclista.....	51
3.4	Reptes de la mobilitat a l'àrea funcional de la Ribera del Xúquer	57
3.4	Evolució de la població i perspectives a llarg termini	58
3.4.1	Situació actual	58
3.4.2	Situació futura	59
3.5	Usos del sòl.....	60
4	Objectius del Pla	61
5	Mobilitat i infraestructures resilients - aprenentatge després de la DANA	62
5.1	La mobilitat com a element crític en l'emergència	62
5.2	Cap a un model de mobilitat i territori resilient.....	62
5.3	Coordinació territorial i governança.....	62
5.4	Aprenentatges i projecció de futur	62
6	Propostes	64
6.1	Mobilitat activa	64
6.2	Transport públic.....	65
6.3	Transport de mercaderies	67
6.4	Infraestructures de transport	67
6.5	Vehícle privat.....	68
6.6	Conscienciació.....	70
6.7	Medi ambient	71
6.8	Altres mesures	72
7	Normativa i documentació d'aplicació	73
7.1	Àmbit global	73
7.2	Àmbit europeu	74
7.3	Àmbit nacional	76

7.4	Àmbit autonòmic.....	79
7.5	Àmbit municipal	79
8	Estudi de paisatge.....	80
9	Perspectiva de gènere	81
10	Participació ciutadana.....	82
10.1	Procés de participació	82

Índex de taules

Taula 1.	Centres i plataformes logístiques de l'àmbit del PMoSira i limítrofs	17
Taula 2.	Viatges en dia mitjà laborable segons Àmbit d'origen i Àmbit de destinació. Àmbit d'estudi	17
Taula 3.	Viatges intramunicipals en dia mitjà laborable.	17
Taula 4.	Principals relacions segons viatges en dia mitjà laborable.	18
Taula 5.	Oferta d'estacionament de l'àmbit.	49
Taula 6.	Caracterització municipal de l'oferta d'estacionament.	49
Taula 7.	Grau d'implantació dels sistemes de regulació i de l'oferta complementària d'estacionament en l'àmbit 50	
Taula 8.	Xarxa modal de l'àmbit.	50
Taula 9.	Principals focus d'activitat de l'àmbit.	50
Taula 10.	Distribució territorial de l'estacionament irregular.	51
Taula 11.	Dades de les estacions d'aforament CR-41 i CR-50 (anys 2022 i 2023).....	54
Taula 12.	Dades d'aforament de 2024)	54

Índex de Figures

Figura 1.	Àmbits territorials de la província de València.	5
Figura 2.	Sistema nodal de referència – Detall de la província de València.	6
Figura 3.	Recomanacions per a les conurbacions no desitjades.	6
Figura 4.	Àrees de treball al territori.	7
Figura 5.	Mobilitat per motius de treball - 1r flux intermunicipal	8
Figura 6.	Fluxos diaris de treball a la Comunitat Valenciana	8
Figura 7.	Municipis dels àmbits estricte i ampliat del PMoSira	10
Figura 8.	AUI a la Ribera del Xúquer.	11
Figura 9.	Àrees de salut de la Comunitat Valenciana.	12
Figura 10.	Adscripcions a centres educatius.	13
Figura 11.	Propostes estratègiques en activitat econòmica i innovació per a l'AF de la Ribera del Xúquer.	14
Figura 12.	Polígons industrials a l'àrea d'estudi i principals relacions.....	15
Figura 13.	Parcs empresarials – IVACE.....	16
Figura 14.	Primera relació de mobilitat amb major aflluència.	19
Figura 15.	Segona relació de mobilitat amb major aflluència.....	20
Figura 16.	Primera i segona relació de mobilitat amb major aflluència.	21
Figura 17.	Proposta d'àmbit ampliat sud	38
Figura 18.	Mapa de la xarxa de rodalia de València.	39
Figura 19.	Principals Hubs de mobilitat a l'àrea de València	40
Figura 20.	Xarxa de transport ferroviari a l'àrea funcional.	41
Figura 21.	Estació de ferrocarril d'Alberic	42
Figura 22.	Estació de ferrocarril de Carcaixent.....	42
Figura 23.	Estació de ferrocarril de Massalavés	42
Figura 24.	Estació de ferrocarril de Cullera	43
Figura 25.	Passos inferiors a la xarxa de Metro (FGV)	44
Figura 26.	Passos a nivell per a vehicles i vianants a la xarxa de Metro (FGV).	45
Figura 27.	Xarxa de carreteres de l'àmbit supramunicipal.	47
Figura 28.	Intensitat mitjana diària de les carreteres de la Ribera del Xúquer.....	48
Figura 29.	Recorregut de la Via Verda de l'Antic Trenet.	52
Figura 30.	Via Verda de l'Antic Trenet.	52
Figura 31.	Estat de la xarxa ciclista actual a l'àrea funcional de la Ribera del Xúquer.	53
Figura 32.	Via Verda Ribera-Costera.	54
Figura 33.	Localització de les estacions d'aforament. Representació de dades de 2023.....	55
Figura 34.	Accidents amb bicicleta – Període 2012 - 2016.	56
Figura 35.	Evolució de la població de l'àrea funcional.....	58

Figura 36.	Població dels municipis de l'àrea funcional per a l'any 2023 – Distribució per sexes.....	58
Figura 37.	Projecció de 2027 per als municipis de la Ribera del Xúquer.....	59
Figura 38.	Representació de la població de l'àrea funcional respecte de la província de València - Projecció de 59	
Figura 39.	Distribució de la població per edat i sexe per a la situació projectada – any 2027.....	59
Figura 40.	Situació de 2022 i projectada de 2027.	60
Figura 41.	Usos del sòl (SIOSE 2015).....	60
Figura 42.	Àrees d'actuació del PMoSira	64
Figura 43.	A. Banc amb aparcabicicletes. B i C: Passarel·la ciclovianant i àrea d'estada amb elements naturals. 64	
Figura 44.	Elements de senyalització integrats en el paisatge.	65
Figura 45.	Biciregistro – Plataforma de registre de bicicletes de la Xarxa de Ciutats per la Bicicleta.....	65
Figura 46.	Cobertura dels contractes de transport públic de viatgers per carretera.	66
Figura 47.	Xarxa Logística de la Comunitat Valenciana. Any 2038.	67
Figura 48.	Actuacions en infraestructures a l'àrea funcional de la Ribera del Xúquer.	67
Figura 49.	Passos a nivell sobre la xarxa de Metro.	68
Figura 50.	Parc de vehicles per tipus de carburant dels municipis que componen el PMoSira d'Alzira	69
Figura 51.	Distribució geogràfica dels punts de càrrega a la Comunitat Valenciana per a 2020, 2025 i 2030..	69
Figura 52.	A: Promoció d'anar a peu a l'escola. B: Foment d'anar amb bici al centre de treball. C: Foment de la mobilitat activa. 70	
Figura 53.	Objectius de desenvolupament sostenible relacionats amb la mobilitat.....	73
Figura 54.	Pilars del Pacte Verd Europeu.	74
Figura 55.	Diagrama de fases de participació ciutadana	82

1 Introducció

El present document constituïx l'Esborrany del Pla de Mobilitat Supramunicipal de l'entorn de l'Àrea Urbana Integrada d'Alzira (d'ara en avant PMoSira o el Pla) que està elaborant la Vicepresidència Tercera i Conselleria de Medi Ambient, Infraestructures, Territori i de la Recuperació.

Este document, juntament amb el Document Inicial Estratègic (DIE), constituïx la base documental amb la qual s'inicia el procediment d'Avaluació Ambiental i Territorial Estratègica que correspon a esta mena de Plans i Programes segons la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'Avaluació Ambiental i al Decret legislatiu 1/2021, de 18 de juny, del text refós de la Llei d'Ordenació del Territori, Urbanisme i Paisatge (TRLLOTUP).

La Llei 6/2011, d'1 d'abril, de Mobilitat de la Comunitat Valenciana, en el seu Capítol Primer planteja uns objectius ambiciosos en matèria de mobilitat sostenible a desenrotllar amb ajuda dels instruments que en ella es contemplen. Estos objectius són:

- a) La millora constant dels nivells de seguretat, promovent l'ús dels modes més segurs i, dins de cada mode, la disminució dels índexs d'accidentalitat.
- b) La millora de l'accessibilitat de tota la ciutadania amb vista a garantir la igualtat en l'accés a l'ocupació, formació, servicis, relacions socials, oci, cultura i a les altres oportunitats que oferixen les societats avançades.
- c) La salut i la qualitat de l'entorn i del medi ambient, amb la consegüent disminució dels nivells de soroll i emissions atmosfèriques, especialment les que puguen afectar de manera directa a la salut i el benestar de les persones.
- d) La disminució dels consums energètics específics, potenciant la utilització dels modes de transport en tal sentit més eficients, i promovent la progressiva utilització de fonts renovables.
- e) La participació de la societat en la presa de decisions que afecten la mobilitat de les persones i de les mercaderies.
- f) La promoció del transport públic per a totes les persones i de la intermodalitat.

El PMoSira s'engloba dins de les tipologies de plans de mobilitat previstes per la Llei 6/2011, com un instrument de caràcter supramunicipal a l'entorn de l'Àrea Urbana Integrada d'Alzira, l'objectiu de la qual és coordinar les polítiques i actuacions de mobilitat en els municipis que conformen este àmbit..

2 Anàlisi territorial

L'àrea funcional de la Ribera del Xúquer, composta per alguns dels municipis de les comarques tradicionals de la Ribera Alta i Ribera Baixa, manca d'un Pla d'Acció Territorial que regisca el seu futur desenvolupament territorial.

Per a l'elaboració del present Pla, conegut pel seu acrònim com PMoSira, s'empraran les directrius marcades per l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana (ETCV) com a full de guia en esta matèria.

Analitzar la mobilitat sostenible des de l'òptica de l'ordenació del territori, suposa reforçar la connexió entre la planificació dels usos del sòl i les polítiques de transport públic i privat, incorporant les seues externalitats en els processos decisoris de localització dels diferents usos i activitats en el territori. (ETCV – Objectiu 19: Mobilitat)

En el seu objectiu 1: Sistemes de Ciutats, emfatitza la importància de definir un sistema urbà jerarquitzat, ben distribuït i equipat. Com es veurà a continuació, una correcta jerarquització del sistema territorial és vital per a establir patrons de mobilitat sostenibles i positius.

Per la seua configuració urbana i ambiental, la Comunitat Valenciana es dividix en tres zones geogràfiques: la zona litoral, la franja intermèdia i el sistema rural interior. L'àrea funcional de la Ribera del Xúquer comprén la zona litoral i part de la franja intermèdia. De manera general, en el primer àmbit residix més del 80% de la població total en una superfície que suposa el 26% del territori. En la franja intermèdia, la població sol representar el 17% i la superfície quasi el 43%.

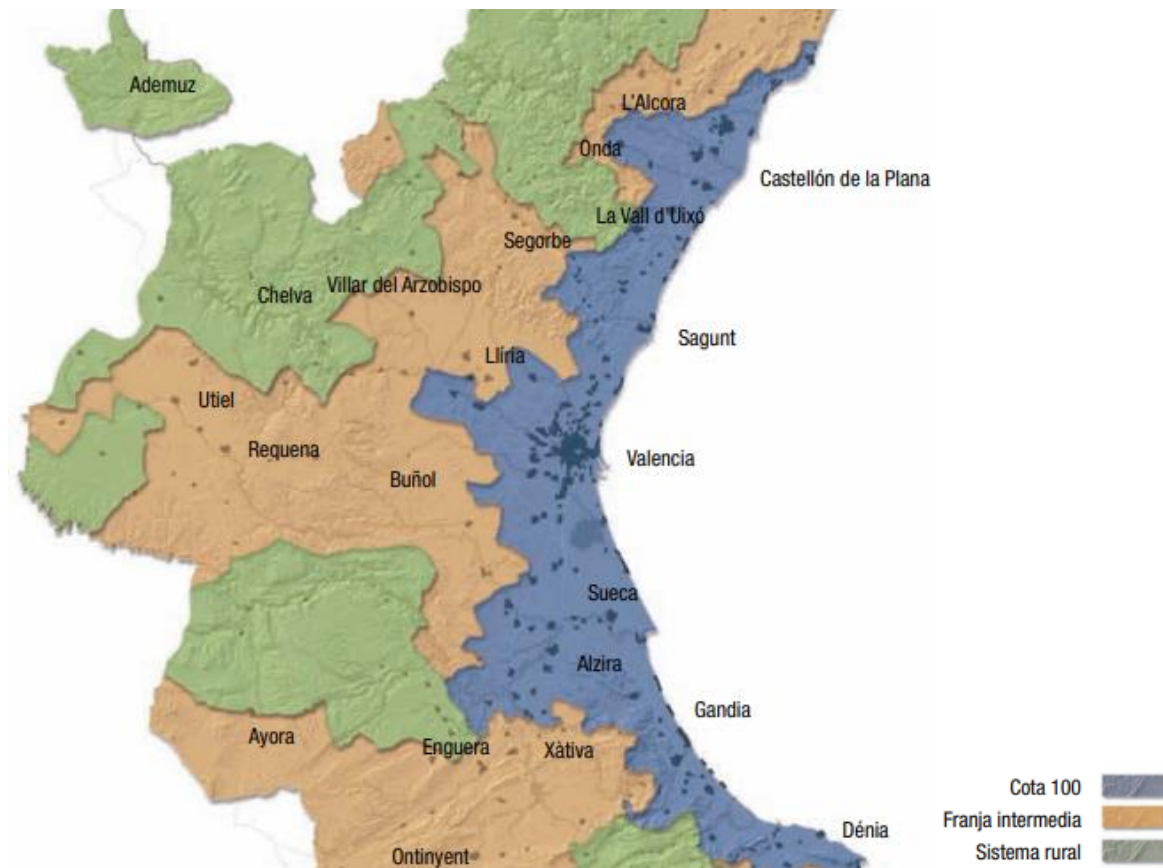


Figura 1. Àmbits territorials de la província de València.

Font: Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana – Sistemes de ciutats

Dins de l'àrea funcional, les ciutats pròximes a la costa compten amb un nombre d'habitants més elevat i un major desenrotllament urbanístic. A mesura que s'avança cap a l'interior de la Comunitat, els nuclis urbans són de menor

grandària i alberguen a menys habitants, i les seues activitats principals estan menys destinades al sector servicis. Una excepció seria el municipi d'Alzira, situat aproximadament en el centre de l'àrea funcional. La seua posició estratègica, prop de les principals vies de comunicació viàries i ferroviàries, o la seua proximitat a la costa i al riu Xúquer han propiciat el seu desenrotllament com a centre neuràlgic del territori.

S'espera que, en els pròxims anys, les noves infraestructures de comunicació, així com la millora de vies existents, reduiran la ruralitat d'alguns municipis, acostant-los en temps de desplaçament a les capçaleres del sistema urbà i a la resta del territori.

L'increment de la urbanització en els últims anys ha propiciat l'augment de les conurbacions o aglomeracions de nuclis (àrees urbanes integrades, AUI) caracteritzades no sols per la continuïtat física de les ciutats sinó per una major interacció dels processos de mobilitat urbana. L'Àrea Urbana Integrada d'Alzira, formada pels municipis d'Alzira, Carcaixent i Algemesí, va patir un creixement poblacional del 9,4% en el període 2001-2009, situant-se com la sexta AUI més poblada de la Comunitat Valenciana.

Per a la distribució òptima dels recursos al llarg del territori, l'ETCV presenta un sistema nodal de referència, en el qual s'establix la següent jerarquia: sistemes urbans metropolitans, sistemes de ciutats mitjanes i sistema rural.

Els sistemes urbans metropolitans són els generats entorn de les capitals de província (Castelló, València i Alacant-Elx), mentre que els sistemes urbans de ciutats mitjanes comprenen municipis o agrupacions d'ells amb grandàries compreses entre els 20.000 i els 100.000 habitants, com és el cas de l'àrea funcional que es tracta en el PMoSira.

L'Àrea Urbana Integrada d'Alzira exercix una polaritat sobre els municipis pròxims, als quals subministra béns i servicis que no poden generar per si mateixos, actuant com a capçalera de l'àrea funcional. Alberga la major part dels equipaments de caràcter supramunicipal, per la qual cosa es posiciona com a centre de polaritat principal.

El següent pas en la jerarquització d'este sistema de ciutats mitjanes és establir un o diversos centres de polaritat complementària. En este cas, les AUI de Sueca (Sueca, Riola i Fortaleny) i Carlet (Carlet i Benimodo) es posicionen com a proveïdors de servicis dels seus municipis confrontants, donada la influència que exercixen sobre ells. Una altra de les condicions que han d'aconseguir els municipis designats com a centres de polaritat complementària és comptar amb almenys un equipament supramunicipal.

Tant els centres de polaritat principal com els complementaris tenen caràcter estratègic; per tant, els seus creixements es potenciaran en les recomanacions de creixement urbanístic per al conjunt dels municipis (ETCV, Objectiu 01).

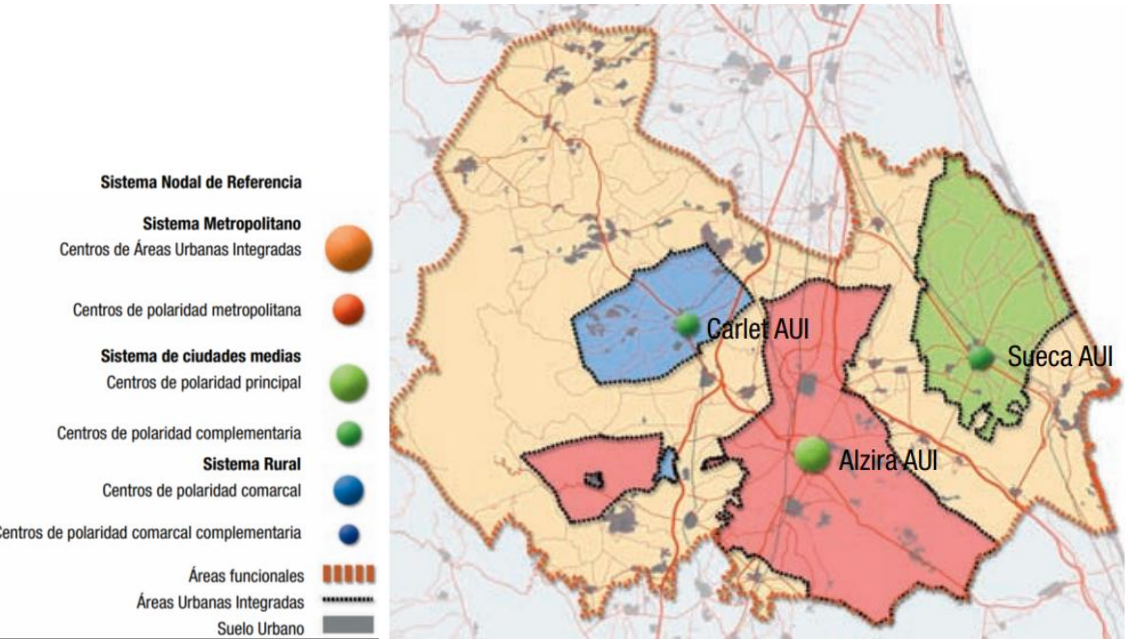


Figura 2. Sistema nodal de referència – Detall província de València.

Font: Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana – Sistemes de ciutats

L'ETCV promou la distribució de les ciutats en el territori seguint un sistema descentralitzat, és a dir, en el qual les necessitats es vegen cobertes en diversos punts del territori en comptes d'en un només (centralitzat). La varietat i abundància de ciutats de diferents grandàries amb una estructura relativament densa és favorable per al territori, li permet mantindre i millorar la qualitat de vida dels seus ciutadans i el desenrotllament sostenible. No obstant això, és important per a les ciutats mantindre la seua individualitat i la seua personalitat, és a dir, abstindre's en la mesura que siga possible de fusionar-se amb els seus municipis confrontants. Sempre que les conurbacions no siguen desitjades o inevitables, l'ETCV recomana que *“entre els teixits urbans contigus de diferents municipis existisca una separació mínima de 500 metres de sòl no urbanitzable”*. Els punts d'unió entre nuclis urbans són zones crítiques des del punt de vista visual, per la qual cosa es definixen separadors territorials d'almenys 500 metres de sòl no urbanitzable entre estos nuclis.

L'àrea funcional objecte d'estudi del PMoSira comprén diverses ciutats que es troben molt pròximes entre si i que mantenen fortes relacions de mobilitat. Es preveu que les mesures proposades en este projecte contribuïsquen a preservar la individualitat dels municipis..



Figura 3. Recomanacions per a les conurbacions no desitjades.

Font: Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana – Sistemes de ciutats

3 Diagnòstic i potencialitats

La mobilitat sostenible aposta per la qualitat del transport públic, la promoció dels modes de transport no motoritzats (a peu i amb bicicleta), la sensibilitat cap a l'entorn i l'ús de l'espai públic de manera racional. Dona suport a polítiques que revertisquen de manera directa en la qualitat de vida dels ciutadans i afavorisquen la imatge dels territoris on s'apliquen.

Més enllà de la implementació de mesures específiques, és fonamental establir pautes i sensibilitats en la gestió de la mobilitat, buscant el consens i la participació, mantenint directrius a llarg termini i millorant els sistemes d'informació i presa de decisions.

Els Plans de Mobilitat Sostenible constitueixen la ferramenta ideal per a implementar les mesures necessàries que conduïsquen a un transport més sostenible, en harmonia amb el desenrotllament econòmic, la cohesió social i la protecció del medi ambient.

En l'última dècada la mobilitat ha experimentat un canvi en el seu paradigma fonamental, el predomini del vehicle privat motoritzat enfront de la resta de modes de transport. Les ciutats es van dissenyar al voltant d'esta idea, donant gran part de l'espai de la via pública al cotxe, per a circular i per a estacionar el més a prop possible del destí final dels seus usuaris.

En l'actualitat, la mobilitat posiciona a l'usuari en el centre de l'ecosistema, incloent a aquells que es desplacen a peu i amb bicicleta. Com a conseqüència, el ciutadà està recuperant a poc a poc espai al carrer on, a més de transitar, es relaciona i crea vincles de comunitat. Esta recuperació ha vingut acompanyada de la proliferació de zones verdes i àrees d'estada, és a dir, espai per a tots. El foment dels desplaçaments a peu i en modes blans contribuïx a la disminució de la contaminació i el soroll generats pels vehicles, però també a una menor accidentalitat.

El Pla de Mobilitat Supramunicipal de l'entorn de l'Àrea Urbana Integrada d'Alzira busca establir les bases d'un sistema de mobilitat sostenible, posicionant-se com un instrument de referència per a futurs plans de mobilitat en l'àmbit de la Ribera del Xúquer. Per a això, estableix un conjunt d'actuacions coordinades, compatibles, inclusives i sostenibles, l'objectiu de les quals és millorar la mobilitat existent en tots els aspectes, aconseguint arribar a tots els usuaris. .

3.1 Caracterització de la mobilitat a la Comunitat Valenciana

Segons l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana, aproximadament la mitat dels desplaçaments realitzats pels habitants d'esta comunitat es realitzen a peu. L'ús de la bicicleta s'ha incrementat en els últims anys, encara que existix un ampli marge de millora per a l'ús d'este mode. El transport públic presenta alts nivells d'ús en les àrees metropolitanes, on els trajectes requereixen un menor nombre de transbords i la connexió entre línies és de millor qualitat. El nombre d'usuaris que es desplacen amb este mode es reduïx en les àrees intermèdies, en favor del vehicle privat, a causa de la pitjor freqüència de pas, la llunyania de les parades o estacions o la falta de connexió entre línies urbanes i interurbanes.

Respecte a les infraestructures, a pesar que la dotació de carreteres i vies ferroviàries d'alta velocitat és superior a la mitjana europea, el grau d'utilització de les mateixes està per davall de la ràtio dels nostres països veïns.

Per a caracteritzar la mobilitat en la Comunitat Valenciana s'estudien tres tipus de patrons: la mobilitat recurrent per motius de treball, els desplaçaments associats a cobrir necessitats bàsiques i els fluxos relacionats amb l'activitat empresarial.



Figura 4. Àrees de treball en el territori.

Font: Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana – Sistemes de ciutats

L'anàlisi de la mobilitat recurrent per motius de treball permet definir una sèrie d'unitats territorials en les quals se satisfan les relacions laborals de mobilitat diària. Estos fluxos definixen els mercats locals de treball (MLT). Estos solen contindre en el seu interior un 75% o un 90% del total dels desplaçaments diaris residència-treball.

Per la seua proximitat, l'àrea metropolitana de València i l'àrea funcional de la Ribera del Xúquer mantenen fortes relacions laborals. En la següent figura es pot observar com diversos feixos van des de la capital fins a l'entorn de Sueca i Alzira. .

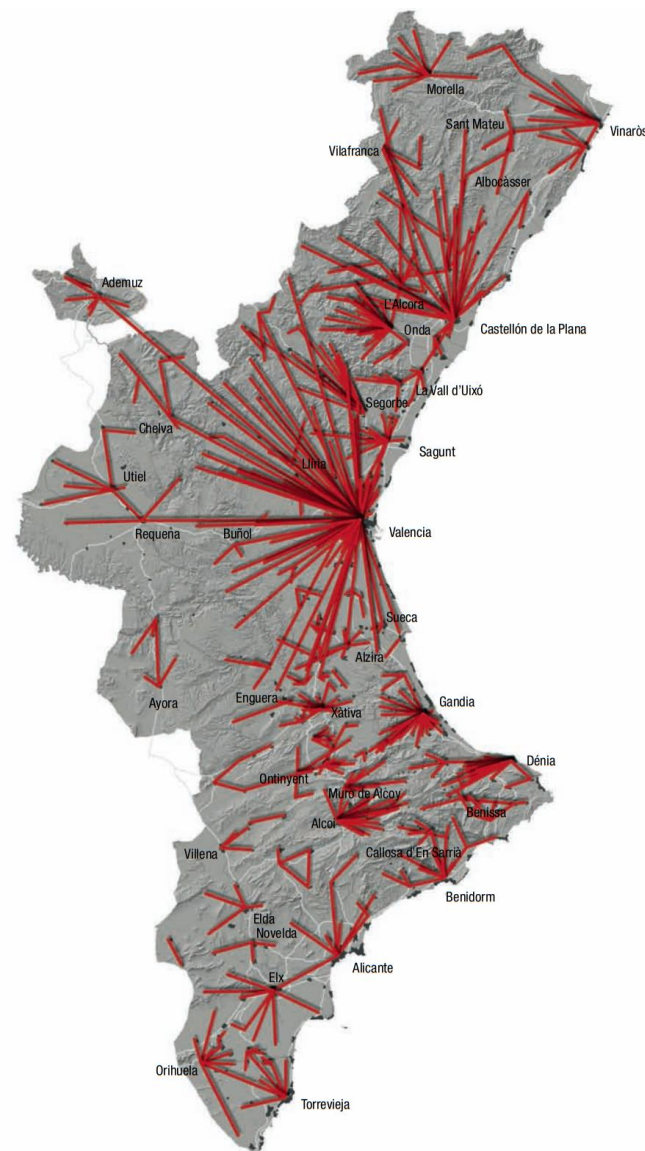


Figura 5. Mobilitat per motiu de treball - 1er flux intermunicipal
 Font: Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana - Objectiu 19: Mobilitat.

El següent grup de desplaçaments a analitzar són aquells motivats pel consum, l'oci i la provisió de servicis administratius. Estos desplaçaments tenen un caràcter setmanal, mensual o esporàdic. Per a jerarquitzar estos desplaçaments s'establixen les àrees sanitàries, les comercials, les escolars o les assistencials, com a agrupacions l'àmbit de les quals està condicionat per les estratègies sectorials de les diferents administracions públiques.

Finalment, es dona un tipus d'influència territorial derivat de la provisió dels servicis avançats a les empreses, malgrat que este genera relativament menys desplaçaments. Estes relacions requereixen contactes cara a cara, no obstant això, en gran manera es desenrotllen per via telefònica o internet, sobretot en els últims anys gràcies a l'augment del teletreball relacionat amb la pandèmia del COVID-19. En estes relacions intervenen altres àrees metropolitanes externes a la Comunitat Valenciana.

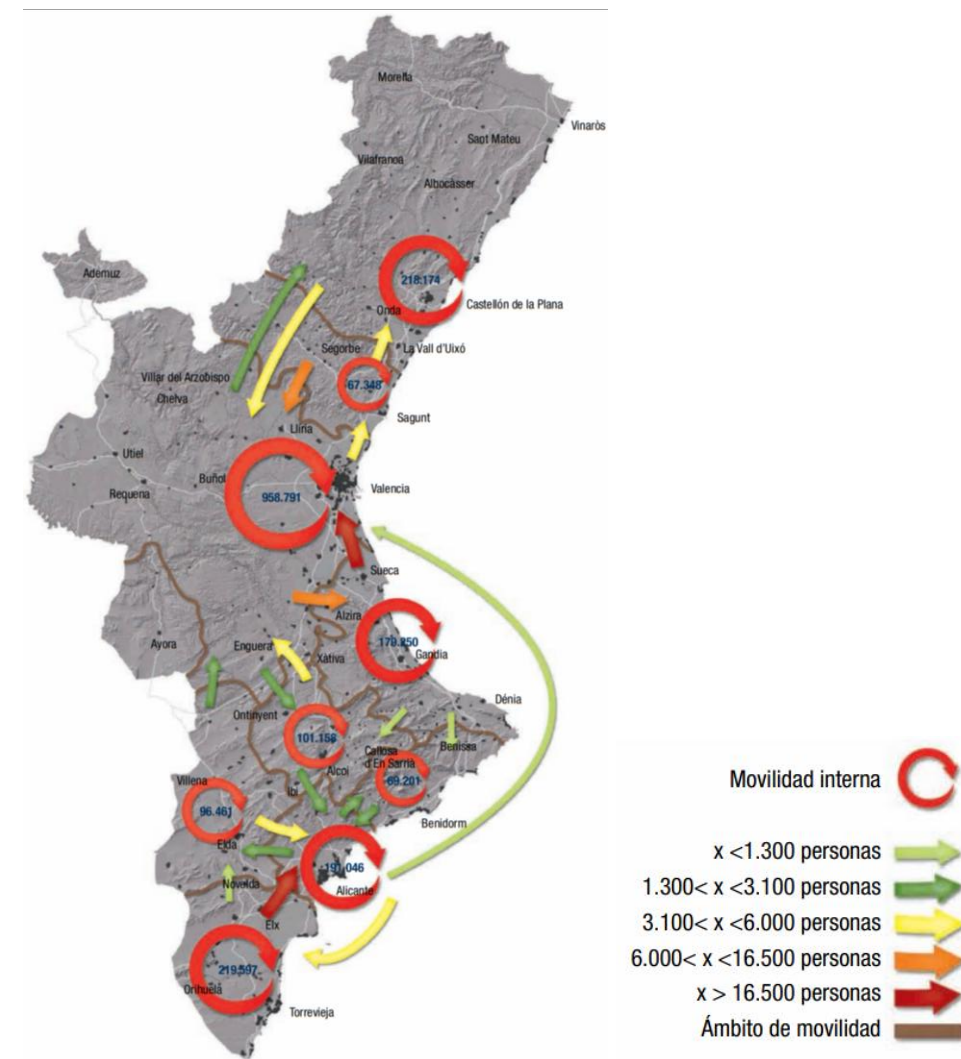


Figura 6. Fluxos diaris de treball a la Comunitat Valenciana
 Font: Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana - Objectiu 19: Mobilitat.

L'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana (2011), en el seu Objectiu 19: Mobilitat, estima que entre 6.000 i 16.500 persones es desplacen diàriament per motiu de treball a l'entorn d'Alzira. Així mateix, estableix que més de 16.500 persones ho fan des de l'entorn de Sueca i Sollana cap a l'àrea metropolitana de València.

El document preliminar del PMOME de València (2022) situa a Alzira en el grup de municipis amb major nombre de desplaçaments, entre 100.000 i 200.000 desplaçaments diaris. Establix un índex d'autocontenció per al municipi d'un 63%, sent un dels municipis el valor dels quals d'este índex supera el 60%. L'àrea urbana integrada d'Alzira-Algemesí-Carcaixent destaca per la intensitat de les seues connexions en contraposició a la dinàmica general de la Comunitat Valenciana, on les ciutats situades en el litoral presenten major protagonisme (Castelló - València - Alacant i les seues àrees metropolitanes).

La pandèmia del COVID-19 va tindre un efecte directe i inequívoc sobre la mobilitat en la Comunitat Valenciana i a tot el món. Alguns dels canvis que es van produir durant este període van ser efímers i els patrons generats s'han revertit, però altres han mostrat un caràcter durador que persisteix fins als nostres dies.

La mobilitat activa (a peu, bicicleta, patinet) va ser la protagonista per antonomàsia durant este període, ja que estos modes garantien mantindre la distància interpersonal de forma més senzilla que en el transport públic, amb la finalitat de reduir les probabilitats de contagi.

Un exemple representatiu és l'augment en l'ús de vehicles de mobilitat personal, motivat en un principi per la necessitat de garantir esta distància interpersonal, però també per la reducció de les places disponibles en el transport públic. Un altre exemple seria l'auge que va experimentar el lliurament de béns a domicili durant el confinament.

En els dos casos sembla que els canvis s'han instaurat de manera permanent. La micromobilitat, lluny de reduir l'ús del vehicle privat motoritzat, ha robat usuaris al transport públic. D'altra banda, la conveniència del servei de lliurament de paqueteria a domicili ha generat un canvi en els hàbits dels usuaris, resultant que moltes persones continuen utilitzant-lo actualment.

Respecte al transport públic, les subvencions aplicades després de la pandèmia del COVID-19 i la DANA de 2024 han posicionat a l'autobús com un mode cada vegada més triat per la població de la Ribera del Xúquer.

3.2 Definició de l'àmbit del PMoSira

L'àmbit geogràfic del Pla de Mobilitat Supramunicipal de l'entorn dl'AUI d'Alzira abasta de manera estricta els 23 municipis de les comarques històriques de les comarques de la Ribera Alta i la Ribera Baixa no integrats en l'àrea metropolitana de València.

Es definix al seu torn un àmbit de major extensió, denominat àmbit ampliat, que inclou als municipis ja englobats en el Pla Bàsic de Mobilitat de l'àrea de València, per la qual cosa les accions dutes a terme en ells estaran subjectes a coordinació entre els dos plans. L'àmbit ampliat es configura com una àrea sobre la qual s'actuarà en la busca d'una millora de les condicions d'aquells municipis inclosos en l'àmbit estricte, generant al seu torn beneficis per als municipis de voltant.

Partint d'estes premisses, s'establix una zonificació inicial on es diferencia:

Àmbit estricte:

Albalat de la Ribera	Benimuslem	Guadassuar
Alberic	Carcaixent	Llaurí
Alzira	Carlet	Massalavés
L'Alcúdia,	Corbera	Polinyà de Xúquer
Algemesí	Cullera	La Pobla Llarga
Antella	Favara	Riola
Benicull de Xúquer	Fortaleny	Tous
Benimodo	Gavarda	

Àmbit ampliat:

Alfarb	Llombai	Real
Alginet	Montroi/Montroy	Sollana
Catadau	Montserrat	Sueca

El còmput total dels municipis compresos en l'àmbit ampliat coincidix amb l'àrea funcional de la Ribera del Xúquer tal com apareix reflectida en l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana.

Dins de l'àmbit del PMoSira trobem diverses àrees urbanes integrades. Estes àrees es caracteritzen per la continuïtat de l'espai urbà residencial, terciari i industrial. La seua delimitació es realitza sobre la base de la demografia, l'ocupació no agrària i la mobilitat, entre altres criteris. Poden considerar-se, independentment dels seus límits administratius, com a cèl·lules urbanes de funcionament conjunt i constitueixen un primer nivell de planificació supramunicipal. Els nuclis que componen una àrea urbana integrada han d'estar perfectament connectats entre ells. Atés que les distàncies entre ells són reduïdes, estes connexions han de prioritzar el trànsit per als vianants i ciclista. El seu disseny es planificarà acuradament per a garantir funcionalitat, seguretat i qualitat urbana i paisatgística.

En l'àrea funcional de la Ribera del Xúquer es troben diverses àrees urbanes integrades. Atesos els criteris de jerarquització, són les següents:

- AUI d'Alzira, composta pels municipis d'Alzira, Carcaixent i Algemesí. Actua com a centre de polaritat principal.
- AUI de Carlet: la formen Carlet i Benimodo. Actua com a centre de polaritat complementària.
- AUI de Sueca: composta per Sueca, Riola i Fortaleny. Actua com a centre de polaritat complementària.
- AUI d'Alberic: formada per Alberic i Gavarda
- AUI de Llombai: la formen Llombai, Catadau i Alfarb
- AUI Montserrat-Montroï: formada per Montserrat i Montroi
- AUI Albalat de la Ribera-Polinyà de Xúquer: composta per Albalat de la Ribera, Benicull de Xúquer i Polinyà de Xúquer.

Basant-se en esta jerarquització del territori, el Pla tindrà com a centre neuràlgic l'Àrea Urbana Integrada d'Alzira. Esta àrea actua com a nucli provisor d'ocupació, béns i servicis en el seu territori circumdant, originant desplaçaments quotidians de distinta índole en estos municipis. El Pla estudiarà la naturalesa d'estos desplaçaments per a garantir la seua cobertura mitjançant transport públic, especialment buscant cobrir relacions de mobilitat obligada.

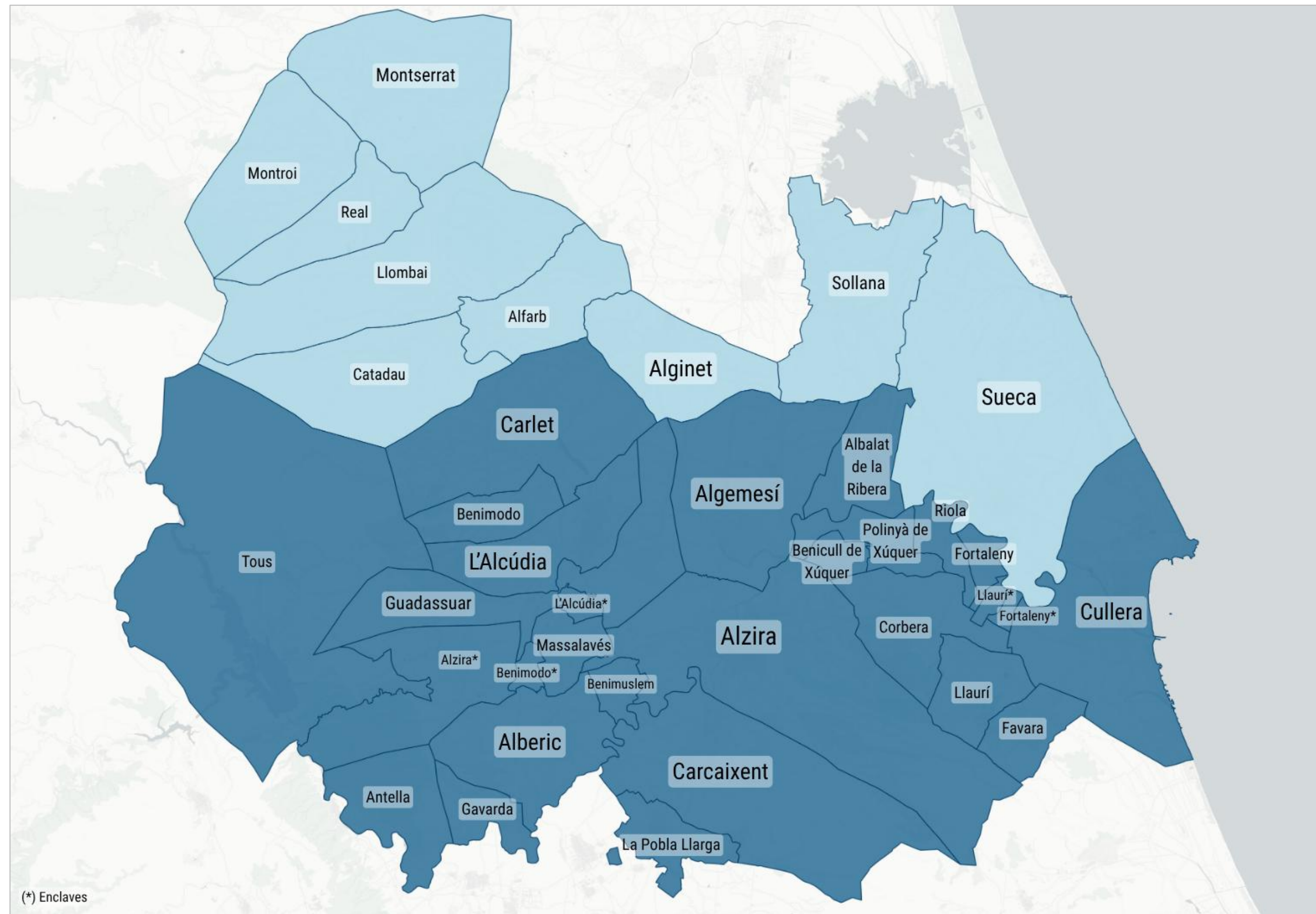


Figura 7. Municipis àmbits estricte i ampliats del PMoSira
Font: Elaboració pròpia.

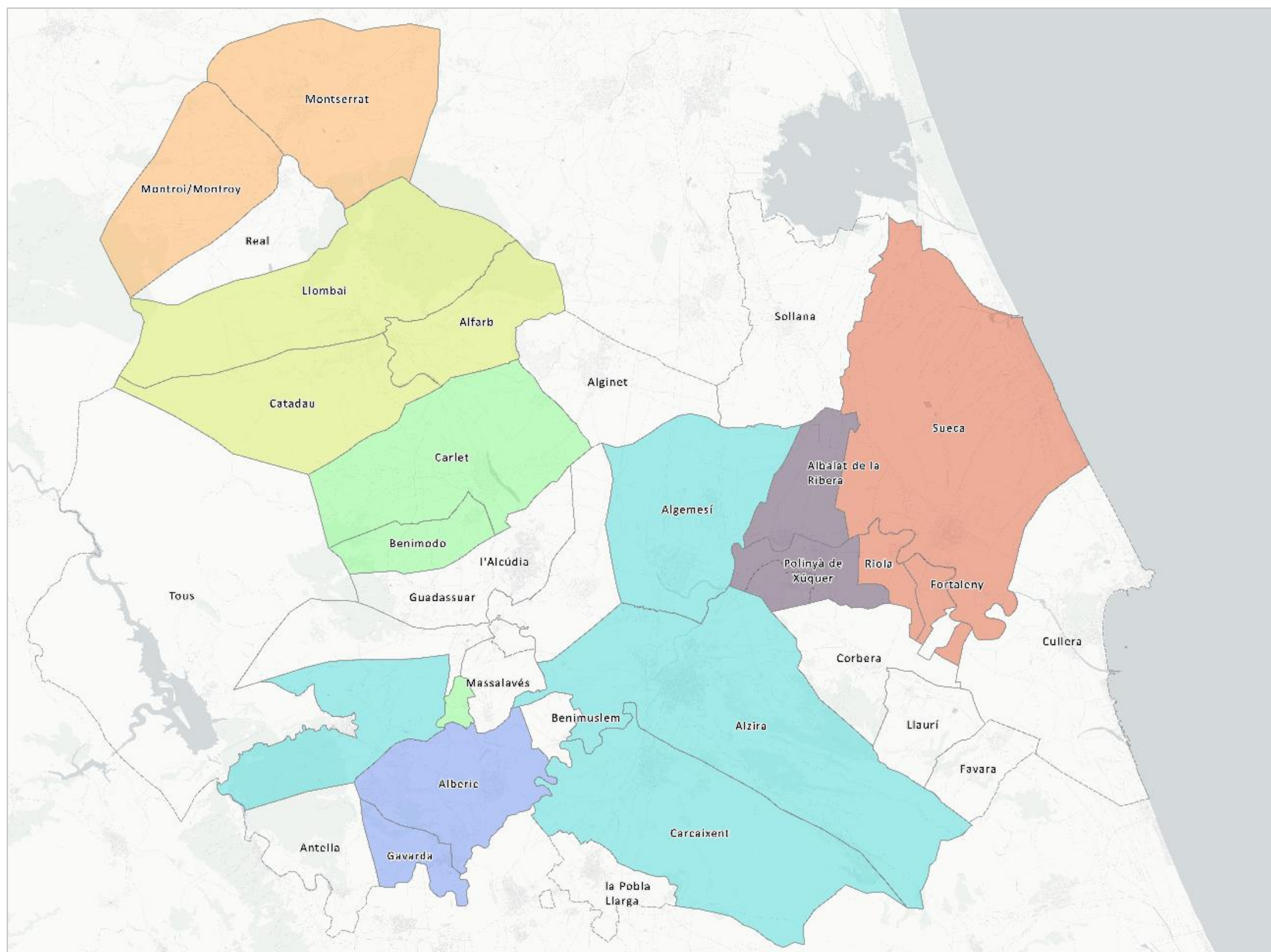


Figura 8. AUI a la Ribera del Xúquer.

Font: Elaboració pròpia.

3.3 La mobilitat en la Ribera del Xúquer

3.3.1 Focus d'atracció/generació de desplaçaments

Com s'ha vist en l'anàlisi territorial, l'àrea funcional de la Ribera del Xúquer abasta la franja litoral i part de la franja intermèdia del territori en el qual es troba. Cal destacar que, dins de l'àrea funcional, també s'establix una zonificació similar en funció del nombre d'habitants i la ruralitat del territori. La zona costanera, amb els municipis de Sueca i Cullera, és la de major caràcter turístic. La franja intermèdia, amb l'AUI d'Alzira com a major concentració d'habitants, està formada per ciutats de grandària mitjana i xicoteta. La zona més allunyada de la costa, amb municipis com Tous, Massalavés o Benimodo, correspon a un entorn rural en el qual les activitats laborals estan en gran manera relacionades amb el sector primari.

L'ETCV estableix que *“per a exercir adequadament el seu paper territorial, les àrees funcionals del territori han d'estar perfectament equipades, tant en dotació com en qualitat”*. “. Per a això han de comptar amb una sèrie d'equipaments supramunicipals situats en diversos punts del territori, garantint així una major igualtat dels ciutadans en l'accés als béns de la societat.

Conseqüentment, esta distribució dels equipaments genera una sèrie de desplaçaments de diferent índole. En funció del municipi de residència del ciutadà que es desplaça, pot tractar-se d'un trajecte curt a peu, un desplaçament de proximitat amb bicicleta o implicar l'ús d'un vehicle motoritzat per a aquells que necessiten cobrir distàncies en les quals no siga factible l'ús de modes blans.

Aconseguir una apropiada identificació dels viatges que es produïxen en l'àrea funcional de la Ribera del Xúquer és la base per a establir les principals relacions que es produïxen en esta. Per a això és necessari identificar els principals focus d'atracció i generació de desplaçaments, és a dir, els llocs als quals els ciutadans necessiten acudir de manera habitual.

La informació característica de la zona, com els usos del sòl o la localització de les dotacions públiques, suposa un interessant punt de partida per a establir estes relacions. Partirem dels usos educatiu, sanitari, industrial i comercial, fàcilment identificables.

3.3.1.1 Ús educatiu

L'oferta formativa en l'àrea d'estudi és àmplia, però per a establir les relacions de mobilitat associades a l'educació, s'han estudiat les adscripcions dels centres educatius per a cada un dels municipis i per a tots els nivells d'ensenyança: infantil, primària, secundària i batxillerat. En esta anàlisi s'han tingut en compte els centres educatius de titularitat pública.

En la figura 10 es poden observar les relacions derivades de la mobilitat relativa a l'ensenyança obligatòria (etapes de primària i secundària) i batxillerat. Els punts representen els centres educatius de titularitat pública en l'àmbit d'estudi, mentre que les relacions representades mitjançant fletxes indiquen el moviment entre municipis per a accedir a l'educació primària, secundària o batxillerat. Els municipis que no presenten relacions disposen d'accés a centres educatius de tots els nivells en el seu àmbit territorial.

De manera general, els desplaçaments en l'àmbit escolar no suposen grans distàncies. Destaquen alguns casos com el d'Albalat de la Ribera, que rep estudiants dels seus municipis veïns Benicull de Xúquer i Polinyà de Xúquer, però també d'uns altres més allunyats com Corbera i Llaurí.

El municipi de Sollana disposa d'un Institut d'Educació Secundària, però manca de places per a batxillerat i els alumnes són transferits al veí municipi de Sueca.

En el cas de l'ensenyança obligatòria, la Generalitat Valenciana és l'encarregada de proveir de transport escolar a l'alumnat d'aquells municipis que no compten amb centres educatius que oferisquen la formació desitjada per l'estudiant. No obstant això, en el cas de l'ensenyança postobligatòria (Batxillerat i cicles formatius) és l'alumnat el que ha d'accedir

al centre pels seus propis mitjans. Este fet pot ser un condicionant per als alumnes a l'hora de triar la formació amb la qual desitgen continuar els seus estudis.

L'escenari ideal seria aquell en el qual l'alumnat tinguera la possibilitat d'arribar al centre educatiu de la seua preferència utilitzant el transport públic existent, amb modes no motoritzats (a peu, bicicleta, VMP) o mitjançant una combinació dels dos.

3.3.1.2 Ús sanitari

L'àrea funcional de la Ribera del Xúquer està relacionada amb el departament de salut de La Ribera, però la seua delimitació territorial no és la mateixa.

L'hospital públic de referència de l'àrea de salut de La Ribera és l'Hospital Universitari de la Ribera, situat en el terme municipal d'Alzira. Addicionalment, compta amb tres centres sanitaris integrats (o CSI), en les localitats de Cullera, Alzira i Carlet.

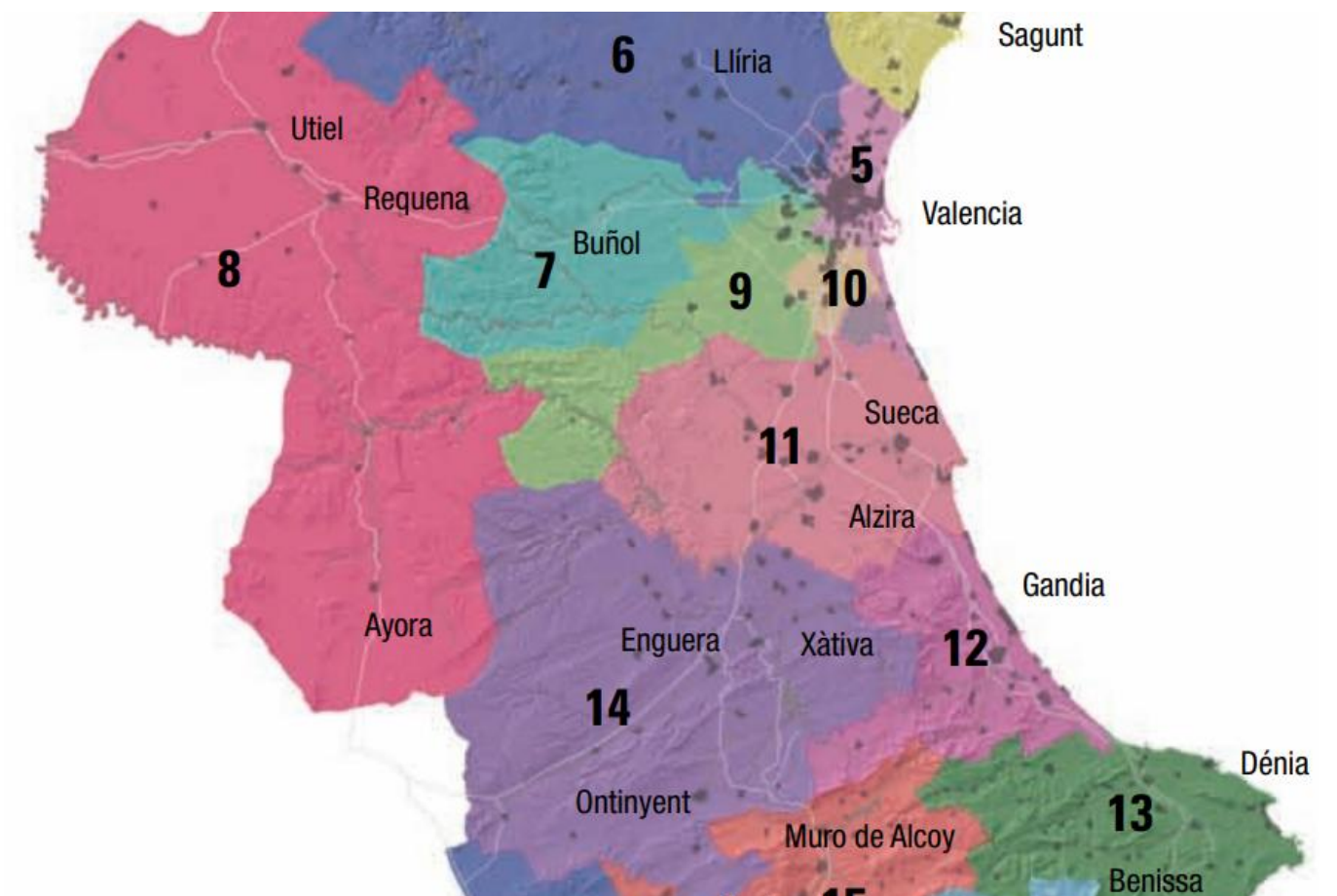


Figura 9. Àrees de salut de la Comunitat Valenciana.

Font: Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana – Sistemes de ciutats

Altres àrees de salut compreses dins de l'àrea funcional són la de Xàtiva-Ontinyent i la de València. Per exemple, la Poble Llarga pertany al departament de salut de Xàtiva-Ontinyent i Montserrat ho fa a l'àrea de València.

Tots els municipis de l'àrea estudiada compten amb atenció sanitària, és a dir, disposen almenys d'un consultori d'atenció primària o un centre de salut. Cal destacar la presència de diversos consultoris d'atenció primària en temporada estival, tres d'ells en el municipi de Sueca i un en el de Cullera.

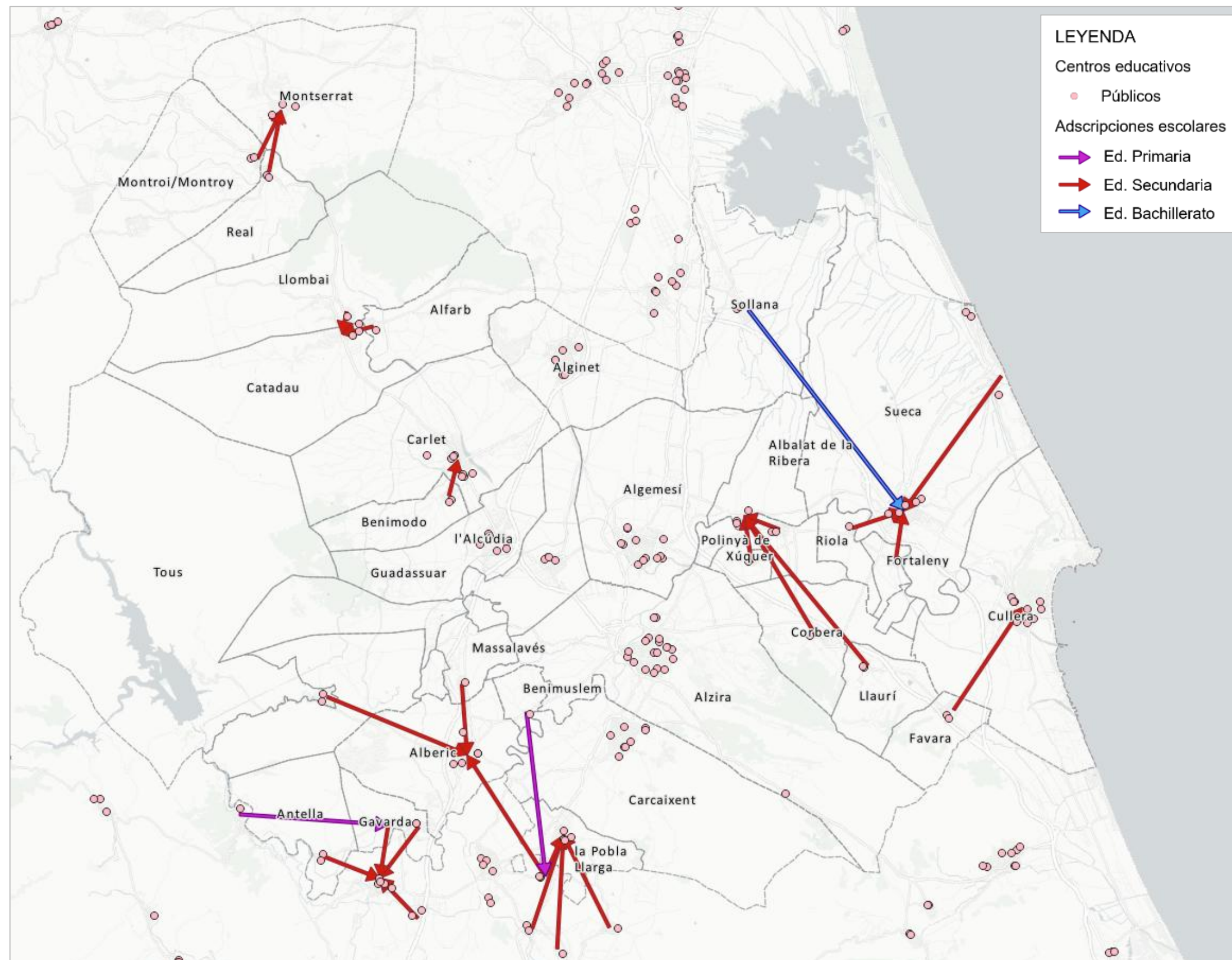


Figura 10. Adscripcions a centres educatius.

Font: Elaboració pròpia a partir de dades GVA.

3.3.1.3 Ús comercial

Els municipis que disposen de grans superfícies comercials, dotades amb opcions de restauració i espai d'aparcament són Alzira, Carcaixent i Cullera. En la resta dels municipis s'observen establiments comercials de proximitat, la grandària dels quals és directament proporcional amb el nombre d'habitants de la localitat.

Els patrons de mobilitat associats als desplaçaments per compres solen correspondre a xicotets moviments en l'entorn pròxim durant la setmana, a peu o amb bicicleta, mentres que els grans desplaçaments a centres comercials es donen els caps de setmana. Esta activitat, a més de suposar un aprovisionament de béns i servicis, té una component lúdica associada, requerint més temps que el dedicat a una compra puntual. Existix una major probabilitat que aquells ciutadans que es desplacen a grans zones comercials ho facen utilitzant el transport públic quan el seu motiu és l'ús lúdic i no el comercial, ja que no existix una intencionalitat afegida de transportar béns en el trajecte de tornada.

L'Associació Espanyola de Distribuidors, Autoservicis i Supermercats assevera que *"en la mobilitat per motiu de compra, el supermercat de proximitat col·labora a reduir l'efecte d'hivernacle rebaixant el 82% de les emissions de CO₂, així com uns altres contaminants ambientals (72% en NO_x, 89% en NO₂, 63% en PM i 90% en CO)". És, per tant, de gran importància promoure el comerç de proximitat per a disminuir el trànsit associat a l'ús comercial en la zona d'estudi, així com proporcionar modes alternatius (transport públic mitjançant autobús o ferrocarril, carrils bici i punts d'estacionament en destí) que substituïsquen als desplaçaments en vehicle privat motoritzat.*

3.3.1.4 Ús industrial

L'àrea funcional de la Ribera del Xúquer és un territori *"marcat per l'expansió de l'agricultura comercial de regadiu en el segle XIX, l'auge del qual fins als anys 70 del segle anterior li va conferir una posició privilegiada quant a generació de renda i ocupació dins del conjunt de la Comunitat. Des d'esta dècada, la seua estructura econòmica ha anat diversificant-se de manera paral·lela a una pèrdua de protagonisme territorial i a una acceleració dels processos metropolitans de València que estan tenint un fort impacte en l'àrea funcional"* (ETCV – Àrea funcional Ribera del Xúquer).

L'activitat industrial en els últims anys ha virat cap a activitats econòmiques innovadores, com la formació de clústers entorn de l'agricultura i l'alimentació, però també cap a les solucions logístiques de transport viari i ferroviari. Per exemple, part del municipi de Montserrat està englobat en el PAT dels paisatges del vi, per la seua relació amb esta mena d'agricultura.

En l'anàlisi del sòl destinat a ús industrial es posen de manifest les relacions entre municipis. Un exemple clar són les àrees industrials de Carlet, situades a mig camí entre les localitats de Carlet i Alginet. Un altre exemple es dona en el municipi d'Alzira, on l'accessibilitat és senzilla des d'Algemesí, Guadassuar i l'Alcúdia a causa de la posició estratègica d'una de les seues àrees industrials. Una tercera relació forta motivada per l'ús industrial seria aquella entre Alberic i Massalavés. Este últim destaca per albergar una plataforma logística d'una certa importància, l'activitat de la qual és rellevant per a l'àrea funcional i per a la Comunitat Valenciana.

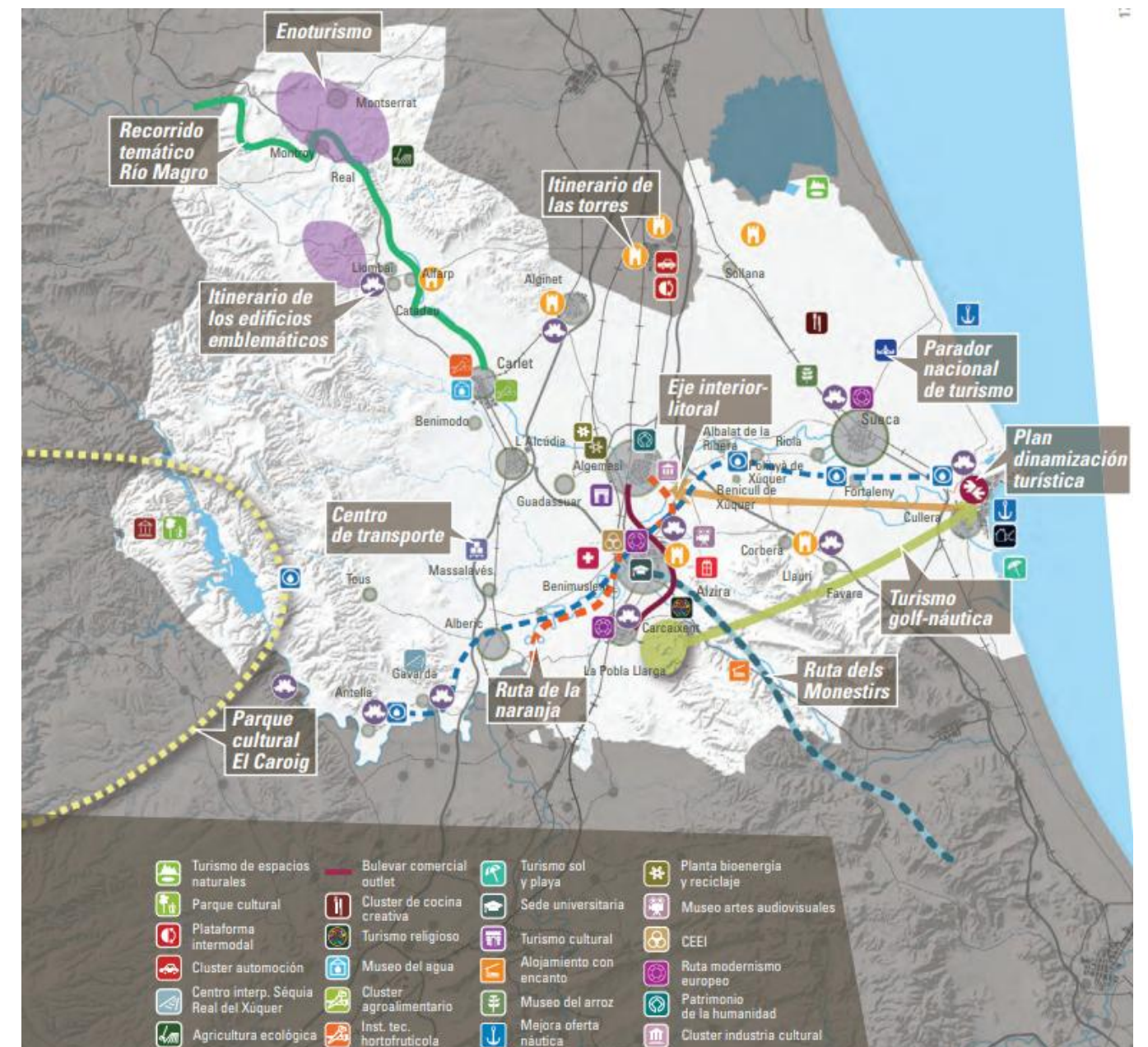


Figura 11. Propostes estratègiques en activitat econòmica i innovació per a l'AF de la Ribera del Xúquer.

Font: Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana.

En la figura 11 destaquen els parcs empresarials situats en l'àrea funcional. Dins dels nodes proposats per al seu desenvolupament a futur en l'ETCV, aquells integrats o pròxims a l'àrea funcional objecte d'estudi són la plataforma logística intermodal ferrocarril-carretera d'Almussafes i el centre de transport d'àmbit regional de Massalavés. Encara que el municipi d'Almussafes no pertanga a l'àmbit estudiat, la seua proximitat amb els municipis de Sollana i Alginet pot afectar la mobilitat en estos, així com al llarg de les infraestructures viàries i ferroviàries del PMoSira.

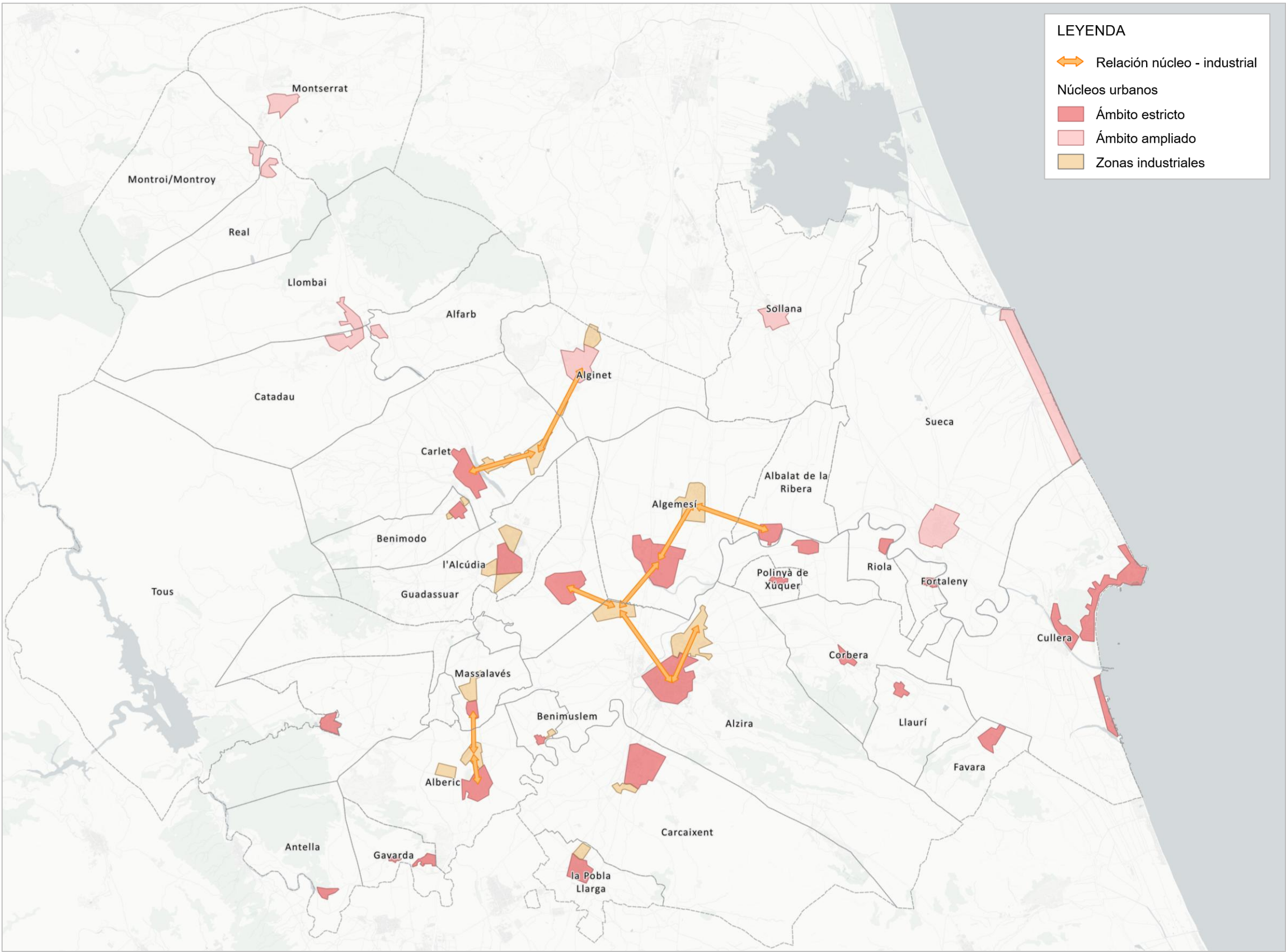


Figura 12. Polígons industrials a l'àrea d'estudi i principals relacions.
Font: Elaboració pròpia.

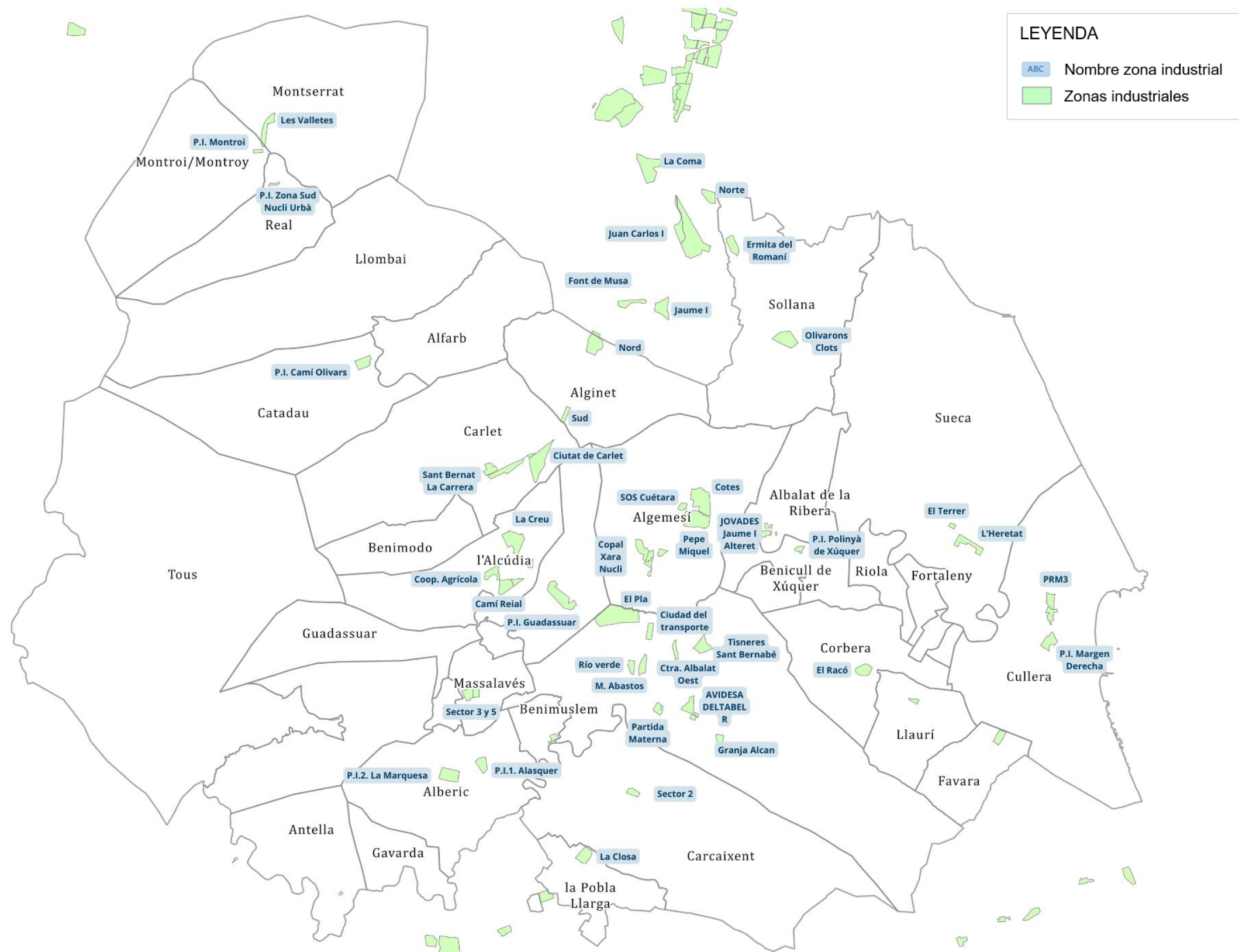


Figura 13. Parcs empresarials - IVACE

Font: Elaboració pròpia amb dades del Visor Cartogràfic de la GVA.

L'Estudi del Sector Logístic de la Comunitat Valenciana (novembre, 2018) destaca que *“a més de la planificació per part de l'administració pública nacional i regional, s'han identificat nombrosos desenrotllaments planificats o en projecte per part d'ajuntaments i d'empreses mixtes o privades” a la Ribera del Xúquer i el seu territori pròxim.*

Taula 1. Centres i plataformes logístiques de l'àmbit del PMoSira i limítrofs

Nom	Estat	Superfície Bruta (Ha)	Municipi	Comarca	Província
Centres i plataformes logístiques					
Centre Logístic La Ribera	En desenvolupament	30,00	Alberic	La Ribera Alta	València
Parc Empresarial El Pla	En desenvolupament	107,00	Alzira		
El Pla II	En desenvolupament	24,20	Vilanova de Castelló		
Plataformes logístiques intermodals					
Ampliació del Parc Industrial Juan Carlos I	En projecte	48,00	Almussafes	La Ribera Baixa	València

Font: Elaboració pròpia amb dades de l'Estudi del Sector Logístic de la Comunitat Valenciana

Este mateix estudi va dur a terme una classificació de les comarques de la Comunitat Valenciana per volum de negoci industrial, resultant la Ribera Baixa en primera posició i la Ribera Alta en quinta posició. La Ribera Baixa es torna a posicionar com la comarca amb major capacitat industrial i el municipi d'Almussafes es col·loca quart en la llista relativa al volum d'inversió industrial en esta anàlisi, ocupant Carlet la desena posició.

El transport associat a esta activitat és principalment per carretera, mitjançant vehicles tipus camió, encara que en els últims anys el transport de mercaderies per ferrocarril ha experimentat una pujada considerable en la seua presència, fomentada per les polítiques de l'Estat en matèria de sostenibilitat i estalvi energètic.

Els sectors productius amb major presència són la indústria alimentària, manufacturera, la metal·lúrgia i la fabricació de productes metàl·lics, així com l'automoció (Almussafes) i el sector químic. Altres activitats que han adquirit rellevància són les empreses dedicades al clúster del marbre i la pedra i aquelles dedicades a la logística i el transport de mercaderies.

A la comarca de La Ribera Alta destaca la presència d'empreses de transport per carretera, vinculades amb el sector de l'embalatge, així com, el transport d'aliments refrigerats. Malgrat que no existix un nucli de concentració de grans empreses destacable a la comarca, se situa Alzira com el principal focus del transport de mercaderies atés que acull a dos de les grans empreses transportistes amb facturació anual superior a 80 milions d'Euros (Estudi del Sector Logístic de la Comunitat Valenciana).

3.3.2 Anàlisi dades de telefonia

La irrupció de les noves tecnologies aplicades al transport, l'àmplia penetració de la telefonia mòbil i les capacitats de tractament massiu de dades (Big data) han permés la introducció de noves tècniques per a la caracterització de la mobilitat a les ciutats. Actualment, es poden construir matrius representatives de la mobilitat global de les ciutats a partir de les comunicacions entre els mòbils i les antenes de telefonia que generen una “petjada” geolocalitzable dels moviments que realitza cada terminal.

El principal avantatge de la utilització de les dades de telefonia mòbil enfront de les tradicionals enquestes és que proporcionen una mostra major. A més, permeten analitzar la mobilitat amb l'exterior, així com triar els períodes a estudiar, podent caracteritzar l'estacionalitat o disposar de dades en diferents períodes. No obstant això, la informació proporcionada és menys detallada que la de les enquestes pel que fa a la caracterització sociodemogràfica del viatger, motius, preferències, etc. i no distingix entre modes de transport en l'àmbit urbà.

3.3.2.1 Mobilitat intramunicipal

A través d'una ferramenta dissenyada per l'empresa Nommon Solutions and Technologies S.L. s'han obtingut matrius de mobilitat general a partir de dades mòbils. Per a això s'han tingut en compte la zonificació inicial definida per al

present estudi, la disposició d'antenes de telefonia mòbil, les divisions administratives i les seues característiques poblacionals, diferenciades per tipologia de dia o agregació de dies. En concret, la font de les dades de base prové d'Orange el que permet obtindre una mostra raonablement àmplia en l'àrea d'estudi. Orange té una quota de mercat de línies de telefonia mòbil a nivell estatal del 25,2% segons la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència (CNMC).

En tot moment la informació que s'obté de la ferramenta està completament anonimitzada ja que únicament s'obtenen els resultats agregats de mobilitat per a cada una de les relacions de l'àmbit d'estudi, sense tindre accés en cap moment a la informació individualitzada. Es té accés a les dades generades de diferents moments temporals sent possible la generació de matrius de mobilitat per a l'espai (sobre la base de la zonificació proposada) i moment (diària, setmanal mitjana, cap de setmana) que es trie.

Per a esta primera anàlisi s'ha obtingut la informació per a un dia mitjà laborable, prenent per a això els viatges mitjans dels dies 18, 19 i 20 d'octubre de 2022, diferenciant segons lloc de residència per a especificar si es tracta de població local o estrangera.

Els resultats obtinguts permeten observar que en l'àmbit objecte d'estudi es produïxen 589.640 viatges diaris en un dia mitjà laborable, dels quals el 73,68% es produïxen entre els municipis de l'àmbit estricte, perquè és en este àmbit on s'inclouen els municipis més poblats, això és, Alzira, Algemesí, Cullera i Carcaixent, tots ells amb més de 20.000 habitants cada un. El 15,14% es realitzen dins de l'àmbit ampliat i el 11,19% restant es produïx entre els dos àmbits.

Taula 2. Viatges en dia mitjà laborable segons Àmbit d'origen i Àmbit de destinació. Àmbit d'estudi

Àmbit d'Origen	Àmbit de Destinació		Total general
	Àmbit Estricte	Àmbit Ampliat	
Àmbit Estricte	434.421	32.851	467.273
Àmbit Ampliat	33.113	89.255	122.368
Total general	467.534	122.106	589.640

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de Nommon.

Les principals relacions dins de l'àmbit d'estudi són intramunicipals, és a dir, que tant l'origen com la destinació estan situats dins del propi municipi:

Taula 3. Viatges intramunicipals en dia mitjà laborable.

Municipi	Viatges intramunicipals	% Viatges
Alzira	99.383	16,9%
Sueca	51.970	8,8%
Cullera	47.074	8,0%
Algemesí	33.031	5,6%
Carlet	24.054	4,1%
Carcaixent	19.873	3,4%
l'Alcúdia	13.030	2,2%
Alginet	11.100	1,9%

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de Nommon.

També són importants les relacions entre els municipis més poblats::

Taula 4. Principals relacions segons viatges en dia mitjà laborable.

Zona d'Origen	Zona de Destí	Viatges	% Viatges	Viatges	% Viatges
Carcaixent	Alzira	12.151	2,06%	24.200	4,10%
Alzira	Carcaixent	12.049	2,04%		
Alzira	Algemesí	7.986	1,35%	15.880	2,69%
Algemesí	Alzira	7.894	1,34%		
Sueca	Cullera	4.957	0,84%	9.804	1,66%
Cullera	Sueca	4.847	0,82%		
Carlet	l'Alcúdia	4.264	0,72%	8.491	1,44%
l'Alcúdia	Carlet	4.227	0,72%		
Alginet	Carlet	3.958	0,67%	7.818	1,33%
Carlet	Alginet	3.860	0,65%		
Alzira	l'Alcúdia	3.901	0,66%	7.723	1,31%
l'Alcúdia	Alzira	3.823	0,65%		
Algemesí	Albalat de la Ribera	3.657	0,62%	7.275	1,23%
Albalat de la Ribera	Algemesí	3.618	0,61%		

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de Nommon.

Una primera aproximació a les dades mostra una distribució homogènia dels moviments dins de l'àrea funcional, característica dels models policèntrics. Esta distribució es valora com a favorable des del punt de vista de la mobilitat a peu o amb bicicleta, per a trams de proximitat Cal destacar que el model policèntric suposa un desemborsament considerable en matèria de transport públic, en requerir una major cobertura per a donar forma a la xarxa emmallada (més personal, vehicles, viatges en buit).

La descentralització dels recursos d'un territori comporta que les necessitats dels ciutadans puguen satisfer-se en més d'una localització, com a contraposició al que ocorre en el model centralitzat. En este últim, les necessitats es veuen cobertes en una única ciutat o àrea urbanitzada, requerint desplaçaments des de tots els municipis circumdants fins a eixa localització, com per exemple el que succeix amb València i la seua àrea metropolitana. El model centralitzat o concentrador sol provocar situacions de congestió en hores punta i comporta una gran varietat d'externalitats sobre els habitants de la ciutat principal (contaminació, soroll, accidentalitat, etc.). Es tracta del model a evitar per a aconseguir una mobilitat sostenible en el territori.

En les figures inferiors es poden observar les relacions esmentades, en color verd es representa el destí preferit de cada municipi i en blau queda representada la segona preferència.

En la primera figura s'observa la dependència dels municipis de menor grandària respecte al municipi de major entitat immediatament més pròxim, que compta amb capacitat suficient per a proporcionar servicis i cobrir necessitats quotidianes. Estes relacions es corresponen amb les delimitacions d'àrees urbanes integrades en molts casos.

Alzira atrau la primera relació dels seus municipis confrontants. Com s'ha vist anteriorment, en el municipi es troben l'hospital comarcal, diversos centres educatius i una zona comercial amb restauració, així com diverses àrees industrials. La seua primera relació de mobilitat és amb Carcaixent i la segona és amb Algemesí, donant sentit al concepte d'Àrea Urbana Integrada d'Alzira com a territori dins del qual s'establixen relacions d'interés per als municipis que les formen.

Carlet i Sueca concentren els viatges dels seus municipis confrontants. S'aprecia la seua posició com a centres proveïdors de servicis. Altres centres que actuen d'igual manera, però a menor escala, són l'Alcúdia, Algemesí, Alberic i Montserrat.

Algemesí apareix com a destí principal del seu veí Albalat de la Ribera. En la segona relació es posiciona com a destí preferit de quatre municipis, incloent-hi Alzira.

El sistema Alfarb-Llombai-Catadau té com a primera relació de mobilitat a Carlet, però la seua segona relació és de proximitat, amb trànsits entre ells.

La mobilitat entre els municipis de Montserrat, Montroi i Real forma un sistema independent de la resta de municipis de l'àrea funcional. Això es deu parcialment a l'orografia del territori, més accidentada en eixa zona. Un altre factor a tindre

en compte és la tipologia de la carretera CV-50 que unix Montserrat amb Carlet. L'accés a vies de millor qualitat propicia les connexions d'estos municipis amb altres exteriors a l'àmbit.

Algunes relacions que presenten reciprocitat en els seus primers i segons viatges són:

- Sueca i Cullera
- La Pobla Llarga i Carcaixent
- Montserrat i Real
- Algemesí i Albalat de la Ribera
- Alginet i Carlet
- Alzira i Carcaixent
- Alzira i Algemesí
- Montserrat i Real

La superposició dels dos grups de relacions té com a resultat un sistema homogeni. En molts casos, la direcció de les fletxes coincideix amb el traçat de la xarxa viària de la zona, garantint la possibilitat de connectar als usuaris amb aquells llocs als quals volen anar de la forma més eficient. Com s'esmenta anteriorment, destaca el cas de Montserrat, Real i Montroi com a sistema aïllat. La naturalesa i característiques d'estes relacions seran objecte d'estudi en fases posteriors del Pla.

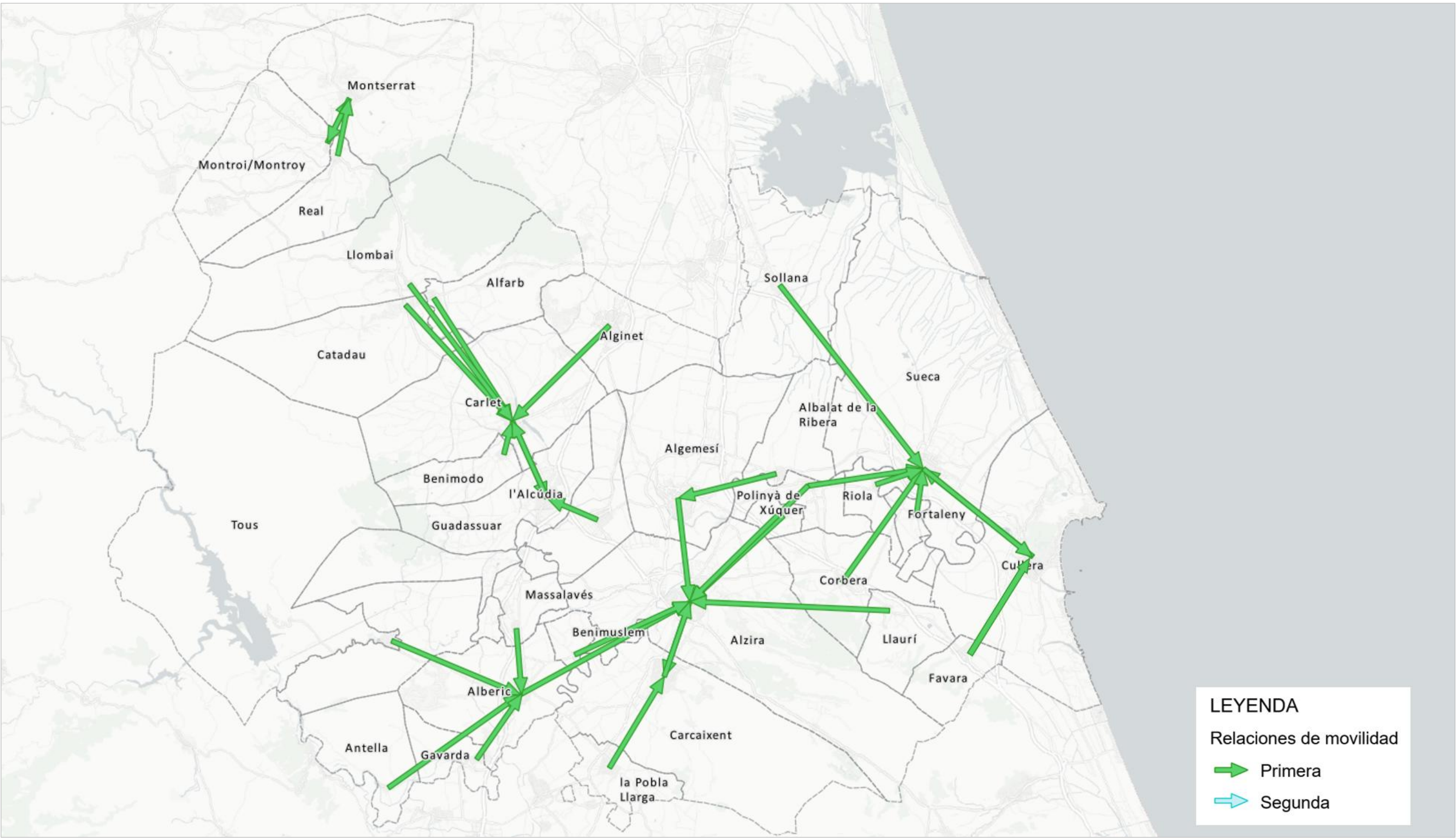


Figura 14. Primera relació de mobilitat amb major aflluència.
Font: Dades de telefonia mòbil.

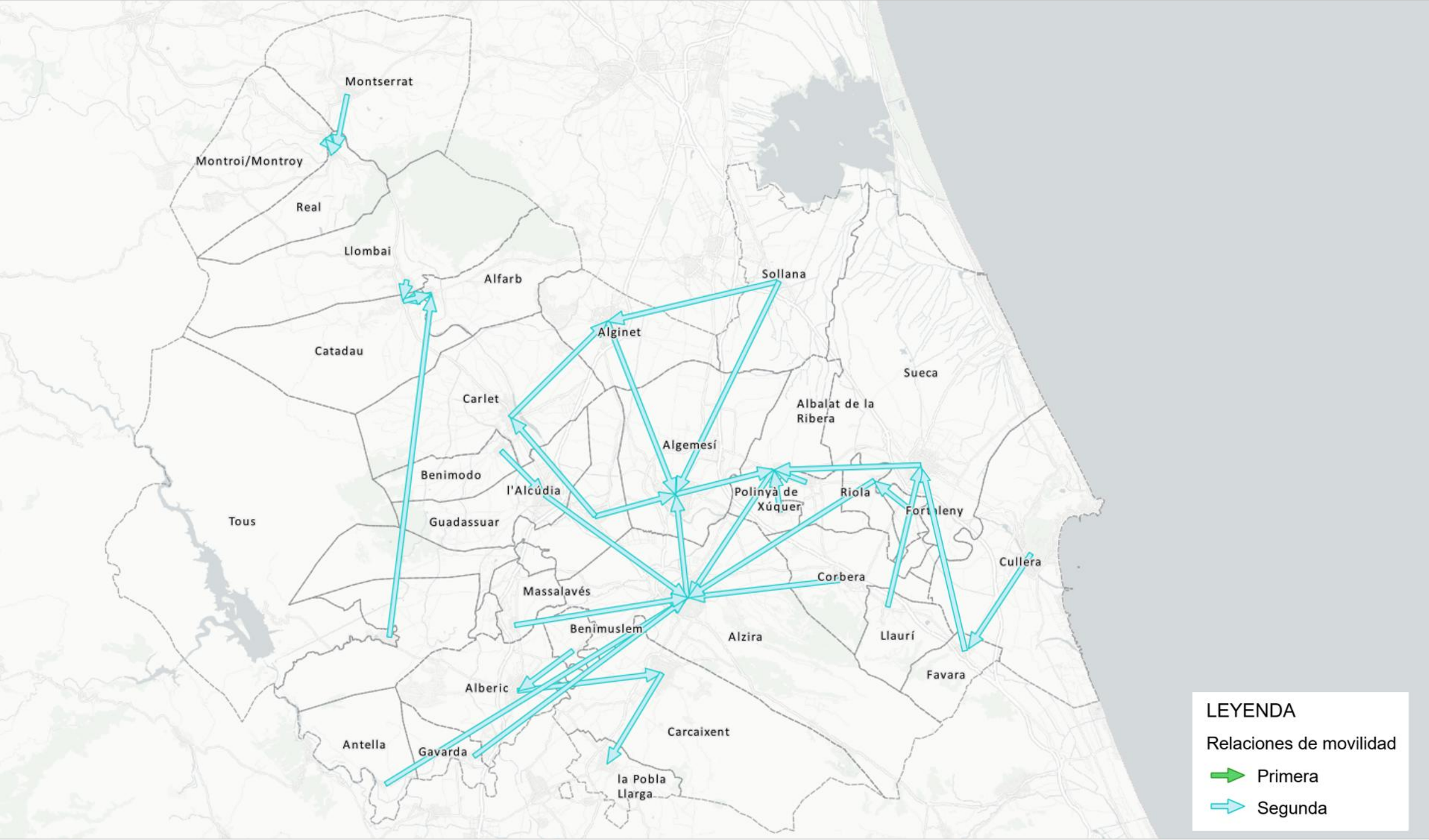


Figura 15. Segona relació de mobilitat amb major afluència.
Font: Dades de telefonia mòbil.

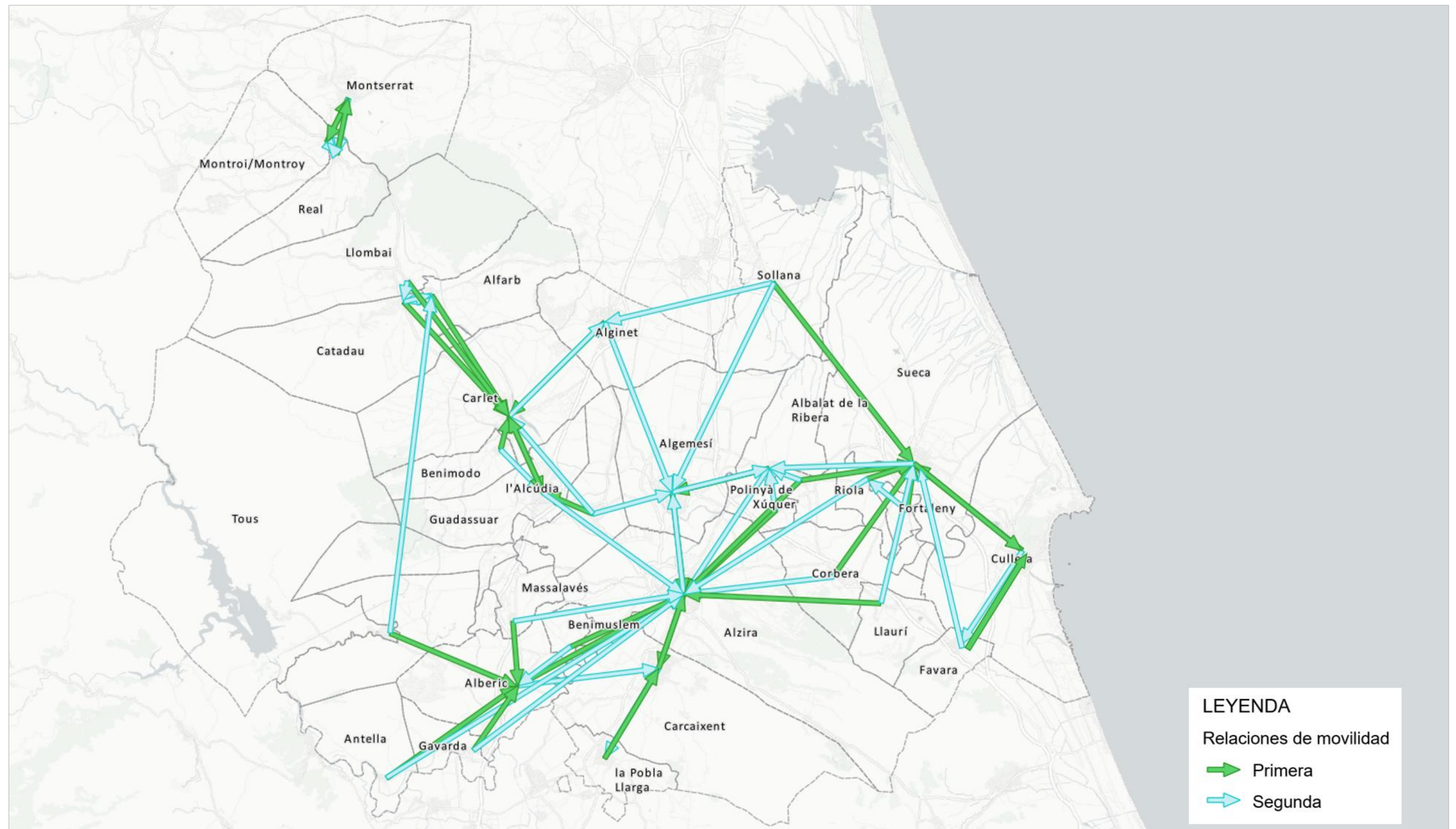


Figura 16. Primera i segona relació de mobilitat amb major aflluència.

Font: Dades de telefonia mòbil.

3.3.2.2 Relacions internes-externes

Amb l'objectiu d'avaluar la idoneïtat de la delimitació inicial de l'àmbit del PMoSira, s'ha dut a terme una anàlisi de l'estructura de mobilitat intermunicipal a partir dels principals fluxos origen-destinació. En concret, s'han considerat les deu principals destinacions de cada municipi pertanyent tant a l'àmbit estricte com a l'àmbit ampliat, així com d'aquells municipis de l'entorn pròxim susceptibles de presentar relacions funcionals rellevants amb el sistema definit.

L'anàlisi s'ha basat en dades de mobilitat procedents de big data de telefonia mòbil, facilitades per Nommon, corresponents als dies 15, 16 i 17 d'octubre de 2024, considerats representatius d'un dia tipus laborable. A partir d'esta informació, s'ha identificat el volum de desplaçaments diaris entre municipis, així com el seu pes relatiu sobre el total de viatges generats en cada origen.

L'explotació d'estes dades ha permés caracteritzar la intensitat i direcció de les relacions funcionals entre municipis, identificant tant els principals pols d'atracció com els patrons de dependència territorial. Este enfocament resulta especialment rellevant per a determinar el grau d'integració de cada municipi en el sistema de mobilitat de l'àmbit PMoSira.

Sobre la base dels resultats obtinguts, s'ha procedit a avaluar la coherència funcional de l'àmbit definit, analitzant, d'una banda, la possible incorporació de municipis que presenten vincles significatius amb el sistema i, d'altra banda, la reconsideració d'aquells l'estructura de mobilitat dels quals evidencia una major orientació cap a pols externs.

Esta anàlisi constituïx, per tant, una base tècnica per a la revisió i l'ajust de la delimitació de l'àmbit, garantint que la definició final responga a criteris funcionals i no únicament administratius, en línia amb els principis de planificació supramunicipal de la mobilitat.

A continuació es mostren les fitxes que recullen les dades derivades de l'anàlisi. Les primeres corresponen als municipis de l'àmbit ampliat, especificats des de l'inici del projecte (coincidents amb l'àmbit exterior del Pla Bàsic de Mobilitat de l'àrea de València). El conjunt següent de fitxes correspon als municipis limítrofs, susceptibles de formar part del PMoSira.

Per a distingir els municipis funcionalment vinculats a l'àmbit PMoSira d'aquells la relació dels quals resulta menys significativa, s'ha definit un criteri quantitatiu basat en la proporció de desplaçaments amb origen o destinació en el sistema analitzat. En concret, s'han considerat com a municipis relacionats aquells en els quals la suma del percentatge de viatges dirigits a l'àmbit estricte i a l'àmbit ampliat és igual o superior al 22 % del total de desplaçaments generats. Este llindar permet discriminar entre relacions territorials de caràcter estructural i aquelles de menor intensitat o caràcter més difús, assegurant que els municipis finalment considerats presenten una integració real en la dinàmica de mobilitat de l'àmbit PMoSira.

L'aplicació d'estos criteris ha permés classificar els municipis de l'entorn en funció del seu grau de vinculació funcional, servint com a base inicial per a la presa de decisions en relació amb la possible ampliació o ajust de l'àmbit del Pla.

Després de les fitxes de cada municipi es mostra la proposta preliminar, amb la formació d'un segon àmbit ampliat ubicat al sud de l'àrea funcional. Este àmbit serviria de solapament entre el PMoSira i un futur pla de mobilitat, de la mateixa manera que l'àmbit ampliat situat al nord actua com a transició entre el Pla Bàsic de Mobilitat de l'àrea de València i el PMoSira. La inclusió final d'estos municipis s'estudiarà en el Pla mitjançant una anàlisi de Big Data telefònic més detallada en una fase posterior.

ANÀLISI BIG DATA – Àmbit Ampliat – Núm.1				
DADES DEL MUNICIPI				
Municipi		Alfarb		
Àmbit		Ampliat		
Població (2025)		1.763		
Viatges totals		6094		
PRINCIPALS RELACIONS				
	Destinació	Viatges	%	Classificació PMoSira
	Carlet	1222	20,07%	Ampliat
	Catadau	893	14,66%	Ampliat
	Llombai	758	12,45%	Ampliat
	Alginet	732	12,02%	Ampliat
	València	270	4,43%	Limítrof
DISTRIBUCIÓ PER ÀMBIT				
	Tipus de relació	Viatges		
	Fora del PMoSira	9,80%		
	Àmbit estricte	28,74%		
	Àmbit ampliat	39,13%		
INTERPRETACIÓ FUNCIONAL				
Clara orientació dels seus desplaçaments cap a l'àmbit PMoSira, concentrant el 68 % dels viatges en el conjunt de l'àmbit ampliat i estricte.				
Els principals fluxos es dirigeixen a Catadau, Llombai i Carlet, configurant un sistema de relacions de proximitat amb un fort caràcter funcional dins del mateix àmbit. La baixa proporció de viatges externs (9.8 %) i el pes limitat de València apunten a una dinàmica majoritàriament interna al sistema.				

ANÀLISI BIG DATA – Àmbit Ampliat – Núm.2				
DADES DEL MUNICIPI				
Municipi	Alginet			
Àmbit	Ampliat			
Població (2025)	14.844			
Viatges totals	30.427			
PRINCIPALS RELACIONS				
	Destinació	Viatges	%	Classificació PMSira
	Carlet	3589	18,05%	Estricte
	València	2116	10,64%	Limítrof
	Benifaio	1836	9,24%	Limítrof
	Algemesi	1578	7,94%	Estricte
	Diversos - AMV	1177	5,92%	Exterior
	Alzira	1070	5,38%	Estricte
DISTRIBUCIÓ PER ÀMBIT				
	Tipus de relació	Viatges		
	Fora del PMSira	32,48%		
	Àmbit estricte	36,10%		
	Àmbit ampliat	3,99%		
INTERPRETACIÓ FUNCIONAL				
Els fluxos externs mostren orientació cap a l'àmbit PMSira, concentrant un 36 % dels viatges en l'àmbit estricte i un 4% en l'ampliat, i evidencien una vinculació funcional significativa amb el sistema.				
Les principals relacions s'establixen amb Algemesí, Carlet i Alzira, que actuen com a pols d'atracció rellevants dins de l'àmbit, juntament amb connexions destacades amb municipis limítrofs com Benifaio i València. La baixa proporció de desplaçaments cap a l'àmbit ampliat reforça el caràcter directe de la seua relació amb el nucli funcional principal.				

ANÀLISI BIG DATA – Àmbit Ampliat – Núm.3			
DADES DEL MUNICIPI			
Municipi	Catadau		
Àmbit	Ampliat		
Població (2025)	3.005		
Viatges totals	10.730		
PRINCIPALS RELACIONS			
Destinació	Viatges	%	Classificació PMSira
Llombai	1062	20,20%	Ampliat
Carlet	972	18,49%	Estricte
Alfarb	866	16,47%	Ampliat
València	290	5,52%	Limítrof
Alginet	243	4,62%	Estricte
DISTRIBUCIÓ PER ÀMBIT			
Tipus de relació	Viatges		
Fora del PMSira	9,55%		
Àmbit estricte	8,50%		
Àmbit ampliat	62,10%		
INTERPRETACIÓ FUNCIONAL			
Els fluxos externs s'orienten majoritàriament cap a l'àmbit PMSira, concentrant un 70,60% dels viatges en la suma dels àmbits ampliat i estricte, i evidencien una integració funcional clara.			
La baixa proporció de desplaçaments externs (9,55 %) i el pes limitat de València reforcen el caràcter predominantment intern de les seues relacions, amb una lògica de proximitat ben definida dins del sistema.			

ANÀLISI BIG DATA – Àmbit Ampliat – Núm.4			
DADES DEL MUNICIPI			
Municipi	Llombai		
Àmbit	Ampliat		
Població (2025)	2.791		
Viatges totals	9.762		
PRINCIPALS RELACIONS			
Destinació	Viatges	%	Classificació PMSira
Catadau	1056	20,40%	Ampliat
Carlet	864	16,69%	Estricte
Alfarb	703	13,58%	Ampliat
València	322	6,22%	Limítrof
Alginet	281	5,43%	Ampliat
DISTRIBUCIÓ PER ÀMBIT			
Tipus de relació	Viatges		
Fora del PMSira	12,32%		
Àmbit estricte	23,45%		
Àmbit ampliat	42,75%		
INTERPRETACIÓ FUNCIONAL			
Els desplaçaments s'orienten de manera predominant cap a l'àmbit PMSira, concentrant un 66,20 % dels viatges en l'àmbit ampliat i estricte.			
Les principals relacions s'establixen amb Catadau i Alfarb, que actuen com a destinacions prioritàries dins de l'àmbit ampliat, juntament amb Carlet en l'àmbit estricte. La reduïda proporció de desplaçaments externs (12,32 %) i el pes limitat de València evidencien una dinàmica clarament endògena, basada en relacions de proximitat dins del sistema.			

ANÀLISI BIG DATA – Àmbit Ampliat – Núm.5				
DADES DEL MUNICIPI				
Municipi		Montroi		
Àmbit		Ampliat		
Població (2025)		3.792		
Viatges totals		3.364		
PRINCIPALS RELACIONS				
Destinació		Viatges	%	Classificació PMSira
Montserrat		2115	39,94%	Ampliat
Turis		458	8,65%	Limitrof
Torrent		425	8,02%	Limitrof
València		417	7,87%	Limitrof
Real		232	4,38%	Ampliat
DISTRIBUCIÓ PER ÀMBIT				
Tipus de relació		Viatges		
Fora del PMSira		29,32%		
Àmbit estricte		0,00%		
Àmbit ampliat		47,94%		
INTERPRETACIÓ FUNCIONAL				
El municipi presenta dependència de municipis pròxims, i Montserrat és la principal destinació dels desplaçaments. La mobilitat s'orienta majoritàriament cap a l'àmbit ampliat i no es registren relacions directes amb l'àmbit estricte entre les primeres 10 destinacions de viatge.				
Les relacions funcionals es completen amb vincles amb Real dins de l'àmbit ampliat, formant un sistema autosuficient amb els municipis del seu entorn més pròxim. Els municipis limítrofs de Turís, València i Torrent concentren una proporció rellevant dels desplaçaments (29,32 % fora del PMSira).				

ANÀLISI BIG DATA – Àmbit Ampliat – Núm.6				
DADES DEL MUNICIPI				
Municipi	Montserrat			
Àmbit	Ampliat			
Població (2025)	10.062			
Viatges totals	22.944			
PRINCIPALS RELACIONS				
	Destinació	Viatges	%	Classificació PMSira
	Torrent	3414	19,27%	Limítrof
	Montroi	2143	12,09%	Ampliat
	València	1799	10,15%	Limítrof
	Turis	1721	9,71%	Limítrof
	Real	1569	8,85%	Ampliat
DISTRIBUCIÓ PER ÀMBIT				
	Tipus de relació	Viatges		
	Fora del PMSira	48,36%		
	Àmbit estricte	0%		
	Àmbit ampliat	23,06%		
INTERPRETACIÓ FUNCIONAL				
El municipi actua com a principal destinació dels seus propis desplaçaments, així com dels seus municipis veïns (Real i Montroi). Els fluxos externs mostren una orientació majoritària cap a municipis limítrofs, concentrant un 48,36 % dels viatges fora del PMSira, amb especial pes de Torrent i València. Les relacions amb l'àmbit PMSira són més limitades, i arriben a un 23 % en l'àmbit ampliat i sense connexions directes amb l'àmbit estricte.				

ANÀLISI BIG DATA – Àmbit Ampliat – Núm.7				
DADES DEL MUNICIPI				
Municipi		Real		
Àmbit		Ampliat		
Població (2025)		2.497		
Viatges totals		3.856		
PRINCIPALS RELACIONS				
	Destinació	Viatges	%	Classificació PMSira
	Montserrat	1533	39,92%	Ampliat
	València	365	9,51%	Limítrof
	Torrent	287	7,47%	Limítrof
	Turis	270	7,03%	Limítrof
	Montroi	236	6,15%	Ampliat
DISTRIBUCIÓ PER ÀMBIT				
	Tipus de relació	Viatges		
	Fora del PMSira	28,62%		
	Àmbit estricte	0,00%		
	Àmbit ampliat	50,49%		
INTERPRETACIÓ FUNCIONAL				
El municipi presenta una forta dependència de municipis pròxims, concentrant la major part dels seus desplaçaments en l'àmbit ampliat.				
Les principals destinacions són Montserrat i Montroi dins de l'àmbit ampliat, juntament amb connexions exteriors amb Torrent i València.				

ANÀLISI BIG DATA – Àmbit Ampliat – Núm.8			
DADES DEL MUNICIPI			
Municipi	Sollana		
Àmbit	Ampliat		
Població (2025)	5.089		
Viatges totals	11.820		
PRINCIPALS RELACIONS			
Destinació	Viatges	%	Classificació PMoSira
Almussafes	2046	17,31%	Limítrof
Benifaio	1583	13,39%	Limítrof
València	1360	11,51%	Limítrof
Sueca	1214	10,27%	Ampliat
Algemesí	963	8,15%	Ampliat
DISTRIBUCIÓ PER ÀMBIT			
Tipus de relació	Viatges		
Fora del PMoSira	37,21%		
Àmbit estricte	9,48%		
Àmbit ampliat	12,64%		
INTERPRETACIÓ FUNCIONAL			
La mobilitat externa es distribuïx de manera dispersa, amb només un 22 % dels viatges dirigits a l'àmbit PMoSira.			
Les principals destinacions són municipis limítrofs. La distribució dels viatges indica una orientació predominant cap a relacions externes al PMoSira i una integració funcional reduïda dins del seu àmbit.			

ANÀLISI BIG DATA – Àmbit Ampliat – Núm.9			
DADES DEL MUNICIPI			
Municipi	Sueca		
Àmbit	Ampliat		
Població (2025)	29.194		
Viatges totals	88.270		
PRINCIPALS RELACIONS			
Destinació	Viatges	%	Classificació PMoSira
València	6062	19,32%	Limítrof
Cullera	5377	17,14%	Estricte
Alzira	2127	6,78%	Exterior
Riola	1879	5,99%	Exterior
Fortaleny	1218	3,88%	Estricte
DISTRIBUCIÓ PER ÀMBIT			
Tipus de relació	Viatges		
Fora del PMoSira	19,32%		
Àmbit estricte	46,49%		
Àmbit ampliat	2,85%		
INTERPRETACIÓ FUNCIONAL			
Les destinacions de l'àmbit estricte amb les quals manté relació són les immediatament limítrofes, com Fortaleny o Riola, amb les quals forma l'AUI de Sueca, o el municipi veí de Cullera.			
La distribució dels viatges reflectix una dinàmica de proximitat, amb connexions puntuals a les capitals comarcal i provincial.			

ANÀlisi BIG DATA – Municipis limítrofs – Núm.1				
DADES DEL MUNICIPI				
Municipi		Beneixida		
Àmbit		Limítrof		
Població (2025)		659		
Viatges totals		4.546		
PRINCIPALS RELACIONS				
Destinació		Viatges	%	Classificació PMSira
Xàtiva		904	19,89%	Limítrof
Castelló		376	8,27%	Limítrof
Alberic		232	5,10%	Estricte
Gavarda		153	3,37%	Estricte
Alzira		135	2,97%	Estricte
DISTRIBUCIÓ PER ÀMBIT				
Tipus de relació		Viatges		
Fora del PMSira		37,14%		
Àmbit estricte		16,55%		
Àmbit ampliat		0%		
INTERPRETACIÓ FUNCIONAL				
La principal relació del municipi és Xàtiva, amb el qual manté llaços de dependència associats a equipaments de caràcter supramunicipal, com l'Hospital. La relació amb l'àmbit estricte arriba a un 16,55 %, no superant el llindar mínim establert de 22%.				

ANÀlisi BIG DATA – Municipis limítrofs – Núm.2				
DADES DEL MUNICIPI				
Municipi	Manuel			
Àmbit	Limítrof			
Població (2025)	2.560			
Viatges totals	4.699			
PRINCIPALS RELACIONS				
	Destinació	Viatges	%	Classificació PMSira
	Xàtiva	851	16,70%	Limítrof
	Castelló	526	10,32%	Limítrof
	Rafelguaraf	510	10,01%	Limítrof
	La Pobla Llarga	504	9,89%	Estricte
	Carcaixent	354	6,95%	Estricte
DISTRIBUCIÓ PER ÀMBIT				
	Tipus de relació	Viatges		
	Fora del PMSira	51,18%		
	Àmbit estricte	24,08%		
	Àmbit ampliat	0%		
INTERPRETACIÓ FUNCIONAL				
Presenta una mobilitat predominant cap a l'entorn immediat, amb un 51% dels viatges fora del PMSira. La relació amb l'àmbit estricte arriba a un 24%, superant els llindars establerts per a considerar la seua inclusió en el Pla. Les principals destinacions reflectixen una forta dependència de l'entorn immediat, tant dels municipis que pertanyen a l'àmbit estricte com d'altres limítrofs.				

ANÀLISI BIG DATA – Municipis limítrofs – Núm.3				
DADES DEL MUNICIPI				
Municipi		Picassent		
Àmbit		Limítrof		
Població (2025)		23.202		
Viatges totals		110.887		
PRINCIPALS RELACIONS				
Destinació		Viatges	%	Classificació PMoSira
Diversos - AMV		18367	39,16%	Exterior
València		7264	15,49%	Limítrof
Torrent		4701	10,02%	Limítrof
L Horta		4295	9,16%	Limítrof
Benifaio		1415	3,02%	Limítrof
DISTRIBUCIÓ PER ÀMBIT				
Tipus de relació		Viatges		
Fora del PMoSira		81,45%		
Àmbit estricte		0,00%		
Àmbit ampliat		3,90%		
INTERPRETACIÓ FUNCIONAL				
El municipi presenta una orientació predominant cap a pols externs a l'àmbit PMoSira				

ANÀLISI BIG DATA – Municipis limítrofs – Núm.4			
DADES DEL MUNICIPI			
Municipi	Quesa		
Àmbit	Limítrof		
Població (2025)	691		
Viatges totals	556		
PRINCIPALS RELACIONS			
Destinació	Viatges	%	Classificació PMoSira
Agrupació de Bicorp, Enguera, Bolbaite, Chella i Anna	228	41,01%	Exterior
Navarres	192	34,53%	Exterior
Xàtiva	27	4,86%	Exterior
València	18	3,24%	Exterior
Comarca La Costera	14	2,52%	Exterior
DISTRIBUCIÓ PER ÀMBIT			
Tipus de relació	Viatges		
Fora del PMoSira	87,22%		
Àmbit estricte	1,23%		
Àmbit ampliat	0,00%		
INTERPRETACIÓ FUNCIONAL			
El municipi presenta una orientació predominant cap a pols externs a l'àmbit PMoSira			

ANÀLISI BIG DATA – Municipis limítrofs – Núm.5			
DADES DEL MUNICIPI			
Municipi	Rafelguaraf		
Àmbit	Limítrof		
Població (2025)	2.395		
Viatges totals	4.620		
PRINCIPALS RELACIONS			
Destinació	Viatges	%	Classificació PMoSira
Xàtiva	650	14,32%	Limítrof
Castelló	526	11,59%	Limítrof
La Pobla Llarga	518	11,41%	Estricte
Manuel	488	10,75%	Limítrof
Carcaixent	466	10,26%	Estricte
DISTRIBUCIÓ PER ÀMBIT			
Tipus de relació	Viatges		
Fora del PMoSira	49,52%		
Àmbit estricte	26,65%		
Àmbit ampliat	0,00%		
INTERPRETACIÓ FUNCIONAL			
Rafelguaraf concentra bona part de la seua mobilitat externa en l'àmbit estricte, complint els llindars definits per a la seua inclusió en el Pla.			
La seua principal destinació és Xàtiva, municipi proveïdor de servicis, complementats per relacions amb municipis limítrofs. Presenta una integració significativa amb els municipis del PMoSira, juntament amb connexions de proximitat que posen de manifest la vinculació al seu entorn immediat.			

ANÀLISI BIG DATA – Municipis limítrofs – Núm.6			
DADES DEL MUNICIPI			
Municipi	Sant Joanet		
Àmbit	Limítrof		
Població (2025)	527		
Viatges totals	1.571		
PRINCIPALS RELACIONS			
Destinació	Viatges	%	Classificació PMoSira
Carcaixent	238	15,34%	Estricte
Xàtiva	162	10,44%	Limítrof
Castelló	144	9,28%	Limítrof
Rafelguaraf	135	8,70%	Limítrof
Alzira	88	5,67%	Estricte
DISTRIBUCIÓ PER ÀMBIT			
Tipus de relació	Viatges		
Fora del PMoSira	40,01%		
Àmbit estricte	26,35%		
Àmbit ampliat	0,00%		
INTERPRETACIÓ FUNCIONAL			
Els viatges cap a l'àmbit estricte representen un 26,35%, superant el llindar de 22% per al seu estudi.			

ANÀLISI BIG DATA – Municipis limítrofs – Núm.7				
DADES DEL MUNICIPI				
Municipi		Senyera		
Àmbit		Limítrof		
Població (2025)		1.114		
Viatges totals		4.620		
PRINCIPALS RELACIONS				
	Destinació	Viatges	%	Classificació PMoSira
	Castelló	1160	25,09%	Limítrof
	Alberic	416	9,11%	Estricte
	La Pobla Llarga	387	8,47%	Estricte
	Manuel	344	7,53%	Limítrof
	Xàtiva	342	7,49%	Limítrof
DISTRIBUCIÓ PER ÀMBIT				
	Tipus de relació	Viatges		
	Fora del PMoSira	46,62%		
	Àmbit estricte	29,63%		
	Àmbit ampliat	0,00%		
INTERPRETACIÓ FUNCIONAL				
Mobilitat externa clarament orientada cap a municipis limítrofs i de l'àmbit estricte. Supera el llindar de 22% per la seua vinculació amb l'àmbit estricte.				

ANÀLISI BIG DATA – Municipis limítrofs – Núm.8			
DADES DEL MUNICIPI			
Municipi	Simat de la Valldigna		
Àmbit	Limítrof		
Població (2025)	3.311		
Viatges totals	4.371		
PRINCIPALS RELACIONS			
Destinació	Viatges	%	Classificació PMoSira
Tavernes de la Valldigna	1657	36,94%	Limítrof
Xàtiva	553	12,33%	Limítrof
Barx	410	9,14%	Exterior
Alzira	239	5,33%%	Estricte
Gandía	177	3,95%	Exterior
DISTRIBUCIÓ PER ÀMBIT			
Tipus de relació	Viatges		
Fora del PMoSira	67,43%		
Àmbit estricte	9,25%		
Àmbit ampliat	0,00%		
INTERPRETACIÓ FUNCIONAL			
Mobilitat externa majoritària cap a municipis limítrofs i, en menor mesura, de l'àmbit estricte.			

ANÀLISI BIG DATA – Municipis limítrofs – Núm.9				
DADES DEL MUNICIPI				
Municipi		Tavernes de la Valldigna		
Àmbit		Limítrof		
Població (2025)		17.866		
Viatges totals		43.649		
PRINCIPALS RELACIONS				
Destinació		Viatges	%	Classificació PMoSira
Gandia		2.771	6%	Exterior
Xeraco		2.049	5%	Exterior
Cullera		1.590	4%	Estricte
Simat de la Valldigna		1.264	3%	Limítrof
Alzira		1.036	2%	Estricte
DISTRIBUCIÓ PER ÀMBIT				
Tipus de relació		Viatges		
Fora del PMoSira		20%		
Àmbit estricte		7%		
Àmbit ampliat		0%		
INTERPRETACIÓ FUNCIONAL				
El municipi presenta una orientació predominant cap a pols externs a l'àmbit PMoSira				

ANÀLISI BIG DATA – Municipis limítrofs – Núm.10				
DADES DEL MUNICIPI				
Municipi		Torrent		
Àmbit		Limítrof		
Població (2025)		90.928		
Viatges totals		334.072		
PRINCIPALS RELACIONS				
Destinació		Viatges	%	Classificació PMoSira
València		31.534	9%	Limítrof
Aldaia		12.276	4%	Exterior
Picanya		11.709	4%	Exterior
Alaquàs		9.034	3%	Exterior
Montserrat		4.239	1%	Ampliat
DISTRIBUCIÓ PER ÀMBIT				
Tipus de relació		Viatges		
Fora del PMoSira		25%		
Àmbit estricte		0%		
Àmbit ampliat		1%		
INTERPRETACIÓ FUNCIONAL				
El municipi presenta una orientació predominant cap a pols externs a l'àmbit PMoSira				

ANÀLISI BIG DATA – Municipis limítrofs – Núm.11			
DADES DEL MUNICIPI			
Municipi	València		
Àmbit	Limítrof		
Població (2025)	840.792		
Viatges totals	3.172.161		
PRINCIPALS RELACIONS			
Destinació	Viatges	%	Classificació PMoSira
L Horta	2.462.023	36,28%	Exterior
Diversos - AMV	108.292	15,29%	Exterior
Loriguilla	54.796	7,74%	Exterior
Torrent	29.917	4,22%	Exterior
Picassent	7179	0,23%	Limítrof
DISTRIBUCIÓ PER ÀMBIT			
Tipus de relació	Viatges		
Fora del PMoSira	66,00%		
Àmbit estricte	0,54%		
Àmbit ampliat	0,84%		
INTERPRETACIÓ FUNCIONAL			
El municipi presenta una orientació predominant cap a pols externs a l'àmbit PMoSira			

ANÀLISI BIG DATA – Municipis limítrofs – Núm.12				
DADES DEL MUNICIPI				
Municipi	Xàtiva			
Àmbit	Limítrof			
Població (2025)	31.320			
Viatges totals	96.214			
PRINCIPALS RELACIONS				
Destinació	Viatges	%	Classificació PMoSira	
La Costera	24.989		Exterior	
La Vall de Albaida	6.682		Exterior	
Castelló	3.312		Limítrof	
València	2.006		Exterior	
Bicorp+Enguera+Bolbaite+Chella+Anna	1.864		Exterior	
DISTRIBUCIÓ PER ÀMBIT				
Tipus de relació	Viatges			
Fora del PMoSira	71,12%			
Àmbit estricte	6,86%			
Àmbit ampliat	0,00%			
INTERPRETACIÓ FUNCIONAL				
El municipi presenta una orientació predominant cap a pols externs a l'àmbit PMoSira				

ANÀLISI BIG DATA – Municipis limítrofs – Núm.13			
DADES DEL MUNICIPI			
Municipi	Turís		
Àmbit	Limítrof		
Població (2025)	7.717		
Viatges totals	12.845		
PRINCIPALS RELACIONS			
Destinació	Viatges	%	Classificació PMoSira
La Hoya de Buñol	3.298	30,74	Exterior
Montserrat	1.688	15,74%	Ampliat
Torrent	1.234	11,50%	Limítrof
València	1.083	10,10%	Limítrof
L Horta	1.032	9,62%	Exterior
DISTRIBUCIÓ PER ÀMBIT			
Tipus de relació	Viatges		
Fora del PMoSira	71,39%		
Àmbit estricte	0,00%		
Àmbit ampliat	22,30%		
INTERPRETACIÓ FUNCIONAL			
El municipi presenta una orientació predominant cap a pols externs a l'àmbit PMoSira. La relació amb els municipis de l'àmbit ampliat es suficient per a estudiar si pot pertànyer al mateix..			

ANÀLISI BIG DATA – Municipis limítrofs – Núm.14			
DADES DEL MUNICIPI			
Municipi	Benifaió		
Àmbit	Limítrof		
Població (2025)	12.262		
Viatges totals	24.277		
PRINCIPALS RELACIONS			
Destinació	Viatges	%	Classificació PMoSira
Almussafes	6.208	29,98%	Limítrof
València	2.201	10,63%	Limítrof
Alginet	1.777	8,58%	Ampliat
Picassent	1.601	7,73%	Limítrof
Sollana	1.317	6,36%	Ampliat
DISTRIBUCIÓ PER ÀMBIT			
Tipus de relació	Viatges		
Fora del PMoSira	48,14%		
Àmbit estricte	8,99%		
Àmbit ampliat	18,69%		
INTERPRETACIÓ FUNCIONAL			
La mobilitat externa es distribuïx principalment entre municipis limítrofs i de l'àmbit ampliat, mentre que la relació amb l'àmbit estricte és més limitada (9 %), i se situa al voltant del llindar mínim.			
La distribució de viatges reflectix una integració parcial en l'àmbit del PMoSira, amb connexions en els àmbits estricte i ampliat.			

ANÀLISI BIG DATA – Municipis limítrofs – Núm.15			
DADES DEL MUNICIPI			
Municipi	Sumacàrcer		
Àmbit	Limítrof		
Població (2025)	1.013		
Viatges totals	2.190		
PRINCIPALS RELACIONS			
Destinació	Viatges	%	Classificació PMoSira
Càrcer	158	11,56%	Limítrof
Xàtiva	128	9,36%	Limítrof
Alcàntera de Xúquer	125	9,14%	Limítrof
Alberic	93	6,80%	Estricte
Castelló	93	6,80%	Limítrof
DISTRIBUCIÓ PER ÀMBIT			
Tipus de relació	Viatges		
Fora del PMoSira	43,60%		
Àmbit estricte	21,29%		
Àmbit ampliat	0,00%		
INTERPRETACIÓ FUNCIONAL			
La seua proximitat a l'àmbit estricte fa que el 21% dels viatges tinguen com a destinació algun dels seus municipis, encara que destaquen en major mesura altres municipis veïns.			

ANÀLISI BIG DATA – Municipis limítrofs – Núm.16			
DADES DEL MUNICIPI			
Municipi	Navarrès		
Àmbit	Limítrof		
Població (2025)	3.027		
Viatges totals	3.225		
PRINCIPALS RELACIONS			
Destinació	Viatges	%	Classificació PMoSira
Bicorp+Enguera+Bolbaite+Chella+Anna	1485	48,29%	Exterior
Xàtiva	307	9,98%	Limítrof
La Costera	208	6,76%	Exterior
Quesa	196	6,37%	Exterior
València	171	3,15%	Limítrof
DISTRIBUCIÓ PER ÀMBIT			
Tipus de relació	Viatges		
Fora del PMoSira	79,80%		
Àmbit estricte	2,50%		
Àmbit ampliat	0,00%		
INTERPRETACIÓ FUNCIONAL			
El municipi presenta una orientació predominant cap a pols externs a l'àmbit PMoSira.			

ANÀLISI BIG DATA – Municipis limítrofs – Núm.17			
DADES DEL MUNICIPI			
Municipi	Millares		
Àmbit	Limítrof		
Població (2025)	661		
Viatges totals	352		
PRINCIPALS RELACIONS			
Destinació	Viatges	%	Classificació PMoSira
Bicorp+Enguera+Bolbaite+Chella+Anna	50	14,20%	Exterior
La Hoya de Buñol	46	13,07%	Exterior
Navarres	34	9,66%	Limítrof
Dos aguas	30	8,52%	Limítrof
Montserrat	30	8,52%	Ampliat
DISTRIBUCIÓ PER ÀMBIT			
Tipus de relació	Viatges		
Fora del PMoSira	51,99%		
Àmbit estricte	1,99%		
Àmbit ampliat	14,49%		
INTERPRETACIÓ FUNCIONAL			
El municipi presenta una orientació predominant cap a pols externs a l'àmbit PMoSira. Entre les 10 primeres destinacions, únicament un 2% dels viatges es realitzen cap a l'àmbit estricte. La relació no és suficient per a integrar el municipi en l'àmbit ampliat.			

ANÀLISI BIG DATA – Municipis limítrofs – Núm.18			
DADES DEL MUNICIPI			
Municipi	L'Ènova		
Àmbit	Limitrof		
Població (2025)	952		
Viatges totals	2.057		
PRINCIPALS RELACIONS			
Destinació	Viatges	%	Classificació PMoSira
Xàtiva	487	23,74%	Limitrof
Manuel	311	15,16%	Limitrof
La Pobla Llarga	191	9,31%	Estricte
Rafelguaraf	161	7,85%	Limitrof
Castelló	119	5,80%	Limitrof
DISTRIBUCIÓ PER ÀMBIT			
Tipus de relació	Viatges		
Fora del PMoSira	59,04%		
Àmbit estricte	17,21%		
Àmbit ampliat	0,00%		
INTERPRETACIÓ FUNCIONAL			
La mobilitat es dirigix principalment cap a nuclis limítrofs, com Xàtiva, Manuel i Rafelguaraf, i cap a l'àmbit estricte, amb Carcaixent i la Pobla Llarga com a destinacions destacades.			
La distribució reflectix un patró de mobilitat orientat cap als nuclis veïns més consolidats.			

ANÀLISI BIG DATA – Municipis limítrofs – Núm.19			
DADES DEL MUNICIPI			
Municipi	Castelló		
Àmbit	Limítrof		
Població (2025)	6.972		
Viatges totals	17.581		
PRINCIPALS RELACIONS			
Destinació	Viatges	%	Classificació PMoSira
Xàtiva	3.319	20,53%	Limítrof
Senyera	1140	7,05%	Limítrof
Alberic	1045	6,46%	Estricte
La Pobla Llarga	976	6,04%	Estricte
Carcaixent	662	4,09%	Estricte
DISTRIBUCIÓ PER ÀMBIT			
Tipus de relació	Viatges		
Fora del PMoSira	39,65%		
Àmbit estricte	20,66%		
Àmbit ampliat	0,00%		
INTERPRETACIÓ FUNCIONAL			
La mobilitat externa es repartix entre l'àmbit estricte i els municipis externs al Pla.			
La distribució evidencia una integració funcional destacable amb els municipis de l'àmbit del PMoSira, amb vincles significatius cap a municipis pròxims, però no supera el llindar del 22%.			

ANÀLISI BIG DATA – Municipis limítrofs – Núm.20			
DADES DEL MUNICIPI			
Municipi	Càrcer		
Àmbit	Limítrof		
Població (2025)	2.109		
Viatges totals	3.485		
PRINCIPALS RELACIONS			
Destinació	Viatges	%	Classificació PMoSira
Xàtiva	586	16,81%	Limítrof
Castellò	374	10,73%	Limítrof
Alberic	317	9,10%	Estricte
Gavarda	244	7,00%	Estricte
Sumacarcer	172	4,94%	Limítrof
DISTRIBUCIÓ PER ÀMBIT			
Tipus de relació	Viatges		
Fora del PMoSira	39,28%		
Àmbit estricte	24,33%		
Àmbit ampliat	0,00%		
INTERPRETACIÓ FUNCIONAL			
La majoria dels desplaçaments es dirigix cap a nuclis limítrofs i de l'àmbit estricte. La distribució dels viatges evidencia la seua dependència dels municipis immediats.			

ANÀLISI BIG DATA – Municipis limítrofs – Núm.21				
DADES DEL MUNICIPI				
Municipi	Alcàntera de Xúquer			
Àmbit	Limítrof			
Població (2025)	1.468			
Viatges totals	3.128			
PRINCIPALS RELACIONS				
	Destinació	Viatges	%	Classificació PMoSira
	Xàtiva	538	15%	Limítrof
	Castelló	356	10%	Limítrof
	Alberic	258	8,43%	Estricte
	Gavarda	254	8,30%	Estricte
	Sumacarcser	135	4,41%	Estricte
DISTRIBUCIÓ PER ÀMBIT				
	Tipus de relació	Viatges		
	Fora del PMoSira	37,41%		
	Àmbit estricte	27,77%		
	Àmbit ampliat	0,00%		
INTERPRETACIÓ FUNCIONAL				
La mobilitat externa d'Alcàntera s'articula principalment en l'entorn immediat, amb una presència rellevant de l'àmbit estricte (27%) i absència de relacions amb l'àmbit ampliat.				
El patró resultant mostra desplaçaments dins d'una xarxa de relacions de proximitat, i mostra una vinculació funcional apreciable amb el PMoSira a través de la seua connexió amb l'àmbit estricte.				

ANÀLISI BIG DATA – Municipis limítrofs – Núm.22			
DADES DEL MUNICIPI			
Municipi	Benifairó de la Valldigna		
Àmbit	Limítrof		
Població (2025)	1.588		
Viatges totals	3.193		
PRINCIPALS RELACIONS			
Destinació	Viatges	%	Classificació PMoSira
Tavernes de la Valldigna	1.527	49,26%	Limítrof
Barx	426	13,74%	Limítrof
Alzira	226	7,29%	Estricte
Carcaixent	156	5,03%	Estricte
Cullera	128	4,13%	Estricte
DISTRIBUCIÓ PER ÀMBIT			
Tipus de relació	Viatges		
Fora del PMoSira	66%		
Àmbit estricte	14%		
Àmbit ampliat	0%		
INTERPRETACIÓ FUNCIONAL			
La mobilitat de Benifairó de la Valldigna s'orienta clarament cap a l'exterior, i hi predominen els desplaçaments fora del PMoSira i, en menor mesura, cap a l'àmbit estricte (14 %), sense vincles amb l'àmbit ampliat.			
Les dades evidencien una forta dependència dels municipis de l'entorn immediat — especialment Tavernes de la Valldigna i Simat de la Valldigna— i una integració limitada en el sistema PMoSira, però no suficient per a superar el llindar del 22% de viatges i considerar la seua inclusió en el Pla.			

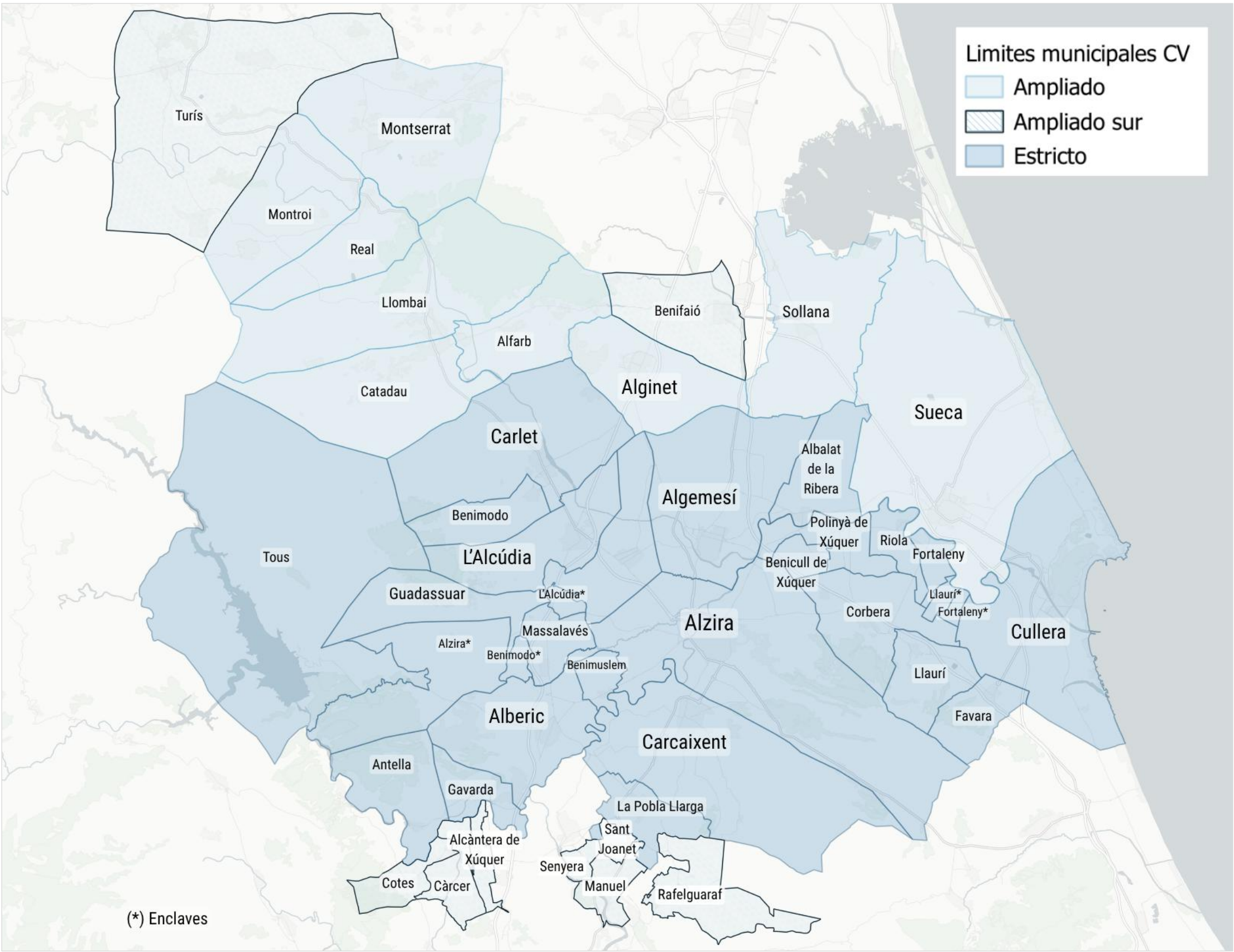


Figura 17. Proposta d'àmbit ampliat sud
Font: Elaboració pròpia.

3.3.3 Infraestructures supramunicipals de connexió

La mobilitat requerix infraestructures determinades perquè siguin possibles els distints tipus de desplaçament. En el cas del PMoSira, l'àrea funcional disposa d'infraestructures viàries i ferroviàries.

3.3.3.1 Infraestructura ferroviària

Quant a les connexions ferroviàries, la Ribera del Xúquer disposa de les següents:

Línia C-1: València Nord – Gandia. Efectua parades al Romaní (Sollana), Sollana, Sueca i Cullera. El servei es presta amb una freqüència d'aproximadament 30 minuts (pot haver-hi reforços cada 15 minuts en hores punta). L'any 2025 l'estació de Cullera va registrar un total de 857.496 viatgers i 21.500 trens de rodalia. Esta estació disposa d'instal·lacions per a viatgers i mercaderies.

Línia C-2: València Nord – Xàtiva – Moixent. Efectua parades a Algemesí, Alzira, Carcaixent i la Pobla Llarga. L'any 2025 l'estació d'Alzira va registrar un total d'1.156.391 viatgers i 27.429 trens de rodalia. Esta estació disposa d'instal·lacions per a viatgers i mercaderies.

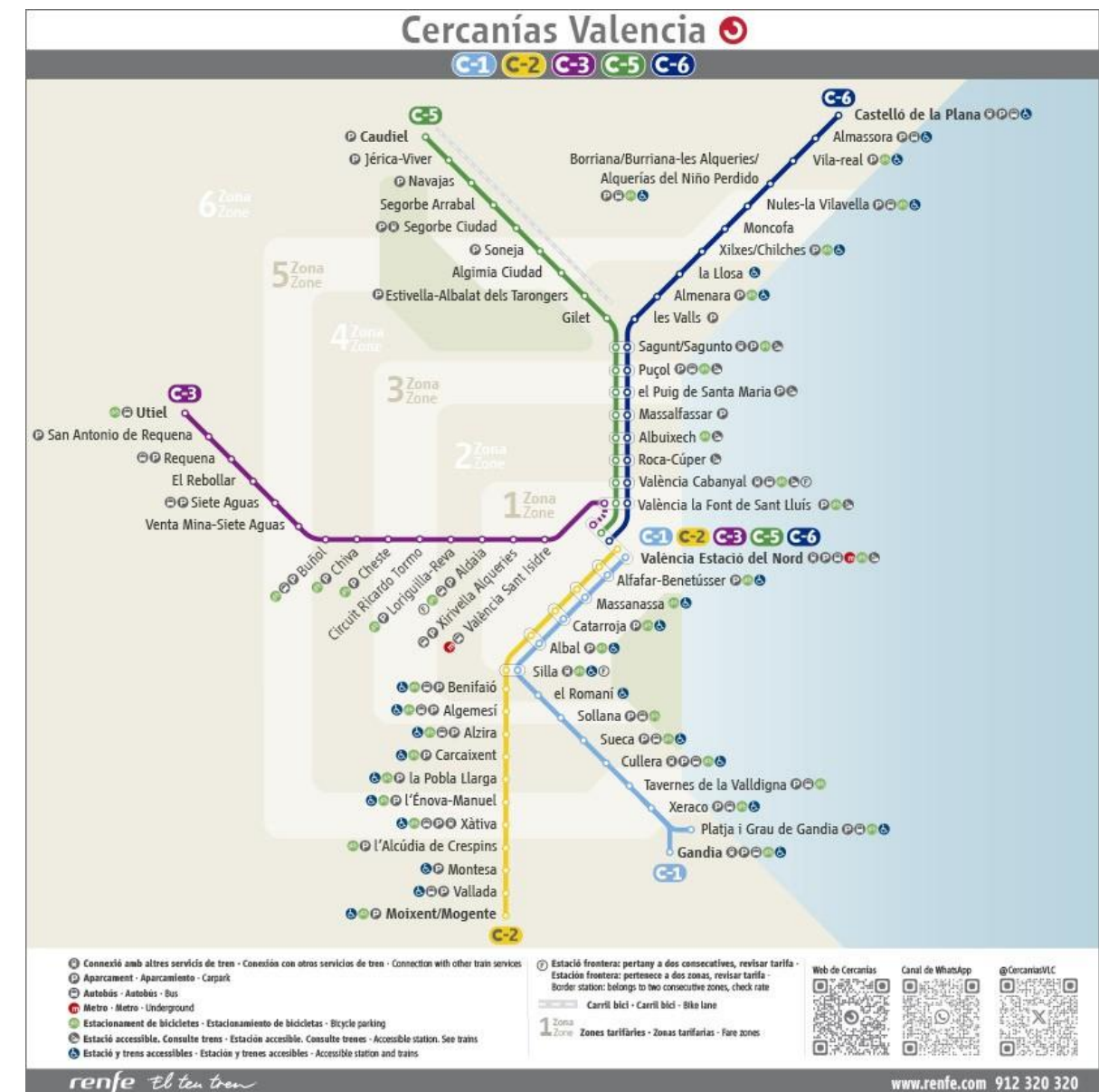


Figura 18. Mapa de la xarxa de rodalia de València.

Font: Renfe operadora.

- Xarxa de Llarga Distància

Trajete de Llarga Distància Madrid – Gandia. Efectua parada a Cullera. La freqüència és d'un tren al dia, encara que la prestació del servei no es produïx tots els dies de la setmana. El temps total de trajecte és de 2 hores i 54 minuts fins a Cullera. L'any 2025 l'estació de Cullera va registrar un total de 5.968 viatgers i 181 trens de llarga distància.

- Xarxa de metro

Línia 1: Bétera - Castelló. Efectua parades a Alginet, Ausiàs March (Carlet), Carlet, Benimodo, L'Alcúdia, Montortal (l'Alcúdia), Massalavés i Alberic. El viatge es pot realitzar de manera directa o mitjançant transbordament a l'estació de València Sud. Per l'àmbit d'estudi circulen trens de tipus tramvia amb una freqüència d'aproximadament 45 minuts. La totalitat d'esta línia va desplaçar un total de 12.903.839 viatgers l'any 2025, i no va ser fins al 27 de juny de 2025 quan es va reobrir el tram entre València Sud i Castelló,

afectat per les inundacions d'octubre de 2024. Fins al 27 de juny de 2025 els trajectes en el tram afectat es van realitzar mitjançant diferents servicis d'autobusos llançadora.

L'any 2025 la població amb més viatgers va ser Carlet, amb 73.789 i dos estacions (Ausiàs March i Carlet), seguida d'Alginet, amb 64.119 i una estació (Alginet), i L'Alcúdia, amb 42.911 viatges i dos estacions (L'Alcúdia i Montortal). Mentre que les parades amb un major nombre de desplaçaments van ser Carlet, amb 72.235; Alginet, que va sumar 64.119; i L'Alcúdia, amb 41.915 usuaris.

Sobre la xarxa ferroviària de titularitat d'ADIF es realitza tant trànsit de viatgers com de mercaderies, i hi ha en l'àmbit dos terminals de càrrega, als municipis d'Alzira i Cullera. S'espera que en un futur pròxim el Corredor Mediterrani discórrega pel territori, suposant un impuls per al trànsit ferroviari.

El Corredor Mediterrani és una infraestructura ferroviària que discorrerà des de la frontera amb França fins a Algesires, unint al seu pas per la Comunitat Valenciana les ciutats de Castelló, València i Alacant. Concretament, el tram que afecta l'àrea funcional de la Ribera del Xúquer és el número 10, que abasta des de València fins a Xàtiva, amb l'entrada en servici d'una plataforma de via doble, d'ample internacional. La posada en funcionament d'esta infraestructura suposarà un augment de la capacitat, freqüència i velocitat de circulació, així com un impuls per a l'economia, l'ocupació i el turisme.

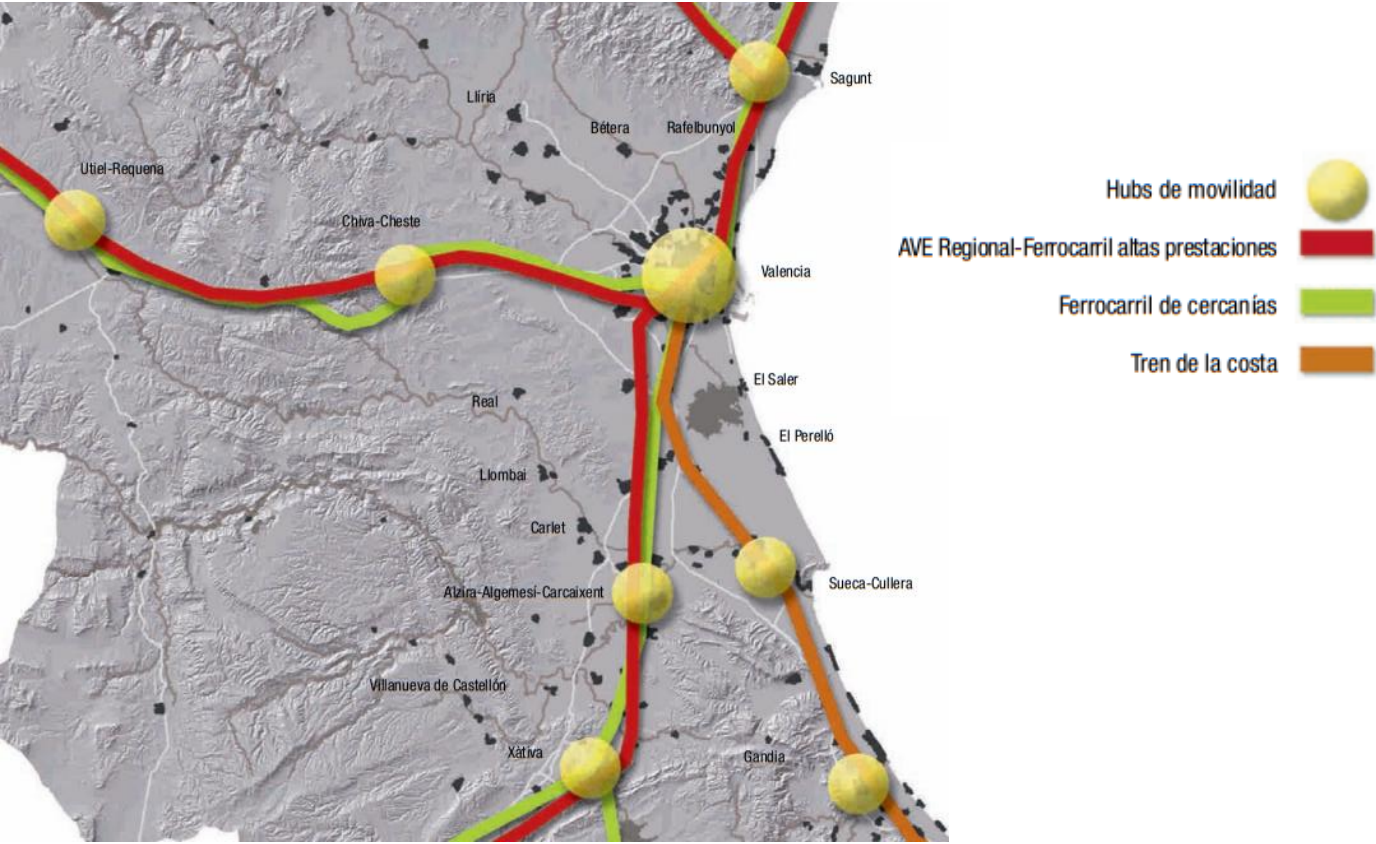


Figura 19. Principals Hubs de mobilitat a l'àrea de València
Font: Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana - Objectiu 19: Mobilitat

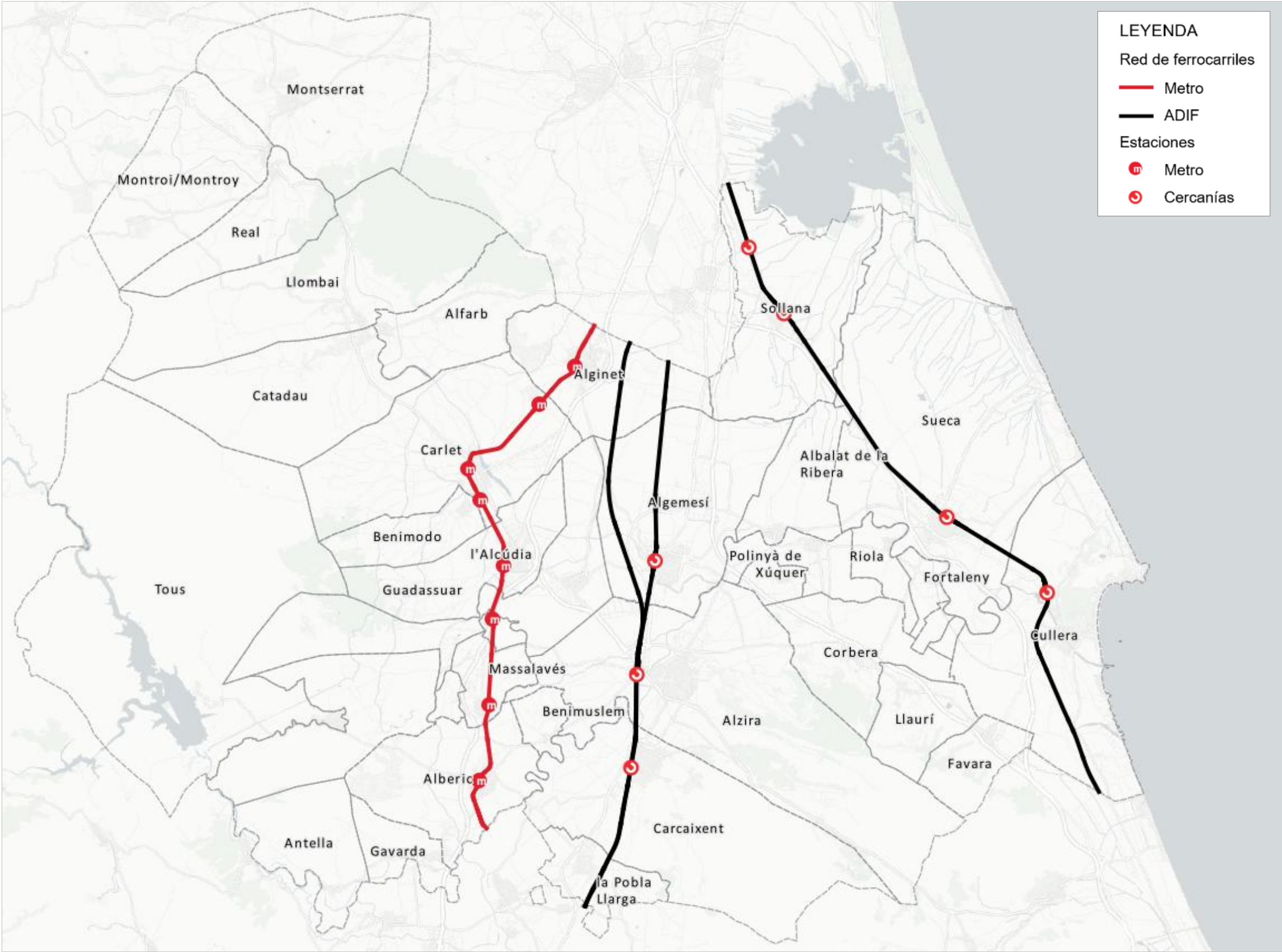


Figura 20. Xarxa de transport ferroviari a l'àrea funcional.

Font: Elaboració pròpia amb dades ADIF i FGV.

Es tracta d'una mesura alineada amb la idea de desenvolupament sostenible, perquè busca el transvasament d'usuaris de la carretera al ferrocarril, tant per al transport de viatgers com de mercaderies. Este descens en el nombre d'usuaris de trànsit rodar a les carreteres suposarà una reducció de les emissions de CO₂ i de l'accidentalitat.

Les infraestructures de parada, tan importants en l'accessibilitat als servicis de transport ferroviari i en la cobertura que estos donen a la població, presenten algunes deficiències i seran objecte de millora en la fase de propostes.

Respecte a la seua ubicació, es classifiquen les parades de l'àmbit en quatre grups:



Així, per exemple, l'estació de Cullera està ubicada fora del nucli urbà i únicament té connexió amb l'autobús urbà del municipi, però no amb les línies interurbanes. Per la seua banda, l'estació de Massalavés es troba ubicada fora del nucli urbà del municipi i el viari de comunicació entre els dos no disposa d'una vorera adequada per a transitar, per la qual cosa els vianants es veuen obligats a utilitzar la calçada.

En les figures inferiors es mostra un exemple de cadascuna d'estes tipologies, en les quals es pot observar la seua relació amb l'entorn.



Figura 21. Estació de ferrocarril d'Alberic
Font: Elaboració pròpia.



Figura 22. Estació de ferrocarril de Carcaixent
Font: Elaboració pròpia.



Figura 23. Estació de ferrocarril de Massalavés
Font: Elaboració pròpia.

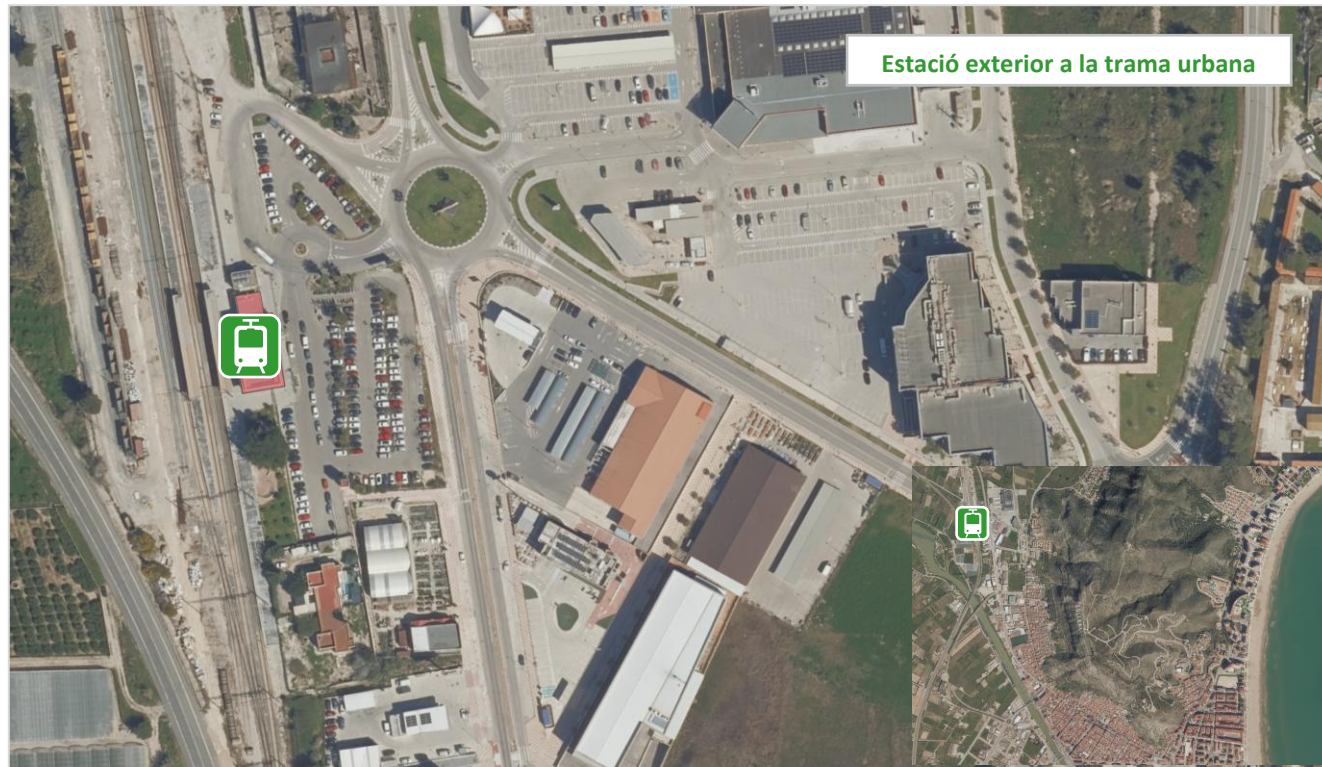


Figura 24. Estació de ferrocarril de Cullera

Font: Elaboració pròpia.

Altres infraestructures relacionades amb el ferrocarril són els encreuaments de la via ferroviària amb les vies de trànsit de vianants/vehicles. En l'àmbit d'estudi trobem passos inferiors per a vianants i passos a nivell per a vianants, vehicles o els dos.

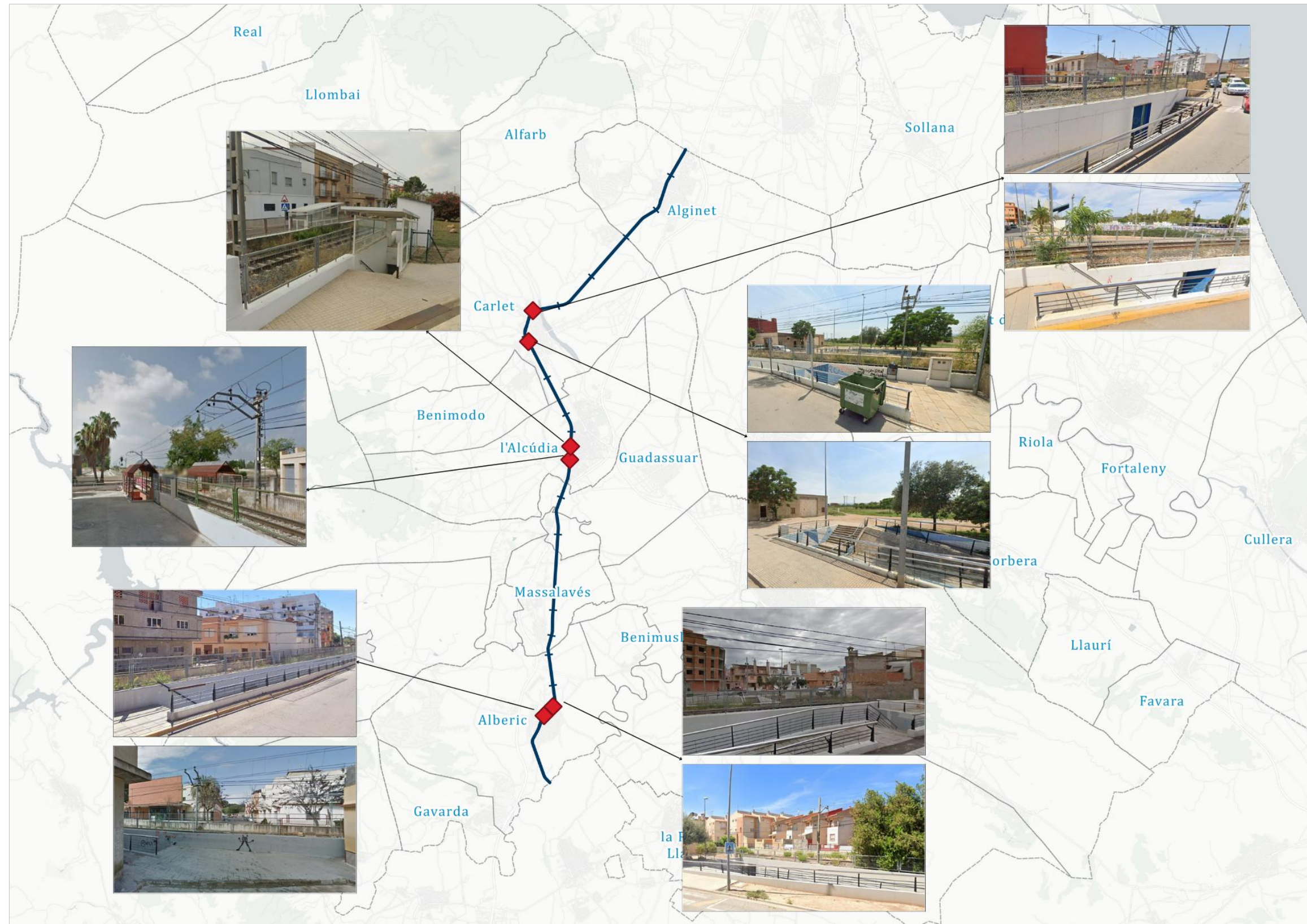


Figura 25. Passos inferiors a la xarxa de Metro (FGV)

Font: Elaboració pròpia amb dades GVA:

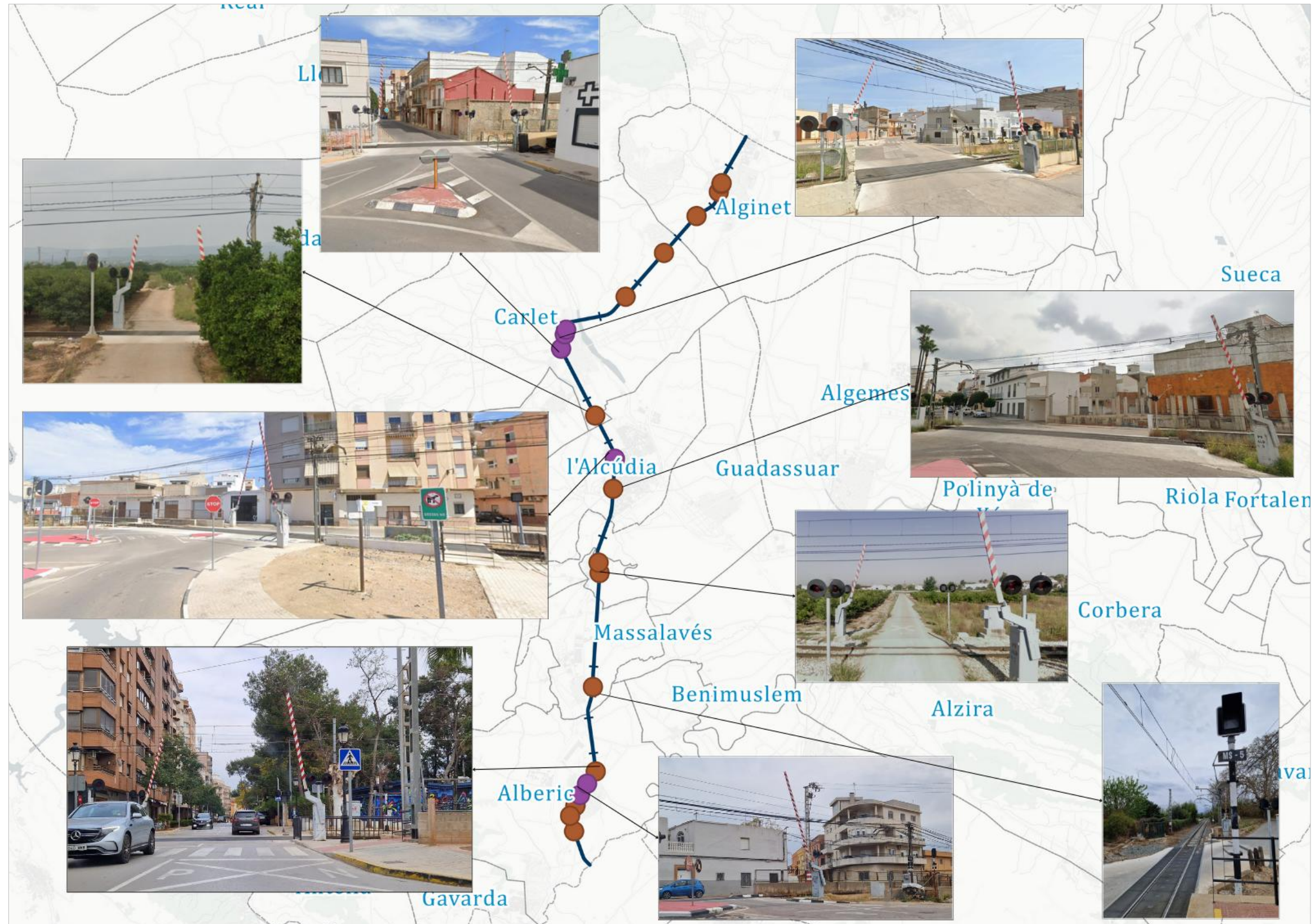


Figura 26. Passos a nivell per a vehicles i vianants a la xarxa de Metro (FGV).

Elaboració pròpia a partir de dades GVA.

3.3.3.2 Infraestructura viària

Quant a la xarxa viària, són nombroses les carreteres que unixen els municipis de l'àrea funcional de la Ribera del Xúquer. A continuació, es descriuen breument:

Xarxa Autònoma de Carreteres de la Generalitat Valenciana:

- La CV-50 travessa el territori en diagonal, des del municipi de Montroi fins a Alzira. El seu recorregut complet va des de Tavernes de la Valldigna fins a Llíria. El seu traçat s'encreua amb el d'altres vies importants com la CV-41, la CV-42 o l'A-7.
- La CV-41 unix els municipis d'Alzira i Xàtiva. Té una longitud total de 20 quilòmetres i unix les comarques de la Ribera Alta i la Costera.
- La CV-42 unix les localitats d'Almussafes i Alzira. Inicia el seu recorregut en la connexió amb l'AP-7 (eixida 356) i té una longitud de 23 quilòmetres. Alterna trams d'autovia i carretera convencional.
- La CV-500 comunica València amb la ciutat de Sueca. Es tracta d'una carretera secundària. És el principal accés al parc de l'Albufera, una part del seu traçat discorre per terreny protegit.
- La CV-515 unix els municipis d'Algemesí i Sueca.

Xarxa de Carreteres de l'Estat

- La N-332 és una carretera nacional que discorre paral·lela a la costa, pels municipis de Favara, Sueca, Cullera i Sollana. En el tram d'estudi disposa d'una variant al seu pas pel municipi de Sueca.
- L'A-38 és una autovia que sorgix després de la duplicació de la carretera N-332 que discorre entre València i Gandia. És una via de dos carrils per sentit.
- L'A-7, també coneguda com a Autovia del Mediterrani, és una autovia de dos carrils per sentit. Presenta un encreuament amb la CV-50 a l'Alcúdia.
- L'AP-7 o Autopista del Mediterrani, originàriament amb trams de peatge, és una via que passa pels municipis de Favara i Sollana. El seu traçat discorre paral·lel al d'altres vies com l'A-7 o l'A-38. Presenta un encreuament amb l'A-38 a l'altura de Sollana.

La xarxa de comunicacions de què disposen els habitants dels municipis que conformen la Ribera del Xúquer, a l'entorn de les comarques de la Ribera Alta i la Ribera Baixa, consta de dos carreteres principals de gran capacitat que vertebrin el territori en sentit nord-sud: l'autovia A-7, que circula per l'interior de la comarca amb eixides directes a Alginet, l'Alcúdia, Guadassuar, Massalavés i Alberic, i l'autopista AP-7, que fa un recorregut des de l'interior circumval·lant l'àrea metropolitana de València (By-pass) cap a la costa a mesura que es dirigix cap al sud. Entre les dos i passant per Algemesí i Alzira discorre la CV-42. D'esta manera, els trànsits de pas nord-sud i els fluxos amb origen o destinació fora de la comarca estan ben canalitzats a través de les vies esmentades.

En sentit oest-est, l'eix estructurant que connecta els municipis de Montroi, Real, Catadau, Carlet, Benimodo i l'Alcúdia amb Alzira és la CV-50, que enllaça tant amb l'autovia A-7 com amb l'autopista AP-7 i la CV-42.

Altres eixos viaris rellevants en l'àmbit són la CV-405, que dona accés des dels municipis de l'àrea metropolitana de València a Montserrat, Real i Montroi; la CV-550 i la CV-505, que enllacen l'A-7 amb els municipis d'Alberic, Alzira, Polinyà del Xúquer, Riola i Sueca; i la carretera N-332, que s'ha desdoblada i convertit en autovia A-38 entre Cullera i Sollana, circumval·lant Sueca.

Com a principals problemàtiques associades a la xarxa de carreteres autonòmiques en l'àmbit d'estudi destaquen, d'una banda, la falta de consolidació com a eixos vertebradors, cosa que suposa una amenaça per al transport públic, que veu disminuïda la seua velocitat comercial a causa de la congestió. D'altra banda, la sinistralitat viària, que destaca tant pel nombre d'accidents com per la seua gravetat.

Els valors d'Intensitat Mitjana Diària (IMD) proporcionen informació sobre el nombre de vehicles que circulen diàriament per un tram de carretera. No obstant això, estes dades són valors mitjans, i es poden donar intensitats de trànsit majors en moments puntuals al llarg del dia, com en les hores punta.

La via amb una IMD major és l'A-7, amb valors d'entre 75.000 i 100.000 vehicles diaris entre l'Alcúdia i Alginet. L'entorn del municipi d'Alzira té intensitats d'entre 10.000 i 30.000 vehicles diaris, principalment en els accessos des d'Algemesí, Guadassuar i Carcaixent.

La CV-50 presenta una intensitat d'entre 2.000 i 5.000 vehicles diaris entre els municipis de Real i Carlet. Es tracta d'una carretera que presenta trams amb corbes a causa de l'orografia de la zona i que consta d'un carril per sentit al seu pas per Carlet, cosa que implica la creació de retencions en les hores punta. Cal assenyalar que és una de les vies en les quals s'han registrat més casos d'accidents per presència de fauna salvatge en este tram.

Accidentalitat

L'anàlisi de les dades d'accidentalitat corresponents a l'any 2024 per a les carreteres de titularitat de la Generalitat Valenciana, tant de la xarxa bàsica com de la xarxa local (CV-41, CV-550, CV-50 i CV-42), posa de manifest una elevada heterogeneïtat en el volum i patró de la sinistralitat. Amb un total acumulat de 186 accidents als corredors considerats (33 a la CV-41, 25 a la CV-550, 108 a la CV-50 i 20 a la CV-42), des del punt de vista tipològic apareixen de manera recurrent els encaïços, les col·lisions frontolaterals i laterals, així com els accidents vinculats a eixida de via (SVD i SVI), que reflectixen dinàmiques pròpies del trànsit interurbà, de trams amb intensitats mitjanes-altes i coexistència de trànsit pesant.

Entre els distints tipus d'accident, destaca el pes dels atropellaments d'animals, especialment de senglar. A la CV-50 (PP.KK. 9-56), els atropellaments de fauna arriben a 46 casos (42,6 % del total), i constitueixen amb claredat la principal tipologia específica. A la CV-550, la seua incidència és encara major en termes relatius, amb 13 casos sobre 25 (52 %). A la CV-41 representen el 30,3 % (10 de 33 accidents), mentre que a la CV-42 el seu pes és significativament menor (10 %, 2 de 20). La fauna silvestre es posiciona en l'àmbit d'estudi com un vector de risc a tindre en compte a l'hora de plantejar propostes per a dotar de major seguretat la xarxa viària.

No obstant això, estes dades d'accidentalitat s'han d'homogeneïtzar i expressar en funció del trànsit a les carreteres implicades, per a la qual cosa es poden utilitzar paràmetres d'accidentalitat com el nivell de seguretat (NS) descrits en la normativa aplicable (vegeu el *Decret 57/2021, de 23 d'abril, del Consell, de transposició de la Directiva (UE) 2019/1936, per la qual es modifica la Directiva 2008/96/CE, sobre gestió de la seguretat de les infraestructures viàries*).

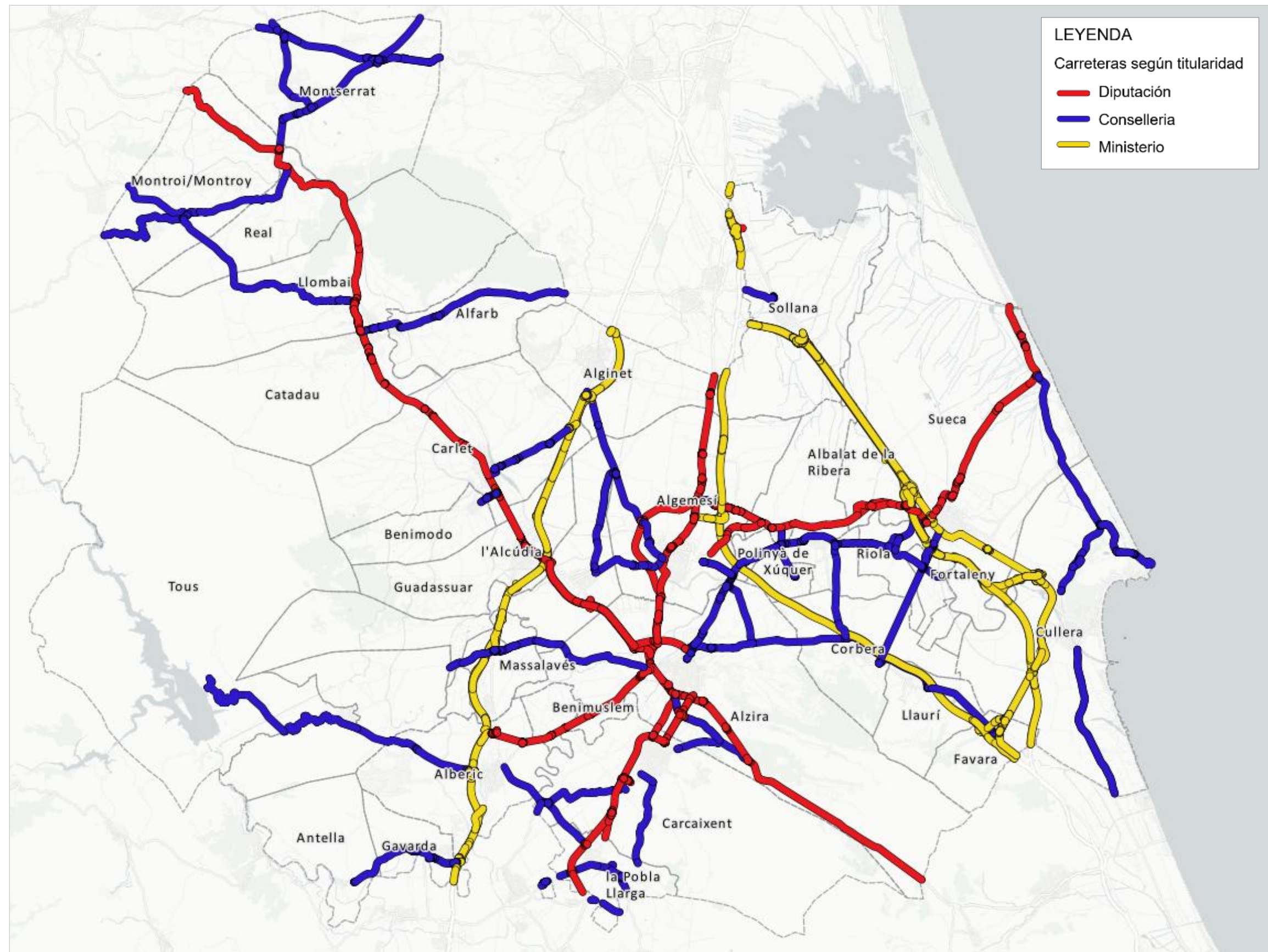


Figura 27. Xarxa de carreteres de l'àmbit supramunicipal.

Font: Elaboració pròpia amb dades GVA.

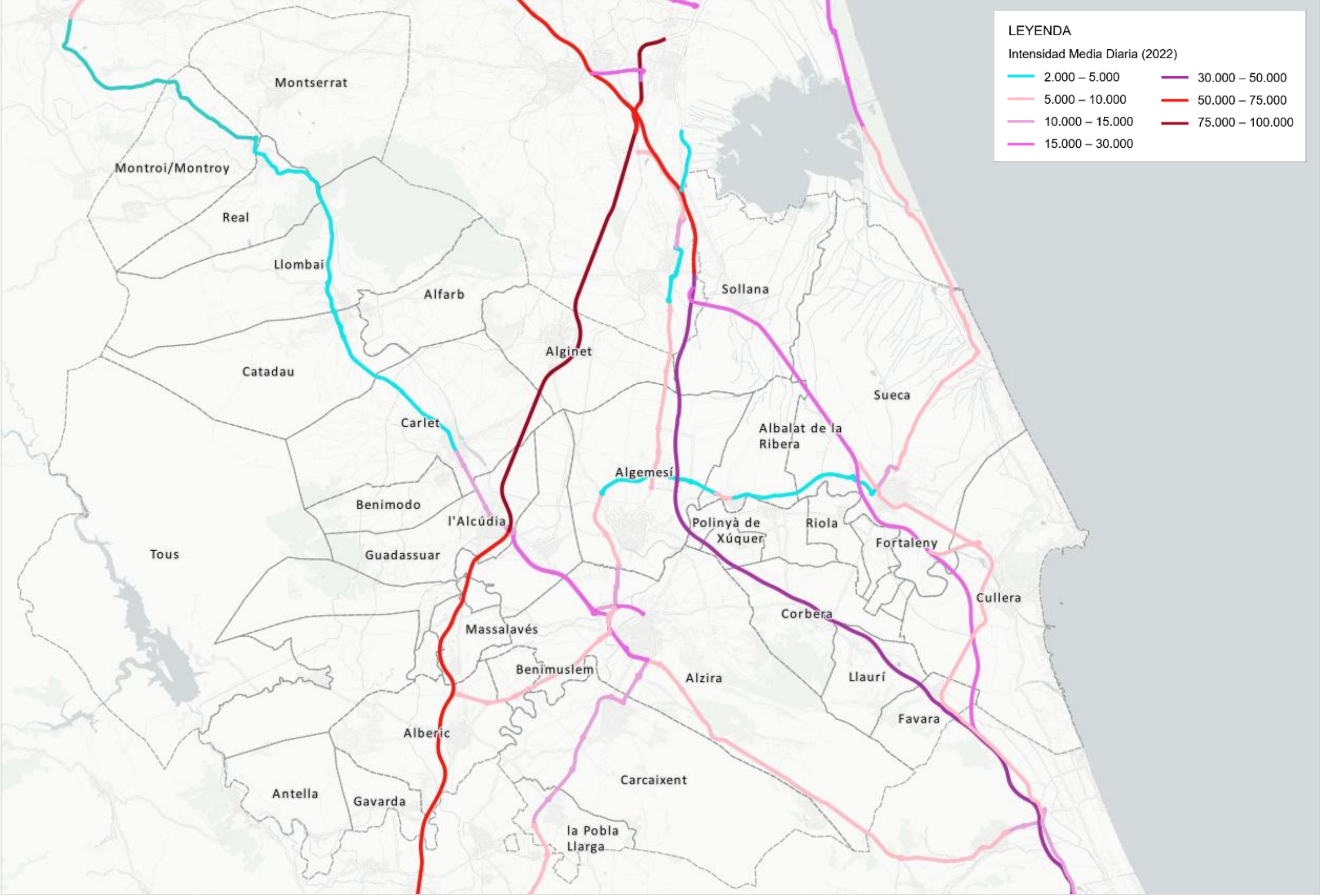


Figura 28. Intensitat mitjana diària de les carreteres de la Ribera del Xúquer
Font: MITMA + GVA.

3.3.4 Aparcament

L'anàlisi del sistema d'estacionament constituïx un element fonamental per a comprendre el funcionament de la mobilitat en l'àmbit del PMoSira, atés que la disponibilitat, distribució i gestió de les places condicionen tant l'accessibilitat als distints usos urbans com el funcionament de la xarxa viària i l'elecció modal. L'estacionament no s'ha d'entendre únicament com una infraestructura destinada a satisfer la demanda dels vehicles privats, sinó com un element de gestió de la mobilitat capaç d'influir sobre els patrons de desplaçament, la utilització de l'espai públic i les possibilitats d'intercanvi amb altres modes de transport.

L'anàlisi realitzada té com a objectiu caracteritzar l'oferta d'estacionament d'ús públic existent als 32 municipis de l'àmbit estudiat, diferenciant les places localitzades en calçada d'aquelles situades fora de calçada, així com les places reservades per a persones amb mobilitat reduïda (PMR). Així mateix, s'analitza el grau d'implantació dels sistemes d'estacionament regulat, l'existència d'aparcaments públics, bosses d'estacionament, aparcaments dissuasius i àrees d'estacionament informal o irregular. Esta caracterització es complementa amb l'estudi dels principals nodes d'intercanvi modal i dels focus de generació i atracció de viatges que condicionen la demanda potencial d'estacionament.

L'inventari realitzat identifica un total de 32.935 places d'estacionament d'ús públic en el conjunt de l'àmbit. Esta xifra s'ha d'interpretar com una estimació de l'oferta formalment delimitada i susceptible d'inventari homogeni, ja que no s'inclouen aquells espais en els quals els vehicles estacionen sense que hi haja places físicament delimitades, com determinats carrers, solars, esplanades o espais lliures. Per este motiu, la capacitat efectiva d'estacionament existent en alguns municipis pot ser superior a la reflectida en l'inventari.

Des d'una perspectiva territorial, l'oferta presenta una distribució desigual, coherent amb les diferències existents entre els municipis en termes de població, estructura urbana, intensitat de les activitats econòmiques, localització d'equipaments i funció territorial. Els principals nuclis urbans concentren una part significativa de les places, mentre que els municipis de menor dimensió presenten una oferta més vinculada a les necessitats residencials i de proximitat.

3.3.4.1 Oferta d'estacionament d'ús públic

L'oferta d'estacionament inventariada s'estructura fonamentalment en places situades en calçada, que constitueixen el recurs més directament vinculat al funcionament quotidià dels nuclis urbans, i places situades fora de calçada, corresponents principalment a bosses i espais específicament destinats a l'estacionament. A esta oferta s'incorporen les places reservades per a persones amb mobilitat reduïda.

Taula 5. Oferta d'estacionament de l'àmbit.

Tipologia	Nre. de places	Percentatge
En bateria	17.675	53,7 %
En línia	14.710	44,7 %
PMR	550	1,7 %
Total	32.935	100 %

Font: Elaboració pròpia

La distribució municipal mostra diferències significatives en la capacitat d'estacionament. Destaquen especialment **Cullera, Algemesí, Alzira, Carcaixent i L'Alcúdia**, que concentren les majors dotacions de l'àmbit, encara que per motius funcionals diferents. Cullera presenta una elevada oferta associada a la seua dimensió urbana i turística, mentre que Alzira concentra una important capacitat derivada de la seua condició de principal nucli de servicis i activitats de l'àmbit. Algemesí i Carcaixent combinen la demanda residencial amb l'activitat econòmica i industrial, mentre que L'Alcúdia presenta una especial rellevància per la coexistència d'activitats empresarials, industrials i ferroviàries.

Per contra, municipis com Riola, Benimodo, Benicull de Xúquer, Tous o Llaurí presenten una oferta considerablement menor, d'acord amb la seua menor dimensió urbana i amb una demanda fonamentalment residencial i de proximitat. Estes diferències posen de manifest que la quantitat absoluta de places no permet per si sola valorar l'adequació de l'estacionament, i és necessari considerar conjuntament la funció urbana del municipi, la intensitat dels desplaçaments i la naturalesa de la demanda.

Taula 6. Caracterització municipal de l'oferta d'estacionament.

Municipis	Bateria	Línia	Places PMR	Total
Albalat de la Ribera	335	149	17	501
Alberic	504	897	49	1.450
Alcudia	2104	559	27	2.690
Alfarb	36	50	7	93
Algemesí	1534	2311	45	3.890
Alginet	247	418	51	716
Alzira	1676	2136	44	3.856
Antella	77	40	3	120
Benicull de Xúquer	8	52	3	63
Benimodo	26	18	7	51
Benimuslem	31	242	2	275
Carcaixent	1958	793	42	2.793
Carlet	469	328	26	823
Catadau	153	151	16	320
Corbera	512	219	8	739
Cullera	4342	1593	28	5.963
Favara	99	751	6	856
Fortaleny	78	27	2	107
Gavarda	0	236	3	239
Guadassuar	169	629	9	807
La Pobla Llarga	598	411	21	1.030
Llaurí	17	70	5	92
Llombai	131	176	17	324
Massalavés	830	112	23	965
Montroi	118	159	8	285
Montserrat	179	1148	22	1.349
Polinyà de Xúquer	60	128	19	207
Real	68	192	6	266
Riola	13	0	2	15
Sollana	64	214	2	280
Sueca	1190	477	28	1.695
Tous	50	23	2	75
Total	17.675	14.710	550	32.935

Font: Elaboració pròpia

En termes generals, l'estructura de l'oferta posa de manifest que l'estacionament es troba estretament relacionat amb la configuració urbana i funcional de cada municipi. Els nuclis que actuen com a centres d'activitat supramunicipal disposen d'una major oferta, però al mateix temps concentren una demanda potencial més elevada com a conseqüència de l'atracció de viatges procedents d'altres municipis.

Per tant, l'existència d'un nombre elevat de places no implica necessàriament una situació de sobreoferta. De la mateixa manera, una menor dotació no implica automàticament un dèficit. La valoració de la suficiència de l'estacionament s'ha de realitzar considerant la relació entre oferta disponible, demanda generada, duració de les estades, accessibilitat de les places i existència d'alternatives de transport.

3.3.4.2 Regulació de l'estacionament i oferta complementària

El sistema de regulació de l'estacionament presenta una implantació encara molt limitada en el conjunt de l'àmbit. Únicament **Alzira i Cullera** disposen de sistemes d'estacionament regulat mitjançant ORA.

La regulació existent es concentra fonamentalment en àrees de major activitat comercial, administrativa i turística, on la gestió temporal o tarifària permet afavorir la rotació i millorar la disponibilitat de places per als desplaçaments de curta i mitjana duració. L'absència de regulació en la major part del territori implica que, en general, l'espai viari destinat a l'estacionament no disposa de mecanismes específics destinats a adaptar la utilització de les places a la intensitat de la demanda.

L'oferta complementària presenta una situació diferent. Les **bosses d'aparcament en superfície** estan presents en 29 municipis, per la qual cosa constitueixen el recurs complementari més estès. Els **aparcaments públics municipals** s'identifiquen en 12 municipis, mentre que els **aparcaments dissuasius**, existents, planificats o de caràcter parcial, tenen una presència encara reduïda.

Taula 7. Grau d'implantació dels sistemes de regulació i de l'oferta complementària d'estacionament en l'àmbit

Element	Municipis amb implantació	% sobre l'àmbit
Estacionament regulat (ORA o un altre sistema)	2	6,3 %
Estacionament no regulat	30	93,7 %
Aparcaments públics municipals	12	37,5 %
Bosses d'aparcament	29	90,6 %
Aparcaments dissuasius (existents, planificats o parcials)	3	9,4 %
Estacionament irregular apreciable*	10	31,3 %

Font: Elaboració pròpia

Esta configuració evidencia que el sistema d'estacionament del PMoSira es caracteritza més per la disponibilitat d'espais d'estacionament que per l'aplicació d'instruments de gestió de la demanda. En este context, les bosses d'estacionament adquireixen especial rellevància, ja que permeten absorbir part de la demanda sense ocupar directament l'espai viari principal. No obstant això, la seua eficàcia depén de la localització, l'accessibilitat de vianants, la connexió amb les principals destinacions i la relació amb els centres urbans i els nodes de transport públic.

3.3.4.3 Aparcaments d'intercanvi modal i dissuasius

Els aparcaments dissuasius constitueixen un dels elements amb major potencial de desenvolupament dins del sistema d'estacionament de l'àmbit, a causa de l'existència d'una xarxa ferroviària que permet connectar els principals nuclis amb l'àrea metropolitana de València. La seua funció consistix a captar desplaçaments abans que arriben a les zones urbanes de major pressió, facilitant la continuació del viatge mitjançant transport públic, a peu o amb bicicleta.

L'àmbit disposa de tres eixos ferroviaris estructurants per a l'intercanvi modal: el corredor de Rodalia C-2, el corredor de Rodalia C-1 i la línia 1 de Metrovalencia. En total, s'identifiquen tretze municipis amb estacions ferroviàries i disponibilitat d'estacionament associat.

L'anàlisi funcional permet diferenciar entre aparcaments dissuasius consolidats, espais d'estacionament associats a estacions que actualment exercixen principalment una funció local i aparcaments parcials que presenten potencial per a evolucionar cap a un funcionament d'intercanvi modal més estructurat.

Alzira, Cullera i Sueca presenten el major potencial. Alzira combina l'estació de Rodalia amb una elevada concentració de servicis administratius, sanitaris, comercials i empresarials. Cullera i Sueca presenten una demanda diferenciada pel seu component turístic i litoral, amb increments estacionals que afecten de manera significativa l'estacionament.

Taula 8. Xarxa modal de l'àmbit.

Municipi	Situació actual	Infraestructura associada	Principals generadors de mobilitat	Potencial de desenvolupament
Alzira	Dissuasiu consolidat	Rodalia C2 + autobusos	Hospital Universitari de La Ribera, centre administratiu i comercial, àrees empresarials	Molt alt
Cullera	Dissuasiu consolidat	Rodalia C1	Estació ferroviària, platges, port i activitat turística	Molt alt
Sueca	Dissuasiu parcial	Rodalia C1	Estació ferroviària, litoral i centre urbà	Molt alt
Algemesí	Estacionament associat	Rodalia C2	Centre urbà i polígons industrials	Alt
Carcaixent	Estacionament associat	Rodalia C2	Àrees industrials i centre urbà	Alt
L'Alcúdia	Estacionament associat	Metrovalencia L1	ISTOBAL i altres empreses industrials	Molt alt
Alberic	Estacionament associat	Metrovalencia L1	Àrea empresarial i mobilitat residencial	Alt
Carlet	Estacionament associat	Metrovalencia L1	Polígons industrials i activitats logístiques	Alt
Alginet	Estacionament associat	Metrovalencia L1	Polígons industrials i teixit empresarial	Alt
Sollana	Estacionament associat	Rodalia C1	Mobilitat pendular	Mitjà
Benimodo	Estacionament associat	Metrovalencia L1	Mobilitat local i residencial	Mitjà
Massalavés	Estacionament associat	Metrovalencia L1	Mobilitat local	Mitjà
La Pobla Llarga	Estacionament associat	Rodalia C2	Mobilitat local i comarcal	Mitjà

Font: Elaboració pròpia

La resta dels municipis amb estacions disposa d'espais associats al transport ferroviari que actualment exercixen una funció fonamentalment local, però que podrien tindre un paper major dins d'una futura xarxa supramunicipal. L'adequació d'estos espais, la millora dels seus accessos de vianants i ciclistes i la incorporació de senyalització i informació sobre el transport públic permetrien reforçar la seua funció com a punts d'intercanvi.

3.3.4.4 Demanda potencial i focus d'atracció

La demanda potencial d'estacionament està directament vinculada a la intensitat i naturalesa dels desplaçaments generats pels principals focus d'activitat. En l'àmbit del PMoSira destaquen, entre altres, l'Hospital Universitari de La Ribera, els centres administratius i comercials d'Alzira, les àrees industrials de L'Alcúdia, Alginet i Carlet, les estacions ferroviàries i les platges i àrees turístiques de Cullera i Sueca.

Els hospitals i equipaments sanitaris generen desplaçaments de pacients, acompanyants i treballadors; les àrees industrials concentren principalment mobilitat laboral; els centres urbans generen desplaçaments comercials, administratius i de servicis; i les àrees turístiques presenten una elevada variabilitat estacional.

Taula 9. Principals focus d'activitat de l'àmbit.

Municipi	Principal focus
Alzira	Hospital de La Ribera, administració, comerç
Algemesí	Centre urbà
Carcaixent	Centre urbà
L'Alcúdia	Polígons industrials
Alginet	Polígons industrials
Carlet	Polígons industrials
Cullera	Platges, port i turisme
Sueca	Platges i estació
Sollana	Estació ferroviària

Font: Elaboració pròpia

L'anàlisi conjunta d'estos elements permet identificar una estructura policèntrica, en la qual diferents municipis exercixen funcions supramunicipals i actuen com a pols d'atracció de mobilitat. Esta circumstància resulta especialment rellevant per a la planificació de l'estacionament, ja que la pressió sobre les places no depén únicament de la població resident, sinó també dels desplaçaments externs que rep cada municipi.

Els principals àmbits de pressió es concentren als punts on coincideixen infraestructures ferroviàries, activitat econòmica, equipaments supramunicipals i una elevada capacitat d'atracció de viatges. En estos casos, l'estratègia d'estacionament ha de prioritzar la gestió de la demanda i l'intercanvi modal enfront de l'ampliació generalitzada de l'oferta.

3.3.4.5 Estrangulaments entre oferta i demanda

L'anàlisi dels desequilibris entre oferta i demanda posa de manifest que les situacions de pressió sobre l'estacionament presenten un marcat caràcter espacial i temporal. No s'identifica un dèficit estructural generalitzat de places en el conjunt de l'àmbit, sinó situacions de concentració de la demanda en determinats municipis, entorns urbans i períodes de l'any.

Els principals estrangulaments es localitzen a Alzira, on conflueixen usos sanitaris, administratius, comercials i ferroviaris; a L'Alcúdia, a causa de l'activitat industrial; als entorns industrials i ferroviaris d'Algemesí, Carcaixent, Carlet, Alginet i Alberic; i a Cullera i Sueca, on el component turístic incrementa notablement la pressió sobre l'estacionament durant determinats períodes.

Esta situació permet concloure que el problema principal no és tant la insuficiència general de places com la distribució territorial i funcional desigual de l'oferta respecte dels focus de demanda. En determinats àmbits pot haver-hi una oferta suficient en termes absoluts, però una disponibilitat limitada a les proximitats de les destinacions més demandades, generant desplaçaments addicionals a la recerca d'estacionament i afavorint la utilització d'espais informals.

L'existència de bosses d'aparcament fora de calçada constitueix una oportunitat per a redistribuir la demanda i alliberar espai viari. No obstant això, perquè esta estratègia resulte eficaç és necessari garantir una connexió adequada de vianants i ciclistes amb els centres urbans, així com una senyalització que permeta identificar fàcilment estos espais i les seues connexions amb les principals destinacions.

L'anàlisi apunta que les actuacions futures s'haurien d'orientar prioritàriament a optimitzar l'ús de les places existents, millorar la gestió dels àmbits de major pressió i reforçar l'intercanvi modal, abans de plantejar increments generalitzats de capacitat.

3.3.4.6 Estacionament informal o irregular

L'estacionament informal constitueix un altre dels indicadors rellevants per a avaluar el funcionament del sistema. Es considera com a tal aquell que es desenvolupa fora dels espais específicament habilitats o delimitats per a estacionar, incloent-hi solars, esplanades, marges viaris i altres espais lliures, així com situacions d'estacionament que no responen a una ordenació formal.

Durant els treballs de camp es va detectar estacionament irregular apreciable en 11 municipis, mentre que en altres 10 municipis es van observar únicament situacions puntuals o d'escassa entitat. En 11 municipis no es van identificar evidències significatives d'este fenomen.

Taula 10. Distribució territorial de l'estacionament irregular.

Classificació	Municipis
Estacionament irregular apreciable	Albalat de la Ribera, Algemesí, Alginet, Alzira, Carcaixent, Carlet, Cullera, Montserrat, Riola, Sollana i Sueca*
Situacions puntuals o no apreciables	Alberic, L'Alcúdia, Alfarb, Antella, Catadau, Corbera, Favara, Guadassuar, Montroi i Real
No detectat	Benicull de Xúquer, Benimodo, Benimuslem, Fortaleny, Gavarda, La Pobla Llarga, Llaurí, Llombai, Massalavés, Polinyà de Xúquer i Tous

Font: Elaboració pròpia

La comparació entre la presència d'estacionament informal i els principals focus de demanda confirma que este fenomen es troba relacionat principalment amb situacions puntuals de pressió, més que amb una insuficiència permanent de l'oferta. En particular, l'estacionalitat turística i la concentració d'equipaments i activitats constitueixen factors determinants.

Per això, l'estacionament informal s'ha de considerar simultàniament com un problema d'ordenació de l'espai públic i com un indicador de possibles desajustos entre la localització de l'oferta i la demanda. La resposta no s'hauria de limitar a l'eliminació d'estes pràctiques, sinó que ha d'anar acompanyada d'alternatives adequades d'estacionament i d'una ordenació i senyalització correctes dels espais disponibles.

3.3.4.7 Accessibilitat i estacionament reservat per a persones amb mobilitat reduïda

L'inventari identifica 550 places reservades per a persones amb mobilitat reduïda, equivalents a l'1,7 % de l'oferta d'estacionament públic inventariada. Les places estan presents a la totalitat dels municipis de l'àmbit, encara que la seua distribució és desigual i respon, en termes generals, a la grandària dels municipis i a la localització dels principals equipaments públics.

Les majors dotacions es localitzen a Cullera, Algemesí, Alzira, Carcaixent, Alginet, Sueca, Alberic, L'Alcúdia i Carlet, municipis que concentren una major intensitat d'activitat i un nombre més elevat d'equipaments sanitaris, administratius, comercials i de transport.

Des del punt de vista funcional, l'anàlisi realitzada mostra, amb caràcter general, una correspondència adequada entre la localització d'estes places i els principals generadors de mobilitat. Una part significativa es troba situada a les proximitats d'edificis administratius, centres sanitaris, instal·lacions esportives, centres educatius, estacions ferroviàries, ajuntaments i àrees comercials.

No obstant això, la distribució territorial no és homogènia i les diferències entre municipis s'han d'interpretar en funció de la seua estructura urbana i de la concentració d'equipaments. L'accessibilitat universal requerix, a més de l'existència de la plaça reservada, que esta es trobe correctament localitzada respecte de la destinació, dispose d'itineraris de vianants accessibles i permeta realitzar el desplaçament final en condicions adequades.

3.3.5 Transport públic urbà i interurbà per carretera

Dels 32 municipis de l'àmbit, els únics que disposen de transport urbà són Alzira, Carcaixent, Sueca i Cullera, i en tots els casos es tracta de transport urbà mitjançant autobús. En el cas d'Alzira, hi ha quatre línies urbanes que recorren el nucli principal i que connecten amb l'estació de RENFE, amb l'Hospital de la Ribera i amb els principals centres de comerç i oci del municipi. En el cas de Carcaixent, hi ha 3 línies que recorren el nucli urbà principal, i alguna arriba al cementeri i una altra a les urbanitzacions pròximes més importants, com La Barraca d'Aigües Vives, les Barques o la urbanització de San Blas. En el cas de Cullera, 5 línies connecten l'estació de tren, Aquopolis, el casino, Mareny Blau i el Far de Cullera. Hi ha una línia paral·lela a la costa que recorre les principals urbanitzacions, zones comercials i platges, servici que es reforça en els mesos d'estiu. En el cas de Sueca, disposa d'una línia de transport que connecta l'estació de tren, l'ambulatori i la piscina municipal.

A més d'estes línies urbanes hi ha més d'una quinzena de línies interurbanes que es caracteritzen per crear connexions d'un o diversos nuclis amb València o amb Alzira. No obstant això, el servici no és suficient per a atendre la demanda i és una clara debilitat del sistema el fet que un gran nombre de municipis, molts amb una població superior als 5.000 habitants, no tenen connexió directa en transport públic al seu hospital de referència. Esta mancança se solucionarà a mesura que es vagen implantant els servicis previstos en el nou mapa concessional, que a més introduirà millores en el servici en aspectes com la informació a l'usuari o el pagament sense contacte.

3.3.6 Infraestructura ciclista

A l'abril de 2017, la Generalitat Valenciana va posar en marxa els treballs de l'“Estudi de la Xarxa d'Itineraris no Motoritzats de la Comunitat Valenciana”, sota la direcció del Servici de Planificació de la Subdirecció General de Mobilitat de l'antiga Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori. D'acord amb l'inventari realitzat per a eixe estudi, la xarxa ciclista existent en els àmbits estricte i ampliat és escassa, i destaquen únicament el nexa de comunicació entre Alzira i Carcaixent de la xarxa bàsica i la connexió entre Carlet, Benimodo i L'Alcúdia de xarxa complementària, a més d'algunes rutes BTT per l'entorn.

En l'àmbit del PMoSira suposa una oportunitat el fet que, tant a la costa com a l'interior de l'àmbit, hi haja nuclis poblacionals de rellevància molt pròxims o a menys de 6 km d'altres nuclis xicotets o zones més disperses, cosa que afavorix l'aposta per modes de transport no motoritzats en eixos desplaçaments curts. Així mateix, hi ha antigues vies ferroviàries amb un clar potencial per a la seua conversió en vies verdes, com per exemple la del tren Carcaixent – Dénia.

Ha de ser una prioritat, per tant, millorar les condicions per a la mobilitat ciclista a causa de l'elevat potencial de l'entorn, i dissenyar una xarxa comarcal connectada, compacta i amb la capil·laritat suficient perquè es convertisca en una alternativa real per al transport urbà, interurbà o com a tram final del desplaçament. En este sentit, dins de les propostes de millora de la XINM per a l'àmbit del PMoSira ja s'identifiquen nombroses actuacions per a connectar entre si les vies ciclistes ja existents, enllaçant els diferents nuclis poblacionals i nodes d'interés de l'àmbit, obrint així l'oportunitat de desplaçar-se amb bicicleta de manera segura entre municipis que ara no estan connectats per a este mode de transport.

3.3.6.1 Vies Verdes

El programa Vies Verdes comença en 1993 amb l'objectiu de reutilitzar i posar en valor les línies de ferrocarril en desús per a desenvolupar iniciatives de mobilitat i oci sostenible en forma d'itineraris per al trànsit de vianants i amb modes no motoritzats. A causa de les característiques d'estos itineraris, amb poques corbes i baix pendent, són majoritàriament accessibles per a totes les persones, i es presenten com a *“infraestructures idònies per a promoure el turisme en bici familiar, el turisme sènior i accessible, i són segurament l'única infraestructura capaç de promoure el cicloturisme adaptat per a persones amb discapacitat.”* (Fundació dels Ferrocarrils Espanyols, *“30 Anys de Vies Verdes”*)

El Ministeri d'Agricultura, Pesca i Alimentació actua com a màxim inversor en la recuperació d'estes antigues línies de ferrocarril a través del Programa de Camins Naturals, implantat l'any 2004. A escala estatal, la Fundació dels Ferrocarrils Espanyols és l'encarregada de dinamitzar i divulgar les iniciatives. L'entitat ADIF intervé en col·laboració amb els promotors dels projectes, proporcionant a través de contractes d'arrendament els terrenys i edificacions sobre els quals s'assenten les vies verdes.

Les Comunitats Autònomes, Diputacions Forals, Diputacions Provincials i Ajuntaments són altres entitats que, en qualitat de promotores i gestores de la infraestructura, impulsen la posada en marxa dels projectes de vies verdes i es fan càrrec del manteniment, la gestió i la promoció de les rutes.

Les Vies Verdes constitueixen un valuós instrument que contribueix al desenvolupament rural sostenible i a la lluita contra el despoblament. Mitjançant el suport a la cultura de la bicicleta, exercixen un paper educatiu, donant suport a la mobilitat no contaminant i salvaguardant el patrimoni i contextualitzant el passat ferroviari de la zona.

Via Verda de L'Antic Trenet

Una via de caràcter ciclovianant i gran rellevància a la zona és la Via Verda de L'Antic Trenet, que discorre sobre l'antiga línia fèrria de FEVE (Ferrocarrils de Via Estreta) que realitzava el trajecte Carcaixent-Dénia. En l'àmbit del PMoSira, unix els municipis de Carcaixent i Alzira, des del seu inici al municipi de Carcaixent (o, fent ús del ramal, des de l'estació d'Alzira) fins al nucli urbà de la Barraca de Aigües Vives, cobrint un total de 8 quilòmetres i suposant una alternativa sostenible per als desplaçaments entre les dos localitats. Posteriorment, a través d'altres connexions amb Camins Naturals, arriba al municipi veí de Tavernes de la Vallidigna.

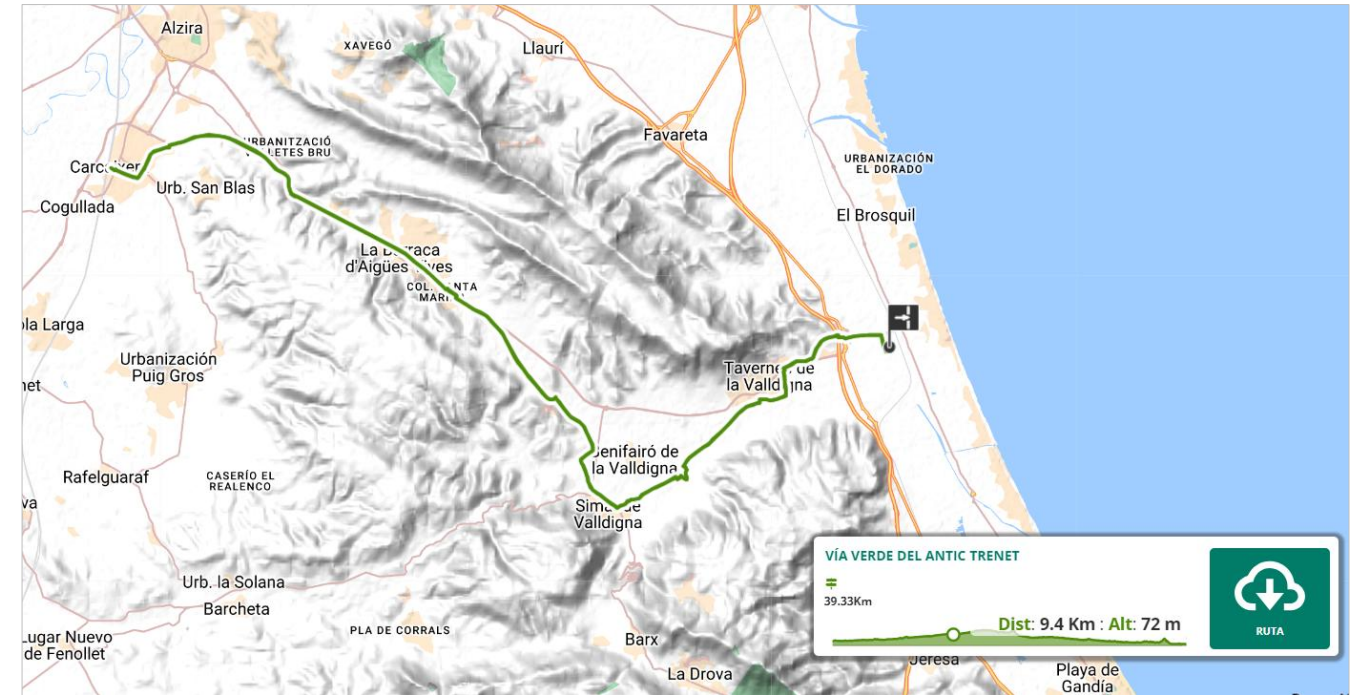


Figura 29. Recorregut de la Via Verda de l'Antic Trenet.

Font: Fundació dels Ferrocarrils Espanyols - Vies Verdes

La longitud total de la via és de 39.33 quilòmetres. Al llarg del trajecte es troben alguns trams pavimentats amb asfalt i altres amb terra compactada, així com senyalització informativa. Disposa de dos túnels per a salvar el pas de l'AP-7 i una passarel·la per a salvar la carretera CV-50. És apta per al trànsit de senderistes i ciclistes, i es troba adaptada per a persones amb mobilitat reduïda.



Figura 30. Via Verda de l'Antic Trenet.

Font: Lloc web Comunitat Valenciana.

L'execució d'esta Via Verda es va dur a terme pel Ministeri d'Agricultura, Pesca i Alimentació (MAPA), i va finalitzar l'any 2023. Actualment el manteniment, la gestió i la promoció d'esta Via Verda són desenvolupats per la Mancomunitat Ribera Alta i els Ajuntaments dels municipis que travessa.

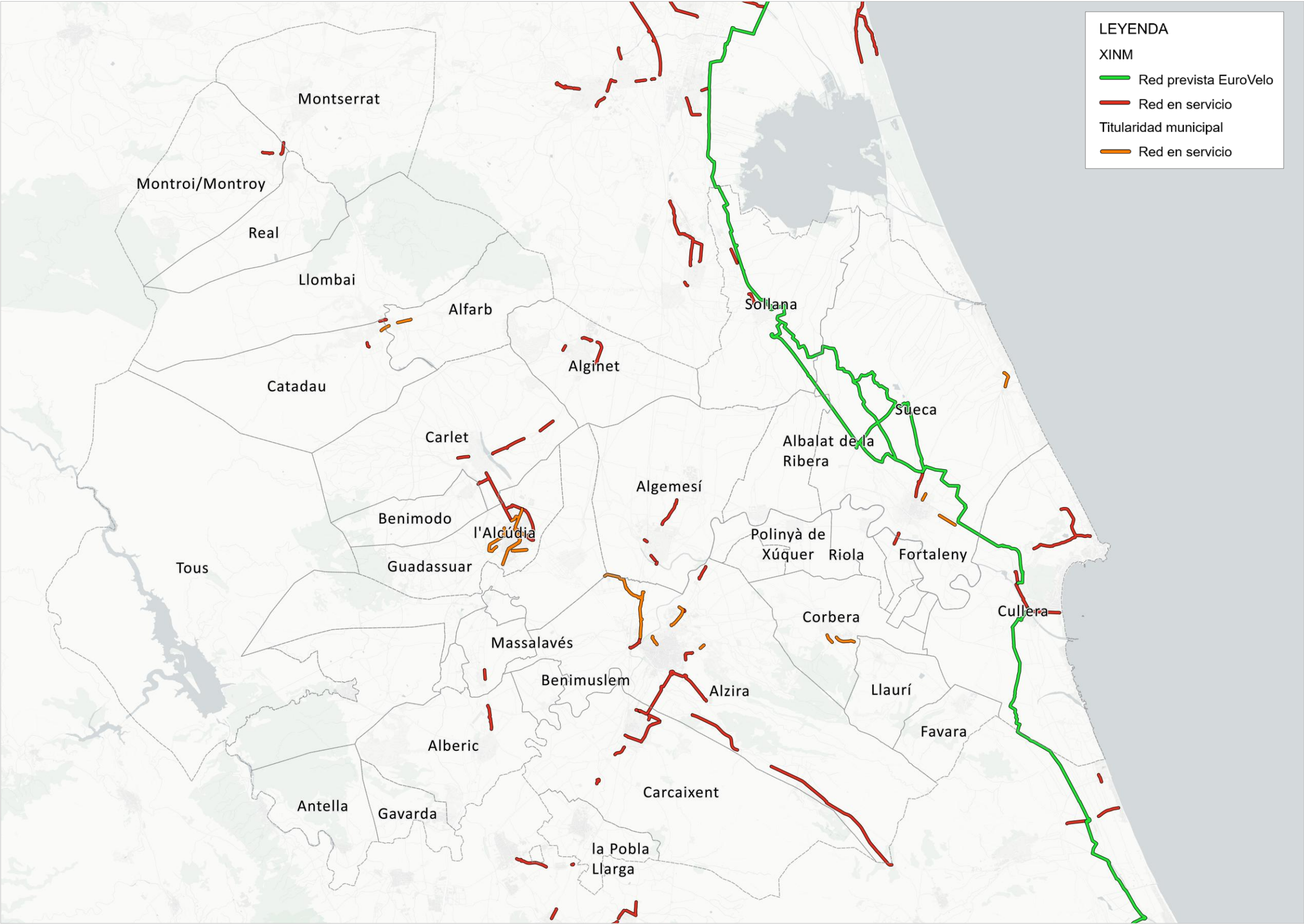


Figura 31. Estat de la xarxa ciclista actual a l'àrea funcional de la Ribera del Xúquer.
Font: Elaboració pròpia a partir de dades XINM i Ajuntaments

Via Verda Ribera – Costera

Discorrent per l'antic traçat de la línia de ferrocarril Xàtiva – La Pobla Llarga, esta Via Verda pretén unir els municipis de Xàtiva, Manuel, La Pobla Llarga i Carcaixent per a afavorir la mobilitat sostenible entre les comarques de La Ribera Alta i La Costera. L'objectiu principal d'esta nova Via Verda és establir una connexió ciclovianant entre el nucli urbà de Xàtiva i l'estació de ferrocarril de Carcaixent. Per a això aprofita 9,5 quilòmetres de l'antiga línia ferroviària convencional d'ADIF La Encina-València, que va ser desmantellada l'any 2009. En l'actualitat únicament es troba en servei un tram xicotet de 1,77 quilòmetres de longitud al municipi de Manuel.



Figura 32. Via Verda Ribera-Costera.
Font: Fundació dels Ferrocarrils Espanyols - Vies Verdes.

Dissenyada per a un ús compartit per senderistes i ciclistes, és apta per al trànsit de persones amb mobilitat reduïda.

La porció de la Via Verda en servei ha sigut executada de manera conjunta per la Generalitat Valenciana i l'Ajuntament de Manuel. La Conselleria de Medi Ambient, Infraestructures i Territori és l'entitat assignada per a actuar com a gestora de la infraestructura.

3.3.6.2 Dades de trànsit

A la zona d'estudi es troben dos estacions d'aforament situades en vies ciclistes. La primera està situada a la CR-41 i es correspon amb el trajecte Alzira – Centre Comercial de Carcaixent. La segona està ubicada a la CR-50c i cobreix el trajecte Alzira – Barranc de la Casella.

La mitjana d'usuaris que circula per estes rutes, obtinguda a partir de les dades corresponents als anys 2022 i 2023, és la següent:

Taula 11. Dades de les estacions d'aforament CR-41 i CR-50 (anys 2022 i 2023)

Localització	Tipus d'usuari	2022	2023
CR-41	Bicicletes	352	-
	Altres	413	-
	Total	765	-
CR-50c	Bicicletes	177	51
	Altres	207	235
	Total	384	286

Font: Elaboració pròpia.

L'any 2024 s'aforen cinc dies (de l'11 al 15 de gener) a la cicloruta del Barranc de la Casella, obtenint estos resultats.

Taula 12. Dades d'aforament de 2024)

Data	Precipitació (l/m2)	Total	Bicicletes
11/01/2024	3	194	57
12/01/2024	0	112	33
13/01/2024	0	82	24
14/01/2024	0	139	41
15/01/2024	0	160	47
Total		687	202

Font: Elaboració pròpia.

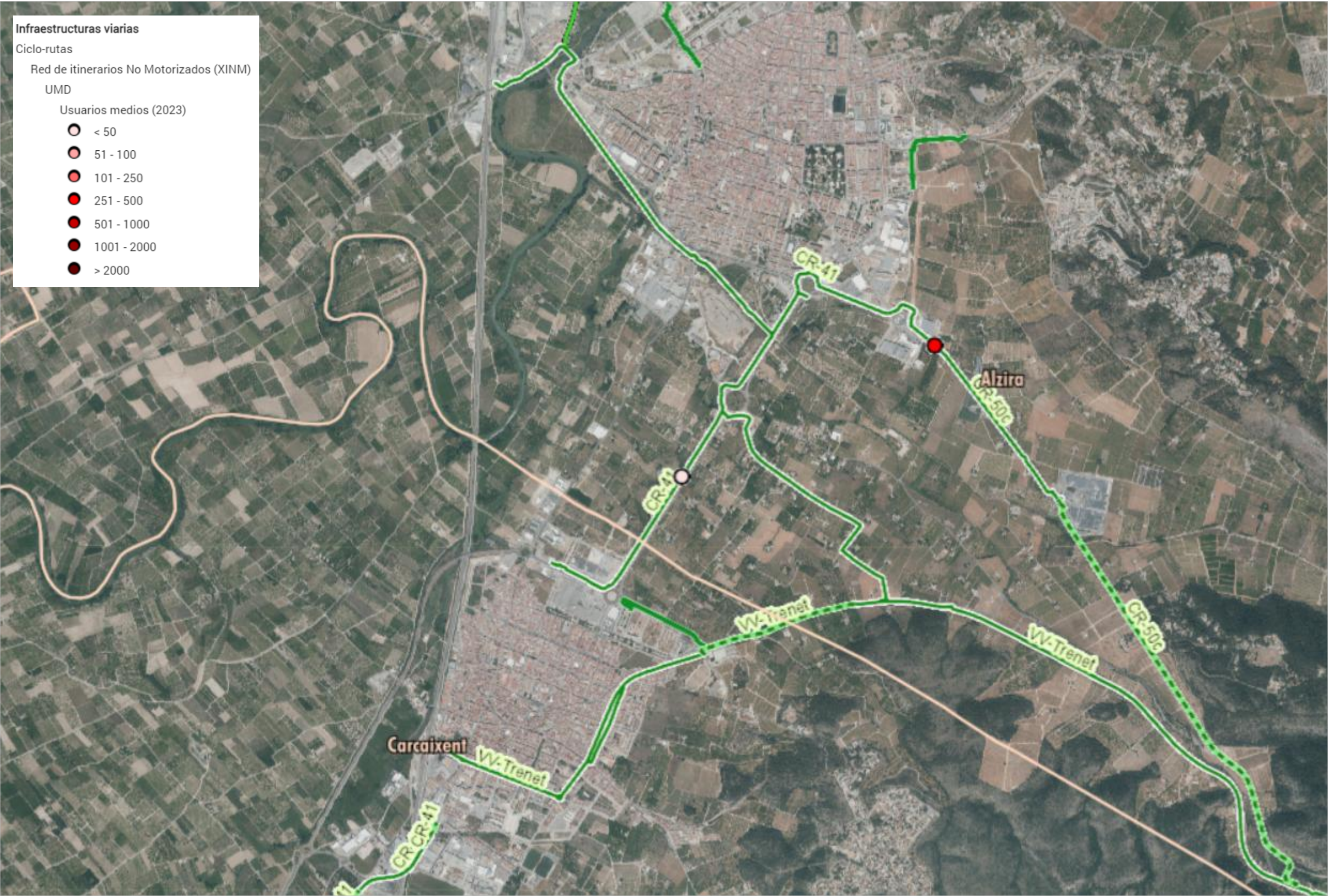


Figura 33. Localització de les estacions d'aforament. Representació de dades de 2023.
Font: Visor GVA.

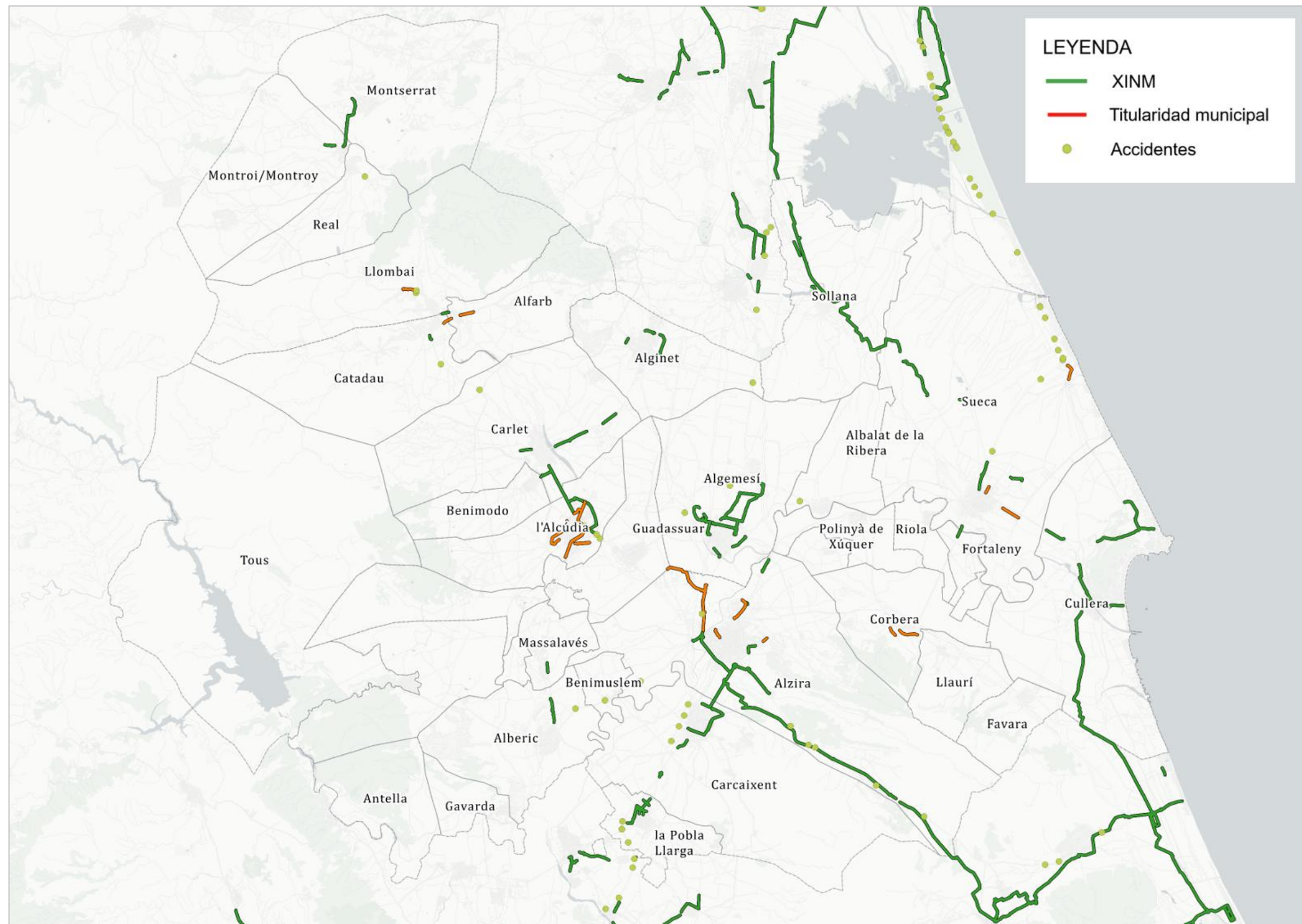


Figura 34. Accidents amb bicicleta – Període 2012 - 2016.

Font: Elaboració pròpia amb dades GVA.

3.4 Reptes de la mobilitat a l'àrea funcional de la Ribera del Xúquer

El model urbanístic centrat en el vehicle privat motoritzat com a principal proveïdor de la mobilitat suposa un entrebanc al model de mobilitat sostenible des de la seua base. El disseny de les localitats al voltant de l'automòbil, cedint una part significativa de l'espai públic a la seua circulació i estacionament, suposa un conflicte amb els pilars del desenvolupament sostenible. El principal repte al qual s'enfronta el PMoSira és l'adaptació al nou paradigma de la mobilitat. Per a això, haurà de deixar de gravitar al voltant de l'automòbil i començar a fer-ho al voltant del vianant.

Els municipis que componen el PMoSira segueixen el model de ciutat compacta, encara que s'observen xicotets nuclis residencials de baixa densitat en forma d'urbanitzacions. En general es tracta d'habitatges destinats a l'oci, al turisme, o de segones residències. La seua localització es concentra principalment prop de la costa, encara que es troben altres exemples en municipis com Carlet o Montserrat. La baixa densitat i l'ús turístic de l'habitatge solen associar-se al mode de transport terrestre mitjançant vehicle privat motoritzat.

Tant la xarxa de transport públic interurbà mitjançant autobús com la que utilitza els modes ferroviaris disposen d'un ampli marge de millora per a la captació d'usuaris en este àmbit, atesa la bona cobertura de què disposen sobre el territori.

La DANA d'octubre de 2024 va posar de manifest la vulnerabilitat del territori davant d'episodis meteorològics extrems i el seu impacte sobre les infraestructures i els desplaçaments quotidians. La interrupció de connexions i les dificultats per a garantir la mobilitat durant estos episodis evidencien la necessitat d'incorporar la resiliència com un element fonamental de la planificació de la mobilitat, reforçant la capacitat del sistema per a mantindre la connectivitat i recuperar el seu funcionament davant de situacions adverses

Per a aconseguir un sistema de mobilitat equilibrat, sostenible i resilient s'hauran d'abordar una sèrie d'aspectes, detallats a continuació.

Recuperació de l'espai per al ciutadà

L'actual model urbanístic monofuncional, on el vehicle privat ocupa la major part de la via pública, suposa un hàndicap per al desenvolupament sostenible de les ciutats. Encara que la mobilitat a peu i en modes tous constituïx una part vital dels desplaçaments a les ciutats, l'espai assignat per a això és reduït, merament testimonial en alguns punts, i arriba a ser inexistent en altres. La continuïtat de l'espai multifuncional entre l'entorn urbà i interurbà suposarà un repte per al PMoSira.

Increment de la competitivitat del transport públic

Un dels majors reptes que es troben actualment a les ciutats és assegurar un servei de transport públic integrat, eficient, segur, còmode i que es trobe prioritzat dins dels diversos sistemes de mobilitat presents al territori.

L'existència de la xarxa de transport públic no implica l'afluència de passatgers a esta, i és que el transport públic resultarà atractiu sempre que proporcione un servei competitiu enfront del vehicle privat. El transport públic, l'avantatge del qual és el seu caràcter col·lectiu, transportant més usuaris per viatge, podria atraure alguns usuaris del vehicle privat amb temps totals de recorregut i velocitats comercials adequades, convertint-se així en una alternativa sostenible. Algunes mesures per a afavorir el transport públic són:

- Carrils Bus: infraestructures de pas preferent per a transport públic.
- Servicis llançadora en línies amb gran demanda, reforços en hores punta.
- Limitar l'accés del vehicle privat a certes zones de la ciutat, de manera que el transport públic siga el mode de transport que deixe l'usuari més prop de la seua destinació final.

Augment de l'ocupació del vehicle privat

L'àrea funcional de la Ribera del Xúquer està composta per nombrosos municipis, i abasta una gran extensió de terreny l'orografia del qual no sempre és favorable per a la mobilitat. Alguns d'estos municipis tenen un baix nombre d'habitants, fet que fa insostenible la prestació d'un servei de transport públic amb altes freqüències de pas i vehicles de grans

dimensions. L'ús compartit del vehicle privat podria complementar la xarxa de transport públic, per exemple, proporcionant una alternativa per a aquells que es desplacen als parcs industrials, zones que poden no tindre connexió amb l'autobús o el ferrocarril i que requereixen horaris específics d'entrada o eixida.

Salut i seguretat del transport

La seguretat associada al transport és un concepte molt ampli. Fa referència a la seguretat viària, però també a la protecció de les persones, els béns que transporten i les instal·lacions mateixes. En un territori amb una extensa xarxa viària i ferroviària, un element clau és la garantia d'esta seguretat tant a les estacions i parades com durant els desplaçaments. Esta garantia ha d'abastar els usuaris de vehicles i aquells que transiten a peu per l'entorn de les vies. La millora d'estes condicions serà un gran repte per al PMoSira.

Planificació conjunta dels usos del sòl i la mobilitat

Apostar pel model de ciutat mediterrània, de proximitat, també coneguda com a ciutat dels 15 minuts, suposa la cobertura de les necessitats bàsiques mitjançant desplaçaments a peu o en modes no motoritzats. La vinculació entre els usos del sòl i la mobilitat és vital per a l'adequada planificació del territori, distribuint els equipaments de manera homogènia i equitativa tant dins dels municipis com en el conjunt de l'àrea funcional. Esta distribució determinarà els moviments realitzats pels usuaris en la seua activitat quotidiana. En este sentit, el repte del Pla és fomentar els nous desenvolupaments urbanístics de densitats urbanes raonables i garantir l'accés als equipaments necessaris, siga en modes tous o en transport públic.

Reducció de les externalitats

L'ús de modes motoritzats comporta una sèrie d'externalitats o conseqüències negatives sobre els ciutadans i l'entorn. Les principals externalitats derivades del transport són la congestió, el soroll, la contaminació atmosfèrica i l'accidentalitat. És, per tant, un repte disminuir estes externalitats reduint el nombre de vehicles en l'àmbit del PMoSira. Per a això es buscarà el transvasament d'usuaris del vehicle privat al transport públic, ja que este últim és capaç de transportar un nombre més gran d'usuaris per viatge.

Implantació de tecnologies intel·ligents

Les noves tecnologies representen en l'actualitat un aspecte rellevant en el transport públic. La introducció de millores tecnològiques i innovació aporta als operadors de transport una major competitivitat enfront d'altres operadors, així com l'optimització dels processos, la protecció dels actius i una millora en l'eficiència dels recursos disponibles. Els múltiples usos d'esta tecnologia comprenen la recollida i l'anàlisi de dades i l'automatització de processos. El Pla té com a repte fomentar l'ús d'este tipus de sistemes entre els actors que intervenen en l'ecosistema de la mobilitat.

3.5 Evolució de la població i perspectives a llarg termini

3.5.1 Situació actual

La província de València té una població de 2.758.633 habitants (IVE, 2025), dels quals aproximadament el 10% (273.271 habitants) són residents dels 32 municipis que conformen l'àrea funcional de la Ribera del Xúquer.

La població total de l'àmbit està experimentant un increment en els últims anys. Va assolir l'any 2025 la xifra de major població fins al moment, després d'haver patit una tendència descendent entre els anys 2009 i 2018, coincidint amb un període de recessió econòmica.

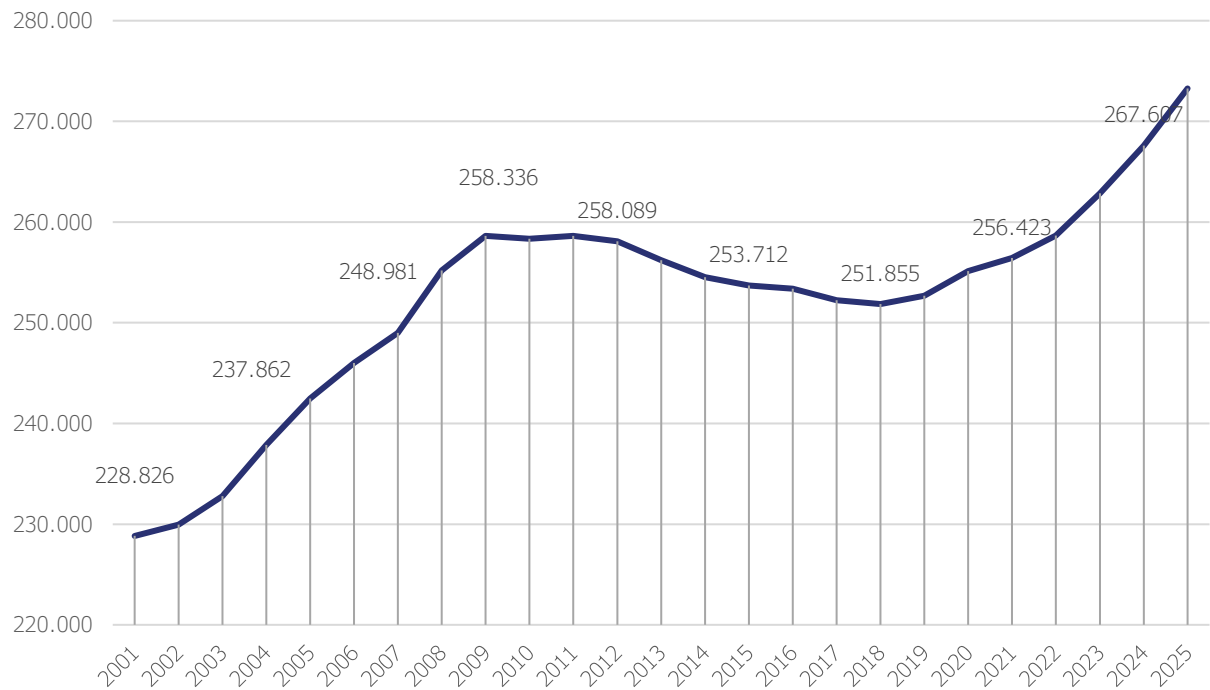


Figura 35. Evolució de la població de l'àrea funcional.
Font: Elaboració pròpia amb dades de l'Institut Valencià d'Estadística.

Els municipis amb major concentració de població són: Alzira amb 48.236 habitants (17,65%), Sueca amb 29.194 habitants (10,68%) i Algemesí amb 28.306 habitants (10,36%).

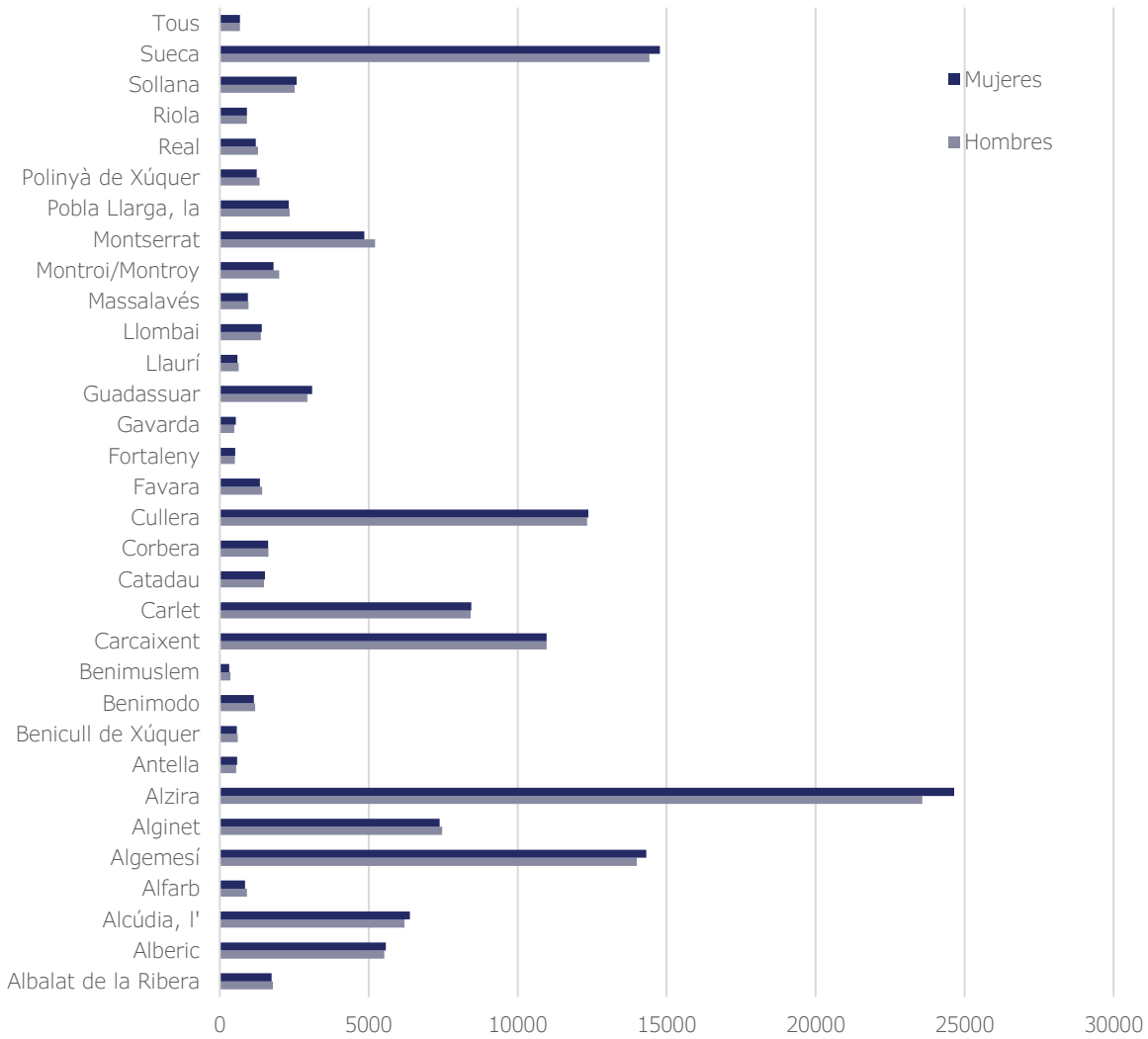


Figura 36. Població dels municipis de l'àrea funcional per a l'any 2023 - Distribució per sexes.
Font: Elaboració pròpia amb dades de l'Institut Valencià d'Estadística.

Quant a la diferència de població per sexe, els municipis que presenten una major diferència relativa són: Benimuslem amb un 7,12% més d'homes que de dones, Montroy amb un 5,01% més d'homes que de dones i Gavarda amb un 5,38% més de dones que d'homes. En xifres absolutes, les majors diferències de població per sexe es troben a: Alzira amb 1.074 dones més que homes, Montserrat amb 364 homes més que dones i Sueca amb 352 dones més que homes.

3.5.2 Situació futura

Les previsions de població de l'Institut Valencià d'Estadística per al període 2022-2027 mostren un increment de 12.620 habitants l'any 2027 per a l'àrea funcional de la Ribera del Xúquer, un 4,68% superior respecte a l'any 2022. L'àrea funcional comprendrà en 2027 el 83,14% dels habitants de la comarca de la Ribera Alta i el 89,72% dels corresponents a la Ribera Baixa. Estos percentatges pràcticament no patixen variació respecte a l'any 2022, i augmenten un 0,22% (9.901 habitants) i un 0,58% (3.809 habitants) en cada comarca.

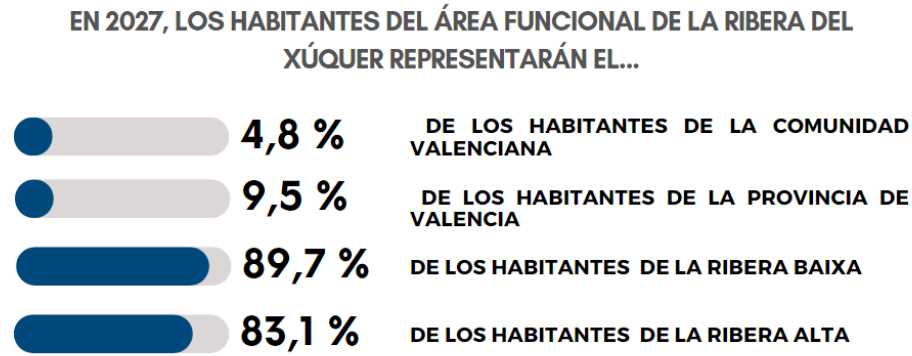


Figura 37. Projecció 2027 per als municipis de la Ribera del Xúquer
Font: Elaboració pròpia amb dades de l'Institut Valencià d'Estadística.

A pesar que la població total de la Comunitat Valenciana augmentarà en 282.511 habitants per a l'any 2027, en l'àmbit del PMoSira es reduirà en un 0,27% per a l'any 2027. La representació de l'àrea funcional dins de la província de València segueix la mateixa tendència, amb una reducció del 0,43%.



1 de cada 10 habitantes de la provincia de Valencia residirá en el área funcional de la Ribera del Xúquer

Figura 38. Representació de la població de l'àrea funcional respecte de la província de València - Projecció any 2027.
Font: Elaboració pròpia amb dades de l'Institut Valencià d'Estadística.

En la situació projectada, el 59,94% de la població tindrà edats compreses entre els 20 i els 65 anys, i la població restant es repartirà en un 19,05% en la franja de 0 a 19 anys i en un 21,01% per als majors de 65 anys.

DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN POR EDAD Y SEXO

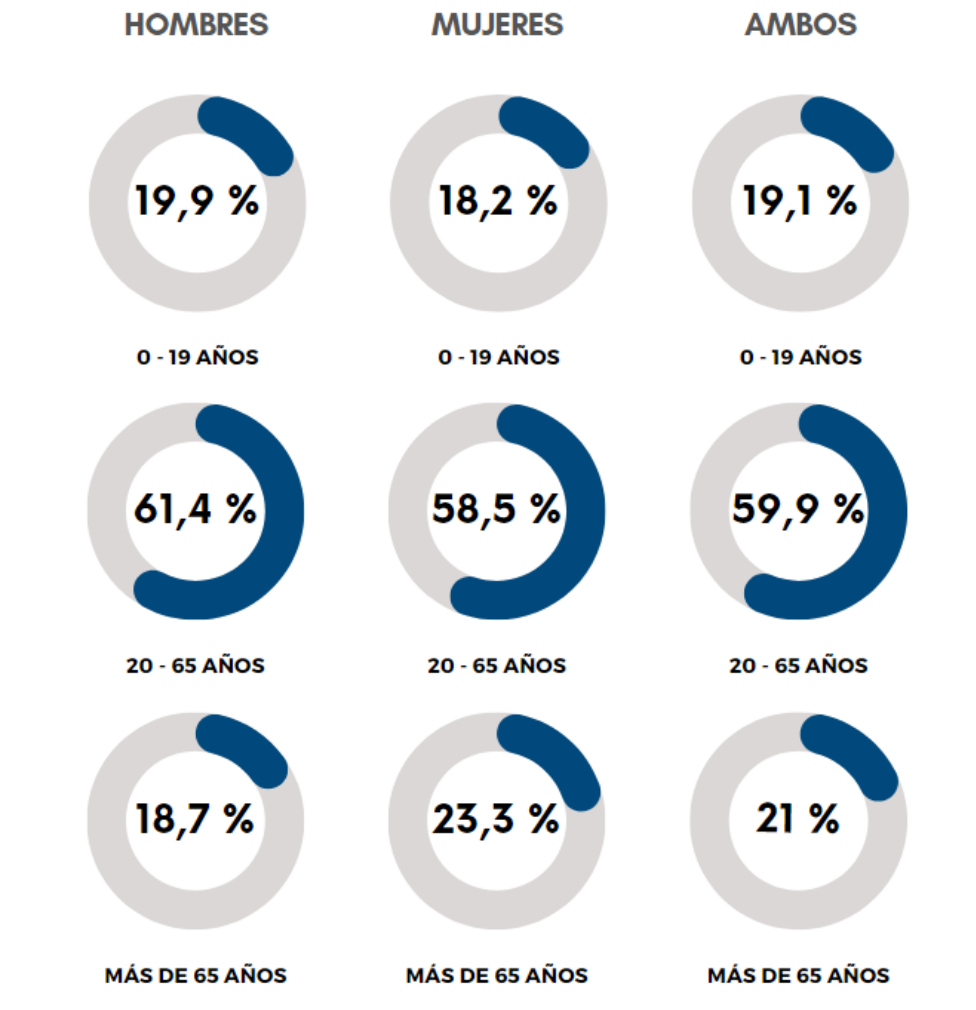


Figura 39. Distribució de la població per edat i sexe per a la situació projectada - any 2027.
Font: Elaboració pròpia amb dades de l'Institut Valencià d'Estadística.

El desglossament d'esta població per sexes dona com a resultat un 61,41% d'habitants masculins en la franja més poblada, de 20 a 65 anys, enfront d'un 58,47% d'habitants femenines. La franja de majors de 65 anys és la que presenta valors més allunyats, amb un 4,53% més de dones.

Els municipis que experimentaran un creixement més acusat en nombre d'habitants són Alzira, Montserrat i Cullera, amb un guany de 2.263 (4,76%), 1.607 (15,08%) i 1.344 (7,13%) habitants respectivament.

Els municipis que presenten un major creixement durant este període, respecte al total de la seua població, són Benicull de Xúquer, amb un 16,06%, seguit de Montserrat, que veurà incrementats els seus habitants en un 15,08%, i en tercer lloc Montroi, amb un 12,35% més de població.

Segons la previsió, els municipis de Llombai i Gavarda no experimentaran canvis en la seua població durant este període, mentres que el municipi d'Antella és l'únic que patirà una disminució dels seus habitants. Concretament, s'espera que la població es reduïska en 75 habitants, i este decreixement suposa una disminució del 7,33% sobre la població total l'any 2022.

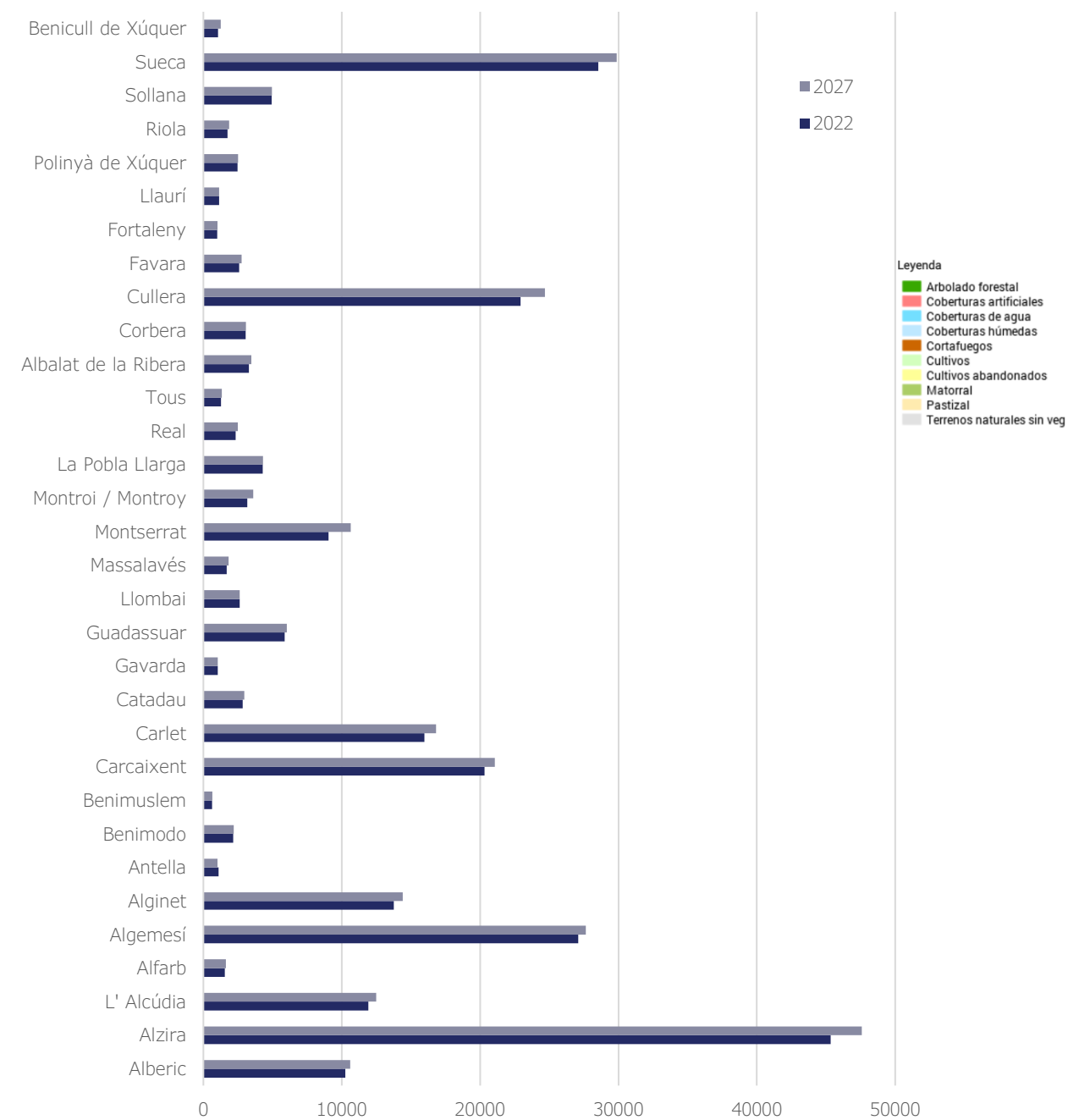


Figura 40. Situació 2022 i projectada 2027.

Font: Institut Valencià d'Estadística

3.6 Usos del sòl

Com es pot observar en la imatge d'usos del sòl del SIOSE que es mostra a continuació, l'ús predominant en l'àrea d'estudi és el de sòl de cultiu, amb varietat quant a tipus de cultiu, cosa que explica la vocació agrària dels municipis de l'àmbit d'anàlisi. En la part nord, concretament en els municipis de Real, Montserrat, Montroy, Llombai o Alfarb, part d'este sòl de cultiu es troba en situació d'abandó. També cal destacar que hi ha una superfície important de sòl natural sense vegetació, fet que, sumat a l'anterior, presenta en l'àmbit un terreny susceptible als processos de desertització i erosió superficial.

Destaquen també diverses zones protegides, com les relatives al riu Xúquer i els seus afluents. Són en total a la Ribera Alta 35 zones, que ocupen un 19% de la superfície de la comarca, i agrupen el major nombre de zones a Llombai (7 espais) i a Tous (11 espais). Per la seua part, a la Ribera Baixa hi ha 15 zones, que ocupen un 59% de la superfície de la comarca, totes elles en l'àmbit del PMoSira.

Els espais urbans concentren un elevadíssim percentatge de població, activitats i recursos. En la seua expansió, consumixen volums creixents de sòl, generalment els destinats originàriament a usos agrícoles o forestals. Els municipis amb major zona urbanitzada residencial es corresponen majoritàriament amb els municipis de major població, com a Alzira, Sueca, Algemesí Cullera i Carcaixent.

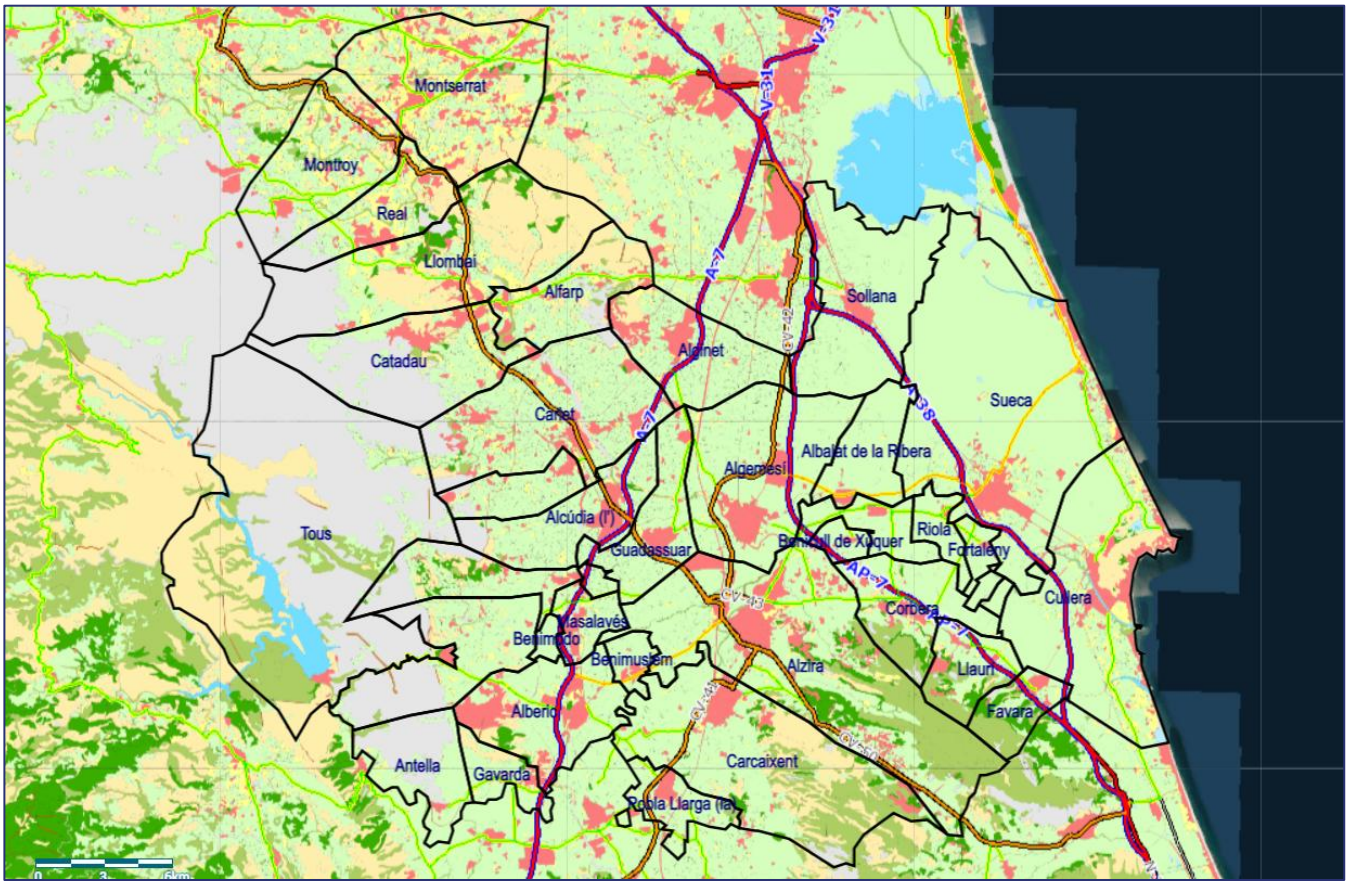


Figura 41. Usos del sòl (SIOSE 2015)

Font: Visor Cartogràfic de la Generalitat Valenciana (Consultat en 2023)

Al mateix temps, la densificació de la xarxa viària contribueix als canvis per l'expansió de determinats usos del sòl al llarg d'eixos eixos. Generalment, la finalitat última de l'ús del sòl és l'aprofitament dels recursos naturals per a les necessitats humanes, a vegades a costa de la degradació ambiental.

En este sentit, com a elements de conflicte cal destacar, a més de les zones urbanes de la zona central de l'àmbit (l'Alcúdia, Massalavés, Catadau, Alberic, Guadassuar Alzira), les infraestructures lineals que van fragmentant les zones verdes, com en este cas són l'A-7, l'AP-7 i la CV-50.

De cara al futur, els punts de major potencial de desenvolupament urbanístic per tindre àmplies bosses de sòl urbanitzable es concentren a Guadassuar i Cullera. En els nuclis d'Algemesí, l'Alcúdia, Alzira, Sueca, Carcaixent i Carlet el sòl urbanitzable es distribueix al voltant dels nuclis urbans, en les zones més pròximes. Per la seua part, en els municipis de l'interior les zones previstes per a urbanitzar són menors i s'ubiquen preferentment de manera contínua als nuclis urbans.

4 Objectius del Pla

D'acord amb la política de mobilitat sostenible de la Comunitat Valenciana, els fonaments de la qual estan establits en la Llei 6/2011, de Mobilitat de la Comunitat Valenciana, s'establixen una sèrie d'objectius preliminars per al PMoSira:

- Consolidar sistemes urbans ben jerarquitzats, ben distribuïts i ben equipats, que faciliten els intercanvis àgils de persones i mercaderies imprescindibles per a garantir el desenvolupament i benestar de la població i l'equitat territorial en la mobilitat.
- Potenciar el transport públic. Millorar la cobertura, qualitat, seguretat i accessibilitat del servei. Fomentar la intermodalitat, transvasar usuaris del vehicle privat al sistema de transport col·lectiu i desplegar l'electromobilitat on l'anterior no fora factible.
- Recuperar espai de la via pública per als modes no mecanitzats de transport (vianants i ciclistes), millorant la qualitat de l'entorn urbà per a retornar als carrers i places el seu protagonisme com a espais de convivència de primer nivell.
- Millorar la seguretat dels desplaçaments, reduir l'accidentalitat i focalitzar les actuacions prestant especial atenció a l'usuari més vulnerable.
- Suprimir barreres als desplaçaments de les persones amb mobilitat reduïda (accessibilitat universal).
- Gestionar eficaçment el trànsit i el sistema d'estacionament en congruència amb les polítiques de potenciació del transport públic i dels modes no mecanitzats de desplaçament.
- Millorar les operacions de càrrega, distribució i descàrrega de mercaderies per a mantindre la seua funció essencial amb el menor perjudici possible per a la resta dels usuaris de l'espai públic.
- Reduir les emissions contaminants i el soroll i garantir un consum energètic més eficient en l'àmbit de la mobilitat.
- Introduir progressivament noves tecnologies aplicades a la mobilitat per a facilitar la coordinació tarifària, l'intercanvi modal, la millora de l'accessibilitat, la reducció de l'accidentalitat, la informació en temps real i la comoditat de l'usuari.
- Facilitar criteris de mobilitat sostenible per a una política urbanística i territorial que aposte per la ciutat compacta mediterrània, amb barris i districtes equilibrats en termes de residència, ocupació, terciari i equipaments.
- Promoure la participació ciutadana més àmplia en l'elaboració i posterior gestió dels plans. Informar i educar la població, especialment els més joves, en els avantatges de desenvolupar hàbits de mobilitat més sostenibles.
- Garantir infraestructures de mobilitat i servicis més segurs i resilients davant dels riscos climàtics.

Estos objectius comprenen, entre altres, els Objectius del Pacte Valencià per a la Mobilitat Segura i Sostenible, i suposen el punt de partida per a les propostes.

Una vegada realitzades les tasques de recopilació d'informació, anàlisi i diagnòstic del projecte, es durà a terme una revisió i reformulació dels objectius del PMoSira. Es buscarà que siguen factibles, concrets i adequats a la realitat identificada durant l'estudi de la zona.

5 Mobilitat i infraestructures resilients - aprenentatge després de la DANA

El 29 d'octubre de 2024, una *Depressió Aïllada en Nivells Alts (DANA)* va descarregar sobre la Comunitat Valenciana una quantitat de pluja sense precedents —772 mm en 24 hores registrats a Turís—, amb un rècord històric nacional de 185 mm en una sola hora. Este episodi, que va afectar greument la comarca de la Ribera del Xúquer, no va ser únicament el resultat d'un fenomen meteorològic extrem, també va ser la conseqüència de l'acumulació de vulnerabilitats al llarg de dècades: urbanització en zones inundables, falta d'inversió en infraestructures hidràuliques i una escassa cultura de prevenció i resiliència territorial

El *Pla Endavant* —pla autonòmic de recuperació i reconstrucció elaborat per la Generalitat Valenciana— identifica tres grups de factors que van agreujar l'impacte:

1. **Condicions geogràfiques**, que van afavorir l'escorrentia i la concentració de cabals.
2. **Pressió urbanística i socioeconòmica**, amb alta densitat de població i concentració empresarial en àrees de risc.
3. **Debilitats en els sistemes d'alerta, drenatge i resposta** davant d'emergències

Les conseqüències van ser devastadores a nivell social, econòmic i ambiental. La DANA va deixar 15.969 vivendes danyades, 144.000 vehicles inutilitzats, 64.000 empreses amb pèrdues estimades en més d'11.000 milions d'euros i danys en infraestructures públiques per més de 1.800 milions, cosa que va afectar seriosament la mobilitat i la vida als municipis. No obstant això, la DANA també va deixar un llegat d'aprenentatge col·lectiu sobre la urgència de repensar la mobilitat i les infraestructures des d'una perspectiva de resiliència climàtica i territorial.

5.1 La mobilitat com a element crític en l'emergència

Durant la DANA, el col·lapse de la mobilitat va ser un dels factors que van amplificar l'impacte social i econòmic. Les inundacions van negar més de 1.450 km de carreteres i 566 km de vies ferroviàries, i van afectar un 74 % de la xarxa provincial. L'afecció a les xarxes de Rodalia i Metro va suposar la interrupció del servei. Respecte a la xarxa viària, la inoperativitat de passos inferiors i vials estratègics va aïllar polígons industrials i barris sencers.

El *Pla Endavant* identifica esta situació com un punt d'inflexió: el transport i les comunicacions han de considerar-se servicis essencials en la gestió d'emergències, al mateix nivell que el subministrament d'aigua o electricitat. La seua continuïtat o ràpida recuperació condiona l'eficàcia de la resposta i la seguretat de la població.

El PMoSira incorpora esta lligó en el seu enfocament estratègic: la mobilitat no sols ha de ser eficient i sostenible, sinó també robusta, resilient i adaptativa. Això implica planificar la xarxa supramunicipal perquè puga mantindre un nivell mínim d'operativitat davant d'esdeveniments extrems, prioritizant la connectivitat entre nuclis urbans, centres de salut, parcs empresarials i servicis d'emergència.

5.2 Cap a un model de mobilitat i territori resilient

El concepte de **resiliència territorial**, tal com es recull en el *Pla Endavant*, al·ludix a la capacitat de les infraestructures, els sistemes urbans i la societat per a resistir, absorbir i recuperar-se dels impactes de fenòmens adversos, adaptant-se a noves condicions climàtiques

El PMoSira adopta este principi a través de tres línies d'acció:

1. **Integració del risc en la planificació:**
 - o Incorporar la informació del *PATRICOVA* i els mapes d'inundabilitat en la definició dels corredors de mobilitat i actuacions associades.
 - o Evitar la localització de noves infraestructures en àrees d'alta perillositat, promoure solucions de permeabilitat i drenatge en els trams vulnerables.

- o Promoure el mallatge de la xarxa viària, de manera que oferisca diverses vies d'escapament als usuaris durant episodis d'emergència i minimitze el risc d'aïllament de les zones afectades (línies de vida).
- o Coordinar la planificació de transport amb la informació relativa a la *infraestructura verda*, garantint que les actuacions contribuïsqen a la connectivitat ecològica i a la reducció del risc.

2. Infraestructures adaptatives i segures:

- o Promoure la incorporació de solucions basades en la natura (cunetes drenants, paviments permeables, etc).
- o Prioritzar la resiliència estructural dels nodes de transport públic (estacions, intercanviadors).
- o Promoure l'elaboració d'estudis per a mitigar la vulnerabilitat dels enllaços viaris d'accés als nuclis urbans davant del risc d'inundació.

3. Mobilitat d'emergència:

- o Proposar la integració de sistemes d'alerta i punts segurs per a l'evacuació d'infraestructures per a ciclistes i vianants en l'entorn de les zones fluvials de l'àmbit.

5.3 Coordinació territorial i governança

La gestió de la reconstrucció després de la DANA ha requerit un nou marc de cooperació entre administracions, universitats, empreses i societat civil. Esta governança col·laborativa constitueix igualment una condició necessària per a la mobilitat supramunicipal, atés que cap municipi pot garantir per si sol la resiliència del sistema.

En este context, el PMoSira s'alinea amb el model de governança definit en el Pla Endavant, que estableix els mecanismes de coordinació interadministrativa i seguiment de les actuacions de reconstrucció i transformació territorial.

El PMoSira proposa canalitzar les actuacions en matèria de mobilitat resilient a través dels òrgans i espais de coordinació ja previstos en este Pla, assegurant la participació dels municipis de l'àmbit, la Generalitat i els organismes sectorials competents, com la CHJ i l'ATMV.

En este marc, les principals funcions en matèria de mobilitat seran:

- Integrar la planificació de la mobilitat en les estratègies de reconstrucció i adaptació territorial impulsades pel Pla Endavant.
- Coordinar la implementació de mesures de mitigació i adaptació en les infraestructures de transport, en coherència amb les actuacions hidràuliques i territorials.
- Impulsar projectes de mobilitat sostenible i resilient, afavorint el seu finançament i execució coordinada entre les distintes administracions.
- Garantir l'intercanvi d'informació i el seguiment d'actuacions mitjançant les plataformes digitals compartides ja previstes en el Pla Endavant, en particular en el marc del seu Pla Director d'Anàlisi, Anticipació i Reacció davant de Catàstrofes Naturals.

5.4 Aprenentatges i projecció de futur

L'episodi de la DANA ha demostrat que la mobilitat no pot concebre's com un sistema aïllat, sinó com una xarxa viva que depén de la integritat territorial, la gestió de l'aigua i la cooperació institucional. Ha suposat un punt d'inflexió en la manera de concebre la relació entre territori, mobilitat, medi ambient i seguretat. En este nou context, resulta imprescindible reorientar els enfocaments de planificació i gestió, promovent un model de mobilitat més resilient, segur i adaptat als riscos ambientals, així com a les dinàmiques territorials existents.

El PMoSira, alineat amb les bases vertebradores del *Pla Endavant*, integra la **resiliència** com a eix estructural del seu model, promovent un territori més preparat, segur i sostenible. Adopta este compromís amb una visió de llarg termini:

- **Planificar amb anticipació**, incorporant escenaris de risc climàtic en el modelatge de la demanda i en la jerarquització d'infraestructures.
- **Dissenyar amb flexibilitat**, permetent que les solucions s'adaptin a diferents condicions de precipitació, temperatura o usos del sòl.
- **Invertir en coneixement**, promovent la incorporació de noves tecnologies i desenvolupaments en drenatge sostenible, xarxes viàries i gestió intel·ligent de la mobilitat.
- **Educar i conscienciar**, promovent la formació ciutadana en cultura de prevenció, resiliència i conscienciació social i ambiental.

La planificació supramunicipal de la mobilitat en l'entorn de l'AUI d'Alzira es convertix així en una oportunitat per a impulsar un model de mobilitat resilient, amb infraestructures pensades per a anticipar-se i adaptar-se als reptes climàtics, territorials i socials del segle XXI.

6 Propostes

Per a donar compliment als objectius estratègics prèviament definits, el PMoSira articula un programa integral de mesures estructurat en huit àrees d'intervenció, que abasten de manera transversal els distints àmbits que incideixen en la mobilitat comarcal.

Esta organització permet abordar el sistema de mobilitat des d'una perspectiva sistèmica, combinant actuacions sobre els modes de transport, les infraestructures, la logística de mercaderies, la gestió del vehicle privat, la sensibilització ciutadana i la integració de criteris ambientals i de resiliència.

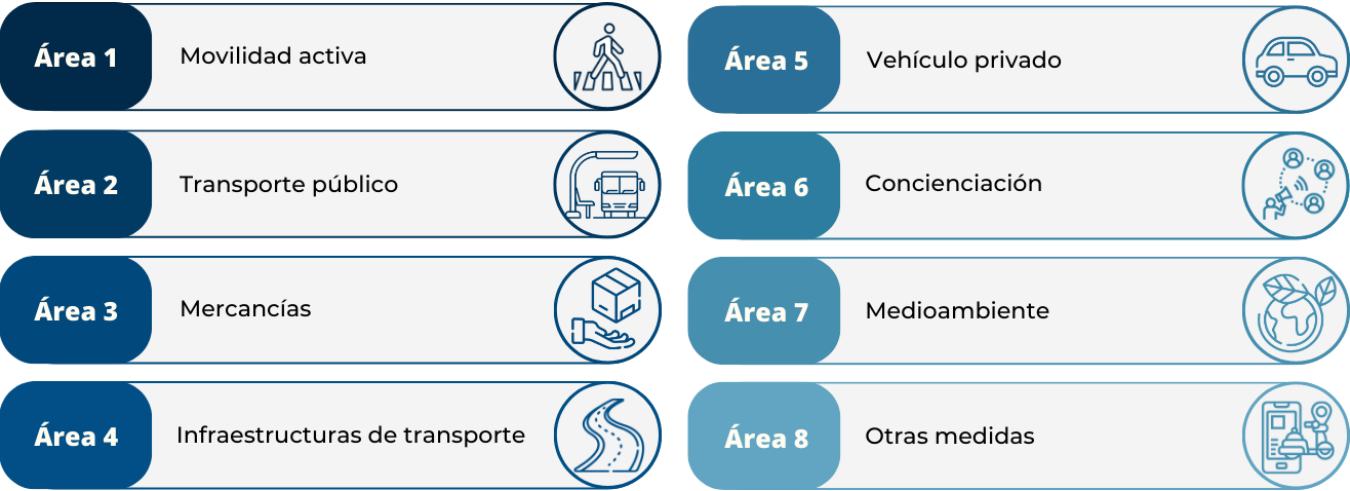


Figura 42. Àrees d'actuació del PMoSira
Font: Elaboració pròpia.

Cada una de les àrees agrupa un conjunt coherent de propostes orientades a afavorir el canvi modal, promoure els modes actius, reduir les emissions associades al transport, millorar la seguretat i accessibilitat del sistema i incrementar la seua capacitat d'adaptació davant dels riscos climàtics i territorials.

A continuació, es detallen les mesures específiques incloses en cada una de les àrees d'actuació.

6.1 Mobilitat activa

Recuperació de l'espai urbà per al gaudi ciutadà

L'espai públic no es limita a l'àrea destinada a dur a terme els nostres desplaçaments, es tracta d'un concepte més ampli i complex. Per a això s'ha d'entendre este espai com un lloc de convivència, fonamentalment social, en el qual els ciutadans puguen desenvolupar-se a nivell individual i col·lectiu mitjançant l'establiment de relacions amb els veïns i amb l'entorn que els envolta.

Amb l'aparició del vehicle privat motoritzat, els models urbanístics van començar a girar entorn d'este mode de transport, atorgant-li el lloc principal en la xarxa viària. Es tracta d'un tipus de planejament urbanístic monofuncional, on prima la necessitat de desplaçament respecte de les altres. Així, l'espai públic ha arribat a confondre's amb la vialitat, absorbint-lo per complet i fins i tot arribant a anul·lar-lo.

La recuperació d'este espai urbà perquè siga saludable, inclusiu, accessible, atractiu, sostenible i, en definitiva, viu, requereix dotar-lo d'altres funcions. Per a això es requereix una reformulació de la relació desitjada entre mobilitat i espai públic.

A este nou model l'anomenarem "la ciutat del ciutadà", on l'usuari principal de l'espai serà el que transita pels seus carrers a peu o en modes no motoritzats. Per a això es gestionarà l'espai entorn de certs equipaments i zones d'ús social, com centres educatius i sanitaris, proporcionant-los un accés segur, igualitari i universal.

Les accions que cal realitzar per a materialitzar esta mesura, en l'entorn dels equipaments de caràcter supramunicipal, són les següents:

- Jerarquització de l'espai viari i detecció de les àrees i vies susceptibles de conversió en zona de vianants.
- Restricció de trànsits i ordenació de la circulació en bucles (circuitos per a evitar dreceres).
- Reducció de l'espai d'aparcament i de la velocitat.
- Inclusió de natura, formació d'espais verds i correcta gestió de l'aigua.
- Entorns prioritaris: Creació de zones de vianants o de prioritat per als vianants al voltant dels espais que requereixen suport.

Les noves zones per al gaudi ciutadà estaran clarament delimitades, tant de manera perimetral com per l'ús donat a cada espai, de manera que siguen fàcilment recognoscibles i identificables per als usuaris de la via.

Xarxa d'itineraris per a ciclistes i vianants

Coordinar el desenvolupament d'una xarxa de vies per a ciclistes i vianants entre municipis per a garantir la continuïtat i seguretat dels desplaçaments a peu i amb bicicleta una vegada s'ix dels nuclis urbans. Mitjançant la connexió de rutes locals existents amb les noves rutes interurbanes o metropolitanes es crearà una xarxa contínua per la qual els ciutadans puguen transitar amb prioritat respecte als vehicles motoritzats.

La promoció dels trajectes en modes actius no sols és beneficiosa per al medi ambient, sinó que fomenta un estil de vida saludable, allunyat del sedentarisme.

La majoria dels municipis compresos en el PMoSira disposen d'algun tram de carril bici en el seu terme municipal, però en nombrosos casos no hi ha una connexió entre estes xarxes municipals.

La mesura tracta d'unir els trams pedalables municipals mitjançant la creació de trams interurbans, per a constituir una gran xarxa que abaste l'àrea funcional al complet. Esta xarxa disposarà de les característiques òptimes d'amplària, tipologia de paviment i condicions de seguretat.

Estarà dotada de servicis que permeten als usuaris desplaçar-se de manera còmoda entre municipis, amb zones de descans intermèdies en les quals es podran trobar aparcabicycles, mobiliari urbà, ombra i informació relativa a les distàncies per als diferents trajectes.



Figura 43. A. Banc amb aparcabicycles. B i C: Passarel·la per a ciclistes i vianants i àrea d'estada amb elements naturals.
Font: A: archiexpo.es. B: spaincycletouring.com. C: visitflanders.com. (consultades juny 2023)

Es posarà l'accent en la integració d'estes vies amb l'entorn, aportant vegetació autòctona en la creació de zones verdes i emprant materials que no trenquen amb l'harmonia visual del paisatge. Disposaran de senyals informatius que indiquen distàncies fins a diversos punts de destinació, expressades en temps i quilòmetres per recórrer.



Figura 44. Elements de senyalització integrats en el paisatge.

Font:

Atesa la proximitat d'alguns trams de via per a ciclistes i vianants als llits fluvials que recorren l'àmbit, per a evitar el risc d'inundació i el perill que això comporta, es planteja la possibilitat d'executar certs trams en altura, emprant per a això passarel·les elevades amb acabat en fusta. Per a la implantació d'esta mesura es preveuen dos trams pilot: el tram que discorre paral·lel al riu al municipi de Riola i l'encreuament sobre este a l'entrada d'Albalat de la Ribera. S'han triat estos punts del traçat a causa de la proximitat entre estos municipis i els del seu entorn, de manera que els modes blans resulten atractius per als desplaçaments quotidians.

Xarxa d'estacionaments segurs per a bicicletes i VMP

Les distàncies entre els nuclis urbans en l'àmbit del PMoSira són variables. Alguns es troben pròxims, formant xicotets grups com el sistema Montserrat-Montroï-Real, Carlet-Benimodo o Alzira-Carcaixent, on les distàncies són adequades per a desplaçaments a peu o amb bicicleta per raons de mobilitat diària necessària. Perquè els ciutadans es decidisquen a realitzar estos trajectes amb bicicleta o VMP de manera recurrent, és necessari que disposen de punts en els quals estacionar el vehicle de manera segura. Una xarxa d'estacionaments vigilada i de dimensions suficients oferirà una alternativa a aquells ciutadans que voldrien realitzar els seus desplaçaments quotidians en estos modes de transport, però que no disposen actualment d'un lloc on depositar-los durant el transcurs de les activitats motiu del desplaçament.

Estos estacionaments s'ubicaran en intercanviadors de la xarxa de transport interurbana i en l'entorn d'equipaments de rang supramunicipal.

Desenvolupament i innovació en infraestructures

En el marc de la millora i modernització de les infraestructures de mobilitat, es promourà la incorporació progressiva de solucions innovadores que permeten millorar la funcionalitat, eficiència, seguretat i sostenibilitat de les noves vies per a ciclistes i vianants. Per a això, es promourà l'anàlisi i avaluació de noves tecnologies i solucions constructives, aplicables segons les característiques i necessitats del territori.

La implantació d'estes solucions s'abordaria mitjançant trams o actuacions pilot, que permeten avaluar la seua viabilitat tècnica, econòmica, ambiental i funcional, així com el seu comportament en condicions reals. Els resultats obtinguts serviran per a determinar la conveniència d'estendre aquelles solucions que hagen demostrat la seua eficàcia, evitant establir per endavant tecnologies o solucions concretes i facilitant l'adaptació del Pla a l'evolució de la innovació disponible.

Regulació de nous modes de transport

Els modes de transport no motoritzats, els principals exponents dels quals són la bicicleta i els vehicles de mobilitat personal o VMP, formen un dels pilars de major importància en la descarbonització del transport.

Perquè estos vehicles puguem circular en condicions de seguretat és necessària l'harmonització de les normatives locals de tots els municipis que componen l'àrea funcional de la Ribera del Xúquer. Amb este objecte, s'establirà una ordenança comuna que servisca com a base perquè cada municipi regule la seua circulació i la seua integració en el sistema de mobilitat urbana, garantint la seguretat i convivència amb la resta dels usuaris de la via. Amb esta mesura s'espera

facilitar l'adopció d'estàndards de comportament i la incorporació de solucions de mobilitat més efectives i sostenibles en el territori.

Registre de bicicletes i VMP

En el marc d'una normativa comuna, proporcionat per la mesura anterior, es proposa la creació d'una base de dades de bicicletes i vehicles de mobilitat personal. La mesura busca dissuadir del robatori i facilitar la identificació del propietari en cas de sostracció: dificulta el comerç il·legal i possibilita la recuperació d'una bicicleta desapareguda a través de les ferramentes disponibles en el portal web.



Figura 45. Biciregistro – Plataforma de registre de bicicletes de la Xarxa de Ciutats per la Bici

Font: web de Biciregistro

Es col·locarà una etiqueta distintiva en la bicicleta o VMP amb un codi QR o número de sèrie que serà únic per a cada vehicle i s'utilitza per a identificar i contactar amb el propietari. La inscripció en el registre pot comportar una xicoteta quota d'inscripció en qualitat de pagament de taxes de gestió i expedició del kit de marcatge

6.2 Transport públic

Reordenació del transport públic. Nou mapa concessional.

La reordenació del transport públic ha d'anar acompanyada de la coordinació dels servicis urbans i interurbans de l'àmbit. L'objectiu és integrar horaris, parades de coordinació i marc tarifari de tot el transport públic col·lectiu d'ús general per a racionalitzar els servicis, generant una xarxa connexa i eficient que done una resposta conjunta al ciutadà de l'àmbit, i permeta oferir alternatives atractives al vehicle privat en la mobilitat diària.

El nou mapa concessional aprovat per Conselleria donarà servici als àmbits estricte i ampliat del PMoSira mitjançant tres concessions: la concessió **CV-109 Montserrat – València** atindrà els municipis d'Alfarb, Catadau, Llombai, Montroi, Montserrat i Real, a més de Dos Aguas i Millares. La concessió **CV-110 La Ribera** atindrà els municipis d'Albalat de la Ribera, Algemesí, Almussafes, Alzira, Benicull de Xúquer, Corbera, Cullera, Favara, Fortaleny, Llaurí, Polinyà de Xúquer, Riola, Sollana i Sueca. Finalment, la concessió **CV-111 La Ribera Alta – València** connectarà 21 municipis de l'àmbit amb València. A més de les esmentades, està previst que la CV-112 Xàtiva Nord també proporcione certa cobertura a l'àmbit, ja que connectarà entre si 28 municipis de les comarques de la Ribera Alta (Pobla Llarga, Antella, Gavarda), la Canal de Navarrés i la Costera, donant servici a l'hospital de referència de Xàtiva i a l'estació de RENFE.

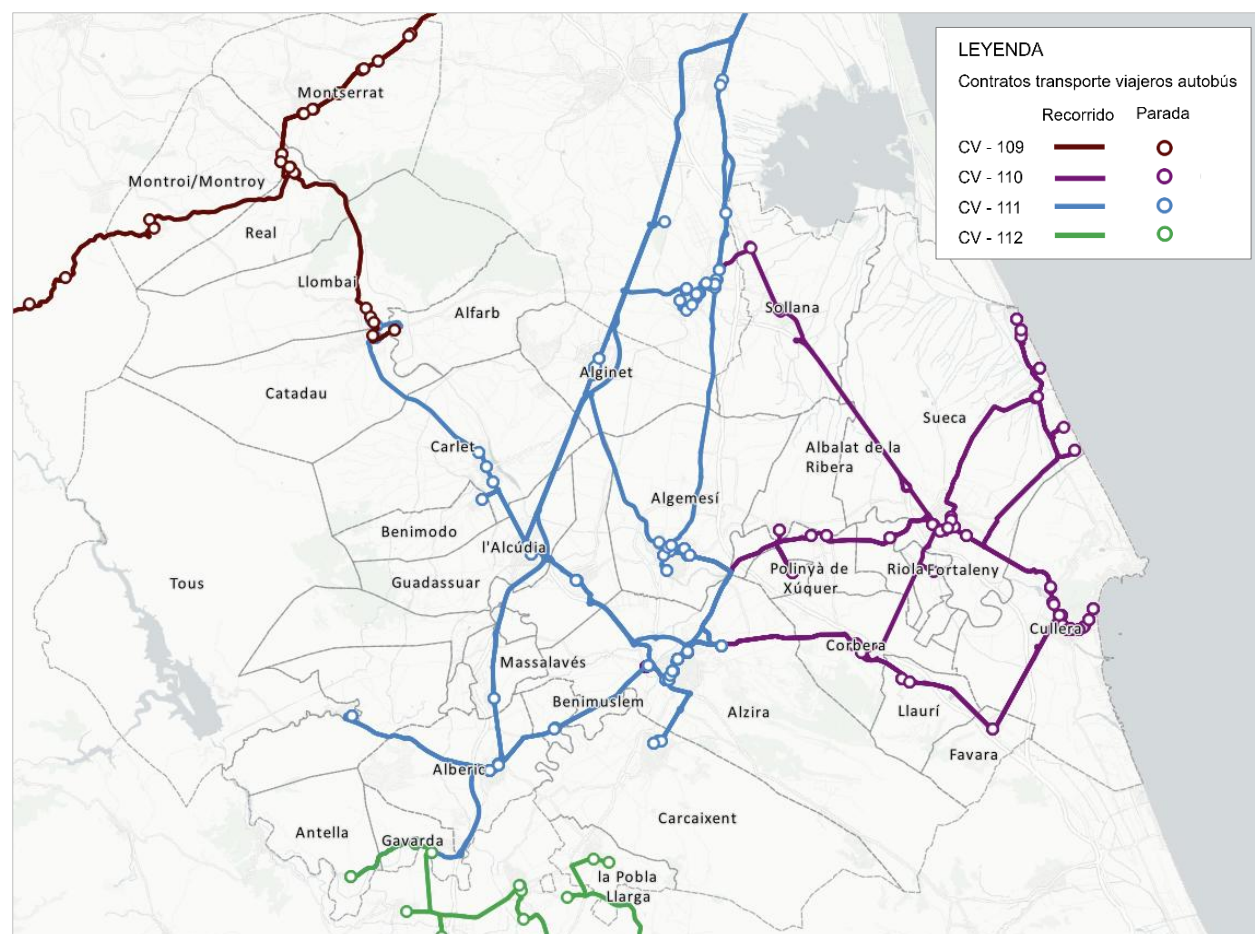


Figura 46. Cobertura dels contractes de transport públic de viatgers per carretera.

Font: Elaboració pròpia amb dades del nou mapa concessional.

Esta mesura espera augmentar la cobertura, accessibilitat i connectivitat territorial en transport públic de viatgers per carretera amb vehicles de tipus autobús. Es desenvoluparan millores en la qualitat del servici, buscant alinear l'oferta amb la demanda real. L'optimització de costos operacionals i la reducció d'externalitats derivades del servici revertiran positivament en l'experiència dels usuaris que empen estos trajectes per a la seua mobilitat quotidiana.

Algunes modificacions del Nou Mapa Concessional serien les relatives a establir un mínim de connexions directes entre els municipis del nord (Montserrat, Montroi i Real) i els del sud (La pobla Llarga, Antella i Gavarda) amb Alzira.

Així mateix, en aquelles relacions on s'observe que l'autobús és o pot arribar a ser competitiu amb el vehicle privat, s'estudiarà la implantació de línies directes o llançadores entre alguns municipis de l'àmbit.

Electrificació del sistema de transport públic interurbà

El transport públic eficient, sostenible i accessible és primordial per al desenvolupament de la nova mobilitat: aquella que col·loca el ciutadà en el centre de l'ecosistema i busca millorar la seua qualitat de vida. La reducció de les emissions i les externalitats relacionades amb els vehicles alimentats per combustibles fòssils és una necessitat actual que pot veure's coberta amb el salt a la flota elèctrica. L'objectiu d'este canvi és reduir progressivament els autobusos amb motors de combustió substituint-los per autobusos amb motors de baixes emissions en totes aquelles línies que, per necessitats d'autonomia diària, siguen ja susceptibles de ser operades amb estos vehicles més sostenibles, silenciosos i neutres en petjada de carboni.

La descarbonització del transport públic, mitjançant l'intercanvi d'autobusos convencionals pels seus homòlegs elèctrics, està recolzada per diverses directives europees i ha motivat recentment a Espanya el Reial decret llei 24/2021.

Millora de les parades d'autobús interurbà

La mesura incorpora tant l'accés com l'estada en la parada i la informació disponible durant l'espera. Les marquesines i elements de mobiliari urbà seran adequats i visibles. La zona estarà correctament il·luminada. Es garantirà l'actualització dels horaris i itineraris de manera periòdica. La informació exposada en les parades serà adequada i comprensible per a les persones usuàries, tant residents com foranes. La ubicació de la parada permetrà l'accés i eixida de l'autobús en condicions de seguretat per a tots els usuaris de la via.

Transport a la demanda

La baixa densitat és enemiga del transport sostenible i equilibrat. En l'àrea d'estudi es localitzen diversos nuclis que segueixen este model edificatori. Per a aquelles relacions difícils de recolzar econòmicament i que atenguen la mobilitat obligada, s'estudiarà la viabilitat de proposar solucions de transport a la demanda. La mesura garantirà la connexió dels nuclis urbans de baixa població o de difícil accés amb els centres sanitaris i altres punts d'interés.

El TAD és un servici versàtil, capaç d'adaptar-se a les necessitats dels usuaris quant a horaris i freqüència, i ofereix la possibilitat d'acompanyament fins al punt final del trajecte. El passatger ha de demanar el transport per endavant, cosa que permet estalviar operacions quan no hi ha demanda.

Per a establir quins municipis podran ser beneficiaris del servici s'han establert dos requisits, dels quals hauran de complir almenys un:

- Nombre d'expedicions del servici d'autobús en dia laborable menor o igual a una per sentit.
- Població menor o igual a 5000 habitants.

Independentment dels requisits anteriors, no podran ser elegibles per al servici de TAD aquells municipis servits pel transport urbà de l'EMT de València, així com aquells servits per les línies de rodalia, metro o tramvia amb un nombre d'expedicions per sentit en dia laborable major de 16.

Aquells municipis considerats en risc de despoblació seran considerats de major prioritat en la implantació de la mesura, com Antella (1130 habitants) i Llaurí (1193 habitants).

Millora de la informació disponible

Es considera necessari disposar d'una ferramenta que centralitze la informació de tota la xarxa de transport públic en l'àrea d'estudi, eliminant la necessitat de consultar els llocs web dels distints operadors. Per a això es proposa la creació d'una única plataforma que albergue tota la informació de transport de l'àmbit, a la qual es podrà accedir mitjançant un portal web i una aplicació per a dispositius mòbils.

Esta visió integral fa que el transport públic siga més atractiu, oferint als ciutadans l'accés a la informació des de qualsevol lloc, mitjançant la possibilitat de planificar els seus desplaçaments de manera eficient. Actualment, la

Generalitat Valenciana té en desenvolupament una aplicació que mostra rutes de transport públic dins de la Comunitat utilitzant un o diversos modes de manera combinada, però de moment no inclou l'opció de realitzar pagaments.

6.3 Transport de mercaderies

Marc comú de la normativa en l'àmbit

Establir un marc comú i coordinat en les ordenances relacionades amb la mobilitat de mercaderies (restriccions, limitació de pes, horaris, polítiques d'ús de les reserves de càrrega i descàrrega, etc.) entre els municipis de l'àmbit.

Suport al desenvolupament de nodes logístics d'importància estratègica

Segons el diagnòstic de l'Estudi del Sector Logístic a la Comunitat Valenciana, es destaca l'oportunitat de planificació conjunta de la xarxa de nodes i infraestructures, així com l'impuls d'inversions i activitat empresarial.

L'àrea d'estudi es troba dins de l'Àrea d'Oportunitat Logística (AOL) València Zona Sud, que abasta comarques com l'Horta Sud, la Ribera Baixa i la Ribera Alta, i se situa en la confluència dels eixos de l'AP-7, l'A-7 i la V-31. Per a l'any 2038 es plantegen nous centres logístics en esta AOL, tal com es recull en la taula següent:

ÁREA DE OPORTUNIDAD LOGÍSTICA	TIPO NODO	NOMBRE	ESTADO	SUP. BRUTA (Has)	SUP. PREVISTA (Has)
AOL Valencia Zona Sur (Rango 1)	PLI	Parque Logístico Almussafes	Existente	143,00	
	PL	Parque Logístico Sollana	Existente	4,00	
	PL	Prologis Park Massalavés	Existente	8,00	
	CST	Ribercost	Existente	2,00	
	PL	Ampliación P. Industrial Juan Carlos I	Planificada		50-150
	CST	Ampliación CST - Ribercost	Planificada		1-10

Figura 47. Xarxa Logística de la Comunitat Valenciana. Any 2038.

Font: Estudi del Sector Logístic a la Comunitat Valenciana. Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori

En este estudi s'assenyala que, per al correcte funcionament i l'optimització de l'activitat logística, "...cal dur a terme programes de formació en matèria de logística, així com la integració i millores en la cadena logística en l'àrea de les PYMEs, mitjançant la creació de plataformes virtuals B2B i la participació de l'Administració com a aglutinador de propostes i promoció institucional entre les PYMEs valencianes."

Impuls del vehicle elèctric per al repartiment d'última milla

Els problemes de qualitat de l'aire, de soroll i d'ús de l'espai públic a les ciutats fan que la descarbonització en este àmbit adquirisca un caràcter d'urgència. Les característiques del sector de mercaderies dificulten l'electrificació de les flotes, per la seua naturalesa. No obstant això, el mercat disposa de solucions elèctriques per a la distribució urbana de mercaderies d'última milla que es fomentaran en els distints municipis de l'àmbit del PMoSira.

6.4 Infraestructures de transport

Avaluació d'actuacions en infraestructura viària

Seran considerades dins del PMoSira aquelles actuacions que suposen una millora significativa de la mobilitat en l'àmbit d'estudi. Esta mesura comprén actuacions relacionades amb la millora de la seguretat viària, la reducció de l'accidentalitat o la disminució de la congestió.

Un exemple clar seria l'execució de variants en poblacions que experimenten situacions de trànsit dens en travessies. Estes travessies, que a vegades creuen la totalitat del municipi, poden arribar a assemblar-se a xicotetes autopistes en hores punta. La quantitat de vehicles que les empren diàriament, incloent-hi la presència significativa de vehicles pesants i de grans dimensions, generen inseguretat sobre els usuaris de modes blans (vianants i ciclistes), així com una gran quantitat d'externalitats sobre els habitants de la zona. En estos casos la recirculació dels usuaris de modes motoritzats cap a vies externes al municipi suposa un alliberament per al trànsit urbà i una reducció de les externalitats.

És convenient acompanyar este tipus de mesures amb la pacificació del trànsit intern al nucli urbà, emprant solucions d'urbanisme tàctic.

Després de l'anàlisi de l'accidentalitat a la zona, s'ha detectat un elevat nombre d'accidents relacionats amb fauna salvatge. Es recomana el tancament de les infraestructures viàries a les zones d'interacció entre animals i modes motoritzats, així com l'execució de passos de fauna, infraestructures específiques per al pas d'animals en condicions de seguretat.

Actuacions en la xarxa ferroviària de l'Estat (RFIG)

El seu objectiu és impulsar el transvasament d'usuaris dels modes motoritzats cap al mode ferroviari. Es tracta d'actuacions de caràcter estratègic, perquè les vies ferroviàries són elements vertebradors del territori. En l'àmbit d'estudi, les que més repercussió podran tindre són les línies de rodalia C1 i C2 i les seues estacions com a punt d'intercanvi modal.

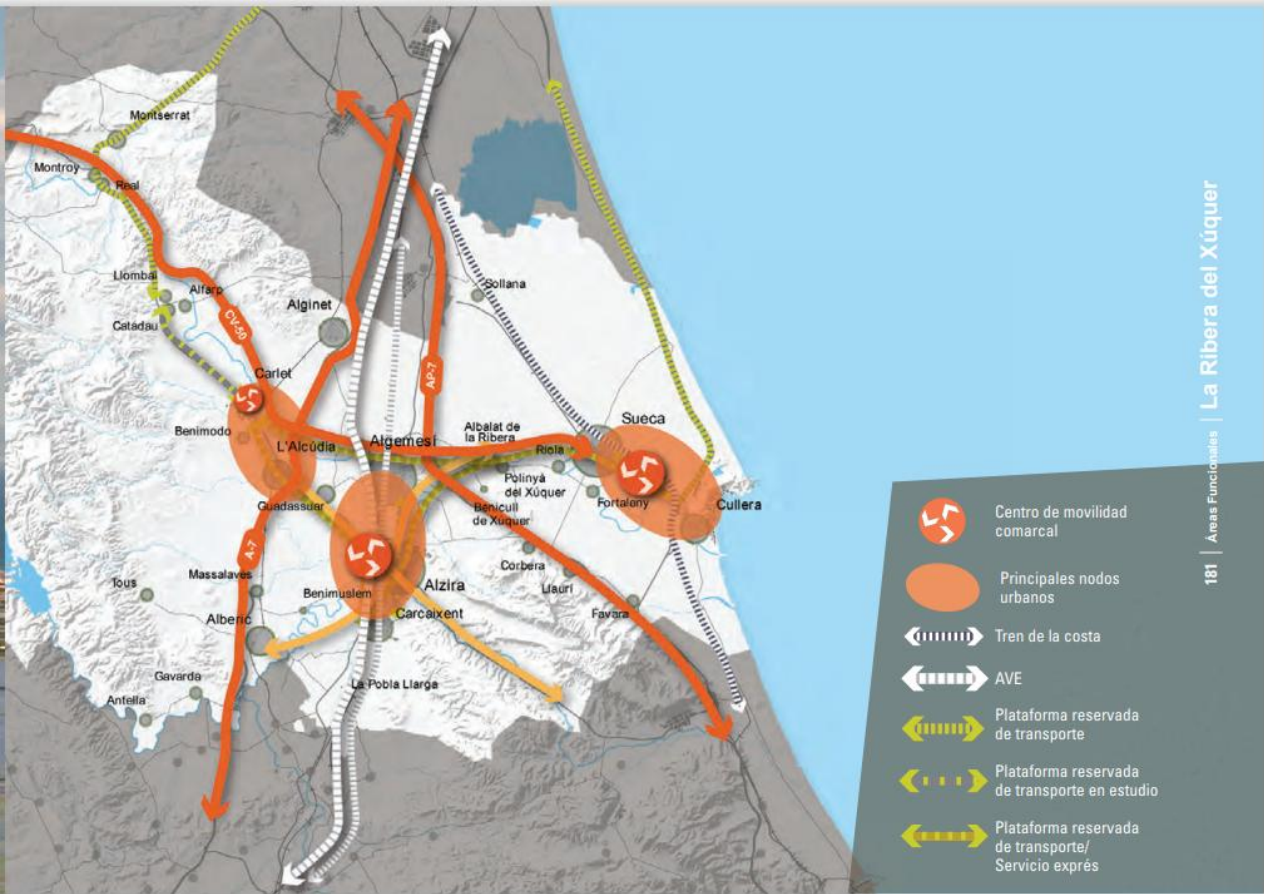


Figura 48. Actuacions en infraestructures a l'àrea funcional de la Ribera del Xúquer.

Font: Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana.

Actuacions en la xarxa ferroviària autonòmica (FGV)

Encara que la demanda de la línia és relativament baixa, la xarxa ferroviària autonòmica presenta marge de millora en l'àrea d'estudi. El creixement d'alguns municipis al seu voltant ha suposat que la infraestructura es veja envoltada de nous usos i situacions. S'estudiarà dins del PMoSira la possibilitat d'incloure mesures com les que següen:

- Augment de la capacitat de les línies. Esta mesura suposaria una connexió més ràpida entre els municipis als quals presta servici, així com amb l'àrea metropolitana de València.

Actualment, la xarxa consta d'una única via, cosa que limita l'encreuament del material mòbil a certes estacions que disposen de mitjans per a això. Augmentar el nombre de punts d'encreuament en el tram Picassent-Castelló garantiria la possibilitat d'encreuament i avançament entre vehicles, i seria de gran utilitat en cas d'avaria. Esta mesura es relaciona amb un augment de la freqüència de viatge, fent-la més competitiva enfront del vehicle privat.

- Supressió de passos a nivell i elements barrera en nuclis urbans.
- Millora de la relació entre la infraestructura i el seu entorn: passos de fauna, protecció de la via, etc.

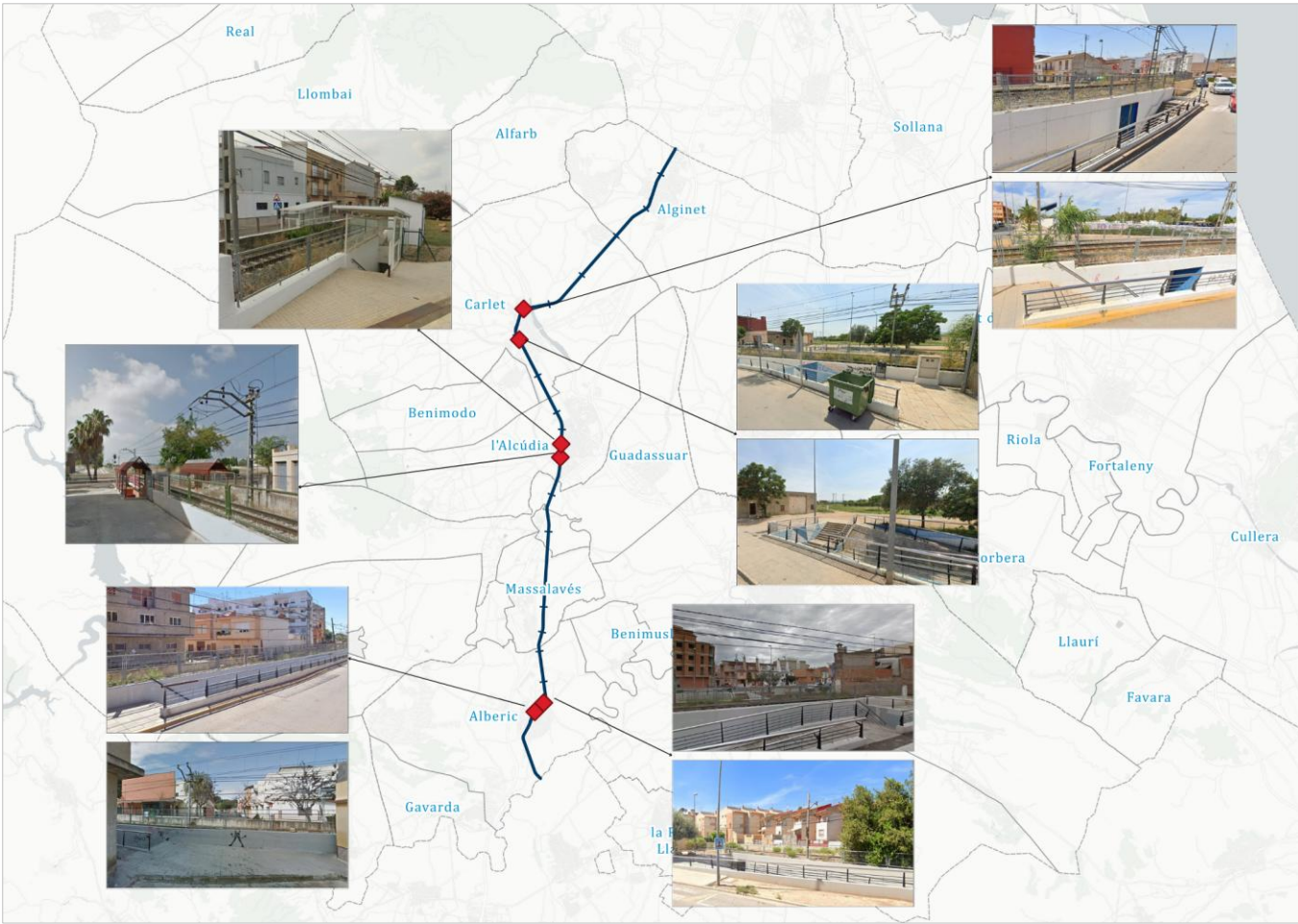


Figura 49. Passos a nivell sobre la xarxa de Metro.
Font: Elaboració pròpia.

Aparcaments dissuasius en l'entorn dels nodes de transport

L'àrea d'estudi presenta zones de baixa densitat edificatòria, així com municipis amb un nombre reduït d'habitants. Per a facilitar el seu accés al transport públic, es proposa el desenvolupament d'una xarxa d'aparcaments en l'entorn dels

nodes de transport, com estacions d'autobús, metro o rodalia. En estos llocs es podrà realitzar l'intercanvi del vehicle privat al transport públic, reduint el trajecte en modes de baixa ocupació. La mesura permetrà combinar la flexibilitat de l'automòbil des d'orígens dispersos amb l'eficàcia i sostenibilitat del transport públic en destinacions densificades.

La xarxa d'estacionaments dissuasius disposarà de vigilància i incorporarà avanços tecnològics de gestió de l'aparcament. Les instal·lacions s'ubicaran en les immediacions de les estacions de transport públic. Cobriran les necessitats bàsiques dels usuaris i disposaran d'elements intel·ligents que permeten l'estalvi energètic i la sostenibilitat ambiental.

Incorporació de nous intercanviadors/ millora dels servicis en intercanviadors de transport

La Ribera del Xúquer disposa d'una gran varietat d'intercanviadors de transport, principalment entre el mode ferroviari i l'autobús, siga urbà o interurbà. No obstant això, hi ha un ampli marge de millora en estos. Algunes de les mesures proposades per a millorar l'experiència de l'usuari són les següents:

- Foment de la intermodalitat amb la bicicleta i el VMP: instal·lació d'aparcabicycles i VMP segurs i custodiats en les immediacions.
- Actuacions sobre la infraestructura per a assegurar l'accessibilitat universal en tots els punts de l'intercanviador.
- Millorar l'experiència de la persona usuària. Informació de temps d'espera per a distints modes, il·luminació i condicions de seguretat en andanes i el seu entorn.

Com a element que cal destacar en la concreció d'esta mesura es proposa estudiar la incorporació a la xarxa d'un intercanviador de transport en algun dels municipis de l'àmbit estricte incorporats en el Mapa Concessional de l'Estat. La proximitat dels punts de recollida i baixada amb l'autovia ha promocionat la pertinença de certs municipis de la ribera com a parada per a les línies d'autobús de llarg recorregut, dins del mapa concessional de l'Estat. Després de l'anàlisi de cada cas, podria ser rellevant dotar algun municipi d'una infraestructura capaç d'albergar els vehicles corresponents a esta xarxa i els que realitzen les línies interurbanes, establint una connexió intermodal entre la xarxa estatal i l'autonòmica.

6.5 Vehicle privat

Pla de potenciació del vehicle elèctric

L'electricitat, per la seua naturalesa, es postula com la principal font d'energia alternativa en el sector del transport actual, a causa de les seues possibilitats d'aplicació en els diferents modes de transport i la seua baixa taxa de contaminació.

Els **vehicles elèctrics** són aquells que estan propulsats per un motor elèctric que utilitza l'energia química guardada en bateries recarregables per una font externa d'energia elèctrica. El Reial decret 184/2022, de 8 de març, pel qual es regula l'activitat de prestació de servicis de recàrrega energètica de vehicles elèctrics, preveu com a vehicle elèctric, exclusivament, aquells vehicles que necessiten un punt de càrrega per a alimentar estes bateries. Per tant, els vehicles híbrids no endollables no es consideren ni computen com a vehicles elèctrics.

Pràcticament tots els vehicles a l'àrea d'estudi depenen de combustibles derivats del petroli, i el dièsel és el més comú amb un 50,5%. Només hi ha 252 turismes elèctrics registrats, que representen el 0,19% del total de turismes. És essencial avançar cap a una renovació del parc automobilístic, prioritant fonts d'energia renovable i menys contaminants, com els vehicles elèctrics o d'hidrogen, per a aconseguir estalvi energètic i reducció d'emissions contaminants.

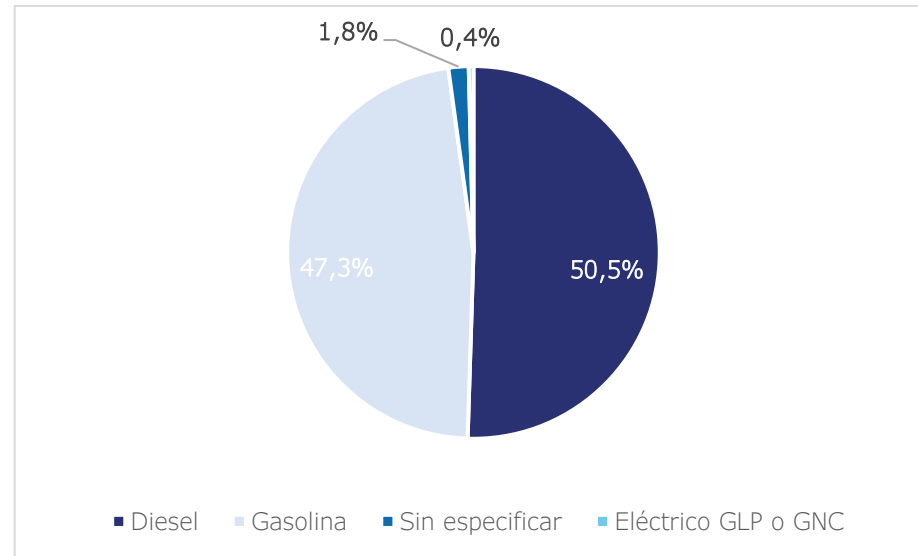


Figura 50. Parc de vehicles per tipus de carburant dels municipis que componen el PMoSira d'Alzira

Font: DGT (2021)

Per a incentivar la mobilitat elèctrica es proposa implantar mesures fiscals (reduccions en l'impost de circulació i en les tarifes d'estacionaments, per exemple), juntament amb actuacions d'informació i desenvolupament de nova infraestructura de recàrrega per a vehicles elèctrics:

- Creació gradual d'una xarxa de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics, en entorns urbans i interurbans, potenciant especialment les immediacions d'infraestructures dotacionals de caràcter supramunicipal, com centres sanitaris i educatius, així com en els aparcaments dissuasius i estacions intermodals. Això podria estar promogut pels ajuntaments o bé des de la Conselleria, de manera coordinada amb el projecte "Pla d'impuls del vehicle elèctric i desplegament de la infraestructura de recàrrega a la Generalitat."
- Suport al desplegament de subministrament d'altres sistemes de propulsió alternatius. Promoció i participació en programes europeus d'extensió d'estacions de subministrament de gas natural comprimit (GNC), gas natural líquat (GNL) o gas líquat del petroli (GLP).
- Subvencions i beneficis fiscals per a l'adquisició de vehicles de baixes emissions i per a les instal·lacions de recàrrega en domicilis.
- Subvencions municipals per a promoure tecnologies menys contaminants.
- Incorporar límits d'emissions de CO₂ i NO_x en l'homologació de vehicles autotaxi.
- Concessió d'avantatges en la mobilitat a taxis amb tecnologies menys contaminants (parades específiques, etc.)



Figura 51. Distribució geogràfica dels punts de càrrega a la Comunitat Valenciana per a 2020, 2025 i 2030.

Font: Pla d'impuls del vehicle elèctric i desplegament de la infraestructura de recàrrega a la Comunitat Valenciana

Foment de la mobilitat compartida

La promoció de l'ús compartit d'automòbils a l'àrea d'estudi busca augmentar l'ocupació mitjana dels vehicles, amb la consegüent reducció dels vehicles privats amb un sol ocupant. Això no requereix necessàriament la implementació d'empreses de carsharing, sinó el desenvolupament d'una plataforma col·laborativa de mobilitat per a certes destinacions. La idea d'esta proposta és la coordinació dels usuaris per a utilitzar un sol automòbil quan compartixen destinacions o trajectes similars.

S'estudiarà la possibilitat de donar continuïtat i ampliar a l'àmbit de la Ribera del Xúquer el projecte pilot de mobilitat compartida desenvolupat a València mitjançant la plataforma TRIBBU, orientada a facilitar el contacte entre persones que realitzen trajectes habituals compatibles per a compartir vehicle. La iniciativa permetria estendre les experiències i aprenentatges obtinguts durant el pilot a un àmbit supramunicipal, afavorint especialment la connexió entre municipis i els desplaçaments recurrents per motius laborals, educatius o de servicis.

La possible implantació s'analitzarà atenent les característiques de mobilitat de l'àmbit, la demanda potencial i la viabilitat d'estendre el model existent, valorant les condicions necessàries per al seu funcionament i seguiment. D'esta manera, es podrà determinar la conveniència d'ampliar progressivament esta solució de mobilitat compartida com a complement de l'oferta de transport públic i d'altres alternatives de mobilitat sostenible.

Un exemple d'esta mesura és el sistema que ha posat en marxa l'Ajuntament de València en la plataforma Compartir cotxe¹ que es pot veure en la figura següent.

Bonificacions als vehicles d'alta ocupació

La implementació de bonificacions econòmiques als vehicles d'alta ocupació és una mesura que busca fomentar els viatges en vehicle compartit, amb el resultat d'una reducció de la quantitat de vehicles en les vies. Les bonificacions

podran ser diverses, com accés a places prioritàries d'aparcament, descomptes en aparcaments privats o zona d'estacionament regulat (ORA) i altres serveis.

Esta mesura promou la creació d'hàbits de viatge més eficients i col·laboratius, a més de generar un estalvi econòmic per als usuaris en reduir els costos associats al transport.

6.6 Conscienciació

La implementació de mesures de formació i sensibilització dirigides a la població busca transformar la percepció cultural i els hàbits de mobilitat arrelats en la societat. Incentivant l'adopció de modes de transport més sostenibles i dissuadint l'ús excessiu del vehicle privat de motor de combustió s'espera passar del paradigma tradicional de la mobilitat a un nou paradigma enfocat cap al desenvolupament sostenible. L'educació i la conscienciació es presenten com a ferramentes crucials per a promoure un canvi real i durador en els patrons de mobilitat de la població.

Promoció de bones pràctiques en mobilitat

La promoció de bones pràctiques en la mobilitat pot suposar un gran impuls de la resta de mesures, i l'objectiu és augmentar la conscienciació ciutadana en matèria de mobilitat sostenible. L'experiència demostra que en molts casos no és suficient establir mesures, sinó que cal una labor de promoció d'estes perquè la ciutadania les conega i les faça seues. Entre altres motius, es deu al fet que l'ús del cotxe està molt arrelat en la societat i limita l'ús de la resta de modes. D'ací la importància de la promoció de bones pràctiques, que permeta contribuir a una millora del repartiment modal i així generar un model de mobilitat més sostenible.

Per a això cal dur a terme labors de comunicació i divulgació en diferents mitjans de comunicació, així com en centres de treball, centres d'estudis, comerços, etc. També podria ser interessant la creació de camins escolars i la seua difusió entre la població educativa, realitzar marxas ciclistes, campanyes d'informació de la xarxa de transport públic, cursos de formació de conducció eficient, etc. Alguns exemples de cartelleria i documentació divulgativa emprats amb èxit en este tipus de campanyes es poden veure en la figura inferior.



Figura 52.A: Promoció d'anar caminant a l'escola. B: Foment d'anar amb bici al centre de treball. C: Foment de la mobilitat activa.

Font: A: Associació ATESVAN. B: Campanya "Amb bici al treball" MITMS. C: Campanya mobilitat activa agost 2021 - MISAN.

La mesura s'implantarà en tots els municipis compresos dins de l'abast del present Pla.

Promoció del teletreball com a alternativa a la mobilitat

Amb l'objectiu de disminuir la congestió a les zones residencials i els entorns dels centres de treball, sobretot en les hores punta dels desplaçaments per motiu laboral, esta mesura busca eliminar part d'estos desplaçaments mitjançant la implantació del teletreball.

Suprimir la necessitat d'anar al centre de treball pot tindre un efecte directe i significatiu sobre la mobilitat de la zona. Per a dur a terme esta mesura amb èxit és necessari despertar l'interés de les empreses, informant-les sobre els

beneficis d'adoptar esta modalitat. Alguns possibles avantatges de la implantació del teletreball per a les empreses, siga total o parcial, són els següents:

- Millora del rendiment i la productivitat dels treballadors
- Menor temps de desplaçament al treball → treballadors més puntuals
- Estalvi d'espai d'oficina
- Menor absentisme laboral
- Imatge millorada i moderna de l'empresa
- Accés a professionals qualificats radicats en altres ubicacions
- Major grau de satisfacció dels empleats → Menys estrès laboral

Segons l'estudi efectuat per Lake (2008), un teletreballador que dedique entre 1 i 2,5 dies a teletreballar pot arribar a estalviar-se entre 2.092 i 5.632,7 km anuals, amb casos en què l'estalvi supera estes xifres.

El teletreball, traduït en l'eliminació de viatges, té com a resultat la reducció de les externalitats relacionades amb els modes motoritzats de transport: costos mediambientals com contaminació i soroll i/o costos socioeconòmics derivats dels embussos i accidents.

La possibilitat de teletreballar dependrà de l'adequació del lloc de treball i de les tasques realitzades per cada empresa. Algunes mesures per a incentivar les empreses a adoptar esta modalitat de treball poden ser

- Subvencions i beneficis fiscals per a l'adquisició d'equips informàtics, telèfons, accés a internet, etc.
- Subvencions municipals per a promoure el teletreball entre les empreses.

Ludificació dels modes sostenibles

La mesura proposa la implantació d'un programa de ludificació dels modes de transport sostenible com a ferramenta per a incentivar l'ús habitual dels desplaçaments a peu, amb bicicleta i en transport públic. La iniciativa es recolza en l'ús d'una plataforma digital o aplicació mòbil que permeta a la ciutadania registrar voluntàriament els seus desplaçaments diaris realitzats mitjançant modes sostenibles, transformant la mobilitat quotidiana en una experiència participativa, motivadora i fàcilment comprensible. A través de dinàmiques de joc basades en l'acumulació de punts, la participació en reptes i l'obtenció de recompenses, es persegueix afavorir un canvi progressiu i durador en els hàbits de mobilitat.

La incorporació d'estratègies de ludificació respon a la necessitat de complementar les actuacions infraestructurals amb mesures innovadores de sensibilització i participació ciutadana. L'experiència desenvolupada en distints municipis demostra que este tipus d'iniciatives contribuïx de manera eficaç a reduir la dependència del vehicle privat, a incrementar l'ús de modes actius i col·lectius i a reforçar la conscienciació ambiental i climàtica de la població. En este sentit, la mesura s'alinea amb els objectius generals del PMoSira en matèria de promoció d'una mobilitat més eficient, saludable i equitativa, optimització de l'espai públic i reducció d'emissions contaminants i de gasos d'efecte d'hivernacle.

El programa s'articularà entorn d'un sistema digital que permeta comptabilitzar els quilòmetres recorreguts mitjançant modes sostenibles i estimar de manera agregada els beneficis ambientals associats, com ara la reducció d'emissions de CO₂. Els desplaçaments registrats generaran punts o altres elements de reconeixement que podran vincular-se a reptes periòdics, tant individuals com col·lectius, fomentant la participació continuada i el reforç positiu del comportament sostenible. Així mateix, es preveu la incorporació d'un sistema d'incentius que combine recompenses simbòliques amb beneficis tangibles, preferentment associats al comerç local, a l'oferta cultural i esportiva del municipi o a reconeixements públics, amb la finalitat de reforçar l'impacte social i econòmic de la mesura.

La iniciativa es concep com un programa flexible i adaptable, capaç de desenvolupar-se de manera continuada al llarg de l'any i d'intensificar-se en períodes concrets mitjançant campanyes específiques, com la Setmana Europea de la Mobilitat o altres accions municipals de sensibilització. Este enfocament permet mantindre una presència estable de la mesura en el temps, alhora que es generen moments de major visibilitat i participació ciutadana.

El seguiment i avaluació del programa es realitzarà a partir d'indicadors quantitatius i qualitatius que permeten valorar-ne l'eficàcia, com ara el nombre de persones participants, els quilòmetres acumulats en modes sostenibles, l'estimació

d'emissions evitades, la freqüència d'ús de la plataforma i el grau de satisfacció de les persones usuàries. La informació obtinguda, sempre de manera agregada i respectant la normativa de protecció de dades, podrà servir de suport per a la millora contínua del programa i per a la presa de decisions en futures polítiques de mobilitat.

La ludificació dels modes de transport sostenible constitueix una mesura d'alt valor estratègic i comunicatiu, que permet traslladar els objectius del Pla de Mobilitat a l'àmbit quotidià de la ciutadania, afavorint la implicació activa de la població en la construcció d'un model de mobilitat més sostenible, saludable i alineat amb els reptes ambientals i climàtics actuals.

Promoció de la Setmana Europea de la Mobilitat

El Pla donarà suport a la promoció i difusió de la Setmana Europea de la Mobilitat en l'àmbit supramunicipal, afavorint la participació coordinada dels municipis de l'àmbit PMoSira. S'impulsarà el desenvolupament d'accions i activitats relacionades amb la mobilitat sostenible que puguin ser compartides o coordinades entre diferents municipis, contribuint a donar major visibilitat a les iniciatives desenvolupades en el territori.

S'aprofitarà esta celebració com una oportunitat per a sensibilitzar la ciutadania i fomentar hàbits de mobilitat més sostenibles, promovent la participació conjunta dels municipis i facilitant l'intercanvi d'experiències i bones pràctiques.

Dinamització sobre la mobilitat sostenible en centres escolars

La mesura preveu la realització de tallers i activitats ludicoeducatives per al foment de la mobilitat sostenible. El contingut abastarà temes com la promoció dels modes blaus sobre altres més contaminants, bones pràctiques en l'ús del transport públic, beneficis per a la salut d'anar caminant o amb bici al centre educatiu, etc.

Estes activitats, realitzades dins i fora de l'aula, es podran dur a terme pels mateixos docents, amb el suport ocasional de personal específic com policia local o experts en la temàtica de la mobilitat. La mesura es durà a terme en tots els centres escolars de l'àrea d'estudi que expressen interès a adscriure's al programa.

Informació mediambiental en parada

Per a afermar els usuaris del transport públic i captar nous usuaris, es col·locarà en les marquesines informació relativa a l'emissió de CO₂ d'un viatge tipus. Per exemple, en un viatge entre Alzira i Carlet, un turisme dièsel mitjà amb un passatger produïx 2.793 Kg de CO₂. Amb esta informació, es realitza una comparativa amb l'autobús, però també amb la petjada de carboni d'altres activitats que donen perspectiva als viatgers sobre com influeixen en el medi ambient amb les seues eleccions individuals diàries.

6.7 Medi ambient

La primacia del vehicle privat motoritzat està donant lloc a efectes i conseqüències no desitjades: disminució de la qualitat de l'aire, consum desorbitat d'energia, congestió, etc.

Introducció de criteris mediambientals en la política de compra pública de vehicles

Per a impulsar la sostenibilitat, s'incorporaran criteris mediambientals en la política de compra pública de vehicles per part de les institucions governamentals i entitats públiques. Estos criteris afavoriran l'adquisició de vehicles de baixes emissions, energèticament eficients i amb un menor impacte ambiental.

La implementació d'esta mesura establirà un exemple capdavanter i encoratjarà altres entitats i empreses a seguir pràctiques d'adquisició sostenible. A més, promourà la innovació en el mercat de vehicles nets i enviarà un senyal positiu a la indústria automobilística perquè continue desenvolupant tecnologies més respectuoses amb el medi ambient.

Regulació i implantació de les Zones de Baixes Emissions

Creació i aplicació de regulacions per a establir Zones de Baixes Emissions en àrees urbanes. S'estudiaran àrees geogràfiques on es podrien establir restriccions a l'accés de vehicles altament contaminants, com aquells que emeten alts nivells de diòxid de carboni (CO₂) i partícules nocives. Per a la seua implantació, s'establiran sistemes de control que permeten identificar i sancionar els vehicles que no complisquen els requisits d'emissions, així com un marc normatiu.

La implantació de Zones de Baixes Emissions contribuirà a millorar la qualitat de l'aire en àrees urbanes, reduir les emissions contaminants i promoure l'ús de vehicles més nets i eficients. A més, fomentarà l'adopció d'alternatives de transport més sostenibles, com bicicletes, transport públic i vehicles elèctrics.

6.8 Altres mesures

Impulsar la realització de Plans de Mobilitat

L'objectiu és dotar els diferents municipis i centres de treball d'instruments de planificació de la mobilitat sostenible i segura, que permeta reduir l'ús del vehicle privat. Es poden diferenciar les ferramentes següents:

- **El Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS)**, segons la Guia pràctica de l'institut per a la Diversificació i Estalvi Energètic (IDAE), és *“un conjunt d'actuacions que tenen com a objectiu implantar formes de desplaçament més sostenibles en l'espai urbà (caminar, pedalar o utilitzar el transport públic) reduint el consum energètic i les emissions contaminants, aconseguint al mateix temps garantir la qualitat de vida de la ciutadania; igualment es preveuen els objectius d'aconseguir la cohesió social i el desenvolupament econòmic”*.

D'acord amb la Llei 6/2011, de 6 d'abril, de la Generalitat, de Mobilitat de la Comunitat Valenciana, *“els plans de mobilitat són els instruments que concreten, en un àmbit o implantació determinada, els objectius plantejats en esta llei, i en particular el progrés gradual cap a patrons més equilibrats de mobilitat, amb participació creixent dels modes no motoritzats i del transport públic. Estos plans definixen igualment les accions i estratègies que cal emprendre per a assolir estos objectius, i servixen, per tant, de marc de referència a la planificació concreta en matèria de servicis públics de transport, d'infraestructures i de la resta d'accions en relació amb el condicionament de l'espai urbà”*.

- **Plans de Mobilitat en els Centres Generadors de Mobilitat**, conjunt de mesures perquè treballadors i potencials visitants realitzen els seus desplaçaments en modes més sostenibles i de manera més eficient. Segons l'EDM 2018, per a les àrees industrials i els centres comercials, principalment en zones suburbanes, s'observa que més del 74% dels desplaçaments es realitzen en vehicle privat.

Per la seua part, la Llei 6/2011, de 6 d'abril, de la Generalitat, de Mobilitat de la Comunitat Valenciana recull en l'article 13 la necessitat d'elaboració de plans de mobilitat generada per a aquells centres singulars ja existents. Per això, es considera necessària la realització d'estudis de mobilitat generada a les zones de l'àmbit objecte d'estudi que presenten grans concentracions de llocs de treball i/o atracció potencial pel seu caràcter terciari.

- **Pla de Mobilitat Sostenible al Treball (PMST)**, que és el *conjunt de mesures impulsades per la direcció del centre de treball i elaborades en el marc de la negociació col·lectiva, l'objecte del qual és racionalitzar els desplaçaments al lloc on es desenvolupa l'activitat d'empleats, clients, proveïdors i visitants*.

D'acord amb la Llei 9/2025, de 3 de desembre, de Mobilitat Sostenible, les empreses i entitats del sector públic hauran de disposar d'un Pla de Mobilitat Sostenible al Treball per a aquells centres de treball amb *més de 200 persones treballadores o 100 per torn*. Estos plans hauran d'incloure solucions de mobilitat sostenible, com el foment de la mobilitat activa, el transport col·lectiu, la mobilitat compartida i col·laborativa, la mobilitat de baixes emissions o el teletreball quan siga possible, així com mesures de millora de la seguretat viària i prevenció d'accidents en els desplaçaments al centre de treball.

7 Normativa i documentació d'aplicació

Durant els últims anys s'han promulgat i aprovat diferents polítiques, estratègies i plans a diverses escales (global, europea, nacional, regional i local) dirigits a promoure un sistema de transports que done resposta a les necessitats de mobilitat de la ciutadania d'una manera eficient, segura, accessible i sostenible amb el medi ambient. Tot això integrant, a més, criteris en matèria de repte demogràfic i perspectiva de gènere.

L'objectiu del Pla de Mobilitat Supramunicipal de l'entorn de l'Àrea Urbana Integrada d'Alzira (PMoSira) és articular un ecosistema de mobilitat basat en l'eficiència i la sostenibilitat. Per a aconseguir esta finalitat, el sistema actual s'adaptarà a les noves formes de desplaçaments, promovent desplaçaments de baixes emissions i garantint l'accessibilitat i igualtat d'oportunitats per a totes les persones. Este canvi es realitza en resposta a les tendències actuals propiciades pel canvi de paradigma de la mobilitat.

7.1 Àmbit global

Agenda 2030. Objectius de Desenvolupament Sostenible

L'Agenda 2030 per al Desenvolupament Sostenible és un pla d'acció adoptat per l'Assemblea General de les Nacions Unides al setembre de 2015. El seu objectiu principal és promoure el benestar de les persones, protegir el planeta i fomentar la prosperitat, alhora que s'enfortix la pau universal i es garanteix l'accés a la justícia.

Consta de 17 Objectius de Desenvolupament Sostenible (ODS), que abasten una àmplia gamma de temes, com l'erradicació de la pobresa, l'accés a una educació de qualitat, la igualtat de gènere, la lluita contra el canvi climàtic, el foment de la sostenibilitat ambiental, la promoció de la salut i el benestar, i la creació de societats justes i inclusives, entre altres.

Estos objectius establixen una crida a l'acció per a tots els països, tant desenvolupats com en desenvolupament, amb la finalitat de treballar de manera conjunta en la consecució d'un futur més sostenible, equitatiu i pròsper per a totes les persones i el planeta en el seu conjunt. L'Agenda 2030 destaca la importància de la cooperació global i la col·laboració entre governs, societat civil, sector privat i ciutadania per a aconseguir un impacte positiu en la vida de les persones i la preservació del medi ambient.

A més dels 17 Objectius de Desenvolupament Sostenible, l'agenda establix 169 metes que abasten aspectes econòmics, socials i ambientals. El PMoSira s'alinea amb els principis de sostenibilitat, organitzant la mobilitat, accessibilitat i seguretat, i abordant el canvi climàtic amb la reducció de gasos d'efecte d'hivernacle i la millora de l'eficiència energètica com a objectius principals.

Les accions específiques definides en l'Agenda 2030 per a complir els Objectius de Desenvolupament Sostenible que tenen una íntima relació amb els aspectes abordats pel PMoSira són les següents:

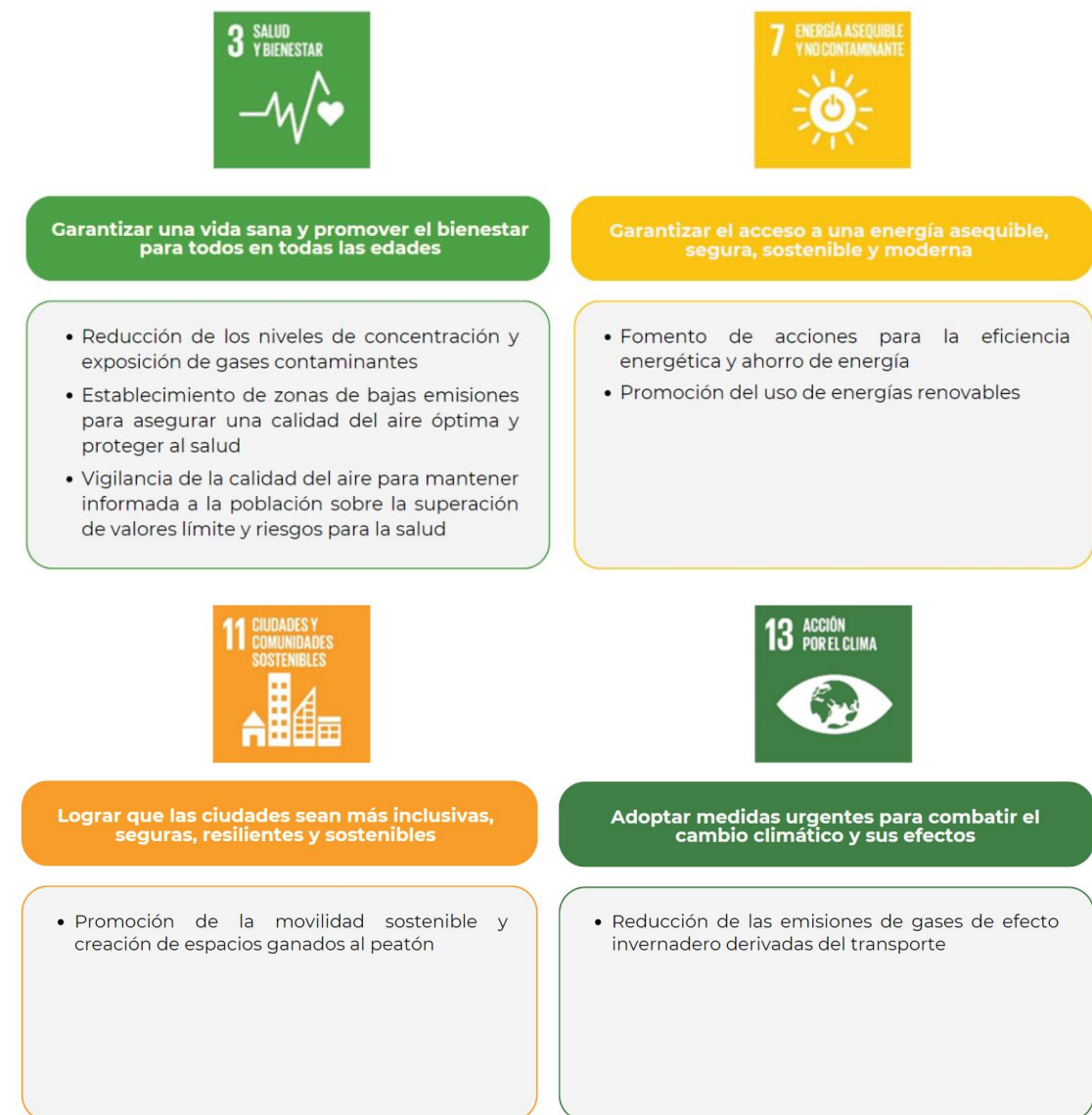


Figura 53. Objectius de desenvolupament sostenible relacionats amb la mobilitat.

Estes actuacions busquen contribuir a l'assoliment dels Objectius de Desenvolupament Sostenible, promovent una mobilitat més neta, segura i sostenible, i reduint l'impacte ambiental del transport en la lluita contra el canvi climàtic. Així mateix, es busca millorar la qualitat de l'aire i protegir la salut de la població, fomentant l'ús d'energies netes i eficients, així com impulsant la mobilitat sostenible en general.

Acord de París

Ratificat per Espanya en el marc de la Convenció Marc de les Nacions Unides sobre el Canvi Climàtic (CMCC) i que va entrar en vigor el 4 de novembre de 2016. Es tracta del primer acord a nivell mundial sobre el clima per a limitar l'escalfament global per davall de 2 °C, preferiblement 1,5 °C, comparat amb els nivells preindustrials. Per a aconseguir este objectiu es fa necessari implementar estratègies que aconseguisquen reduir les emissions globals de gasos d'efecte d'hivernacle fins a assolir un món climàticament neutre a mitjan este segle XXI.

Una de les accions se centra en la descarbonització del transport, que es considera fonamental per a l'assoliment dels objectius acordats.

Els objectius del PMoSira s'alineen plenament amb els anteriors compromisos a nivell internacional adquirits per l'Estat espanyol.

7.2 Àmbit europeu

Les estratègies i directrius identificades en matèria de mobilitat a la Unió Europea són les següents:

Pacte Verd Europeu

El Pacte Verd Europeu, també conegut com el Green Deal o Pacte Verd per a Europa, és una ambiciosa estratègia presentada per la Comissió Europea l'11 de desembre de 2019. El seu objectiu principal és transformar la Unió Europea en una economia sostenible, resilient i neutra en carboni per a l'any 2050. Esta iniciativa és una resposta concreta al desafiament del canvi climàtic i busca abordar la crisi mediambiental i social de manera integral.

El Pacte Verd Europeu se centra en diversos pilars clau i àrees d'acció per a aconseguir una transició ecològica justa i efectiva en tota la Unió Europea:

- Neutralitat climàtica en 2050: El Pacte Verd estableix l'objectiu d'assolir la neutralitat climàtica per a 2050, cosa que significa que les emissions de gasos d'efecte d'hivernacle es reduiran a nivells pròxims a zero i qualsevol emissió restant es compensarà amb mesures d'absorció de carboni.
- Energia i mobilitat sostenible: Es promourà l'adopció d'energies renovables i s'impulsarà l'eficiència energètica. A més, es fomentarà la mobilitat sostenible mitjançant la millora del transport públic, l'impuls de vehicles elèctrics i la reducció de les emissions del transport.
- Economia circular i biodiversitat: Es promourà l'economia circular, reduint l'ús de recursos i fomentant el reciclatge. Així mateix, es treballarà per a protegir i restaurar la biodiversitat, incloent-hi la reforestació i la conservació d'hàbitats naturals.
- Agricultura sostenible: S'impulsaran pràctiques agrícoles més sostenibles i respectuoses amb el medi ambient, promovent l'agricultura ecològica i la reducció de l'ús de pesticides i fertilitzants químics.
- Finançament i cohesió social: El Pacte Verd Europeu inclou un marc de finançament per a donar suport a la transició cap a una economia sostenible i justa. Es buscarà invertir en projectes verds i donar suport a les regions i sectors més afectats per la transformació.
- Acció a nivell global: La Unió Europea es comprometrà a liderar la lluita contra el canvi climàtic a nivell global, col·laborant amb altres països i buscant acords internacionals per a abordar l'escalfament global de manera conjunta.



Figura 54. Pilars del Pacte Verd Europeu.

En definitiva, el Pacte Verd Europeu és un full de ruta ambiciós que busca impulsar la transició cap a una Europa més sostenible i responsable amb el medi ambient. Pretén combinar accions per a mitigar el canvi climàtic amb mesures per a impulsar l'economia i la prosperitat a través d'una transició justa i equitativa cap a un futur més verd.

Estratègia de Mobilitat Sostenible i Intel·ligent: Encaminar el transport europeu de cara al futur

En general, la Unió Europea sempre havia centrat la seua atenció en la política de transport a nivell continental, enfocant-se en el desenvolupament de xarxes d'infraestructures de transport a llarga distància, conegudes com a Xarxes Transeuropees de Transport. No obstant això, en els últims anys, la UE ha posat un major èmfasi en la problemàtica del transport en entorns urbans, metropolitans i regionals, especialment a causa del seu impacte en les polítiques mediambientals de la Unió.

En resposta a esta situació, la UE ha publicat diversos documents i assignat fons significatius en el marc de la seua política de transport. Un exemple recent d'això és l'"Estratègia de Mobilitat Sostenible i Intel·ligent: Encaminar el transport europeu de cara al futur", publicada el 17 de desembre de 2020 per la Comissió Europea.

L'objectiu principal d'esta estratègia és aconseguir una transformació ecològica i digital del sistema de transport a la Unió Europea. Es busca augmentar la resiliència davant de futures crisis i complir els objectius establits en el Pacte Verd Europeu, que inclou la reducció del 90% de les emissions de gasos d'efecte d'hivernacle per a l'any 2050.

L'estratègia s'estructura en 3 fites temporals per a les quals es fixen els objectius següents:

En 2030	En 2035	En 2050
• Al menos 30 millones de vehículos cero emisiones circularán por las carreteras europeas • 100 ciudades europeas serán climáticamente neutras. • Se duplicará el tráfico ferroviario de alta velocidad en toda Europa. • Los viajes colectivos programados para trayectos inferiores a 500 km deberán ser neutros en emisiones de carbono. • La movilidad automatizada de desplegará a gran escala. • Los buques de emisión cero estarán listos para ser comercializados.	• Los grandes aviones sin emisiones estarán listos para el mercado.	• Prácticamente todos los automóviles, furgonetas, autobuses y vehículos pesados nuevos serán de cero emisiones. • El tráfico de mercancías por ferrocarril se habrá duplicado. • El tráfico ferroviario de alta velocidad de habrá triplicado. • La Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) multimodal totalmente operativa proporcionará conectividad de alta velocidad para un transporte sostenible e inteligente.

Per a poder complir estes fites, l'estratègia planteja un Pla d'Acció compost per un total de **82 mesures** compreses en **10 iniciatives emblemàtiques** diferenciades en **3 dimensions**: sostenibilitat, intel·ligència i resiliència.

En resum, l'Estratègia de Mobilitat Sostenible i Intel·ligent de la Unió Europea estableix objectius clars i ambiciosos per als tres períodes fixats, 2030, 2035 i 2050. Per a l'any 2030, l'Estratègia busca assolir la meta de 30 milions d'automòbils elèctrics i 80,000 camions de zero emissions en circulació. A més, s'impulsa l'ús del ferrocarril com a mitjà de transport, amb l'objectiu de duplicar el nombre de passatgers transportats per a 2030 i triplicar-lo per a 2050. En el transport de mercaderies, es busca duplicar el volum de mercaderies transportades per ferrocarril per a 2050 en comparació amb els nivells de 2015.

L'Estratègia també s'enfoca en el desenvolupament de carburants nets per a l'aviació, així com en el llançament d'aeronaus amb zero emissions per a l'any 2035. Estos objectius impliquen **afrontar desafiaments significatius en un temps limitat**, i hi ha una clara dependència de l'adopció massiva de vehicles elèctrics per a aconseguir la reducció d'emissions proposada.

La neutralitat climàtica proposada per a 2050 requerirà un important esforç regulador en un curt període de temps, amb la **revisió de normatives** existents en un termini màxim de 4 anys. A més, serà necessària una inversió econòmica

significativa, estimada en 300.000 milions d'euros en un període de 10 anys, només per a completar la xarxa bàsica de la Xarxa Transeuropea de Transport (RTE-T) i convertir-la en un **sistema multimodal eficient**. Per a assolir estos objectius, serà crucial la participació del sector privat, que haurà d'exercir un paper actiu en la implementació de les mesures proposades. S'espera una forta mobilització de recursos i capacitats per part de les empreses i organitzacions del sector.

Marc de Mobilitat Urbana

El nou **Marc de Mobilitat Urbana** va ser elaborat per la Unió Europea i publicat el 14 de desembre de 2021. Este marc té com a objectiu establir orientacions perquè les ciutats reduïsquen les emissions i milloren la mobilitat, i destaca la importància dels Plans de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) i el seu paper en els nodes urbans de la Xarxa Transeuropea de Transport (RTE-T). Per a això, se centra a promoure el transport públic, els desplaçaments a peu i amb bicicleta, i busca solucions de zero emissions per a les flotes de transport urbà, com taxis i servicis de transport amb conductor. També aborda la logística urbana i el repartiment d'última milla amb emissions nul·les, la digitalització i la innovació en servicis de mobilitat, i busca impulsar la transició cap a ciutats climàticament neutres.

Els nou àmbits d'actuació principals del Marc són:

- Reforçar el paper de les ciutats i les seues àrees d'influència en la RTE-T.
- Reforçar el paper dels PMUS i els plans de gestió de la mobilitat.
- Monitorar l'avanç i progrés dels plans mitjançant indicadors de mobilitat urbana.
- Augmentar l'atractiu del transport col·lectiu mitjançant la digitalització i la multimodalitat.
- Desenvolupar el potencial de la mobilitat activa (a peu i amb bicicleta).
- Logística urbana i repartiment d'última milla de zero emissions.
- Digitalització, innovació i nous servicis de mobilitat.
- Cap a ciutats climàticament neutres.
- Sensibilització i desenvolupament de capacitats.

El nou Marc de Mobilitat Urbana es complementa amb un document de síntesi de l'estat actual de la mobilitat urbana a les ciutats europees, que recopila dades rellevants i identifica els principals canvis i desafiaments de la mobilitat.

Efficient&Green Mobility

A més del Marc de Mobilitat Urbana, la Comissió Europea també va aprovar altres tres propostes al desembre de 2021 com a part del paquet **Efficient&Green Mobility**. Estes propostes se centren en el desenvolupament de la RTE-T, el ferrocarril transfronterer i de llarga distància, i l'actualització de la Directiva de Sistemes de Transport Intel·ligents (ITS) de 2010. Totes estes mesures busquen modernitzar el sistema de transport i promoure una mobilitat més eficient, verda i intel·ligent a la Unió Europea, en línia amb els objectius del Pacte Verd Europeu.

Programa Aire Pur a Europa

El Programa "Aire Pur" a Europa, publicat per la Comissió Europea el 18 de desembre de 2013, consistix en una sèrie de mesures destinades a reduir els efectes negatius de la contaminació atmosfèrica sobre la salut i el medi ambient fins a l'any 2030. El programa es compon d'una comunicació de la Comissió sobre l'"Aire Pur" per a Europa i tres propostes legislatives relacionades amb les emissions i la contaminació atmosfèrica.

La Comissió Europea reconeix que la mala qualitat de l'aire és responsable de nombrosos problemes de salut, com l'asma i certs trastorns cardiovasculars, cosa que comporta dies de treball perduts a causa de malalties i majors costos en servicis d'atenció per a xiquets i ancians. A més, destaca que la mala qualitat de l'aire és la causa més comuna de morts prematures a la Unió Europea i també afecta negativament l'ecosistema.

Per a abordar estos problemes, el Programa "Aire Pur" proposa la implementació de normes més estrictes en matèria d'emissions i contaminació atmosfèrica. L'objectiu és reduir la contaminació de l'aire i les seues conseqüències adverses en la salut i el medi ambient. En millorar la qualitat de l'aire, s'espera disminuir la incidència de malalties respiratòries i cardiovasculars, així com els costos associats al tractament mèdic i les pèrdues de productivitat laboral.

Paquet de mesures «Objectiu 55»

El paquet de mesures "Objectiu 55" és un conjunt de propostes presentades per a revisar i actualitzar la legislació de la Unió Europea (UE) i establir noves iniciatives, amb l'objectiu d'assegurar que les polítiques de la UE estiguen alineades amb els objectius climàtics acordats pel Consell i el Parlament Europeu.

El nom "Objectiu 55" fa referència a l'**objectiu de reduir les emissions en almenys un 55 % per a l'any 2030**, que ha sigut establert per la UE. El propòsit d'este paquet de mesures és adaptar la legislació de la UE a este objectiu per a l'any 2030.

El paquet de propostes té com a objectius principals:

- Garantir una transició equitativa i socialment justa cap a un futur amb menor impacte ambiental.
- Mantindre i enfortir la innovació i la competitivitat de la indústria de la UE, alhora que s'asseguren condicions de competència justes respecte als operadors econòmics de països tercers.
- Mantindre la posició de lideratge de la UE en la lluita global contra el canvi climàtic.

En resum, el paquet de mesures "Objectiu 55" busca proporcionar un marc coherent i equilibrat que permeta assolir els objectius climàtics de la UE de manera justa i sostenible, alhora que s'impulsa la competitivitat de la indústria europea i s'enfortix la posició de lideratge de la UE en la protecció del medi ambient a nivell mundial.

Marc sobre clima i energia per a 2030

El Marc Estratègic de la Unió Europea en Matèria de Clima i Energia per al període 2020-2030 és un full de ruta i un conjunt d'objectius i polítiques clau adoptats per la Unió Europea per a abordar els desafiaments del canvi climàtic i la transició cap a un sistema energètic més sostenible. Va ser establert en 2014 i té com a objectiu guiar les accions de la UE en la lluita contra el canvi climàtic i la promoció d'un sistema energètic segur, competitiu i respectuós amb el medi ambient durant la dècada de 2020-2030.

Els principals components del Marc Estratègic són els següents:

- Objectiu de reducció d'emissions de gasos d'efecte d'hivernacle: El principal objectiu és reduir les emissions de gasos d'efecte d'hivernacle en un 40% per a l'any 2030 en comparació amb els nivells de 1990. Este objectiu busca contribuir significativament a limitar l'escalfament global i complir els compromisos internacionals de l'Acord de París.
- Energies renovables i eficiència energètica: S'establix un objectiu vinculant perquè almenys el 32% del consum final d'energia provinga de fonts renovables per a l'any 2030. A més, es busca millorar l'eficiència energètica en un 32,5% per a eixe mateix any, amb la finalitat de reduir el consum d'energia i disminuir la dependència dels combustibles fòssils.
- Governança i coordinació: El marc estableix una sèrie de mecanismes de governança i coordinació per a assegurar que els estats membres complisquen els seus compromisos i objectius. També es promou la col·laboració i l'intercanvi de bones pràctiques entre els països de la UE.
- Instruments de política climàtica i energètica: Es definixen una sèrie d'instruments i polítiques per a assolir els objectius establerts, incloent-hi el sistema de comerç d'emissions de la UE, el suport financer per a projectes d'energies renovables, la promoció de l'eficiència energètica en els edificis i el transport sostenible, entre altres.
- Adaptació al canvi climàtic: A més de les mesures de mitigació, el marc estratègic també posa l'accent en la importància de l'adaptació al canvi climàtic i estableix accions per a enfortir la resiliència de la societat i l'economia davant dels impactes del canvi climàtic.

El Marc Estratègic de la UE en Matèria de Clima i Energia per al període 2020-2030 s'ha convertit en un referent per a les polítiques climàtiques i energètiques a Europa i ha contribuït significativament a posicionar la UE com a líder en la lluita contra el canvi climàtic a nivell global.

LLIBRE BLANC Full de ruta cap a un espai únic europeu de transport: per una política de transports competitiva i sostenible

El Llibre Blanc "Full de ruta cap a un espai únic europeu de transport: per una política de transports competitiva i sostenible" és un document estratègic presentat per la Comissió Europea que estableix una visió i una sèrie d'objectius

per al futur del transport a la Unió Europea. Va ser publicat el 28 de març de 2011 i busca establir les bases per a un sistema de transport eficient, segur, respectuós amb el medi ambient i econòmicament viable en l'àmbit europeu.

Els principals punts i enfocaments del Llibre Blanc són els següents:

- **Mobilitat sostenible:** Promoure un sistema de transport que reduísca les emissions de gasos d'efecte d'hivernacle i minimitze l'impacte ambiental, impulsant l'ús de tecnologies netes i energies renovables.
- **Seguretat viària:** Establir mesures per a millorar la seguretat a les carreteres i reduir el nombre d'accidents de trànsit a la UE.
- **Infraestructura i logística:** Millorar la connectivitat i eficiència del transport mitjançant inversions en infraestructures de qualitat i l'optimització de les xarxes logístiques.
- **Innovació i tecnologia:** Impulsar la investigació i desenvolupament en el camp del transport per a fomentar l'adopció de solucions innovadores i sostenibles.
- **Intermodalitat:** Promoure la combinació de diferents modes de transport (carretera, ferrocarril, marítim, aeri) per a millorar l'eficiència i reduir la congestió.
- **Mercat únic de transport:** Eliminar barreres i obstacles per a la lliure circulació de béns i persones en el territori europeu, facilitant el comerç i la mobilitat.
- **Competitivitat:** Enfortir la competitivitat del sector del transport a Europa, impulsant la indústria i generant ocupació.
- **Finançament:** Buscar fonts de finançament sostenibles per a donar suport al desenvolupament d'infraestructures i polítiques de transport.
- **Participació ciutadana:** Involucrar la societat civil i les parts interessades en el procés de presa de decisions relacionades amb el transport.

El Llibre Blanc busca establir una política de transport coherent i orientada al futur que contribuísca al creixement econòmic, la protecció del medi ambient i la millora de la qualitat de vida dels ciutadans europeus. Estableix un full de ruta amb mesures i objectius a llarg termini per a aconseguir una política de transports competitiva i sostenible a la Unió Europea.

[Dictamen del Comité Europeu de les Regions sobre l'Estratègia de Mobilitat Sostenible i Connectada](#)

A més, en l'àmbit comunitari, és rellevant esmentar el **dictamen del Comité Europeu de les Regions sobre l'Estratègia de Mobilitat Sostenible i Connectada**, publicat a finals de l'any 2020. Este dictamen acull de manera favorable l'Estratègia de Mobilitat Sostenible i Intel·ligent, però també assenyalava algunes crítiques en relació amb aspectes que considera importants dins de les polítiques de mobilitat.

Així, per exemple, el Comité Europeu de les Regions destaca la importància de reduir el nombre de viatges realitzats, a més de fomentar l'ús de vehicles més nets, que és l'enfocament principal de l'Estratègia de Mobilitat Sostenible i Intel·ligent de la Comissió Europea. En este sentit, subratlla que la sostenibilitat de la mobilitat ha de combinar-se amb els reptes que se'n deriven, com l'accessibilitat, l'assequibilitat, la seguretat viària, la salut, l'ordenació del territori i l'evolució demogràfica. No obstant això, el dictamen assenyalava que l'Estratègia manca de mesures concretes per a garantir que estos desafiaments es reforcen mútuament.

També és interessant destacar la preocupació expressada en relació amb la mobilitat sostenible, plantejant no sols un debat ambiental, sinó també social. L'actual model d'ús del vehicle particular per habitant continua sent insostenible, especialment pel que fa a l'espai urbà, sense tindre suficientment en compte el seu impacte en la congestió i altres externalitats negatives, especialment a les ciutats.

A més, el dictamen assenyalava la falta d'iniciatives concretes per part de la Comissió Europea per a abordar la mobilitat en zones rurals, on els servicis públics han disminuït i s'afronten desafiaments significatius. Al voltant de dos terços de la població europea no viu en grans ciutats, i és precisament a les zones amb baixa densitat de població i a les regions insulars i muntanyoses on els servicis de transport públic afronten reptes especialment grans.

Per això, es fa referència al vehicle autònom en el medi rural, assenyalant que este tipus de vehicles poden canviar radicalment el comportament de mobilitat en estos territoris, oferint oportunitats per a les zones rurals. La mobilitat

autònoma podria permetre la creació d'un «Transport públic a demanda» per a municipis xicotets en zones escassament poblades. Això obriria oportunitats de desenvolupament, innovació social i de contrarestar la despoblació rural.

D'esta manera, tal com s'esmentava anteriorment, en este document es destaca la importància d'abordar la relació entre la mobilitat i l'ordenació del territori, així com l'aprofitament de l'espai públic. També es ressalta la necessitat d'iniciatives per a millorar la connectivitat en zones rurals i la importància de garantir que els fons europeus destinats a la mobilitat sostenible arriben a les administracions locals o regionals, que són les responsables de la mobilitat urbana i regional en la majoria de les regions d'Europa.

En termes econòmics, és important destacar que quasi totes les àrees d'acció establides en l'estratègia estan alineades amb els objectius dels **Fons de Recuperació Next Generation**. Estos fons exerciran un paper fonamental en el finançament i suport a la implementació de les mesures necessàries per a assolir la neutralitat climàtica.

A més d'estos fons, trobem el mecanisme "**Connectar Europa**" (MCE), que és un programa de finançament de la Unió Europea que té com a objectiu principal promoure la sostenibilitat en el sector del transport. Com a part dels esforços per a assolir la neutralitat climàtica per a 2050, el MCE exercix un paper clau en donar suport a inversions en sistemes de transport que contribuïsqen a la descarbonització. El nou programa del MCE per al període 2021-2027 va ser adoptat pel Consell de la Unió Europea al juny de 2021 i posteriorment pel Parlament Europeu al juliol de 2021, després d'arribar a un acord provisional entre les dos institucions. És important destacar que la major part d'estos fons destinats al transport es dedica al ferrocarril, reflectint així l'objectiu de promoure el transport ferroviari com una opció més sostenible i amb menys emissions.

La proposta d'actuacions inclosa en el PMoSira servirà per a contribuir a assolir els objectius marcats en les diferents polítiques i estratègies esmentades a nivell comunitari en l'àmbit de la mobilitat i el transport.

7.3 Àmbit nacional

En l'àmbit nacional, s'ha apostat de manera contínua per la promoció de plans, estratègies i normativa en matèria de mobilitat i sostenibilitat. Algunes iniciatives dels últims anys són l'Estratègia de Mobilitat Segura, Sostenible i Connectada 2030, el Pla Nacional Integrat d'Energia i Clima (PNIEC 2021-2030) o el Pla Nacional d'Adaptació al Canvi Climàtic (PNACC 2021-2030).

A este marc s'han incorporat noves iniciatives orientades a avançar cap a una mobilitat més sostenible, accessible i descarbonitzada, com l'Estratègia Estatal per la Bicicleta, l'Estratègia Estatal contra la Pobresa de Transport i el Pla Social per al Clima. Així mateix, destaquen instruments dirigits a reforçar la planificació i coordinació territorial, com la recent Agenda Metropolitana, així com programes de suport a la mobilitat elèctrica i connectada, entre els quals es troben el PERTE del Vehicle Elèctric i Connectat (PERTE VEC) i el Programa MOVES. Finalment, iniciatives com l'Espai de Dades Integrat de Mobilitat (EDIM) reforcen la digitalització del sector i l'aprofitament de les dades per a millorar la planificació i gestió de la mobilitat.

[Estratègia de Mobilitat Segura, Sostenible i Connectada 2030](#)

El Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana (MITMA) ha desenvolupat **es.movilidad**, l'Estratègia de Mobilitat Segura, Sostenible i Connectada 2030, que guiarà les actuacions del MITMA en matèria de mobilitat, infraestructures i transports durant 10 anys. Va ser aprovada pel Consell de Ministres el 10 de desembre de 2021 i està basada en la cooperació i coordinació de totes les administracions i actors de l'ecosistema de la mobilitat.

L'Estratègia se sustenta en tres pilars o principis bàsics, i abasta els tres àmbits de la sostenibilitat:

Segura	Sostenible	Conectada
Garantizando una mayor protección de personas y bienes, mejorando los estándares y reduciendo la siniestralidad. Engloba la seguridad de las infraestructuras, seguridad operacional, seguridad en casos de emergencia y crisis, seguridad contra actos ilícitos y ciberseguridad.	Priorizando la movilidad cotidiana, la equidad económico-social, la eficiencia energética, y la lucha contra el cambio climático Tratando de minimizar la contribución del transporte a las emisiones contaminantes, tanto de viajeros como de mercancías. Fomentando los modos limpios, la economía circular, la resiliencia climática y la movilidad universal.	Desde tres vertientes: 1.La digitalización y el avance tecnológico, gran oportunidad para la transformación del sector transporte, 2.La conectividad con Europa y el mundo 3.La conectividad multimodal.

Al seu torn, se sustenta en nou eixos, que es desenvolupen a través d'un total de 42 línies d'actuació, desglossades en 162 mesures concretes.

Eje 1

Movilidad para todos

- Ordenar i donar coherència a totes les iniciatives públiques relacionades amb la mobilitat
- Assegurar que els processos de planejament urbanístic interioritzen la integració de la mobilitat i la seua planificació des de l'enfocament de sostenibilitat com un aspecte més que cal considerar en la seua elaboració.
- Identificar les sinergies entre els distints plans i estratègies, per a evitar duplicitats i optimitzar recursos.
- Corregir la falta de concreció que, en general, presenta la legislació del sòl i urbanística (estatal i autonòmica) sobre els aspectes de la mobilitat que han d'avaluar-se en la redacció del planejament urbanístic.

Eje 2

Nuevas políticas inversoras

- Establir criteris o requisits per a prioritzar inversions en una norma amb rang de llei.
- Actualitzar i homogeneïtzar les guies per a l'elaboració dels estudis de rendibilitat de les infraestructures de transport.
- Analitzar ex post les infraestructures de posada en servici recent amb l'objectiu d'alimentar correctament els estudis de rendibilitat de les noves infraestructures.

Eje 3

Movilidad segura

- Incrementar el nivell de seguretat de les infraestructures de transport.
- Invertir en seguretat per a afermar una actuació integral, atenent tant la seguretat preventiva com la correctora, així com la ciberseguretat.

Eje 4

Movilidad de bajas emisiones

- Donar suport al desenvolupament de les fonts d'energies alternatives i sostenibles per al transport

- Facilitar la implantació d'una xarxa d'infraestructures d'accés públic per al seu subministrament en terminis que no condicionen la penetració de les tecnologies més eficients i netes en els mitjans de transport.

Eje 5

Movilidad inteligente

- Fomentar la millora de les solucions de mobilitat buscant fer del transport públic, i complementàriament de la mobilitat compartida, alternatives cada vegada més atractives enfront del vehicle privat.
- Potenciar el treball coordinat de totes les administracions amb competència en mobilitat, així com d'autoritats de transport, operadors de transport, gestors d'infraestructures, etc., recolzat en la posada a disposició de dades de transport en temps real i de manera oberta i accessible.
- Desenvolupar el paper del Ministeri com a proveïdor de dades i ferramentes per a la caracterització dels fluxos de transport i mobilitat, proporcionant una ferramenta de gran valor per a operadors de transport, gestors de terminals i altres agents del sector.
- Donar suport i coordinar les distintes administracions amb la finalitat de contribuir a compartir experiències i coneixement, i maximitzar així el valor que aporten estos estudis.

Eje 6

Cadenas logísticas intermodales e inteligentes

- Potenciar la intermodalitat com a element clau per a augmentar l'eficiència, la competitivitat i la fiabilitat del transport de mercaderies.
- Increment efectiu del transport ferroviari de mercaderies, com a peça clau de les cadenes logístiques intermodals.
- Impulsar la digitalització de la cadena logística, afavorint la integració i interoperabilitat dels distints modes de transport.

Eje 7

Conectando Europa y conectados al mundo

- Connectar els grans ports, terminals logístiques intermodals, zones industrials i aeroports amb la Xarxa Transeuropea de Transport (TEN-T) per a permetre el seu nexa amb els grans sistemes d'intercanvi europeus i mundials.
- Intensificar la cooperació amb països veïns i amb la Comissió Europea per a coordinar la construcció i/o millora d'infraestructures transfrontereres i per a organitzar servicis ràpids, periòdics i d'alta freqüència al llarg dels corredors Atlàntic i Mediterrani.
- Solucionar el problema de la congestió de l'espai aeri en el continent europeu a través de l'aplicació de tecnologia i innovacions als sistemes de gestió del trànsit aeri.

Eje 8

Aspectos sociales y laborales

- Establir mesures de conscienciació i sensibilització de la societat sobre la conveniència d'afavorir una mobilitat sostenible.
- Reforçar la confiança dels ciutadans en el transport públic.

- Abordar els reptes formatius i laborals del sector del transport i la mobilitat.
- Establir mesures específiques per a donar visibilitat al paper de la dona en el sector.

Eje 9

Evolución y transformación del MITMA



- Canvi de paradigma basat en la transformació del MITMA, que ha d'adoptar un nou rol i desenvolupar nous enfocaments per a adaptar-se al nou context de mobilitat.
- És una part fonamental de l'Estratègia, però es definix com un eix intern del MITMA que no se sotmet a debat públic.
- Elaborar una Llei de Mobilitat Sostenible i Finançament del Transport.

L'Estratègia Espanyola de Mobilitat Sostenible s'establix com un marc nacional per a abordar la mobilitat des de diferents perspectives, com el dret dels ciutadans a una mobilitat adequada, la mitigació del canvi climàtic, la promoció de la mobilitat saludable i la incorporació de la digitalització i noves tecnologies en l'àmbit de la mobilitat.

L'Estratègia de Mobilitat està alineada amb els objectius assumits per Espanya a nivell internacional, i pretén integrar els plans i estratègies existents a nivell nacional. No obstant això, fins al moment, s'ha assenyalat que l'estratègia és menys concreta i ambiciosa en comparació amb l'Estratègia Europea. L'horitzó establert per a l'estratègia és l'any 2030, cosa que pot considerar-se un termini limitat per a abordar les transformacions proposades. A més, s'han establert metes triennals per a avaluar l'avanç del pla, però no s'ha proporcionat una programació detallada de les mesures proposades ni una valoració econòmica de les accions previstes.

En el context actual, inevitablement la posada en marxa del Pla de Recuperació Europeu (Fons *Next Generation*) contribuirà de manera important a la implementació de l'estratègia, per la qual cosa és necessari que les propostes entronquen amb els objectius d'estos fons.

L'estratègia aborda les mancances normatives en matèria de mobilitat i la planificació d'infraestructures de transport, així com la falta de coordinació entre administracions i els plans d'ordenació del territori i de mobilitat. Per a abordar estes qüestions, es proposa la redacció d'una Llei de Mobilitat Sostenible i Finançament del Transport, que recollirà les mesures de l'estratègia que requereixen desenvolupament normatiu i que estan dins de les competències de l'Estat.

En termes d'alineació amb l'Estratègia Europea, l'estratègia espanyola aposta pel vehicle elèctric i el transport ferroviari, encara que els atorga menys protagonisme que l'Estratègia Europea. A més, es posa l'accent en aspectes com la seguretat, la resiliència, la introducció de noves tecnologies i la intermodalitat com a àrees que cal potenciar.

Finalment, l'Estratègia proposa una transformació i evolució del Ministeri i de l'enfocament que fins ara es donava a la mobilitat. Esta transformació s'aborda des de dos punts de vista: intern, de caràcter competencial, organitzatiu i cultural, i extern, relacionat amb la comunicació amb els ciutadans, la seua presència internacional i la selecció i formació dels seus empleats.

Agenda Urbana Espanyola

L'Agenda Urbana Espanyola (AUE) és un **document estratègic** que, de conformitat amb els criteris establerts per l'Agenda 2030, la nova Agenda Urbana de les Nacions Unides i l'Agenda Urbana per a la Unió Europea, persegueix l'assoliment de la sostenibilitat en les polítiques de desenvolupament urbà. Constitueix, a més, **un mètode de treball i un procés per** a tots els actors, públics i privats, que intervenen a les ciutats i que busquen un desenvolupament equitatiu, just i sostenible des dels seus distints camps d'actuació.

Esta estratègia de desenvolupament urbà de caràcter integrat ofereix un **Decàleg d'Objectius Estratègics** que despleguen, al seu torn, un total de **30 objectius específics i 291 línies d'actuació**, posant a disposició dels qui estiguen interessats en la seua implementació una guia perquè puguin elaborar els seus propis Plans d'acció. Tot això des d'una àmplia visió

que inclou **tots els pobles i ciutats** amb independència de la seua grandària i població, i sota el triple prisma de la sostenibilitat econòmica, social i mediambiental.

Alguns dels objectius específics definits en l'Agenda Urbana Espanyola tenen una íntima relació amb els aspectes que abordarà el PMoSira, i destaquen els següents:

- Reduir les emissions de gasos d'efecte d'hivernacle.
- Afavorir la ciutat de proximitat.
- Potenciar modes de transport sostenibles.

Estratègia Estatal per la Bicicleta

Aprovada en 2021 com a instrument de desenvolupament de l'Estratègia de Mobilitat Segura, Sostenible i Connectada 2030, té com a finalitat impulsar l'ús de la bicicleta com a mode de transport quotidià i reforçar la seua integració amb altres modes de mobilitat. L'Estratègia aborda aspectes relacionats amb la infraestructura ciclista, la intermodalitat, la seguretat, la mobilitat al treball i als centres educatius i la promoció de la bicicleta, contribuint a avançar cap a un model de mobilitat més sostenible.

Estratègia Estatal contra la Pobresa de Transport

La Llei 9/2025, de 3 de desembre, de Mobilitat Sostenible, estableix l'elaboració d'una Estratègia Estatal contra la Pobresa de Transport dirigida a previndre i reduir les situacions en què les persones troben dificultats per a accedir a servicis i activitats essencials per raons relacionades amb la mobilitat. El seu desenvolupament s'orienta a garantir l'accés a una mobilitat sostenible, assequible i de qualitat, prestant especial atenció a les desigualtats socioeconòmiques i territorials. Actualment, l'Estratègia es troba en procés d'elaboració.

Pla Social per al Clima

El Pla Social per al Clima constitueix l'instrument estatal associat al Fons Social per al Clima de la Unió Europea i preveu actuacions per al període 2026-2032 dirigides a les llars i col·lectius vulnerables davant dels costos de la transició energètica. En matèria de mobilitat, incorpora mesures destinades a facilitar l'accés a alternatives de transport netes i assequibles, incloent-hi el transport públic, la mobilitat activa, la mobilitat compartida, el transport a demanda i l'electrificació de vehicles, contribuint a reduir la pobresa de transport i millorar la cohesió territorial.

Agenda Urbana Espanyola

L'Agenda Urbana Espanyola constitueix un marc estratègic nacional, de caràcter no normatiu, orientat a promoure un desenvolupament urbà sostenible, integrat i cohesionat. Entre els seus deu objectius estratègics s'inclou específicament el d'**afavorir la proximitat i la mobilitat sostenible**, promovent la reducció de les necessitats de desplaçament, la mobilitat activa, el transport públic, la intermodalitat i models urbans que reduïsquen la dependència del vehicle privat. El seu enfocament resulta especialment rellevant per a la planificació de la mobilitat a les ciutats i àrees urbanes, així com per a la coordinació entre les polítiques territorials, urbanístiques i de mobilitat.

PERTE del Vehicle Elèctric i Connectat (PERTE VEC)

Es tracta d'un projecte estratègic orientat a transformar la cadena de valor de l'automoció espanyola i afavorir el desenvolupament de la mobilitat elèctrica i connectada. Entre els seus àmbits d'actuació es troben la fabricació de vehicles elèctrics i connectats, les bateries i altres components i tecnologies vinculats a la nova mobilitat. El seu desenvolupament contribueix a l'electrificació del transport i a la reducció progressiva de les emissions associades a la mobilitat per carretera. El programa continua desenvolupant-se mitjançant distintes convocatòries i línies de suport.

Programa MOVES

El Programa d'Incentius a la Mobilitat Eficient i Sostenible (MOVES) constitueix un dels principals instruments estatals de suport a la mobilitat elèctrica. En particular, el programa MOVES III ha canalitzat ajudes per a l'adquisició de vehicles

elèctrics i electrificats i per al desplegament d'infraestructura de recàrrega, contribuint a accelerar l'electrificació del parc mòbil i la reducció d'emissions del transport.

Estratègia de l'Espai de Dades Integrat de Mobilitat (EDIM)

Presentada en 2026, estableix les bases per a la creació d'un espai públic d'intercanvi i interoperabilitat de dades de mobilitat entre administracions, operadors i gestors d'infraestructures. El seu desenvolupament permetrà millorar la disponibilitat i coordinació de la informació sobre transport i mobilitat, afavorint una planificació més eficient, la integració entre modes i la generació de nous servicis de mobilitat. La iniciativa s'emmarca en l'Estratègia de Mobilitat Segura, Sostenible i Connectada 2030 i en la Llei 9/2025, de Mobilitat Sostenible.

Agenda Metropolitana

Constituïx un marc estratègic per a abordar els reptes de les àrees metropolitanes i funcionals des d'una perspectiva supramunicipal, partint del fet que determinades dinàmiques i necessitats —com la mobilitat, la vivenda, l'activitat econòmica, la sostenibilitat ambiental o la cohesió social— transcendixen els límits administratius de cada municipi. L'Agenda adapta l'enfocament de l'Agenda Urbana Espanyola a esta escala territorial, promovent una visió integrada i coordinada de les polítiques públiques i afavorint la cooperació entre els distints municipis i agents implicats. En matèria de mobilitat, planteja la necessitat d'abordar de manera conjunta els desplaçaments i les relacions funcionals existents entre municipis, afavorint una planificació coordinada i solucions de mobilitat sostenible.

7.4 Àmbit autonòmic

La Comunitat Valenciana, alineada amb les anteriors polítiques, estratègies i plans, ha desenvolupat a nivell regional diferents instruments amb la finalitat de regular el desenvolupament del seu territori.

L'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana

És l'instrument marc de l'ordenació del territori en l'àmbit de la Comunitat Valenciana. Té com a finalitat la consecució d'un territori integrador en l'àmbit social, respectuós en l'ambiental i competitiu en l'econòmic (cap. II, Art. 15 LOTUP).

L'Estratègia estableix el diagnòstic i estructura territorial, dividix el territori en quinze àrees funcionals, a l'efecte del seu desenvolupament posterior mitjançant plans d'acció, i determina les directrius d'ordenació del territori per a planificar i gestionar adequadament la infraestructura verda.

Els Plans d'Acció Territorial

Es definixen com a instruments d'ordenació territorial que desenvolupen, en àmbits territorials concrets o en àmbits sectorials específics, els objectius, principis i criteris de l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana (cap. II, Art. 16 LOTUP).

Poden ser de caràcter sectorial, quan aborden temes concrets de l'ordenació territorial, com ocorre en el cas del PATRICOVA (pla d'acció territorial de caràcter sectorial sobre prevenció del risc d'inundació a la Comunitat Valenciana) o el PATIVEL.

L'àrea funcional de la Ribera del Xúquer no té un PAT que regisca el futur desenvolupament del territori.

Pla Bàsic de Mobilitat de l'Àrea Metropolitana de València (2018)

Constituïx el primer document de planificació supramunicipal de la mobilitat a l'àrea metropolitana de València, plantejat com una primera fase de desenvolupament del futur PMoMe. El Pla estableix un marc d'actuació orientat a avançar cap a una mobilitat més sostenible, mitjançant l'impuls del transport públic i la intermodalitat, la millora de les xarxes de vianants i ciclistes, la recuperació de l'espai públic, l'increment de la seguretat i l'accessibilitat, i una gestió més eficient del trànsit i l'estacionament. Per a això, estructura 42 actuacions en 9 línies estratègiques, entre les quals destaquen la integració tarifària del transport públic, la creació d'una xarxa metropolitana per a ciclistes i vianants, els intercanviadors i aparcaments dissuasius i la implantació de vies preferents per al transport públic metropolità.

7.5 Àmbit municipal

Instruments d'ordenació municipal

El Pla es coordinarà amb els Plans Generals d'Ordenació Urbana (PGOU) i amb els Plans de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) dels municipis de l'àmbit, garantint la coherència dels objectius i propostes dels dos amb els del PMoSira.

Pla d'Acció Local - Agenda Urbana d'Alzira

El municipi d'Alzira va ser un dels municipis seleccionats per a dur a terme projectes pilot denominats Plans d'Acció Local de l'Agenda Urbana Espanyola. Este projecte es va dissenyar en el marc del Pla de Recuperació, Transformació i Resiliència (PRTR). D'entre les localitats que van optar al projecte, es van seleccionar aquelles que, per les seues característiques i/o per la naturalesa de les seues propostes, foren susceptibles de ser replicades en altres ubicacions de la geografia nacional.

Este projecte s'estructura seguint els deu objectius estratègics de l'Agenda Urbana Espanyola, particularitzant les mesures a l'àrea d'Alzira. El PMoSira haurà de coordinar-se amb les actuacions disposades en este pla en matèria de mobilitat, medi ambient i usos del sòl, entre altres.

8 Estudi de paisatge

L'àrea funcional de la Ribera del Xúquer manca d'un Pla d'Acció Territorial o PAT que regisca el desenvolupament del territori. En conseqüència, atés que no s'han dut a terme altres plans de caràcter supramunicipal en els últims anys, manca d'un estudi de paisatge. En el marc del PMoSira es duran a terme els estudis necessaris de la zona objecte d'anàlisi, per a cobrir esta mancança.

A la Comunitat Valenciana, el contingut dels estudis de paisatge està regulat per la Llei d'ordenació del territori, urbanisme i paisatge, en el capítol II, article 6, apartat 4a, i el seu contingut s'adequarà al que estableix l'Annex I d'esta Llei.

9 Perspectiva de gènere

Nombrosos estudis reflectixen que les dones presenten patrons de mobilitat diferents dels homes. A vegades estos patrons són més complexos, incloent-hi en gran manera l'ús del transport públic i amb major caràcter intermodal, combinats amb un nombre considerable de trajectes a peu. Els rols de gènere tradicionals col·loquen la dona en el paper de gestora de les cures, tant en la llar pròpia com en les del seu entorn. Se li atribueixen activitats com l'acompanyament dels fills al centre educatiu, al metge, l'atenció a persones majors, compres lligades a la gestió de la casa i la família, etc. Estes activitats impliquen una sèrie de trasllats a llocs específics de la ciutat, a hores concretes i a vegades sota unes condicions econòmiques concretes.

Homes i dones tenen sovint en la pràctica necessitats i hàbits diferents en qüestions de desplaçament i de transports, basats en factors com ara els ingressos, les responsabilitats en la cura dels fills i altres persones a càrrec seu, o els horaris de treball, i que, per consegüent, constitueixen les dones les usuàries majoritàries respecte als homes dels transports públics (Carta Europea per a la igualtat de dones i homes en la vida local).

La Declaració de la Carta Europea de les dones a la ciutat, en el seu apartat sobre seguretat i mobilitat, parla del dret de la dona al fàcil accés al transport públic per a circular lliurement i participar plenament en la vida econòmica, social i cultural de la ciutat. Per a això és primordial que les ciutats proporcionen sensació de seguretat, i esta percepció pot generar-se mitjançant la planificació urbanística, el manteniment de les ciutats i una mobilitat adequada.

El PMoSira tindrà en compte les necessitats de desplaçament de les dones en el territori sobre el qual actua, garantint la facilitat d'accés, la intermodalitat i la seguretat del transport públic. S'establirà una coordinació amb les mesures en matèria de transport i mobilitat de caràcter supramunicipal que es recullen en els diferents Plans municipals d'Igualtat de Dones i Homes dels municipis que integren l'àrea funcional de la Ribera del Xúquer.

10 Participació ciutadana

El Pla de Mobilitat Supramunicipal de l'entorn de l'Àrea Urbana Integrada d'Alzira disposarà d'un pla de comunicació i participació ciutadana que es desenvoluparà durant tot el procés, des de l'inici, amb la seua redacció, fins a la implantació. Esta comunicació preveu diversos escenaris i actuacions, per la qual cosa s'haurà d'organitzar sobre la base d'una estratègia planificada.

El PMoSira pretén consensuar una visió de futur per als municipis de la Ribera del Xúquer en les seues polítiques de mobilitat sostenible. La informació, la comunicació, la formació, la creació d'espais per a la deliberació i la proposta són les vies traçades per a la construcció d'esta visió participativa.

L'**objectiu fonamental** d'este procés és comptar amb la ciutadania, les organitzacions socials i empresarials, les institucions i entitats vinculades amb la mobilitat i el transport, i els grans centres d'atracció de mobilitat, a l'hora de redefinir un element tan rellevant per als municipis que integren el PMoSira.

Com a **objectius secundaris**, el procés participatiu permetrà donar a conèixer el Pla i informar sobre en quina etapa del procés es troba al llarg del temps. De manera simultània, permetrà sensibilitzar la ciutadania sobre els efectes que el transport té en el canvi climàtic i fomentar l'ús del transport públic enfront del privat per a aconseguir entorns més confortables. A l'inici del procés, es definiran totes les fases en les quals la ciutadania podrà intervenir.

El procés participatiu i de comunicació s'establix tenint en compte la representativitat, l'accessibilitat i la dinamització com a enfocaments transversals a totes les actuacions. Es garantirà esta participació mitjançant mecanismes que faciliten l'accés a la informació i canals directes d'intervenció ciutadana, on es podran aportar suggeriments i alternatives.

El Pla de Comunicació i Participació Ciutadana vinculat al PMoSira s'estructura al voltant de la consecució de quatre objectius:

- Instrumentació de sistemes de comunicació i màrqueting que permeten fer fluida i transparent la “informació clau” que es genera i alimenta tot el procés d'elaboració del PMoSira.
- Creació d'instruments de participació directa a través de l'habilitació de grups o fòrums de debat que asseguren la presència dels distints sectors ciutadans i agents econòmics i socials del municipi.
- Creació de canals específics de participació indirecta.
- Generació d'instruments i processos de comunicació i difusió.

10.1 Procés de participació

A causa de l'esperit públic, transversal i col·laboratiu del PMoSira, és indispensable la inclusió d'agents de diferents àmbits en el seu disseny, planificació i desenvolupament. Eixa corresponsabilitat i participació té el seu desenvolupament en diferents plans, i implica agents diversos.

L'objectiu és incorporar persones reconegudes del món empresarial, acadèmic i de l'administració en relació amb la mobilitat. Amb la participació d'estes persones, s'obtindrà una visió més completa dels reptes i les oportunitats que afronta la comarca de la Ribera del Xúquer en el camp de la mobilitat. A més, s'aprofitaran els seus coneixements sobre tendències i bones pràctiques en matèria de mobilitat sostenible que reforçaran el caràcter de referent del PMoSira.

Es tracta d'implicar la ciutadania i els grups d'interés en la presa de decisions que milloren la mobilitat de l'àrea funcional de la Ribera del Xúquer. Per a això, la ciutadania disposarà de diversos processos de consulta i d'informació:

- Enquestes digitals sobre la presentació del Pla
- Reunions sectorials amb els agents implicats
- Bústia ciutadana
- Presentacions públiques

El procés de participació complirà el que exigeix el TRLOTUP. Esta normativa indica que la consulta pública a través del portal web s'ha de realitzar en relació amb un document en el qual s'indiquen de manera succinta els problemes que es pretenen solucionar amb la iniciativa, la necessitat i oportunitat de la seua aprovació, els objectius del pla i les possibles solucions alternatives

La primera fita (Fase 0) en el procés participatiu és l'obertura de la pàgina web del Pla (www.PMoSira.com) i la publicació en el Diari Oficial de la Comunitat Valenciana de l'inici de la Consulta Pública Prèvia. La documentació relativa a esta consulta inicial es podrà visualitzar i descarregar en l'apartat de documentació de l'esmentat web. La ciutadania podrà realitzar les seues aportacions mitjançant comentaris en la bústia de suggeriments. Estes aportacions seran contestades mitjançant un informe de resposta conjunta que es publicarà en la mateixa plataforma.

La segona fita (Fase 1) correspon a la presentació a la ciutadania de l'Esborrany del Pla i el Document Inicial Estratègic.



Figura 55. Diagrama de fases de participació ciutadana

Font: Elaboració pròpia.

La naturalesa dels processos participatius següents es definirà en les fases següents del Pla. En la figura superior es poden observar les distintes fites i les fases a les quals s'associen.

Dades del projecte i autors

El present projecte ha sigut contractat per:

- La Vicepresidència Tercera i Conselleria de Medi Ambient, Infraestructures, Territori i de la Recuperació.

Els perfils professionals involucrats en la redacció de l'estudi han sigut:

- **Guillermo Maldonado Riesgo**
Cap de l'equip redactor
Enginyer industrial, Màster en Economia Industrial i Màster en Direcció i Administració d'Empreses.
- **Pablo García Garces.**
Interlocutor principal de l'equip redactor
Doctor Enginyer de Camins, Canals i Ports, especialitzat en mobilitat.
- **Patricia Rodríguez Pérez.**
Llicenciada en Economia, especialitzada en mobilitat.
- **Andrea Argüelles Camello**
Enginyera Civil, especialitzada en construccions civils.
- **Covadonga Negrón García-Nuevo**
Sistemes d'Informació Geogràfica.
Llicenciada en Ciències Geològiques. Especialitat: Dinàmica Estructural.

