



Setembre 2026

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

Document Inicial Estratègic



**GENERALITAT
VALENCIANA**

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

Contingut

1	Introducció.....	3
2	Naturalesa del document	3
3	Objectius.....	4
4	Problemàtica de l'àrea funcional de la Ribera del Xúquer	4
5	Àmbit, abast i alternatives proposades	6
5.1	Àmbit i abast del PMoSira	6
5.2	Alternatives i escenaris	7
5.2.1	Anàlisi d'alternatives	7
5.2.2	Anàlisi d'escenaris.....	8
6	Desenvolupament previsible del PMoSira	10
7	Diagnòstic de la situació del medi ambient i del territori previ a l'aplicació del Pla.....	11
7.1	Consum Energètic	11
7.1.1	Anàlisi del parc mòbil	11
7.2	Contaminació Acústica	13
7.3	Qualitat de l'Aire	13
7.4	Ús del sòl.....	15
7.5	Infraestructura verda	16
7.6	Riscos associats al territori.....	36
7.7	La mobilitat a la Ribera del Xúquer	40
7.7.1	Focus d'atracció/generació de desplaçaments.....	40
7.7.2	Anàlisi de dades de telefonia	46
7.7.3	Infraestructures supramunicipals de connexió	48
7.7.4	Transport públic i interurbà per carretera	51
7.7.5	Infraestructura ciclista.....	52
8	Efectes Ambientals previsibles del PMoSira.....	55
8.1.1	Reducció de la contaminació atmosfèrica	55
8.1.2	Reducció de la contaminació acústica.....	55
8.1.3	Reducció del consum energètic	55
9	Incardinació del Pla en l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana i altres plans	56
9.1	Plans d'acció territorial.....	56
9.2	Infraestructura Verda	56
9.3	Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana (ETCV).....	56
9.4	Estratègia Valenciana de lluita contra el Canvi Climàtic (EVCC)	56
9.5	Plans de mobilitat urbana sostenible (PMUS) i Plans Generals d'Ordenació Urbanística (PGOU) dels municipis	56
9.6	Nou mapa concessional dels serveis públics de transport per carretera de la Comunitat Valenciana	56
10	Procediment d'Avaluació i Mesures previstes.....	57

10.1	Avaluació ambiental estratègica	57
10.2	Mesures de mitigació previstes	57
10.3	Seguiment ambiental del Pla	57
11	Participació ciutadana.....	58
11.1	Procés de participació	58
11.2	Agents	58
11.3	Etales	59

Índex de taules

Taula 1.	Població i índex de motorització dels municipis que conformen el PMoMe 2021	12
Taula 2.	Dades mitjanes de la qualitat de l'aire de l'estació d'Alzira 2021	14
Taula 3.	Característiques de les zones humides en l'àmbit del PMoSira	17
Taula 4.	Espècies amb alt grau de protecció en l'àmbit del PMoSira	24
Taula 5.	Característiques de les vies pecuàries per municipi	24
Taula 6.	Superfície dels PNM en l'àmbit d'estudi.	29
Taula 7.	Superfície de sòl forestal dels municipis del PMoSira	29
Taula 8.	Titularitat i superfície de les muntanyes d'utilitat pública	33
Taula 9.	Centres i plataformes logístiques de l'àmbit del PMoSira i limítrofs	44
Taula 10.	Viatges en dia mitjà laborable segons Àmbit d'origen i Àmbit de destinació. Àmbit d'estudi	46
Taula 11.	Viatges en dia mitjà laborable interns als municipis.	46
Taula 12.	Principals relacions segons viatges en dia mitjà laborable.	46

Índex de Figures

Figura 1.	Municipis dels àmbits estricte i ampliat del PMoSira	6
Figura 2.	AUI a la Ribera del Xúquer.	7
Figura 3.	Evolució del consum energètic de la província de València per sectors (2010-2020)	11
Figura 4.	Consum energètic per sectors de la província de València (2020)	11
Figura 5.	Evolució de l'índex de motorització de les comarques (2010-2019)	11
Figura 6.	Evolució de l'índex de motorització del conjunt de municipis de l'àrea d'estudi (2014-2021)	12
Figura 7.	Parc de vehicles per tipus de carburant dels municipis que componen el PMoSira d'Alzira	12
Figura 8.	Superació dels objectius de qualitat	13
Figura 9.	Valors de la qualitat de l'aire de la zona ES1009: Xúquer – Cabriol (A. Costera) I 2021.....	14
Figura 10.	Valors de la qualitat de l'aire de la zona ES1009: Xúquer – Cabriol (A. Costera) II 2021.....	14
Figura 11.	Mitjana mensual de les dades registrades a l'estació de qualitat de l'aire d'Alzira 2021(SO ₂ ,PM ₁₀ ,NO i NO ₂)	14
Figura 12.	Mitjana mensual de les dades registrades a l'estació de qualitat de l'aire d'Alzira 2021(NO _x i O ₃) .	14
Figura 13.	Usos del sòl (SIOSE 2015).....	15
Figura 14.	Espais Naturals Protegits	15
Figura 15.	Elements de la infraestructura verda regional.	16
Figura 16.	Representació de la infraestructura Verda a l'àrea funcional de la Ribera del Xúquer.	16
Figura 1.	LIC de la Xarxa Natura 2000 a la Ribera del Xúquer.	18
Figura 2.	ZEC de la Xarxa Natura 2000 a la Ribera del Xúquer.	19
Figura 3.	ZEPA de la Xarxa Natura 2000 a la Ribera del Xúquer.	20
Figura 4.	Corredors territorials a la Ribera del Xúquer.	21
Figura 5.	Zones humides a la Ribera del Xúquer.	22
Figura 6.	Delimitació de la zona RAMSAR de l'Albufera de València.	23
Figura 7.	Ubicació dels arbres monumentals.	25
Figura 8.	Vies pecuàries segons la seua tipologia.	26
Figura 9.	Esquema GRP i PRR en l'àmbit d'estudi	27
Figura 10.	Paisatges de Rellevància Regional.	27
Figura 11.	Àrea catalogada com a Parc Natural	28
Figura 12.	Límits del Parc Natural de l'Albufera i del seu Pla d'ordenació dels Recursos Naturals.	28
Figura 13.	Esq. PNM La Murta i La Casella – Dr. PNM Ullals del Riu Verd.	29
Figura 14.	Paratges naturals municipals.	30
Figura 15.	Terreny forestal PATFOR.....	31
Figura 16.	Terreny forestal estratègic	32
Figura 17.	Muntanyes d'utilitat pública.	34
Figura 18.	Municipis del PMoSira compresos en l'àmbit del PATIVEL.	35
Figura 19.	Perillositat d'inundació PATRICOVA (I)	36

Figura 20.	Perillositat d'inundació PATRICOVA(II).....	36
Figura 21.	Zones en risc d'esllavissades i despreniments. (Consulta 2024)	37
Figura 22.	Risc d'esllavissades i despreniments puntuals.	38
Figura 23.	Risc d'erosió actual	39
Figura 24.	Risc d'erosió potencial	39
Figura 25.	Àrees de salut de la Comunitat Valenciana.	40
Figura 26.	Adscripcions a centres educatius.	41
Figura 27.	Propostes estratègiques en activitat econòmica i innovació per a l'AF de la Ribera del Xúquer.	42
Figura 28.	Polígons industrials a l'àrea d'estudi i principals relacions.	43
Figura 29.	Parcs empresarials – IVACE	45
Figura 30.	Primera relació de mobilitat amb major afluència.	47
Figura 31.	Segona relació de mobilitat amb major afluència.	47
Figura 32.	Primera i segona relació de mobilitat amb major afluència.	48
Figura 33.	Xarxa de transport ferroviari a l'àrea funcional.	48
Figura 34.	Principals Hubs de mobilitat a l'àrea de València	49
Figura 35.	Estació de ferrocarril d'Alberic	49
Figura 36.	Estació de ferrocarril de Carcaixent.....	49
Figura 37.	Estació de ferrocarril de Massalavés	50
Figura 38.	Estació de ferrocarril de Cullera	50
Figura 39.	Xarxa de carreteres de l'àmbit supramunicipal.	51
Figura 40.	Intensitat mitjana diària de les carreteres de la Ribera del Xúquer.....	51
Figura 41.	Mapes de les concessions CV-109 i CV-110.....	52
Figura 42.	Cobertura dels contractes de transport públic de viatgers per carretera.	52
Figura 43.	Estat de la xarxa ciclista actual a l'àrea funcional de la Ribera del Xúquer.	52
Figura 44.	Recorregut de la Via Verda de l'Antic Trenet.	53
Figura 45.	Via Verda de l'Antic Trenet.	53
Figura 46.	Via Verda Ribera-Costera.	53
Figura 47.	Localització de les estacions d'aforament. Representació de dades de 2023.	54
Figura 48.	Exemple de taula d'indicadors de seguiment	57
Figura 49.	Infografia sobre participació – web PMoSira	58
Figura 50.	Pla de participació pública i comunicació	60
Figura 51.	Etapas del procés de participació ciutadana	61

1 Introducció

En absència d'una planificació de caràcter supramunicipal que establira directrius sobre la mobilitat a la Ribera del Xúquer, les mesures aplicades fins ara s'han regit pels Plans de Mobilitat Urbana Sostenible dels municipis integrants i per diversos plans sectorials vigents en l'àmbit. No obstant això, esta planificació és de naturalesa local i oferix una visió limitada a les necessitats de cada municipi, sense considerar el funcionament conjunt de l'àrea funcional.

El Pla de Mobilitat Supramunicipal de l'entorn de l'Àrea Urbana Integrada d'Alzira (d'ara en avant PMoSira) sorgix com una ferramenta de planificació destinada a ordenar i millorar la mobilitat en el conjunt de municipis que conformen la Ribera del Xúquer. El Pla impulsa una planificació coordinada de la mobilitat, establint sinergies entre municipis i sectors interrelacionats, optimitzant els processos i els recursos disponibles, promovent la innovació i la sostenibilitat ambiental.

Les relacions funcionals entre els municipis de l'àmbit, unides a la concentració de serveis, ocupació i equipaments en determinats nuclis, han donat lloc a patrons de desplaçament que ixen del marc estrictament municipal. Esta realitat reforça la necessitat de disposar d'un instrument supramunicipal que permeta coordinar estratègies, optimitzar recursos i promoure un sistema de mobilitat més eficient, segur i sostenible, complementant la planificació ja existent a escala local.

En este context, el PMoSira estableix les bases per a analitzar la situació actual, explorar alternatives d'evolució del model de mobilitat i definir criteris que contribuïsqen a millorar l'accessibilitat i la cohesió territorial. Es concep com un instrument integral amb visió de futur, que determinarà les necessitats del sistema de transport per a la definició i planificació d'un escenari de mobilitat òptim, més competitiu i amb menor cost global i individual.

El present document recull els elements fonamentals per a comprendre l'àmbit d'estudi, identificar els reptes de mobilitat existents i examinar de manera preliminar els factors ambientals i territorials que s'han de considerar en el desenvolupament del pla.

2 Naturalesa del document

El present document constituïx el Document Inicial Estratègic (DIE) del Pla de Mobilitat Supramunicipal de l'entorn de l'Àrea Urbana Integrada d'Alzira.

L'elaboració del DIE s'emmarca en el que disposa la Llei 6/2011, de Mobilitat de la Comunitat Valenciana, que definix els instruments de planificació orientats a la promoció d'un sistema de mobilitat sostenible, eficient i segur en àmbits supramunicipals. Així mateix, el document s'ajusta al procediment regulat per la Llei 5/2014, d'Ordenació del Territori, Urbanisme i Paisatge (LOTUP).

El Document Inicial Estratègic, juntament amb l'Esborrany del Pla (article 50.1 de la LOTUP), inicia el procediment d'avaluació ambiental estratègica ordinària amb la finalitat que la Vicepresidència Tercera i Conselleria de Medi Ambient, Infraestructures, Territori i de la Recuperació, després del període de consultes corresponent, emeta el Document d'Abast (article 51.2.a LOTUP) per a l'elaboració de l'Estudi Ambiental i Territorial Estratègic (article 52.2 LOTUP).

Dins d'este procediment, el DIE és un document de caràcter descriptiu i estratègic. La seua missió és:

- Presentar el contingut general del pla i la seua finalitat.
- Delimitar l'àmbit territorial, així com els elements clau que condicionen la mobilitat a la Ribera del Xúquer.
- Descriure alternatives raonables per a l'ordenació de la mobilitat supramunicipal.
- Identificar els factors ambientals i territorials potencialment afectats.
- Exposar de manera preliminar la problemàtica i els reptes que justifiquen la necessitat del pla.
- Proporcionar una primera valoració dels possibles efectes ambientals associats a cada alternativa.
- Oferir la informació de base que permet a l'òrgan ambiental emetre el Document d'Abast, que guiarà la redacció posterior de l'Estudi Ambiental i Territorial Estratègic.

El DIE es concep, per tant, com un instrument que facilita la comprensió del context territorial i ambiental sobre el qual ha d'actuar el PMoSira, establint els paràmetres inicials per a desenvolupar el procés d'Avaluació Ambiental Estratègica de Plans i Programes de manera coherent, transparent i alineada amb els objectius de sostenibilitat, eficiència energètica i mobilitat definits per la Generalitat Valenciana.

3 Objectius

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 serveis 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.

4 Problemàtica de 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.

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

Model centrat en l'ús del vehicle privat motoritzat

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.

Transport públic amb marge de millora

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.
- Serveis 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.

Ús del vehicle privat per un únic usuari en cada desplaçament

L'àrea funcional de la Ribera del Xúquer està composta per nombrosos municipis, i abasta una gran extensió de terreny i 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 millorables

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.

Així mateix, l'experiència de la DANA d'octubre de 2024 ha posat de manifest la necessitat de reforçar la resiliència de les infraestructures de transport i garantir la continuïtat de la mobilitat davant d'episodis climàtics extrems. El Pla Endavant incorpora esta perspectiva mitjançant mesures orientades a augmentar la resiliència de les vies de transport i millorar la seguretat de les vies prioritàries. La millora d'estes condicions serà un gran repte per al PMoSira.

Planificació separada 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.

Presència d'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.

Espai per a la incorporació 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.

5 Àmbit, abast i alternatives proposades

5.1 Àmbit i abast del PMoSira

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

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

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

- Àmbit estricte:

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

- Àmbit ampliat:

Alginet, Sollana, Sueca, Montserrat, Montroi, Real, Llombai, Catadau i Alfarb

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.

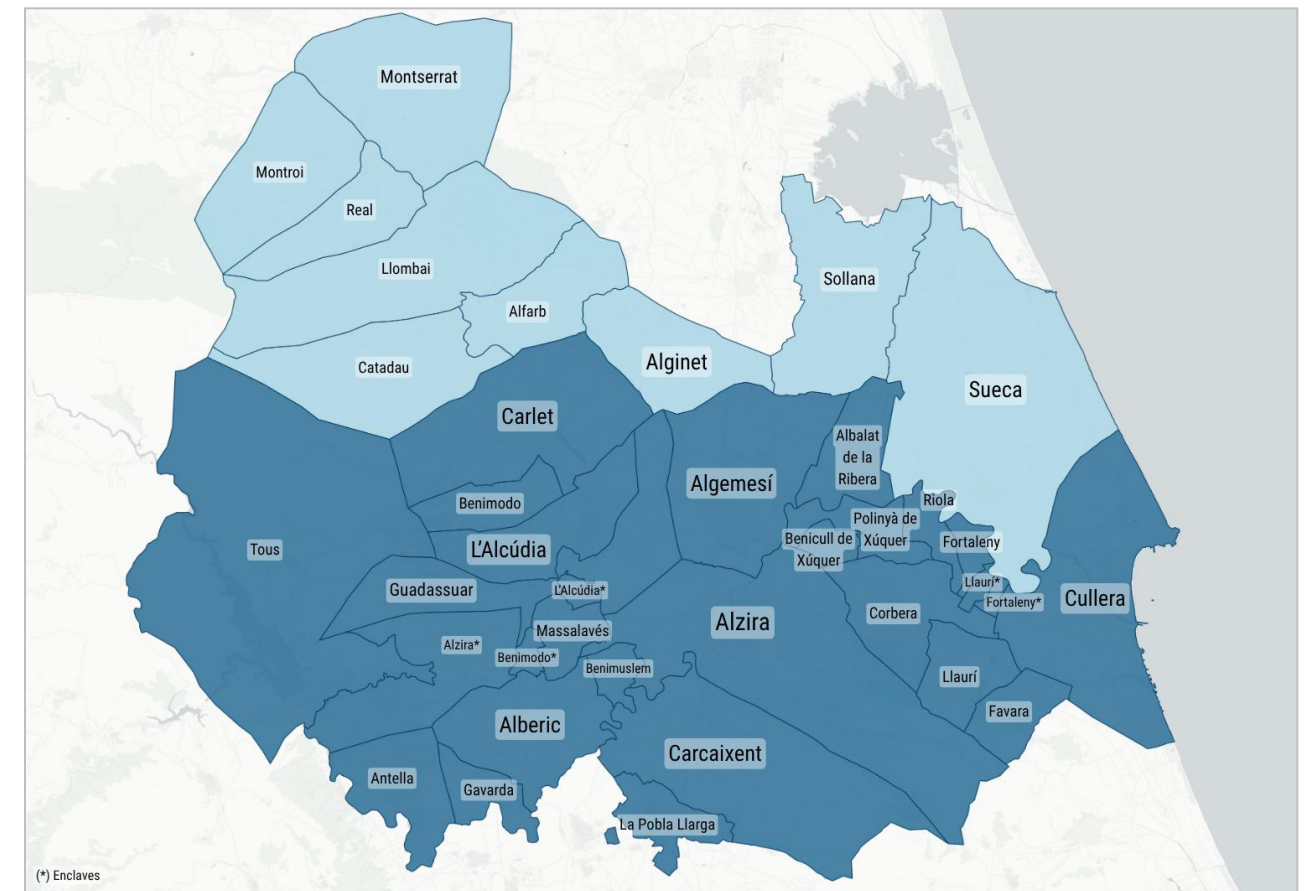


Figura 1. Municipis dels àmbits estricte i ampliat del PMoSira

Font: Elaboració pròpia.

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.

A l'àrea funcional de la Ribera del Xúquer es troben diverses àrees urbanes integrades. Atenent 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 Montroï
- AUI Albalat de la Ribera-Polinyà de Xúquer: composta per Albalat de la Ribera, Benicull de Xúquer i Polinyà de Xúquer.

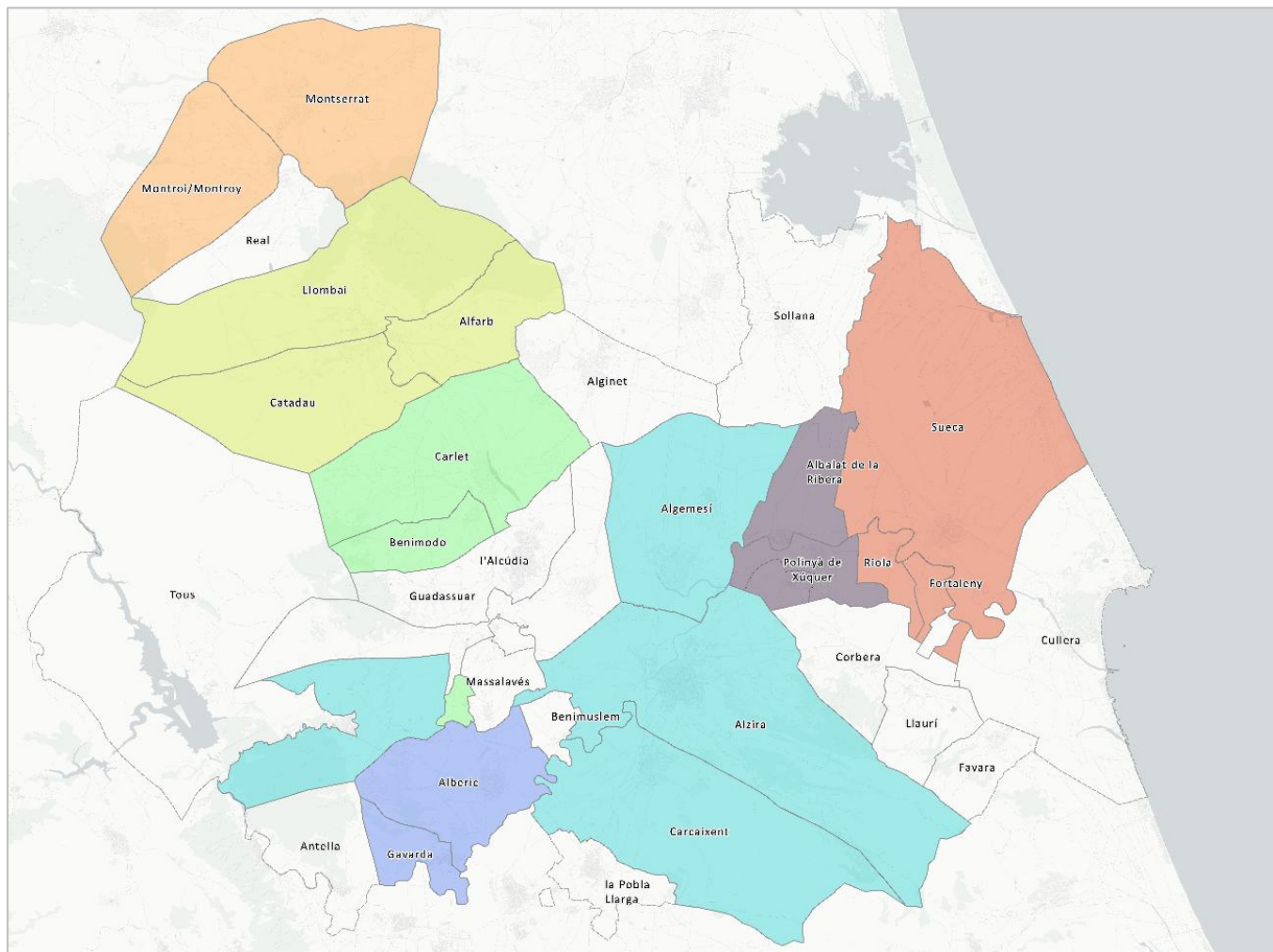


Figura 2. AUI a la Ribera del Xúquer.

Font: Elaboració pròpia.

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 proveïdor d'ocupació, béns i serveis 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-ne la cobertura mitjançant transport públic i modes actius, especialment buscant cobrir relacions de mobilitat obligada.

L'abast del PMoSira comprén els sistemes de transport que estructuren la mobilitat comarcal: transport públic interurbà, la xarxa viària de caràcter supramunicipal, els serveis ferroviaris de rodalia que operen en l'àmbit i la mobilitat activa, concretament aquells itineraris ciclistes i de vianants que connecten entre si els diferents municipis de la Ribera del Xúquer. Així mateix, abasta els nodes intermodals, com les estacions de tren i autobús, l'estacionament dissuasiu, l'accessibilitat universal i la seguretat viària. Quan siga necessària l'execució de noves infraestructures, es coordinarà amb el planejament urbanístic pertinent per a afavorir patrons de mobilitat més sostenibles.

Com que es tracta d'un Pla de naturalesa estratègica, no definix projectes constructius ni traçats a escala d'obra, ni substituïx els PGOU o els plans de mobilitat municipals, sinó que els coordina i orienta des de la perspectiva supramunicipal. Les actuacions que, si és el cas, se'n pogueren derivar es desenvoluparan mitjançant instruments específics posteriors (projectes, plans sectorials o altres), amb el nivell de detall, tramitació i avaluació ambiental que siguin preceptius en cada cas.

5.2 Alternatives i escenaris

5.2.1 Anàlisi d'alternatives

Les alternatives corresponen a l'anàlisi de distints models de planificació territorial i desenvolupament urbà.

Alternativa 0: Do Nothing. Recollirà l'evolució previsible de la mobilitat en cas que no es realitzaren actuacions orientades a millorar la sostenibilitat, sinó només accions orientades a mantindre infraestructures i serveis de transport. Servirà de referència per a identificar els beneficis associats a la resta dels escenaris definits. La mobilitat esperada, en vista de l'evolució de l'entorn en els últims 20 anys, serà que continue augmentant l'ús del vehicle privat i que l'índex de motorització continue augmentant, amb la qual cosa l'impacte sobre el medi ambient continuarà desenvolupant-se amb la pauta actual, afectant la població. El consum energètic associat al transport, el trànsit, els problemes d'accessibilitat i el soroll als municipis continuaran en augment.

D'altra banda, estarà present un escenari d'emergència sanitària que permeta donar resposta, des del punt de vista de la mobilitat, a situacions extraordinàries com les viscudes durant la pandèmia del COVID-19 o la DANA de 2024. Estes experiències han posat de manifest la relació entre les situacions d'emergència, els patrons de mobilitat i els seus efectes ambientals. Durant la pandèmia, les mesures de distanciament van reduir la capacitat dels serveis de transport col·lectiu i van afavorir un major ús del vehicle privat, cosa que va incrementar les emissions associades als desplaçaments. Per la seua banda, la DANA va evidenciar que la interrupció simultània de carreteres i serveis ferroviaris va limitar les alternatives de mobilitat, va aïllar determinats nuclis i va obligar a realitzar desviaments de major longitud o a substituir el transport col·lectiu pel vehicle privat, amb el consegüent augment de la congestió, el consum energètic i les emissions. Les dos experiències mostren la necessitat de disposar d'un sistema de transport públic flexible i una xarxa de mobilitat mallada i resilient, capaç de mantindre les connexions essencials i oferir alternatives eficients quan les condicions ordinàries de funcionament es veuen alterades.

Este escenari es desenvoluparà fins a les últimes conseqüències i amb un nivell de concreció suficient de les actuacions a realitzar, de tal manera que, en cas de ser necessari, podria aplicar-se immediatament per a complir adequadament els objectius del Pla.

De la pandèmia s'extrau l'aprenentatge que la imposició de mesures de distanciament entre les persones es tradueix en un major ús del vehicle privat, generant elevades emissions de CO₂ a l'atmosfera, responsables de l'efecte d'hivernacle, que contribueixen de manera important al calfament global.

Es mostrarà l'escenari de futur del repartiment modal dels desplaçaments interns en l'any horitzó del Pla (dotze anys), si no s'implementen mesures de millora de la mobilitat.

Alternativa 1: Creixement monocèntric primat al voltant del municipi d'Alzira, atesa la seua importància en termes de percentatge de població i pes en l'economia global del conjunt de l'àrea funcional de la Ribera del Xúquer. Predominaran les relacions directes, de la resta de municipis cap al centre atractor que representaria Alzira, així com les relacions de dependència, en no haver-hi ciutats intermèdies. Esta alternativa té aspectes positius, com una certa optimització del transport públic, un menor consum de sòl en el cas d'edificació vertical i l'obtenció de certes economies d'escala lligades a la urbanització. No obstant això, la pèrdua de la identitat individual dels municipis circumdants, que podrien arribar a quedar integrats en la trama urbana d'este nucli atractor, així com la presència de zones pròximes amb usos del sòl distints del residencial, són dos factors fonamentals per a descartar esta alternativa. Tal com la definix la Unió Europea, "La diversitat urbana és un atractiu de gran valor per a la competitivitat d'un territori i per a millorar la qualitat de vida dels seus ciutadans, ja que permet un millor accés de la població als equipaments i els serveis de la societat del benestar."

Des del punt de vista econòmic i social suposa una pèrdua de la capacitat de decisió sobre el terreny i podria produir la ruptura gradual de les comunitats existents i de la seua cultura laboral tradicional. Esta alternativa es descarta per marginar les relacions amb la resta dels municipis, per impedir la permeabilitat de la infraestructura verda i per fragmentar el territori.

Alternativa 2: Creixement monocèntric jerarquitzat prenent l'AUI d'Alzira com a nucli. El creixement potencial s'orientaria sobre els municipis d'Alzira, Algemesí i Carcaixent, a partir de l'actual perímetre de l'AUI. Predominen les relacions de dependència, però algunes seran indirectes, a través de les ciutats mitjanes annexes, en este cas Algemesí i Carcaixent. Esta alternativa presenta els mateixos avantatges i inconvenients que l'alternativa 1, per tant pot ser descartada atenent els mateixos criteris.

Alternativa 3: creixement radial dels nuclis dispersos de la població al voltant dels principals eixos viaris CV-40, CV-50 i A-38. El model territorial serà radial i la implantació de les activitats econòmiques estarà condicionada a les estratègies metropolitanes, el transport públic interurbà es podrà optimitzar. Esta alternativa incrementa la fragmentació del territori i el desarrelament de les tradicions locals, dispersant l'activitat econòmica en xicotets focus atractors. Es descarta per impedir la permeabilitat de la infraestructura verda, fragmentar el territori, pel risc d'inundació i la destrucció del sòl agrícola.

Alternativa 4: Creixement policèntric o nodal amb tendència a prioritzar la relació amb l'AUI d'Alzira. Basant-se en l'ETCV, els municipis de Carlet i Sueca es prendran com a centres de polaritat complementària i tindran una certa rellevància sobre els municipis del seu entorn. Es reforçarà el model policèntric compacte, es prioritzen els desenvolupaments compactes propis de les ciutats mediterrànies i es reduiran els creixements dispersos de baixa densitat. Els creixements nous són contigus als ja construïts, optimitzant el transport públic de la zona. Es produirà una major relació entre els nodes principals: Alzira - Algemesí - Carcaixent - Sueca i Cullera, produint-se a més l'especialització dins del mateix àmbit, que proporcionarà beneficis econòmics.

Alternativa 5: Creixement policèntric o nodal dins d'un model de xarxa de ciutats amb fortes relacions entre elles. Esta alternativa estarà basada en una jerarquització dels municipis que conformen el Pla, en funció de criteris com les funcions urbanes que cadascun exercix i de la posició relativa que ocupa en la jerarquia dins de l'àrea funcional de la Ribera del Xúquer. Ciutats d'un mateix nivell jeràrquic presenten intercanvis de tipus horitzontal, és a dir, de competència i complementarietat, mentre que entre nuclis de distint rang predominen les relacions verticals, de dependència. D'esta manera s'espera aconseguir una vertebració territorial on prime un sistema ben jerarquitzat, ben distribuït i ben equipat. L'abundància de nuclis de grandària mitjana en un territori sobre els quals exercir polítiques de reequilibri espacial és un dels atractius més importants dels espais dinàmics i avançats, com ho és l'àrea funcional de la Ribera del Xúquer.

Per a establir estes jerarquies s'utilitzaran tant models verticals com horitzontals. En els models verticals, les variables definitòries són de tipus poblacional, basades en la distribució de la població i en la regla de rang - grandària, l'objectiu de la qual és comparar la distribució real d'un conjunt d'assentaments amb la seua distribució ideal. A la zona objecte d'estudi s'observa una certa jerarquització, però es caracteritza per la presència de desequilibris que desemboquen en necessitats no cobertes de la població. El model horitzontal de complementarietat serà beneficiós per a dotar les ciutats amb una grandària similar i una posició contigua en la jerarquia dels mateixos beneficis i possibilitats per a cobrir les necessitats dels seus municipis circumdants, en un escaló immediatament inferior. Esta alternativa aposta per un sistema equilibrat, que supera l'anacrònica diferència entre el camp i la ciutat, o entre les zones rurals de l'interior de la Comunitat i les zones costaneres.

Per a aconseguir un accés equivalent dels ciutadans als diferents territoris s'estudiaran estratègies integrades de transport, de manera que la mobilitat estiga al servei de l'usuari i no al revés.

Es reforçarà el model policèntric compacte, prioritzant els desenvolupaments compactes propis de les ciutats mediterrànies i disminuint els creixements dispersos associats a la baixa densitat. Els creixements nous són contigus als ja construïts, optimitzant el transport públic i els serveis associats a la urbanització. S'analitzaran les necessitats reals d'activitats econòmiques pròpies i dels nodes rurals, el pla haurà de posar en valor els espais agraris atesa l'alta capacitat productiva de la zona.

Es produirà una major relació entre els nodes principals: Alzira - Algemesí - Carcaixent - Sueca i Cullera, produint-se a més l'especialització dins del mateix àmbit, que proporcionarà beneficis econòmics.

Esta alternativa presenta una aportació positiva des del punt de vista social, atés que, en especialitzar-se, es potenciarà la formació i la innovació, obtenint una millor productivitat i desenvolupament dels sistemes econòmics.

5.2.2 Anàlisi d'escenaris

Els escenaris fan referència a la planificació de la mobilitat i del transport.

Escenari zero o "Do Nothing" en el qual es recollirà l'evolució previsible de la mobilitat en cas que no es realitzaren actuacions en el sentit de millorar la sostenibilitat, només accions en el sentit de mantindre infraestructures i serveis de transport. Servirà de referència per a identificar els beneficis associats a la resta d'escenaris definits. La mobilitat esperada en vista de l'evolució en els últims 20 anys en l'entorn serà que continue augmentant l'ús del vehicle privat, que l'índex de motorització de la mateixa manera continue augmentant, amb la qual cosa l'impacte sobre el medi ambient continuarà desenvolupant-se amb la pauta actual, afectant la població. El consum energètic associat al transport, el trànsit, els problemes d'accessibilitat i el soroll als municipis continuaran en augment.

Escenari 1: Tendencial. Basat en els valors esperats en funció dels canvis realitzats, derivats de l'alternativa seleccionada.

Escenari 2: Optimista. Basat en un increment del 2% sobre l'escenari tendencial. Este escenari suposaria una millora sobre el resultat que s'esperaria obtenir per a l'any de posada en marxa del Pla.

Escenari 3: Pessimista. Basat en un decrement del 2% sobre l'escenari tendencial. Este escenari suposaria un empitjorament sobre el resultat que s'esperaria obtenir per a l'any de posada en marxa del Pla.

Escenari 4: Influència mediambiental externa. Basat en possibles modificacions en la mobilitat provinents d'imposicions o mesures de l'Estat i/o organismes relacionats amb la Unió Europea. Alguns exemples serien l'obligatorietat d'un transport públic elèctric, la retirada total dels vehicles alimentats mitjançant combustibles fòssils, restriccions d'un vehicle per habitatge o unitat familiar, la col·locació de plaques solars a les cobertes de tots els aparcaments públics, obligació de teletreball als empleats d'oficines el desplaçament dels quals es catalogue com a no essencial (només 2 desplaçaments a la setmana, 2 desplaçaments al mes, absència total de desplaçaments), etc.

Escenari 5: Emergència sanitària. Este escenari donarà resposta des del punt de vista de la mobilitat a una situació de pandèmia similar a la que es va experimentar a causa del Covid-19. Este escenari estarà desenvolupat fins a les últimes conseqüències i amb un nivell de concreció suficient de les actuacions a realitzar, de tal manera que, en cas que fora necessari, podria aplicar-se immediatament per a complir suficientment els objectius del Pla. Sobre la base de l'experiència adquirida s'establiran una sèrie d'actuacions de necessitat vital en dos nivells d'actuació per a mitigar l'impacte sanitari, social i econòmic, cobrint les necessitats de mobilitat, s'establiran les partides necessàries i es potenciaran els canvis modals cap a una mobilitat més sostenible, s'ha comprovat que després d'esta pandèmia i les mesures de confinament domiciliari, els valencians som més receptius a canvis de mobilitat, que abans ens suposaven un sobreesforç i ara valorem, de la mateixa manera que estem més conscienciats per a cuidar la nostra salut, la nostra forma física i el nostre entorn.

S'estimarà l'evolució futura de les variables socioeconòmiques relacionades amb la mobilitat i es desenvoluparà un model en situació futura que permetrà avaluar els diferents escenaris proposats. Una vegada es disposa de les mesures i s'han configurat els diferents escenaris, es procedirà, amb ajuda del model en situació futura, a la seua avaluació atenent almenys els aspectes següents:

- **Avaluació funcional.** S'avaluaran, per a cada escenari, variables com ara el nombre de viatges per mode i per àmbit geogràfic, el nombre de quilòmetres recorreguts, el temps emprat en el desplaçament, els nivells de servei del viari i el volum d'emissions. Els resultats s'obtindran a partir del model de transport i permetran, per tant, estimar l'impacte de les alternatives incloses en els distints escenaris.
- **Avaluació econòmica.** L'avaluació econòmica de cada mesura preveurà tant inversions inicials com costos de manteniment. Es tindran en compte, a més, els organismes que han de fer front a eixe finançament en cada cas i la viabilitat, si és el cas, d'acord amb els recursos pressupostaris que es determinen. L'avaluació tindrà en compte l'Anàlisi Cost-Benefici (ACB), prenent com a punt de partida la guia d'avaluació de projectes d'inversions de la UE.

- **Avaluació Energètica i mediambiental.** Consums energètics i emissions en l'escenari proposat. Per a realitzar l'avaluació del Pla es partix tant dels objectius marcats com de l'avaluació funcional realitzada, i tenint en compte la composició del parc de vehicles, el seu consum mitjà, així com els factors d'emissió, es calcularan les emissions de CO₂eq generades pel sistema de transport per municipi en els escenaris previstos. Finalment, es comparen estos escenaris amb les dades de partida relatives a la comptabilitat d'emissions de l'escenari zero.
- **Avaluació social.** S'avaluarà l'afecció, quina població es veu afectada i influïda, i es mesuraran l'acceptació o els rebutjos previsibles.

6 Desenvolupament previsible del PMoSira

El desenvolupament del Pla de Mobilitat Supramunicipal de la Ribera (PMoSira) s'articula a distintes escales administratives i competencials, en coherència amb el marc normatiu vigent en matèria d'ordenació del territori, urbanisme, mobilitat i sostenibilitat, així com amb les principals estratègies internacionals, europees, estatals i autonòmiques.

Des del punt de vista territorial, el Pla es fonamenta en el que disposa el Text Refós de la Llei d'Ordenació del Territori, Urbanisme i Paisatge (TRLLOTUP), que configura la mobilitat com un element estructurant de l'ordenació territorial. En particular:

- L'article 4 estableix el principi de desenvolupament territorial i urbanístic sostenible, incorporant la mobilitat com un factor clau en la presa de decisions.
- L'article 15 (Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana) definix el marc general d'ordenació del territori, en el qual l'accessibilitat i la connectivitat constitueixen elements essencials per a la cohesió territorial.
- L'article 16 regula els Plans d'Acció Territorial, com a instruments per a desenvolupar les directrius territorials, posant de manifest la necessitat d'abordar la mobilitat des d'una escala supramunicipal.

En este context, el PMoSira es configura com un instrument complementari que permet donar resposta a l'absència de planificació territorial específica en l'àmbit funcional de la Ribera del Xúquer, reforçant la integració entre mobilitat i ordenació del territori.

D'altra banda, la Generalitat Valenciana, a través de la Conselleria competent, assumirà l'execució d'aquelles actuacions que s'inscriuen dins de les seues competències, d'acord amb el que estableix la Llei 6/2011 de Mobilitat de la Comunitat Valenciana, entre les quals s'inclouen la planificació del sistema de transport interurbà, la provisió de serveis i la coordinació supramunicipal de les polítiques de mobilitat.

Per la seua banda, les entitats locals, d'acord amb la legislació de règim local i la normativa sectorial, seran responsables de la gestió de la mobilitat urbana, incloent-hi la planificació d'infraestructures, l'ordenació del trànsit i la promoció de modes sostenibles.

La implementació del Pla es basarà en el principi de cooperació administrativa, de manera que la Generalitat actuarà com a element catalitzador per a l'execució de mesures d'àmbit local, mitjançant instruments de finançament, assistència tècnica i coordinació institucional.

Així mateix, el desenvolupament del PMoSira haurà d'alinejar-se amb el marc normatiu estatal en matèria de mobilitat i sostenibilitat, entre el qual destaquen:

- La Llei 7/2021 de canvi climàtic i transició energètica, que estableix l'obligació de promoure una mobilitat sense emissions i reforça el paper dels plans de mobilitat urbana sostenible.
- El Reial Decret 1052/2022 de zones de baixes emissions, que regula la implantació de Zones de Baixes Emissions i condiona la planificació de la mobilitat urbana i interurbana.
- La Llei 9/2025, de 3 de desembre, de Mobilitat Sostenible, que estableix el marc general per al desenvolupament d'un sistema de mobilitat sostenible, segur, accessible i inclusiu. La norma regula els instruments de planificació en matèria de mobilitat i estableix criteris per a la coordinació entre les distintes administracions, reforçant la planificació integrada de la mobilitat i el transport.
- El Reial Decret llei 7/2026, de 20 de març, pel qual s'aprova el Pla Integral de Resposta a la Crisi a l'Orient Mitjà, que introdueix modificacions en la Llei 9/2025, entre les quals l'anticipació del termini per a la implantació dels plans de mobilitat sostenible al treball, reforçant el paper d'estos instruments en la planificació de la mobilitat.

De la mateixa manera, el Pla s'emmarca en les estratègies estatals de mobilitat, en particular l'Estratègia de Mobilitat Segura, Sostenible i Connectada 2030, que estableix com a principis la sostenibilitat, la digitalització, la seguretat i la cohesió territorial, incidint en la necessitat de:

- Integrar la mobilitat en el planejament urbanístic.
- Potenciar la coordinació entre administracions.
- Afavorir el transport públic i la intermodalitat.

El Pla Social per al Clima (PSPC) incorpora la dimensió social de la transició cap a una mobilitat més sostenible, mitjançant mesures dirigides a reduir l'impacte d'esta transició sobre les llars i els usuaris vulnerables. En matèria de transport, preveu actuacions orientades a facilitar l'accés a alternatives de mobilitat sostenibles i assequibles, reforçant el paper del transport públic i d'altres modes de mobilitat de baixes emissions.

L'Estratègia Nacional contra la Pobresa Energètica 2026-2030 estableix el marc estatal per a previndre i reduir les situacions de pobresa energètica i protegir els consumidors vulnerables. La seua consideració dins del marc estratègic del PMoSira permet incorporar la dimensió social de la sostenibilitat, tenint en compte les dificultats de determinats col·lectius per a accedir als serveis bàsics i assumir els costos associats a la mobilitat.

A escala europea i internacional, el PMoSira s'alinea amb els objectius de descarbonització i sostenibilitat establits en marcs com l'Agenda 2030 i els Objectius de Desenvolupament Sostenible, el Pacte Verd Europeu o l'Estratègia de Mobilitat Sostenible i Intel·ligent, que promouen la reducció d'emissions, l'impuls del transport públic i la transició cap a sistemes de mobilitat més eficients i resilients.

En l'àmbit autonòmic, el Pla haurà de coordinar-se amb l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana, que identifica les àrees funcionals i estableix directrius per a la cohesió territorial, així com amb altres instruments sectorials com els Plans d'Acció Territorial, entre els quals destaquen el PATRICOVA o el PATIVEL, en la mesura que condicionen la localització d'infraestructures i l'accessibilitat.

El Pla Endavant, elaborat com a resposta als danys ocasionats per la DANA d'octubre de 2024, incorpora entre els seus objectius la recuperació de les infraestructures afectades i la preparació del territori davant de futurs episodis climàtics extrems. Dins de la seua base vertebradora d'infraestructures, preveu específicament l'augment de la resiliència de les vies de transport i de les mesures de seguretat de les vies prioritàries, l'adaptació de la xarxa ferroviària davant de possibles escenaris d'inundació i l'adaptació de la xarxa i els serveis de transport públic a la nova realitat territorial.

Des del punt de vista funcional, el desenvolupament del PMoSira respon a una realitat territorial caracteritzada per una elevada interdependència entre municipis, amb intensos fluxos de mobilitat tant interns com externs a l'àmbit, especialment cap a l'àrea metropolitana de València i pols d'activitat com Almussafes. Esta estructura reforça la necessitat d'articular respostes a escala supramunicipal, en línia amb els principis de cohesió territorial i accessibilitat recollits en el TRLLOTUP i en les estratègies europees i estatals.

En este context, el Pla prioritzarà actuacions orientades a:

- Millorar la connectivitat intermunicipal.
- Reforçar el transport públic interurbà.
- Afavorir la intermodalitat i la integració tarifària i funcional.
- Reduir la dependència del vehicle privat, en coherència amb els objectius de descarbonització.

Finalment, la implementació del PMoSira es planteja de manera progressiva, mitjançant una programació temporal d'actuacions ajustada a criteris de viabilitat tècnica, econòmica i administrativa, i incorporant mecanismes de seguiment i avaluació contínua, en línia amb els principis de governança recollits en la normativa i les estratègies de mobilitat.

7 Diagnòstic de la situació del medi ambient i del territori previ a l'aplicació del Pla

7.1 Consum Energètic

L'estalvi i l'eficiència energètica a l'àrea del PMoSira d'Alzira són un pilar fonamental, en tant que disminueixen la dependència, equilibren la balança energètica i faciliten el compliment dels compromisos de l'acord de París¹, afavorint directament una economia baixa en carboni i una reducció de les emissions de gasos d'efecte d'hivernacle emesos a l'atmosfera.

Els diferents modes de transport es caracteritzen per ser grans consumidors d'energia, i constitueixen un dels sectors que més contribueix al deteriorament ambiental.

Per tant, la política de transports ha d'orientar-se en la línia de considerar estes restriccions, afavorint el transport públic com a mode més eficient des del punt de vista energètic.

A Espanya, el marc de referència el constitueix el Pla d'Estalvi i Eficiència Energètica 2011-2020.

En l'àmbit autonòmic, correspon a l'Estratègia d'eficiència energètica de la Comunitat Valenciana 2011-2020, promoguda per IVACE-Energia, ens públic adscrit a la Conselleria d'Economia, Indústria, Turisme i Ocupació, com a principal instrument per al desenvolupament de la política energètica de la Generalitat Valenciana.

Este organisme desenvolupa informes amb el consum energètic per sectors a escala autonòmica i provincial. En la taula següent s'observa l'evolució del consum energètic de la província de València per sectors, on s'observa un increment des de l'any 2012 amb 1.546 Tep fins a 2019 amb 1.743 Tep. El descens produït l'any 2020 es deu a les restriccions de mobilitat com a conseqüència de la pandèmia de COVID-19. A més, queda patent que el sector del transport és el principal consumidor d'energia.

Miles de tep	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	20/19
Agricultura y pesca	208	194	166	164	160	162	174	175	184	185	184	-0,6%
Industria	876	816	733	725	720	764	784	787	793	782	650	-16,8%
Servicios	456	487	482	464	454	459	451	469	470	475	429	-10%
Doméstico	603	586	579	553	543	558	542	565	570	569	560	-1,6%
Transporte	1.729	1.681	1.546	1.532	1.574	1.612	1.669	1.712	1.719	1.743	1.450	-17%
TOTAL	3.874	3.765	3.507	3.439	3.450	3.554	3.620	3.708	3.735	3.753	3.273	-12,8%

Figura 3. Evolució del consum energètic de la província de València per sectors (2010-2020)

Font: IVACE-Energia

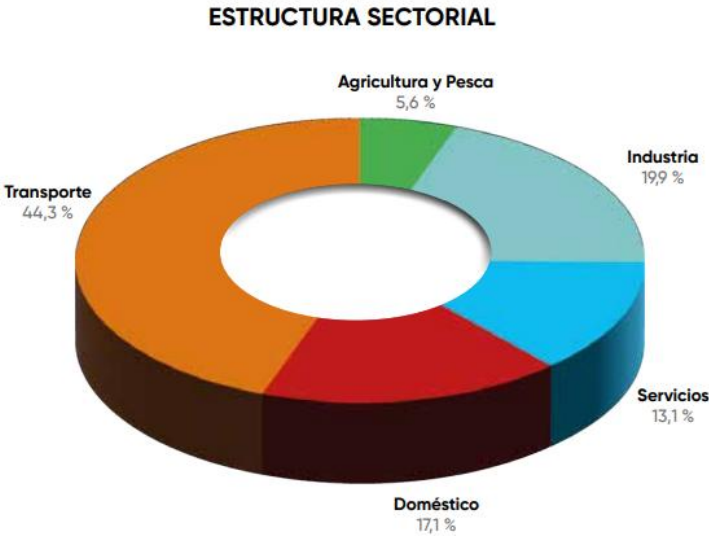


Figura 4. Consum energètic per sectors de la província de València (2020)

Font: IVACE-Energia

7.1.1 Anàlisi del parc mòbil

Una de les amenaces mediambientals de la regió és el creixement del nivell de motorització i una predominança clara dels modes privats motoritzats enfront dels públics, que no poden fer front a una demanda disseminada pel territori, o dels modes no motoritzats, principalment entre municipis.

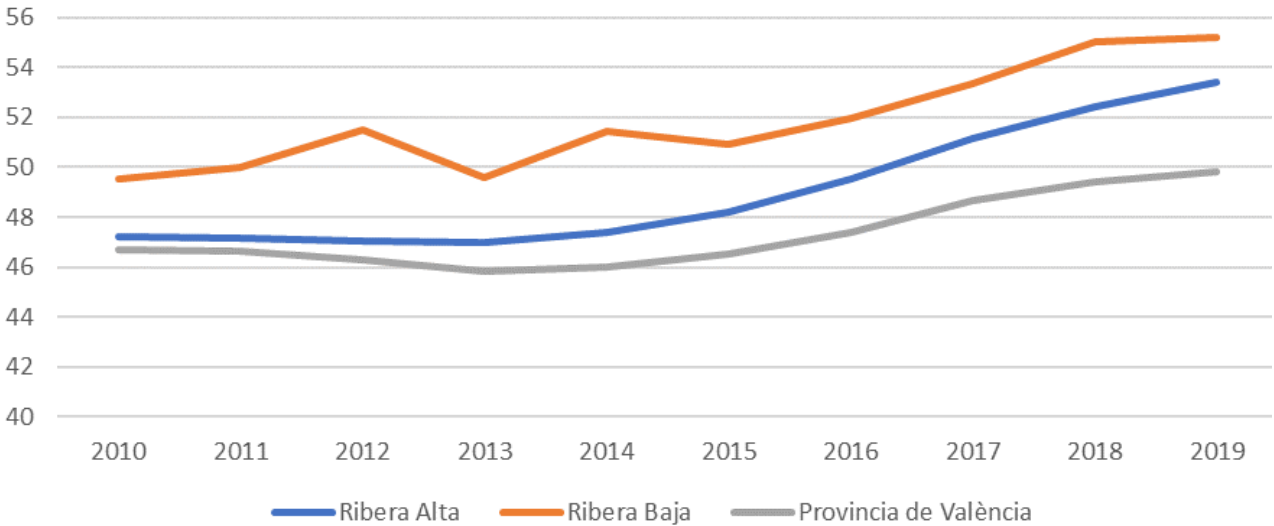


Figura 5. Evolució de l'índex de motorització de les comarques (2010-2019)

Font: Elaboració pròpia amb dades DGT, INE

¹ Tractat internacional, jurídicament vinculant, que cobreix tots els aspectes de la lluita contra el canvi climàtic, tant la mitigació com l'adaptació i els mitjans d'implementació.

L'àmbit del PMoSira d'Alzira té un total de **256.423 vehicles censats**, la major part (75,1 %) destinada a ús particular (motocicletes, turismes i ciclomotors), i un 19,5% a activitats industrials (furgonetes, camions i tractors industrials).

Municipi	Població	Índex de motorització
Albalat de la Ribera	3.368	790
Alberic	10.571	734
Alcúdia	12.193	1.359
Alfarp	1.564	849
Algemesí	27.305	653
Alginet	13.942	796
Alzira	44.865	732
Antella	1.127	825
Benicull de Xúquer	1.095	657
Benimodo	2.253	788
Benimuslem	653	899
Carcaixent	20.494	683
Carlet	15.851	750
Catadau	2.846	842
Corbera	3.088	979
Cullera	22.708	643
Favara	2.563	730
Fortaleny	1.011	853
Gavarda	1.035	805
Guadassuar	5.938	765
Llaurí	1.169	827
Llombai	2.651	809
Massalavés	1.632	866
Montroi/Montroy	3.069	722
Montserrat	8.655	710
Pobla Llarga, La	4.440	790
Polinyà de Xúquer	2.495	756
Real	2.250	770
Riola	1.780	758
Sollana	4.911	723
Sueca	27.617	693
Tous	1.284	797
Total	256.423	753

Taula 1. Població i índex de motorització dels municipis que conformen el PMoMe 2021

Font. INE,DGT

D'altra banda, es fa patent l'augment de l'índex de motorització de tots els municipis de l'àmbit d'estudi, destacant en el seu increment els municipis que tenen entre 5.000 i 15.000 habitants, on la dependència del vehicle privat es fa més notable.

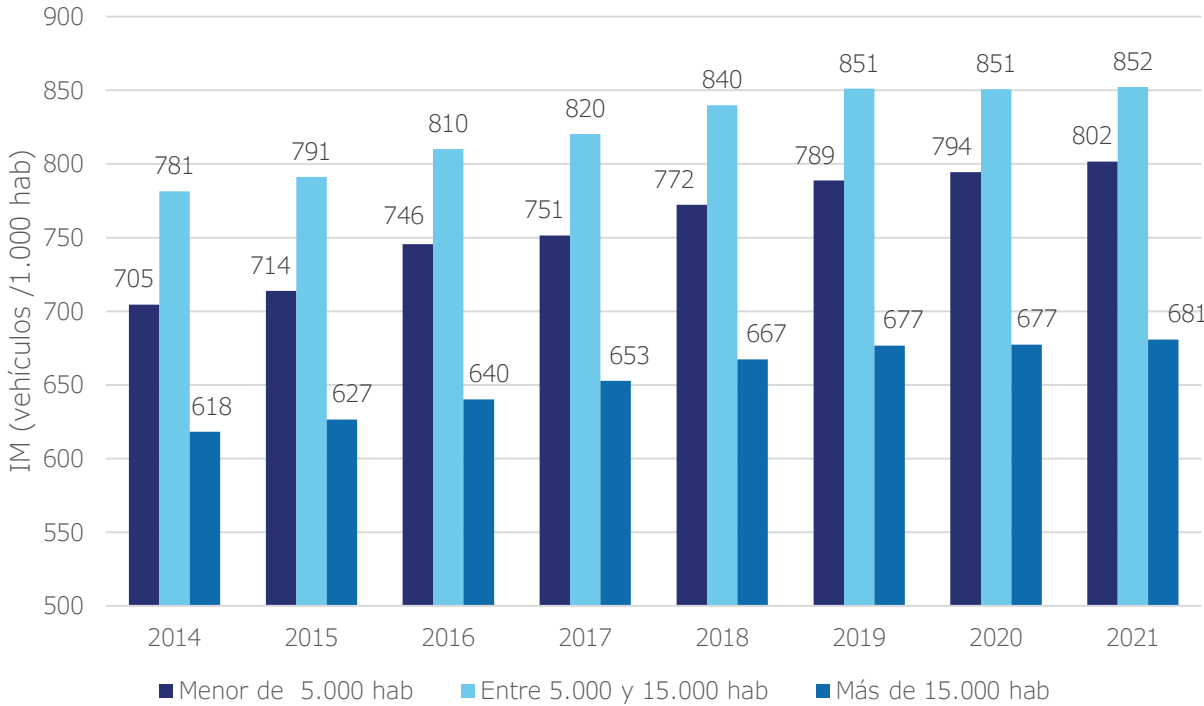


Figura 6. Evolució de l'índex de motorització del conjunt de municipis de l'àrea d'estudi (2014-2021)

Font. DGT, INE

Quant a la composició del parc de vehicles per tipus de carburants, s'observa com pràcticament la totalitat depén de carburants derivats del petroli, i el majoritari és el dièsel amb el 50,5 %. Tan sols hi ha censats 252 turismes elèctrics, que corresponen al 0,19 % del total, per la qual cosa és necessari continuar avançant en una renovació del parc automobilístic, apostant per fonts d'energies renovables i menys contaminants, com són els vehicles elèctrics o d'hidrogen, ja que suposarà un estalvi energètic i una reducció d'emissions de gasos contaminants.

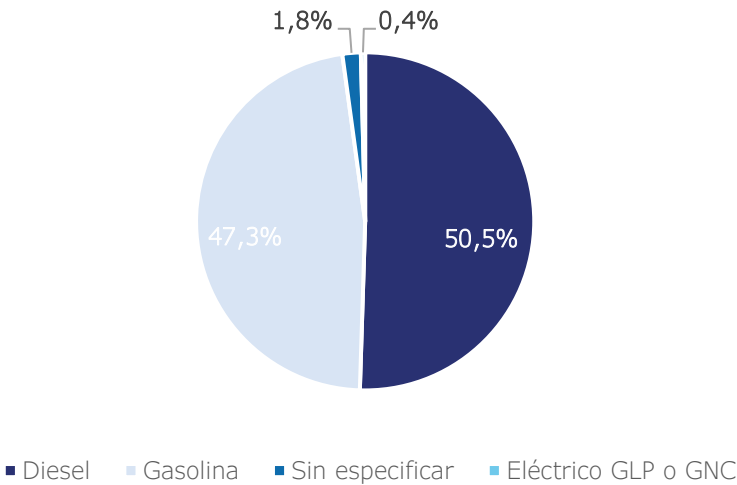


Figura 7. Parc de vehicles per tipus de carburant dels municipis que componen el PMoSira d'Alzira

Font. DGT,2021

7.2 Contaminació Acústica

Un altre problema mediambiental que provoca la mobilitat a les ciutats i entre elles són els nivells de soroll generats, el soroll és un dels principals problemes de les ciutats. Si bé els focus poden ser diversos (ferrocarrils, aeroports, ports, indústries, etc.), el trànsit rodat es configura, amb caràcter general, com el principal focus de soroll dins de les ciutats, especialment a les aglomeracions

La contaminació acústica o soroll ambiental es definix com el so exterior no desitjat o nociu generat per les activitats humanes, incloent-hi el soroll emés pels mitjans de transport, trànsit rodat, ferroviari i aeri i per emplaçaments d'activitats industrials. És un dels factors més importants de deteriorament ambiental de les zones urbanes.

La Directiva 2002/49/CE sobre avaluació i gestió del soroll ambiental té com a objectiu crear un marc comú per a l'avaluació de l'exposició al soroll ambiental. L'aprovació de la Directiva 2002/49/CE sobre avaluació i gestió del soroll ambiental, la Llei 37/2003 del Soroll que la transposa a l'ordenament jurídic espanyol i els Reials Decrets 1513/2005 i 1367/2007 que la desenvolupen conformen un nou panorama legal que definix unes pautes comunes per a l'avaluació i gestió de l'exposició al soroll ambiental, com a pas previ a l'establiment de plans d'acció per a la reducció del soroll. Esta normativa obliga a la realització de mapes de soroll dels grans eixos viaris, els grans eixos ferroviaris, els grans aeroports i les aglomeracions (els municipis amb més de 100.000 habitants), com a instrument per a conèixer l'exposició es creen els mapes estratègics de soroll (MER), “són mapes dissenyats per a avaluar globalment l'exposició al soroll en una zona determinada, a causa de distintes fonts de soroll, i per a poder realitzar prediccions globals”.

La Llei 7/2002, de 3 de desembre, de la Generalitat, de Protecció Contra la Contaminació Acústica, preveu la figura dels **Plans Acústics Municipals (PAM)**, que tenen per objectiu la identificació de les àrees acústiques existents al municipi en funció de l'ús que hi haja o estiga previst i de les seues condicions acústiques, així com l'adopció de mesures que permeten la reducció progressiva dels seus nivells sonors per a situar-se per davall del que marca esta llei.

Els municipis de més de 20.000 habitants tenen l'obligació de tindre desenvolupat un PAM, en este sentit l'únic municipi que disposa d'este estudi és Alzira. Els municipis d'Algemesí, Carcaixent, Cullera i Sueca, pel seu nombre d'habitants, haurien de desenvolupar-lo.

En el PAM d'Alzira es presenta una taula amb les superacions dels objectius de qualitat acústica establida per llei on s'observa que els usos del sòl amb major afecció són els culturals i sanitaris.

D'altra banda, es conclou que el trànsit rodat és el principal factor identificat com a generador de soroll a Alzira. Totes les accions que s'hi apliquen tindran repercussió directa sobre els

nivells sonors existents. Es plantegen accions a tots els nivells, en tots els àmbits relacionats amb este paràmetre.

Una altra figura que apareix recollida en esta llei són les **Zones acústicament saturades (ZAS)**, àrees en les quals es produeixen uns nivells sonors elevats a causa de l'existència de nombroses activitats recreatives, espectacles o establiments públics, de l'activitat de les persones que els utilitzen, del soroll del trànsit en estes zones, així com de qualsevol altra activitat que incidisca en la saturació del nivell sonor de la zona.

Així, seran declarades zones acústicament saturades aquelles en les quals, encara que cada activitat individualment considerada complisca els nivells establits en la llei esmentada, se sobrepassen dos vegades per setmana durant tres setmanes consecutives o tres alternes en un termini de 35 dies naturals, i en més de 20 dB(A), els nivells d'avaluació per sorolls en l'ambient exterior establits en la taula 1 de l'annex II de la Llei 7/2002.

Els municipis de Cullera i Sueca disposen d'una ZAS en l'actualitat.

% SUPERFICIAL EN EL QUE EXISTE SUPERACIÓN DE LOS OBJETIVOS DE CALIDAD POR TIPO DE USO Y PERIODO		
USO	DÍA	NOCHE
INDUSTRIAL	1,95%	4,66%
TERCIARIO	2,53%	7,93%
RESIDENCIAL	39,56%	49,56%
SANITARIO	96,29%	99,66%
EDUCATIVO	66,10%	73,31%
CULTURAL	97,76%	100,00%

Figura 8. Superació dels objectius de qualitat
Font. PAM d'Alzira, 2015

7.3 Qualitat de l'Aire

D'acord amb el que estableix l'Agència Europea de Medi Ambient, la contaminació atmosfèrica és un problema d'abast local, paneuropeu i hemisfèric.

“La contaminació atmosfèrica provoca danys a la salut humana i als ecosistemes. Una gran part de la població viu en ambients no saludables, si ens atenem als criteris en vigor. Per a ser sostenible, Europa ha de mostrar-se ambiciosa i imposar requisits legislatius més estrictes.” Hans Bruyninckx, Director executiu de l'AEMA.

L'emissió de contaminants a les ciutats té el seu origen principal en el trànsit rodat. Per això, el PMoSira busca analitzar la situació actual i proposar mesures que indubtablement reduiran la dependència del vehicle privat i el consum de combustibles fòssils.

Les Xarxes de Vigilància de la Qualitat de l'Aire proporcionen un diagnòstic de la qualitat de l'aire en estos entorns que permet alertar de l'existència d'un problema de contaminació a la zona avaluada, i que, per tant, proporcionen una ferramenta bàsica per a establir una gestió ambiental adequada a l'hora de realitzar plans de millora de la qualitat de l'aire en una zona o aglomeració urbana.

La Xarxa Valenciana de Vigilància i Control de la Contaminació Atmosfèrica, a través de les diferents estacions que la componen, realitza mesuraments en continu de diferents paràmetres contaminants com el diòxid de sofre (SO₂), partícules en suspensió amb diàmetre inferior a 10, 2.5 i 1 micres (PM₁₀, PM_{2.5}, PM₁), diòxid de nitrogen (NO₂), monòxid de carboni (CO) i ozó (O₃).

Esta entitat elabora informes anuals de la qualitat de l'aire en funció de diferents zones de la Comunitat Valenciana, en este cas l'àrea d'estudi es troba recollida en l'informe ES1009 Xúquer – Cabriol (A. Costera) que comprén 47 municipis de la Ribera Alta i Baixa. A partir de les dades de l'estació d'Alzira, es desenvolupen els mesuraments pertinents i en l'últim informe elaborat en 2021 s'afirma que no s'han superat els valors límit i objectiu dels distints contaminants establits en la normativa vigent de millora de la qualitat de l'aire.

S'aprecia que la qualitat de l'aire és bona, ja que en cap cas se supera el llindar anual fixat pel RD 102/2011, de fet, els nivells de SO₂ són molt bons, ja que estan molt per davall del llindar tant anual com diari (125 µg/m³).

Taula 2. Dades mitjanes de la qualitat de l'aire de l'estació d'Alzira 2021

Font-. Xarxa Valenciana de Vigilància i Control de la Contaminació Atmosfèrica

Font-. Xarxa Valenciana de Vigilància i Control de la Contaminació Atmosfèrica

Line graph showing the monthly average concentrations of four pollutants (SO₂, PM₁₀, NO, and NO₂) in µg/m³ from January (Ene) to November (Nov). The Y-axis ranges from 0,00 to 30,00 µg/m³. The legend indicates: SO₂ (dark blue), PM₁₀ (medium blue), NO (light blue), and NO₂ (cyan).

Mese	SO ₂ (µg/m³)	PM ₁₀ (µg/m³)	NO (µg/m³)	NO ₂ (µg/m³)
Ene	3,50	14,50	4,00	17,00
Feb	3,20	18,50	5,50	13,50
Mar	3,00	18,00	2,00	5,00
Abr	3,50	12,50	4,50	2,00
May	3,50	24,50	3,00	2,00
Jun	3,50	21,00	2,00	17,50
Jul	3,50	21,50	2,00	10,00
Ago	3,50	18,50	2,00	9,50
Sep	3,50	17,50	2,50	11,00
Oct	3,50	22,00	4,00	14,00
Nov	3,00	12,50	3,00	12,00

Font-. Xarxa Valenciana de Vigilància i Control de la Contaminació Atmosfèrica



Font-. Xarxa Valenciana de Vigilància i Control de la Contaminació Atmosfèrica

7.4 Ús del sòl

Com es pot observar en la imatge d'usos del sòl del SIOSE, l'àrea d'estudi té un percentatge elevat de sòl de cultiu, i a la part nord, concretament als municipis de Real, Montserrat, Montroy, LLombai o Alfarb, s'observa que una part es troba en situació d'abandó. També cal destacar que hi ha una superfície important de sòl natural sense vegetació, cosa que, sumada a l'anterior, mostra un terreny susceptible als processos de desertització i erosió superficial.

Els espais urbans concentren un percentatge elevadíssim de població, activitats i recursos. En la seua expansió, consumixen volums creixents de sòl, generalment els destinats originàriament a usos agrícoles o forestals.

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, Massalvès, 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.

Pel que fa als usos del sòl, la major part del territori interior està qualificat com a rural comú, amb varietat quant als tipus de cultiu, cosa que explica la vocació agrària dels municipis de l'àmbit d'anàlisi. Igualment, hi ha diverses zones protegides com les relatives al riu Xúquer i els seus afluents. Són en total a la Ribera Alta unes 35 zones, que ocupen un 19% de la superfície de la comarca, agrupant el major nombre de zones a LLombai (7 espais) i a Tous (11 espais), i a la Ribera Baixa unes 15 zones, que ocupen un 59% de la superfície de la comarca; cal ressaltar que totes estan en el nostre àmbit estricte. L'Albufera, el curs mitjà i baix del riu Xúquer o la serra de Corbera.

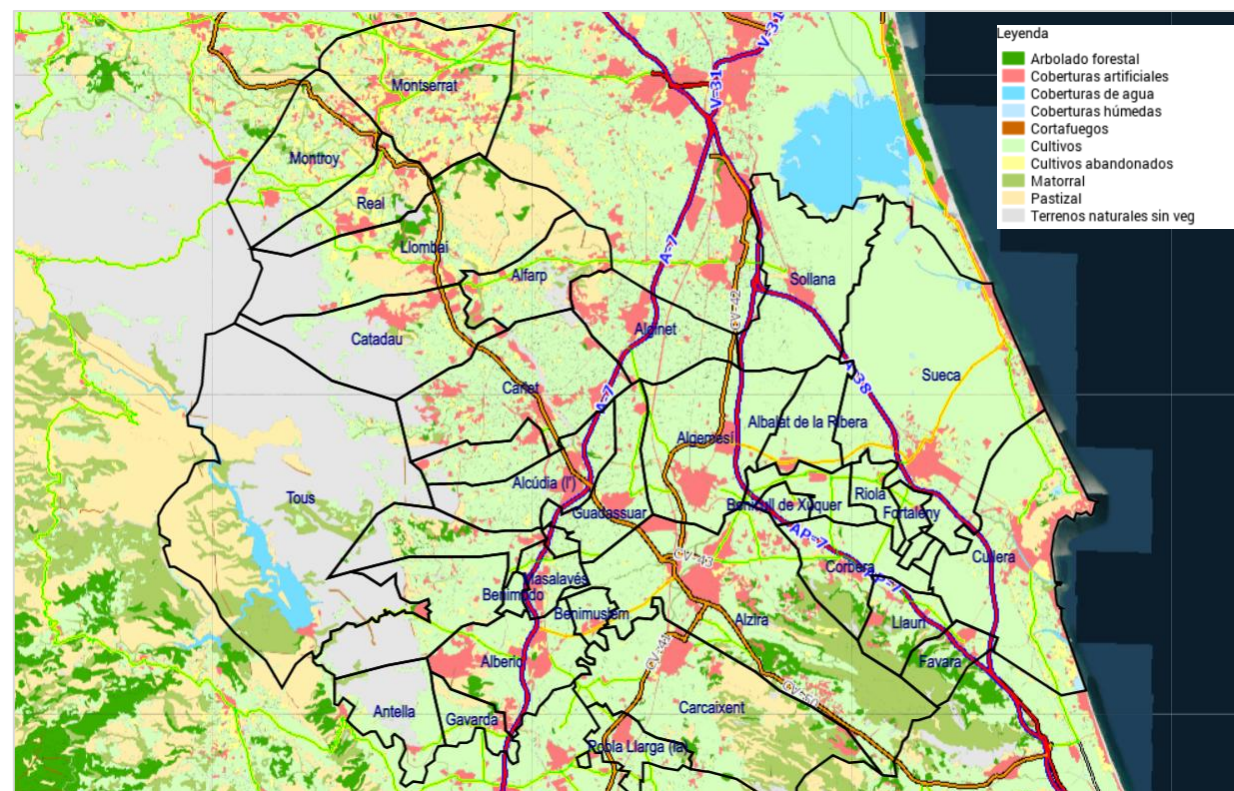


Figura 13. Usos del sòl (SIOSE 2015)

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

Els municipis amb major zona urbanitzada residencial es corresponen majoritàriament amb els municipis de major població, com Alzira, Sueca, Algemesí, Cullera i Carcaixent.

De cara al futur, els punts amb major previsió de desenvolupament urbanístic, a causa de l'existència de bosses de sòl urbanitzable, es concentren a les àrees de Guadassuar i Cullera, on es localitzen extenses superfícies de sòl urbanitzable. Als nuclis d'Algemesí, l'Alcúdia, Alzira, Sueca, Carcaixent i Carlet, el sòl urbanitzable es distribueix al voltant dels nuclis urbans, principalment a les zones més pròximes a estos. Als municipis de l'interior, les zones previstes per a la urbanització són de menor extensió i s'ubiquen preferentment prop dels nuclis urbans.

Quant als espais Protegits, destaca el Parc Natural de l'Albufera de València als municipis de Sueca, Sollana, Cullera i Albalat de la Ribera. A més, cal destacar l'elevada concentració a Alzira d'Elements d'interès / Paratges naturals. Quant a paratges naturals Municipals, hi ha el de Matamón (Catadau), La Colaita i El Tello (LLombai), Muntanya de LLauri (Llauri), Les Fontanelles (Corbera) i La Murta i la Casella (Alzira).

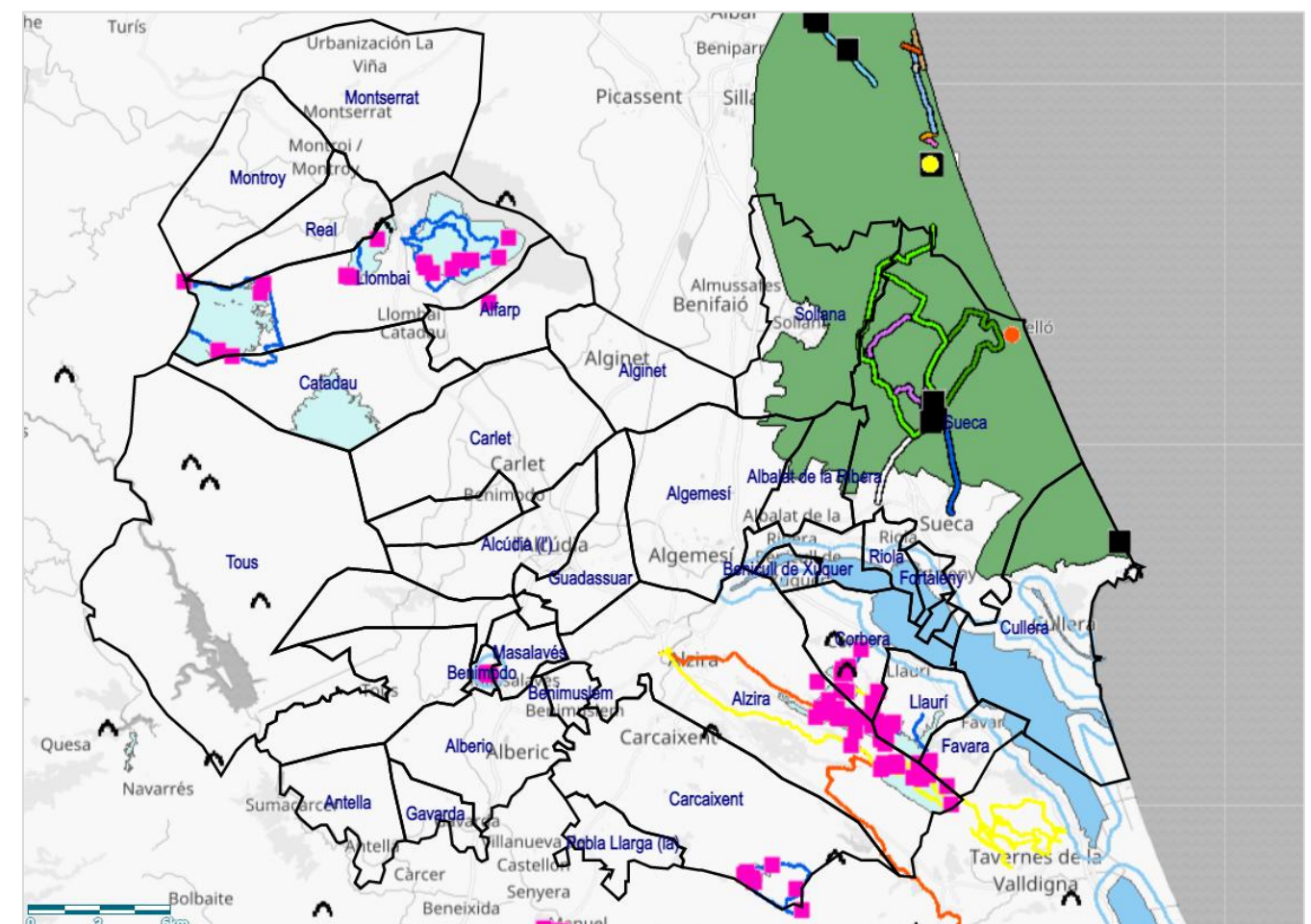


Figura 14. Espais Naturals Protegits

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

7.5 Infraestructura verda

El TRLOTUP, en el seu article 4, defineix el concepte d'infraestructura verda com “el sistema territorial bàsic compost pels àmbits i llocs de valor ambiental, cultural, agrícola i paisatgístic més rellevant; les àrees crítiques del territori la transformació de les quals implique riscos o costos ambientals per a la comunitat; i l'entramat territorial de corredors ecològics i connexions funcionals que posen en relació tots els elements anteriors”.

Un altre document de planificació estratègica que regula la implantació i el desenvolupament de la infraestructura verda al nostre país és l'Estratègia Estatal d'Infraestructura Verda i de la Connectivitat i Restauració Ecològiques. En este es defineix la infraestructura verda com “una xarxa ecològicament coherent i estratègicament planificada de zones naturals i seminaturals i d'altres elements ambientals, dissenyada i gestionada per a la conservació dels ecosistemes i el manteniment dels serveis que ens proveïxen. Inclou espais i altres elements físics ‘verds’ en àrees terrestres (naturals, rurals i urbanes) i marines”. Per tant, es tracta d'un instrument de vital importància per a la planificació sostenible del territori.

En este document es reflectix el caràcter dinàmic i adaptatiu de la infraestructura verda, així com la seua multifuncionalitat, és a dir, la seua capacitat per a exercir funcions ambientals, socials i econòmiques. Esta naturalesa dinàmica suposa la necessitat d'una actualització periòdica, per a incorporar les últimes dades i coneixements disponibles.

Objectius

L'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana, en la seua visió estratègica amb horitzó 2030, proposa per a l'àrea funcional de la Ribera del Xúquer la consolidació de la seua infraestructura verda com a substrat territorial, permetent conservar i posar en valor els actius ambientals, paisatgístics i culturals del territori. Els objectius a complir són:

- Connectar els ecosistemes litorals i d'interior a través d'un sistema de corredors territorials i biològics.
- Restaurar els ecosistemes fluvials, les zones humides i els espais litorals de major valor.
- Conservar i posar en valor el patrimoni ambiental i cultural.



Figura 15. Elements de la infraestructura verda regional.
Font: Elaboració pròpia.

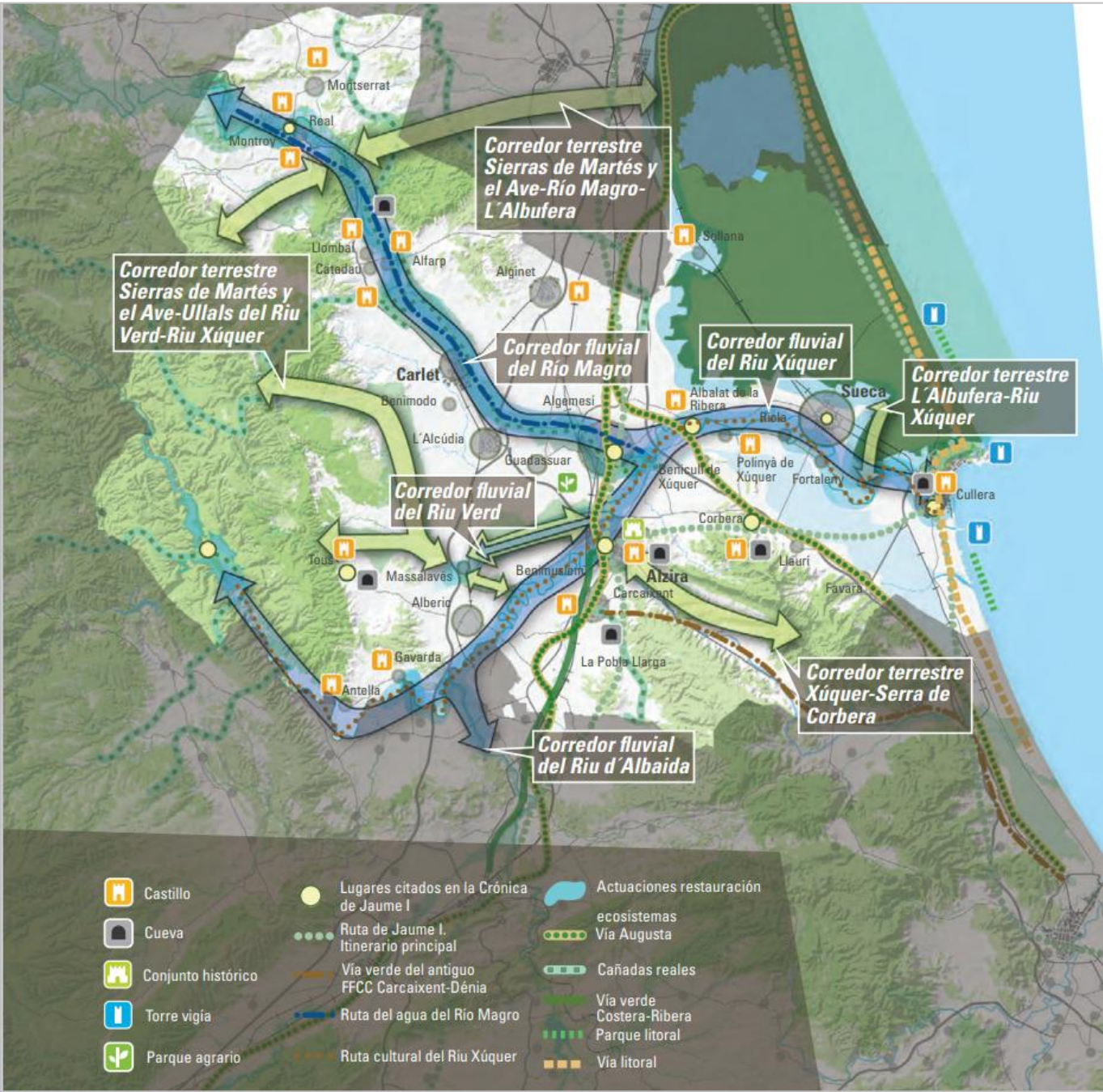


Figura 16. Representació de la infraestructura Verda a l'àrea funcional de la Ribera del Xúquer.
Font: Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana

Espais que integren la infraestructura verda de la Ribera del Xúquer

La infraestructura verda està formada per una sèrie d'àrees i elements que exercixen una funció ambiental i territorial. El text refós de la LOTUP, en el capítol I referent a la infraestructura verda, regula els espais susceptibles de formar part de la infraestructura verda de la Comunitat Valenciana (article 5, apartat 2).

Els espais que integren la infraestructura verda a l'àrea funcional de la Ribera del Xúquer es descriuen a continuació.

Zones de la Xarxa Natura 2000

La Xarxa Ecològica Europea Natura 2000 és una xarxa ecològica coherent composta pels Llocs d'Importància Comunitària (LIC), fins a la seua transformació en Zones Especials de Conservació (ZEC), estes ZEC i les Zones d'Especial Protecció per a les Aus (ZEPA). La seua gestió tindrà en compte les exigències ecològiques, econòmiques, socials i culturals, així com les particularitats regionals i locals (Llei 42/2007, de 13 de desembre, del Patrimoni Natural i de la Biodiversitat).

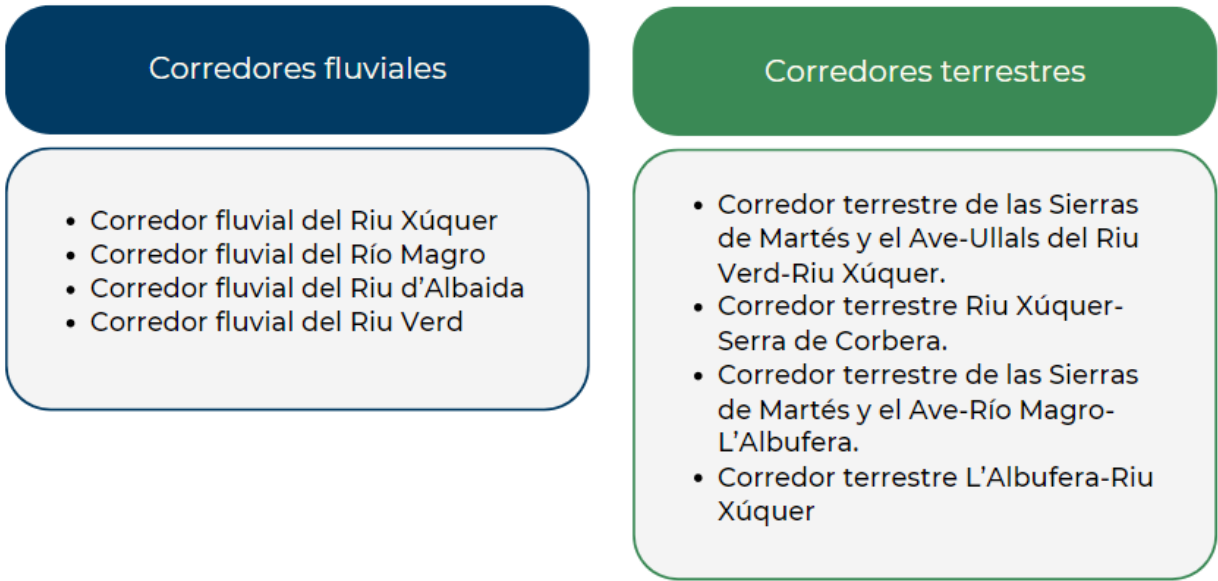
La seua finalitat és assegurar la supervivència a llarg termini de les espècies i els tipus d'hàbitat a Europa, contribuint a detindre la pèrdua de biodiversitat. És el principal instrument per a la conservació de la naturalesa a la Unió Europea.

D'acord amb el que estableix la Llei 42/2007, de 13 de desembre, del Patrimoni Natural i de la Biodiversitat, correspon al Ministeri la proposta de LIC i la declaració de Zones Especials de Conservació (ZEC) i de ZEPA a Espanya quan es tracte d'espais situats en àrees marines sota sobirania o jurisdicció nacional, sempre que no existisca continuïtat ecològica de l'ecosistema marí amb l'espai natural terrestre objecte de protecció. En qualsevol altre supòsit, la proposta i declaració d'eixos espais correspon a les Comunitats Autònomes.

En el cas de l'àmbit del PMoSira, la Xarxa Natura 2000 present és la que es mostra en les tres figures següents.

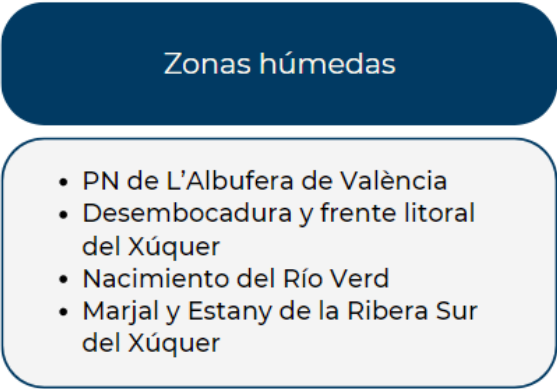
Corredors territorials

Els corredors territorials són àrees de connexió territorial que permeten la comunicació entre espais o hàbitats d'interés. Se'n distingixen dos tipus, en funció de les seues característiques: els corredors fluvials i els terrestres. L'àrea funcional de la Ribera del Xúquer comprén quatre corredors fluvials i quatre terrestres.



Zones humides i RAMSAR

Entenem com a aiguamolls les zones de transició entre sistemes aquàtics i terrestres, on la capa freàtica està al nivell de la superfície del terreny o prop d'esta, o on el terreny es troba cobert per aigües poc profundes. A estos terrenys se sumen aquells ambients associats que constitueixen elements rellevants de la mateixa unitat funcional, com cordons dunars, antigues restingues, goles o altres elements d'alimentació o descàrrega consubstancials amb la zona humida a la qual s'associen.



Tal com es pot veure en la taula i la figura següents, en l'àmbit del PMoSira hi ha quatre zones humides, on destaquen principalment el PN de l'Albufera, que afecta els municipis de Sueca, Sollana, Albalat de la Ribera i Algemés, i la Marjal i Estany de la Ribera Sud del Xúquer, que està present als municipis de Polinyà del Xúquer, Riola, Fortaleny, Corbera, Llaurí, Favara i Cullera.

Taula 3. Característiques de les zones humides en l'àmbit del PMoSira

Nom	Municipis	Grup	Extensió (ha)	Usos del sòl
Parc Natural de l'Albufera de València	València, Catarroja, Albal, Silla, Sueca, Sollana, Cullera, Albalat de la Ribera, Algemés, Massanassa, Alfafar i Sedaví	Albuferes, marjals litorals i ambients associats	21.000	Ambient d'aiguamoll: làmina d'aigua, marjal i arrossar
Marjal i Estany de la Ribera sud del Xúquer	Alzira, Polinyà de Xúquer, Riola, Fortaleny, Llaurí, Favara, Cullera, Tavernes de la Vallidigna	Albuferes, marjals litorals i ambients associats	3.439,19	Cultius: arrossar i cítrics
Desembocadura i front litoral del Xúquer	Cullera	Ambients fluvials i litorals associats	46,09	Làmina d'aigua
Naixement del Riu Verd	Benimodo i Massalavés	Brolladors	3,49	Làmina d'aigua i vegetació palustre

Font: Elaboració pròpia amb dades del Catàleg de zones humides de la Comunitat Valenciana.

El Conveni de Ramsar o “Conveni relatiu als Aiguamolls d'Importància Internacional especialment com a Hàbitat d'Aus Aquàtiques” és un tractat intergovernamental aprovat el 2 de febrer de 1971 a la vora de la mar Càspia, a la ciutat iraniana de Ramsar. Es troba en vigor des de 1975. Este Conveni integra, en un únic document, les bases sobre les quals assentar i coordinar les principals directrius relacionades amb la conservació dels aiguamolls de les distintes polítiques sectorials dels països participants. Actualment té més de 170 Parts Contractants (Estats membres) a tot el món, encara que esta xifra varia a l'alça de manera continuada (es pot consultar en la web del Conveni de Ramsar, que està sempre actualitzada). La UNESCO és la dipositària del Conveni, i la seu de la seua Secretaria es localitza a Gland (Suïssa).

Espanya és membre del Conveni de Ramsar des de 1982 (BOE núm.199 de 20 d'agost de 1982), per la qual cosa des d'eixe moment este tractat internacional forma part del nostre ordenament jurídic intern. L'Autoritat Administrativa nacional formalment designada per a la seua vigilància és el Ministeri per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic.

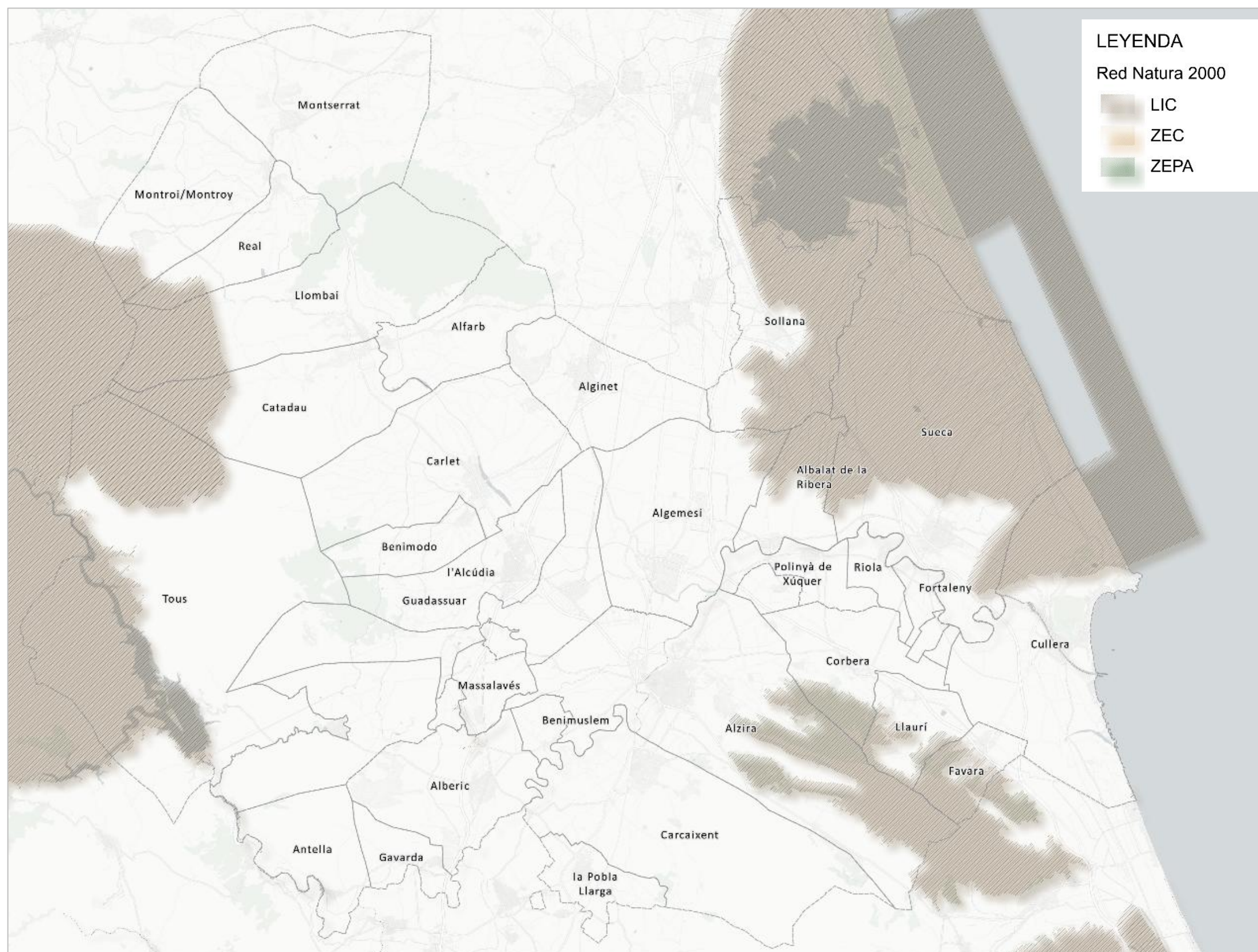


Figura 1. LIC de la Xarxa Natura 2000 a la Ribera del Xúquer.

Font: Elaboració pròpia amb dades GVA.

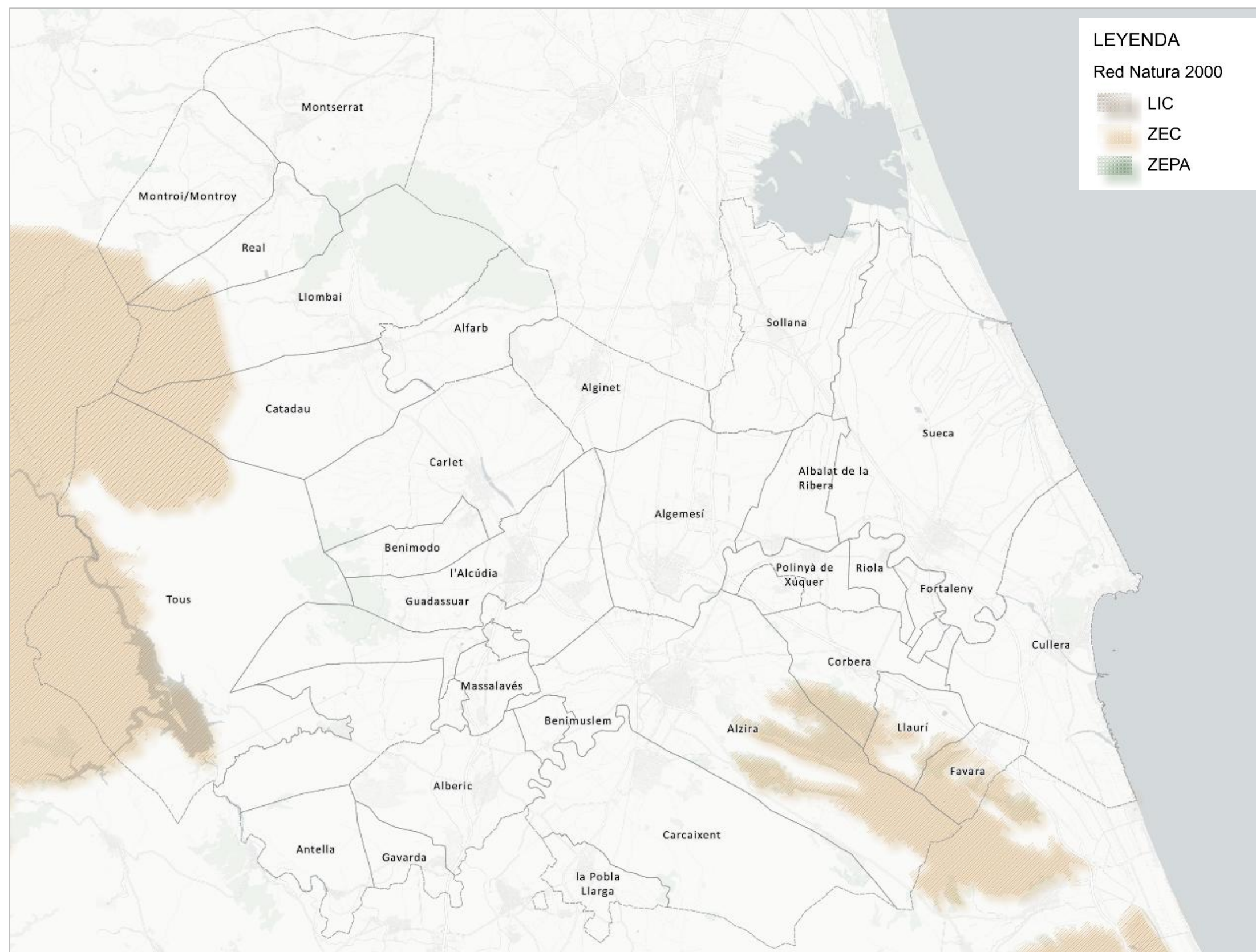


Figura 2. ZEC de la Xarxa Natura 2000 a la Ribera del Xúquer.

Font: Elaboració pròpia amb dades GVA.

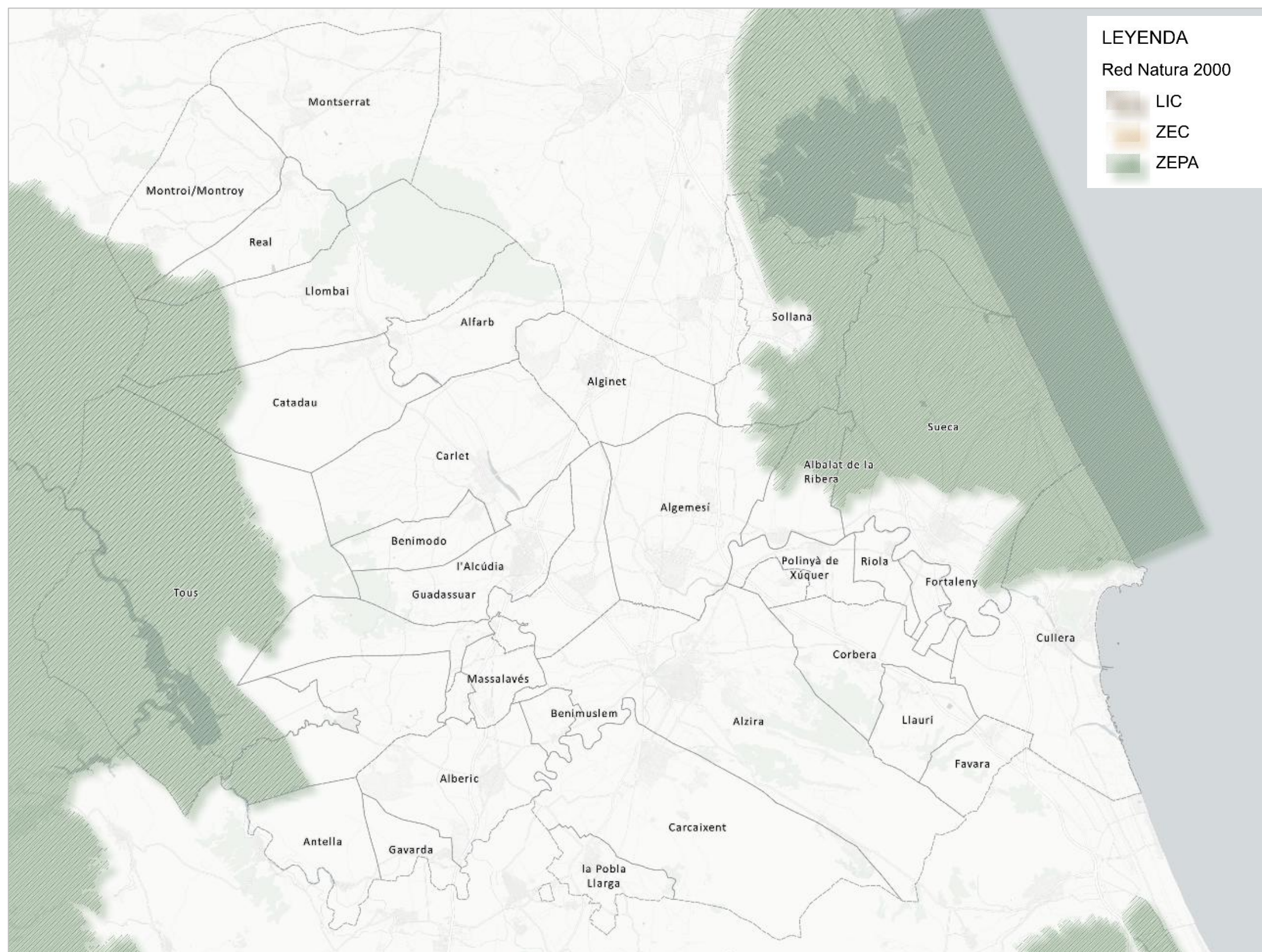


Figura 3. ZEPA de la Xarxa Natura 2000 a la Ribera del Xúquer.

Font: Elaboració pròpia amb dades GVA.

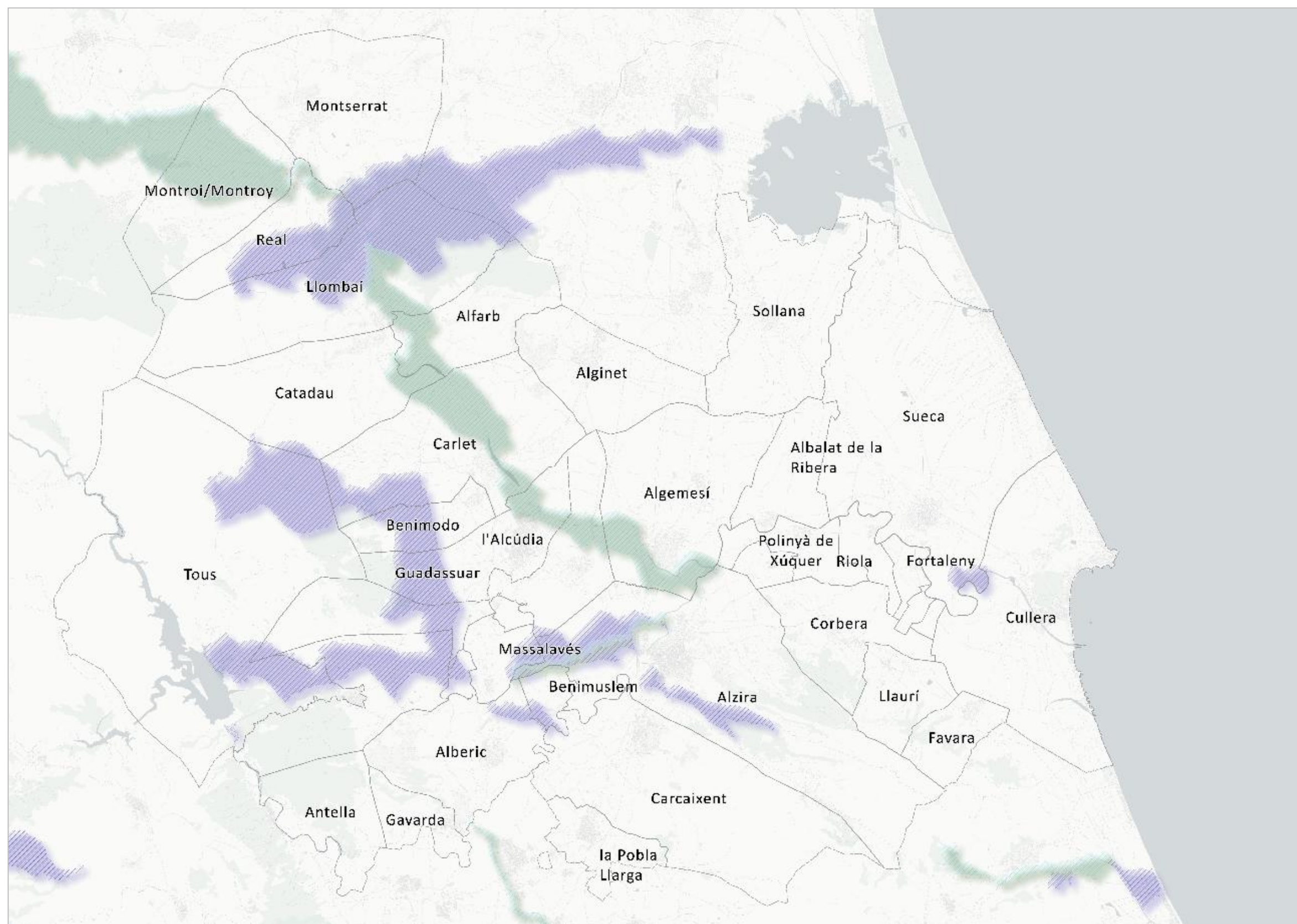


Figura 4. Corredors territorials a la Ribera del Xúquer.

Font: Elaboració pròpia amb dades GVA.

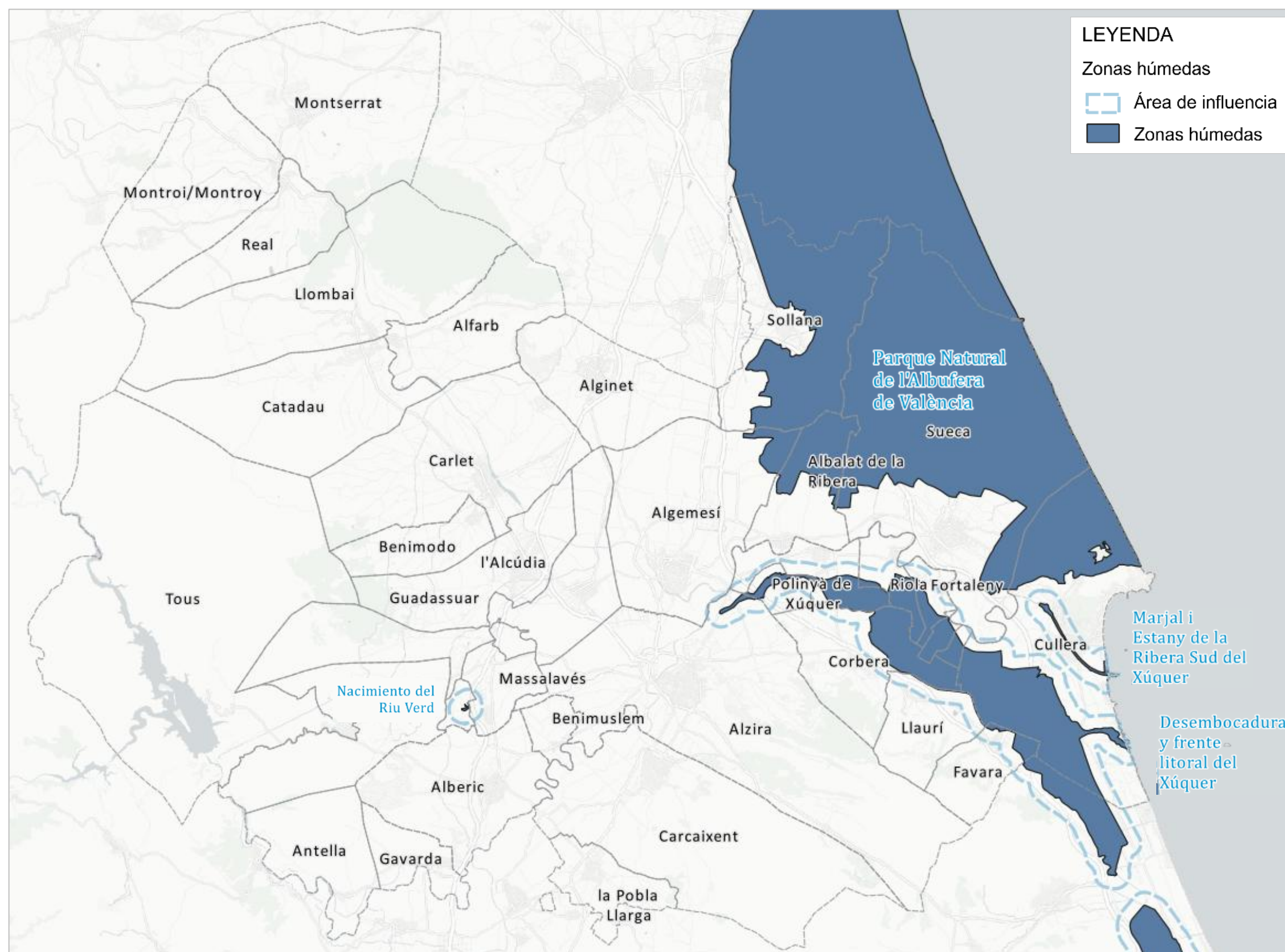


Figura 5. Zonas húmedas a la Ribera del Xúquer.

Font: Elaboració pròpia a partir de dades GVA – Catàleg de zones húmedes de la Comunitat Valenciana.

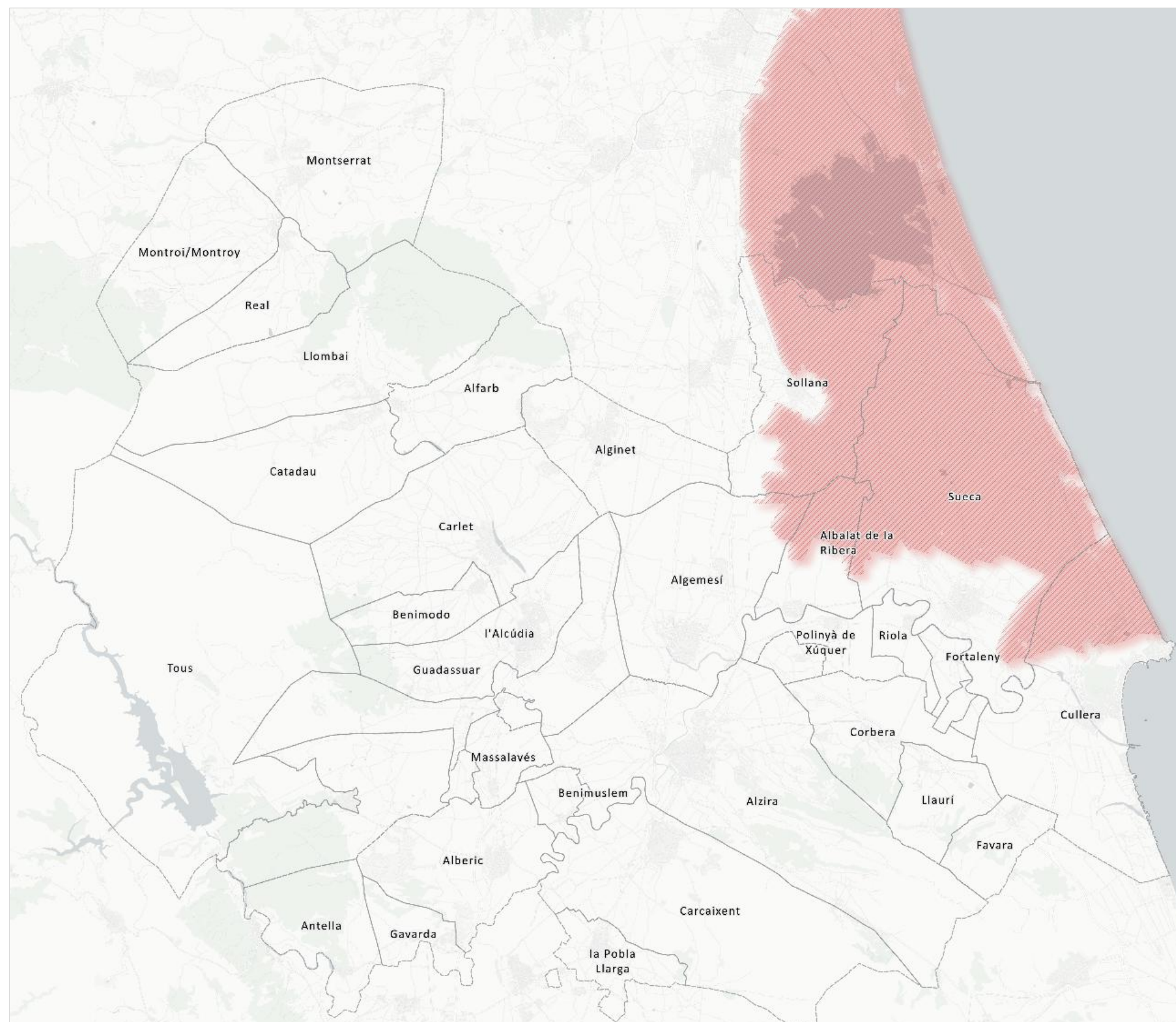


Figura 6. Delimitació de la zona RAMSAR de l'Albufera de València.

Font: Elaboració pròpia a partir de dades GVA.

Arbres monumentals

El Catàleg d'arbres monumentals i singulars de la Comunitat Valenciana, creat per la Llei 4/2006, de 19 de maig, de la Generalitat, de patrimoni arbori monumental de la Comunitat Valenciana, és un instrument dinàmic i la informació que conté es revisa i amplia periòdicament.

En este document figuren aquells arbres o arbredes amb un paper destacat en l'àmbit local a causa de les seues característiques de tipus biològic, paisatgístic, històric, cultural o social, que han sigut declarats prèviament amb esta categoria mitjançant diferents acords de ple de les corporacions municipals corresponents.

En la figura següent es mostra la localització dels arbres monumentals presents en l'àmbit del PMoSira.

De tots els arbres amb característiques especials compresos dins de l'àrea funcional de la Ribera del Xúquer, n'hi ha sis que s'acullen a un major grau de protecció. En la taula inferior es proporciona informació relativa a estos espècimens.

Municipi	Espècie	Denominació	X2	Y2	Estat +350	Tronc	Alçada	Capçada	Entorn de protecció
Alzira	Morus kagayamae Koidzumi 'Fruitless'		724344	4337473	No	3,31	12,8	12	16
Carcaixent	Citrus x sinensis (L.) Osbeck	Taronger bicentenari	721057	4333250	No	2,35	2	4	12
Carcaixent	Magnolia grandiflora L.	Magnolier de l'hort de Carreres	721086	4333246	No	2,81	13	17	18,5
Carcaixent	Celtis australis L.	Lludoner de la FEVE de Carcaixent	720099	4333234	No	2,11	14,4	14,4	17,2
Carcaixent	Platanus hispanica Münchh.	Plàtan d'ombra de la FEVE de Carcaixent	720103	4333134	No	3,52	21,3	27,2	23,6
Carcaixent	Cupressus sempervirens L.	Ciprer del cementeri municipal II	720596	4331123	No	2,45	15,3	10	15,3

Taula 4. Espècies amb alt grau de protecció en l'àmbit del PMoSira
Font: Elaboració pròpia a partir de dades GVA

Vies pecuàries

Les vies pecuàries constitueixen un extens i valuós patrimoni natural i cultural, clau per al trànsit ramader i la producció de serveis ecosistèmics, i es configuren com a Infraestructura verda capaç de millorar la connectivitat entre altres espais naturals. Complementàriament, poden complir un paper important per al foment dels usos turístics i recreatius i del desenvolupament rural. Les vies pecuàries són, per tot això, de gran valor estratègic en l'explotació racional de recursos naturals i en l'ordenació del territori.

Segons el Catàleg de Vies Pecuàries de la Comunitat Valenciana, hi ha un total de 575.550 metres de vies pecuàries distribuïdes per l'àmbit d'estudi, de les quals 419.233 metres estan situats en entorn agrícola i urbà i 154.493 metres en entorn forestal, així com tres abeuradors classificats.

En la taula següent es poden observar les característiques referents a cadascun dels municipis de l'àmbit ampliat en matèria de vies pecuàries.

Municipi	Longitud total (m)	Long. entorn agrícola i urbà (m)	Long. entorn forestal (m)	Nre. de vies pecuàries	Nre. d'abeuradors classificats
Albalat de la Ribera	9.814	9.793	21	2	
Alberic	10.176	10.002	176	4	
L'Alcúdia	9.811	7.060	2.752	5	
Alfarb	31.240	21.011	10.229	8	
Algemesí	13.606	10.181	3.423	2	
Alzira	62.196	53.145	9.054	10	
Antella	8.606	6.447	2.160	2	
Benicull de Xúquer	-	-	-	0	
Benimodo	8.309	8.109	200	3	
Benimuslem	1.159	1.159	0	1	
Carcaixent	33.738	25.616	8.124	9	
Carlet	28.397	17.593	10.803	7	
Catadau	22.206	12.311	9.896	6	
Corbera	7.669	7.593	77	4	
Cullera	46.835	44.362	2.474	9	
Favara	8.737	5.438	3.298	2	
Fortaleny	4.607	3.826	15	2	
Gavarda	1.480	1.216	264	1	
Guadassuar	25.695	13.316	12.379	6	
Llaurí	7.742	7.539	202	3	
Llombai	31.654	14.301	17.353	6	
Masalavés	10.901	10.886	15	4	
Massalfassar	5.224	4.452	772	3	
Montroy	18.876	15.207	3.670	3	
Montserrat	17.190	15.218	1.972	3	
La Pobla Llarga	10.934	10.852	81	5	
Polinyà de Xúquer	4.087	4.063	15	1	
Real	7.174	5.466	1.708	3	
Riola	3.299	3.265	34	2	
Sollana	23.802	23.539	263	6	
Sueca	40.049	38.680	314	8	
Tous	60.337	7.587	52.749	6	3

Taula 5. Característiques de les vies pecuàries per municipi
Font: Elaboració pròpia a partir de dades GVA

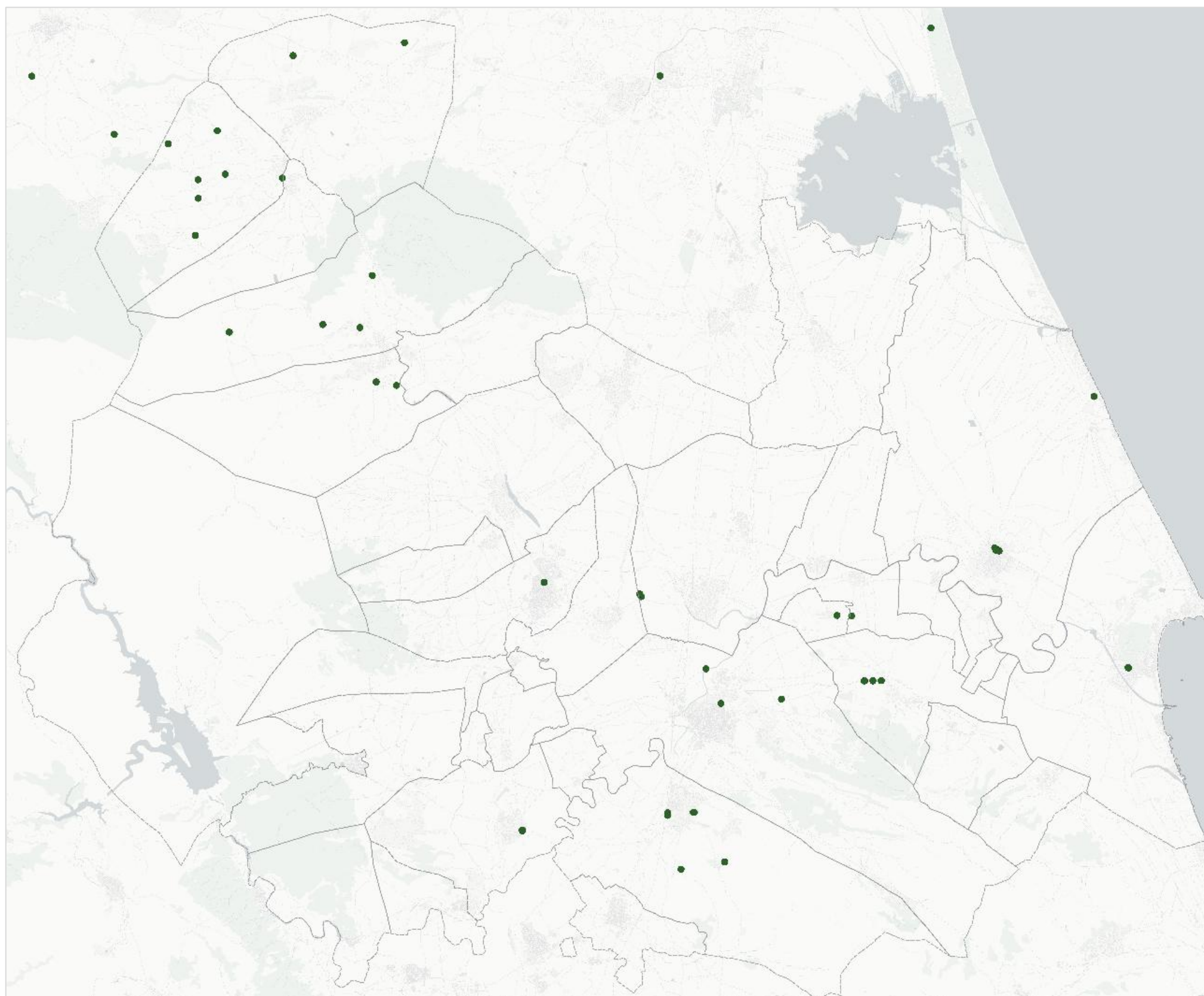


Figura 7. Ubicació dels arbres monumentals.

Font: Elaboració pròpia amb dades GVA.

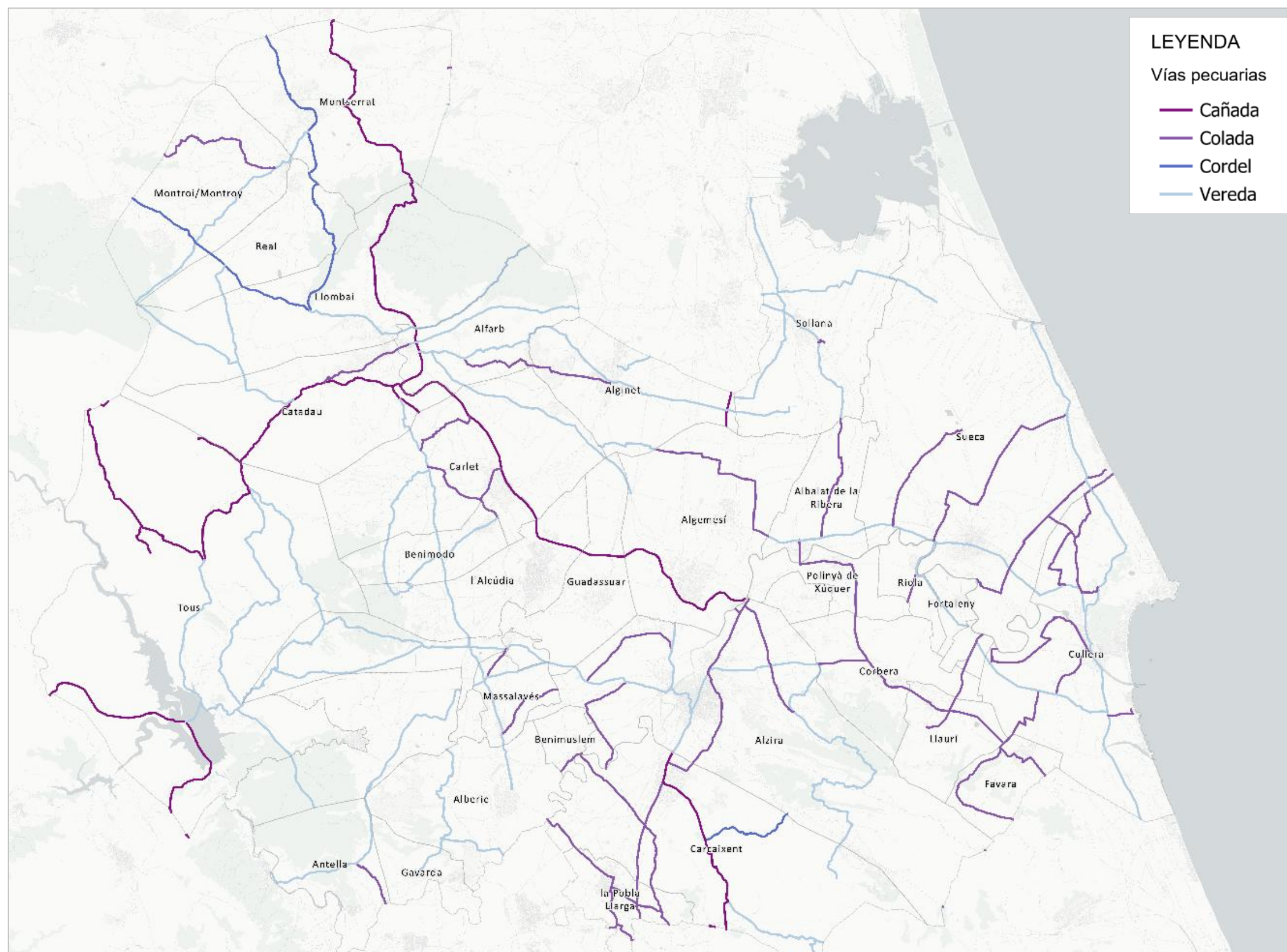


Figura 8. Vies pecuàries segons la seua tipologia.

Font: Elaboració pròpia a partir de dades GVA - Catàleg de vies pecuàries de la Comunitat Valenciana.

Paisatges de Rellevància Regional (PRR)

L'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana identifica i definix 40 Paisatges considerats de Rellevància Regional atenent la seua singularitat, els seus valors intrínsecs, la integritat del seu caràcter i l'estima social que mereixen. A l'efecte d'esta estratègia, es consideren de rellevància regional aquells paisatges que complixen les condicions següents:

- A. Tenen una dimensió i escala territorial d'àmbit supramunicipal, i expressen el caràcter i la identitat d'una determinada part del territori.
- B. Són representatius de la diversitat dels paisatges de la Comunitat Valenciana.
- C. Presenten valors importants i es troben en bon estat de conservació.
- D. Tenen una elevada estima social per la seua representativitat i els seus valors.
- E. Són considerats singulars, perquè són excepcionals i únics en el conjunt de la regió.

Els Paisatges de Rellevància Regional s'han agrupat en grans conjunts denominats Grans Recursos Paisatgístics, per similituds morfològiques, funcionals i de contigüitat. Esta agrupació permet establir uns objectius de qualitat paisatgística comuns per als diversos PRR que componen cada grup.

A l'àrea estudiada es troben quatre dels catorze Grans Recursos Paisatgístics, cadascun dels quals comprén un Paisatge de Rellevància Regional, com s'observa en la figura inferior.

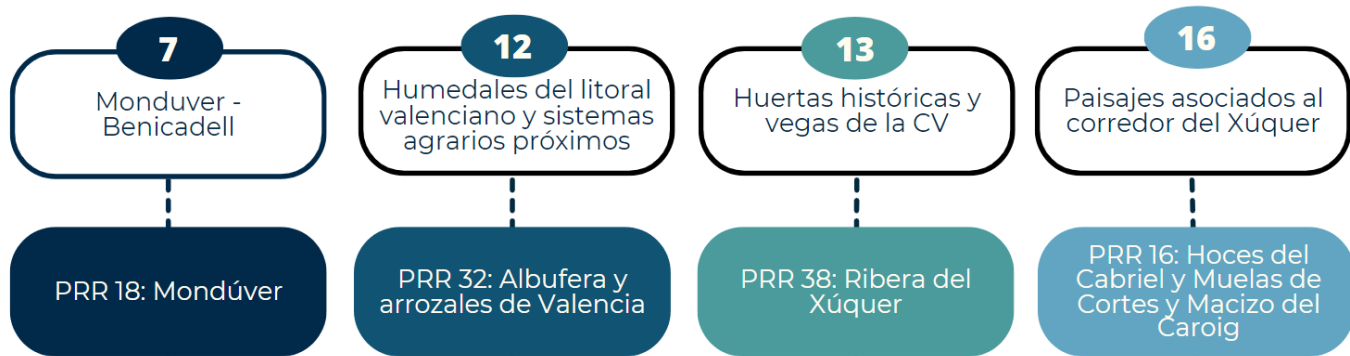


Figura 9. Esquema GRP i PRR en l'àmbit d'estudi
Font: Elaboració pròpia

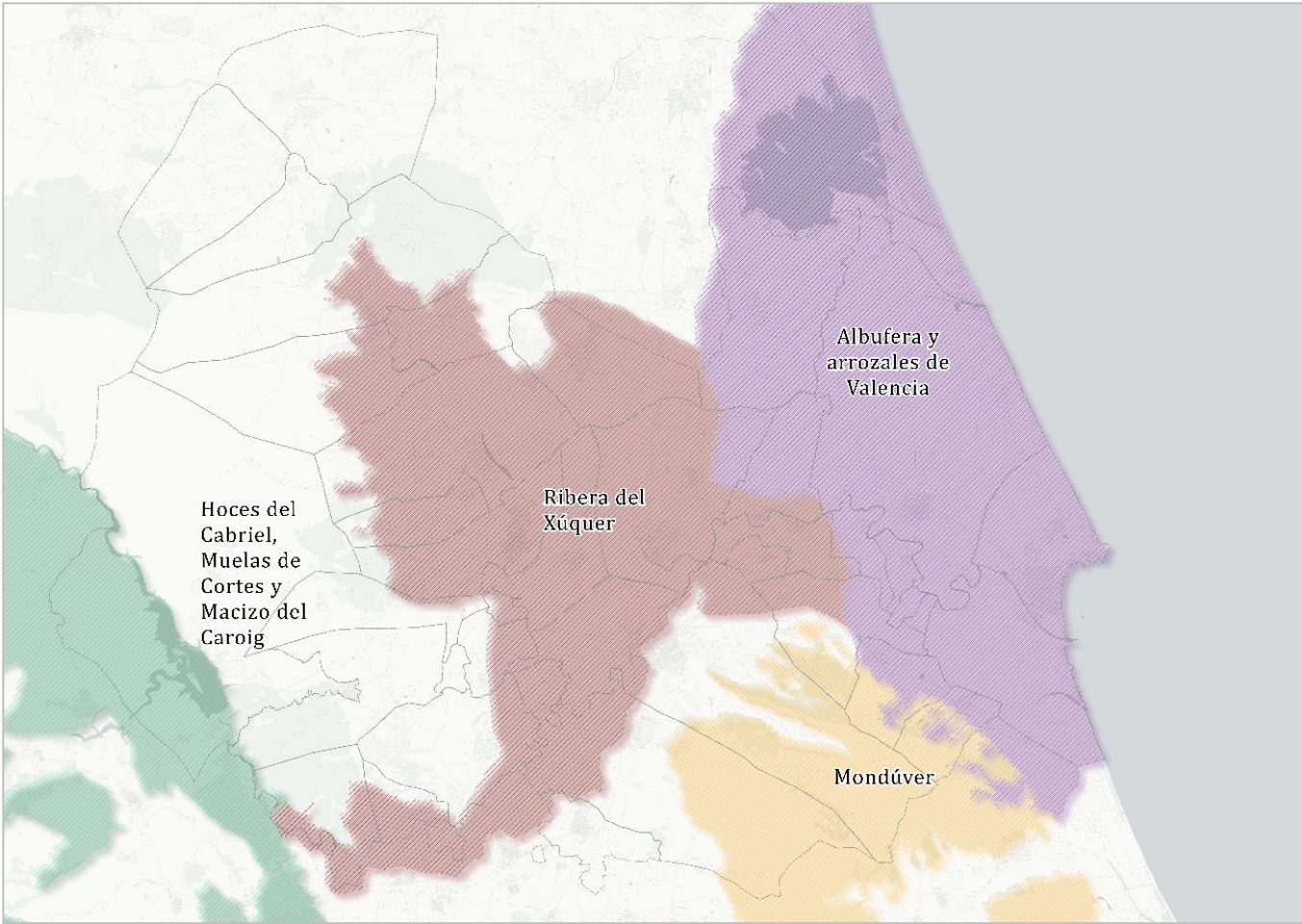


Figura 10. Paisatges de Rellevància Regional.
Font: Elaboració pròpia amb dades GVA.

Parcs naturals

El Parc Natural de l'Albufera constituïx un dels aiguamolls costaners més representatius i valuosos de la Comunitat Valenciana i de la conca mediterrània. Té una superfície de 21.120 hectàrees i es troba situat a tan sols 10 quilòmetres de la ciutat de València. La seua proximitat i facilitat d'accés el convertixen en un punt de trobada per a la pràctica d'activitats recreatives i l'observació de la naturalesa. Durant tot l'any, la gran biodiversitat d'este espai natural protegit permet observar una important varietat de fauna i flora. Algunes zones del seu àmbit han sigut declarades com a "Microreserva de Flora" i com a "Reserva de Fauna".

La seua extensió engloba els municipis de València, Alfafar, Sedaví, Massanassa, Catarroja, Albal, Beniparrell, Silla, Sollana, Sueca, Cullera, Albalat de la Ribera i Algemesí.

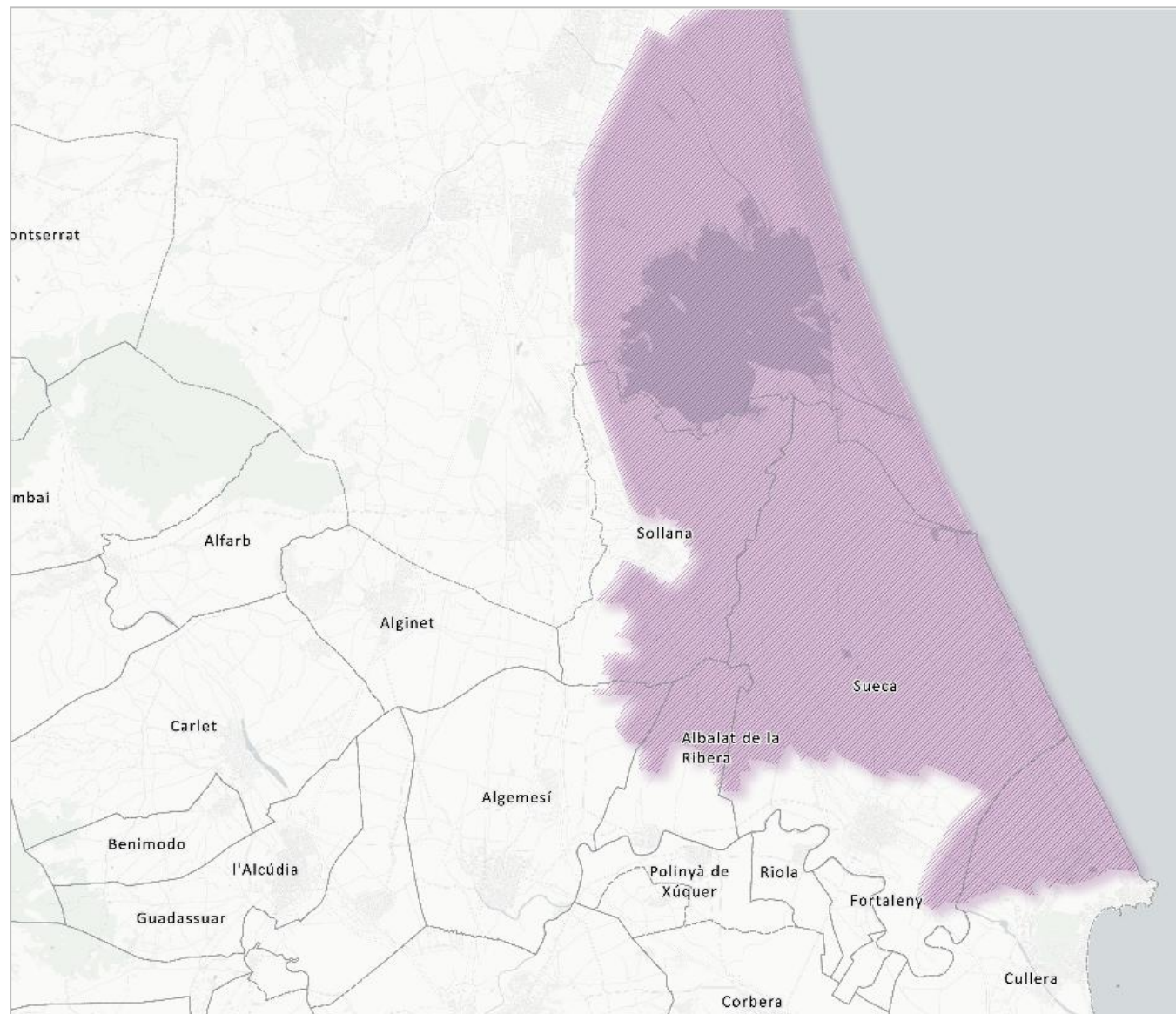


Figura 11. Àrea catalogada com a Parc Natural
Font: Elaboració pròpia amb dades GVA.

Pla d'Ordenació dels Recursos Naturals (PORN)

L'àmbit subjecte a ordenació comprén la conca hidrogràfica del llac de l'Albufera i les zones regades o afectades pels escolaments de la Séquia Reial del Xúquer. Així mateix, estos territoris abasten en superfície la major part de l'aquífer de la plana, els brolladors i drenatges del qual afloren a la perifèria del llac. En definitiva, es busca ordenar tot el sistema hidrològic en què està inclosa l'Albufera.

A causa de la seua situació geogràfica, l'Albufera actua com un pantà natural de regulació d'una conca hidrogràfica que s'estén entre les conques del Túria i del Xúquer i que té el seu origen en els últims contraforts del massís Ibèric.

La conca hidrogràfica de l'Albufera té una extensió aproximada de 91.700 hectàrees, i el seu eix el constitueix el barranc de Xiva, amb un curs de 44 km de longitud. Juntament amb altres barrancs de menor importància, l'Albufera rep els escolaments i sobrants dels horts i arrossars d'una àmplia zona perifèrica.

La conca presenta tres zones marcadament diferenciades:

- Zona baixa que circumda l'Albufera, amb cultius predominantment d'arròs, i que ocupa tota la zona de cota inferior a 20m.
- Zona mitjana, també agrícola, amb cultius de secà (vinyes, ametlers, garroferes) i regadiu, i que està compresa entre les cotes de 20 i 400m.
- Zona alta, predominantment forestal, coberta en la major part per matollars amb alguns enclavaments de pinar, que ocupa la superfície per damunt de la cota 400m.

L'àmbit del present PORN inclou també el denominat vector Xúquer, ja que els escolaments dels regs de la Séquia Reial del Xúquer constitueixen més del 50% de les aportacions d'aigua al llac, per la qual cosa la seua consideració en el present pla d'ordenació queda del tot justificada per al manteniment de les condicions ecològiques de l'Albufera.

El PORN de l'Albufera comprén totalment o parcialment 57 municipis, a saber:

Alaquàs, Albal, **Albalat de la Ribera**, **Alberic**, Alcàsser, Alcàntera de Xúquer, **l'Alcúdia**, Aldaia, Alfafar, **Alfarb**, **Algemesí**, **Alginet**, Almussafes, **Alzira**, **Antella**, Benexida, Benetússer, Benifaió, **Benimodo**, **Benimuslem**, Beniparrell, Bunyol, **Carcaixent**, Càrcer, **Carlet**, Catarroja, Xest, Xiva, **Cullera**, **Fortaleny**, **Gavarda**, Godelleta, **Guadassuar**, **La Pobla Llarga**, **Llombai**, Loriguilla, Llocnou de la Corona, **Massalavés**, Massanassa, **Monserrat**, Paiporta, Picanya, Picassent, **Polinyà de Xúquer**, Quart de Poblet, Riba-roja de Túria, **Riola**, Sedaví, Silla, **Sollana**, Sueca, Torrent, **Tous**, Turís, València, Vilamarxant i Castelló de la Ribera.

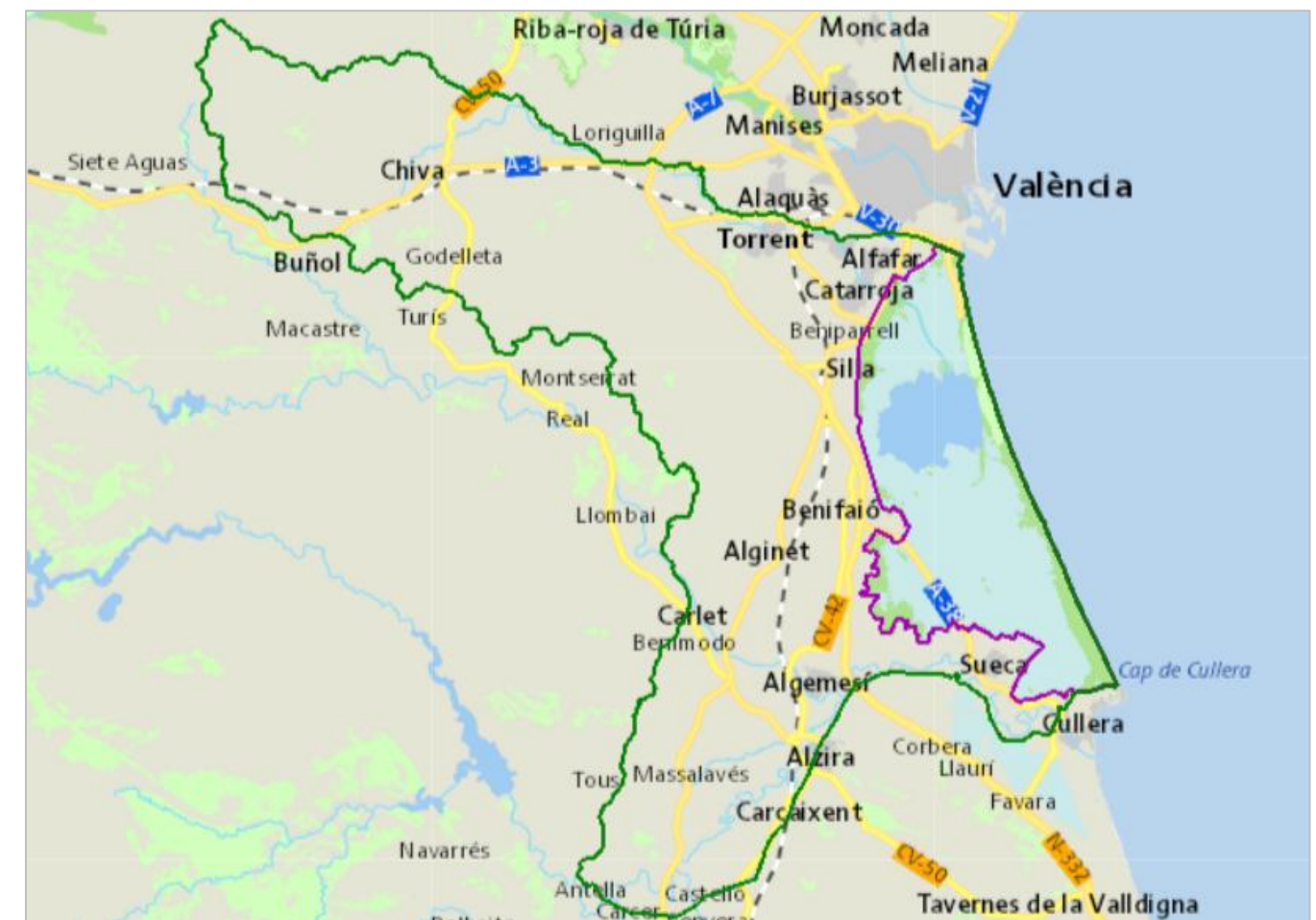


Figura 12. Límits del Parc Natural de l'Albufera i del seu Pla d'ordenació dels Recursos Naturals.

Font: Visor cartogràfic de la Generalitat Valenciana, consultat a l'abril de 2023.

Paratges naturals municipals

Segons l'article 9 de la Llei 11/1994, regulada pel Decret 15/2016, són Paratges Naturals Municipals (PNM) *aquells àmbits territorials, inclosos en un o diversos termes municipals, que el Consell de la Generalitat Valenciana, per iniciativa de la corporació o corporacions locals afectades territorialment i a proposta de la Conselleria competent en medi ambient, declare com a tals pels seus valors especials, d'entitat i transcendència locals, en els àmbits ecològic, geològic, paisatgístic i/o cultural, o bé atenent les seues potencialitats per a l'ús públic ordenat del medi.*

Els Paratges Naturals Municipals complixen totes o algunes de les funcions següents:

- Conservació, regeneració i millora dels valors naturals i culturals que han motivat la seua declaració.
- Posada en valor i ús sostenible d'estos valors, contribuint així al desenvolupament sostenible del municipi en termes econòmics, socials i culturals.
- Ús públic de l'entorn, compatible amb els objectius de conservació, en matèria de gaudi ordenat del medi, educació ambiental i estudi dels valors ambientals i culturals.

L'àrea funcional de la Ribera del Xúquer presenta una gran diversitat d'entorns naturals de qualitat. La seua gestió és competència de l'ajuntament promotor. En cas de correspondre a diversos ajuntaments, la gestió de l'espai protegit es realitzarà de manera conjunta.

Taula 6. Superfície dels PNM en l'àmbit d'estudi.

Nom	Municipi	Titularitat	Superfície (ha)
Les Fontanelles	Corbera	Municipal	86,422
Muntanya de Llaurí	Llaurí	Municipal	223,831
La Murta i la Casella	Alzira	Municipal	771,95
Els Cerros	Llombai	Municipal	241,9
El Tello	Llombai	Municipal	1065,286
La Colaita	Llombai	Municipal	951,076
Matamón	Catadau	Municipal	692,562
Ullals del Riu Verd	Benimodo	Municipal	2,26
Hort de Soriano-Font de la Parra	Carcaixent	Municipal	53,224

Font: Elaboració pròpia amb dades GVA.



Figura 13. Esq. PNM La Murta i La Casella – Dr. PNM Ullals del Riu Verd.

Font: Conselleria de Medi Ambient, Aigua, Infraestructures i Territori

El Pla d'Acció Territorial Forestal de la Comunitat Valenciana és un pla que naix amb l'objectiu de revitalitzar el sector forestal i que este es convertisca en una oportunitat de futur per a les comarques de l'interior de la Comunitat.

És la ferramenta d'ordenació del territori i gestió forestal que articula i programa en el temps i sobre el territori les actuacions futures de la Generalitat Valenciana en l'àmbit de la política forestal, traslladant-hi el model territorial establert en l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana.

La superfície total de sòl forestal del conjunt de municipis de l'àmbit del PMoSira és de 28.253,88 hectàrees. En la taula següent es mostra el desglossament en hectàrees de superfície forestal corresponent a cadascun.

Dins del sòl forestal establert en el PATFOR, destaquen certes zones la conservació de les quals es considera estratègica per a la Comunitat Valenciana. En la figura 16 es destaquen eixes zones.

Municipi	SUPERFÍCIE FORESTAL PATFOR (ha)	Municipi	SUPERFÍCIE FORESTAL PATFOR (ha)
Albalat de la Ribera	3,69	Favara	533,05
Alberic	62,06	Gavarda	147,07
Alfarb	856,87	Guadassuar	859,67
Algemesí	66,39	la Pobla Llarga	81
Alginet	101	l'Alcúdia	236,72
Alzira	3.581,64	Llaurí	444,03
Antella	960,08	Massalavés	6,24
Benicull de Xúquer	3,83	Montroi/Montroy	776,76
Benimodo	132,47	Montserrat	859,33
Benimuslem	5,26	Polinyà de Xúquer	11,5
Carcaixent	2.581,78	Real	619,21
Carlet	603,59	Riola	0,01
Catadau	1.938,44	Sollana	22,51
Corbera	490,37	Sueca	18,96
Cullera	551,1	Tous	11.699,25

Taula 7. Superfície de sòl forestal dels municipis del PMoSira

Font: Elaboració pròpia amb dades PATFOR

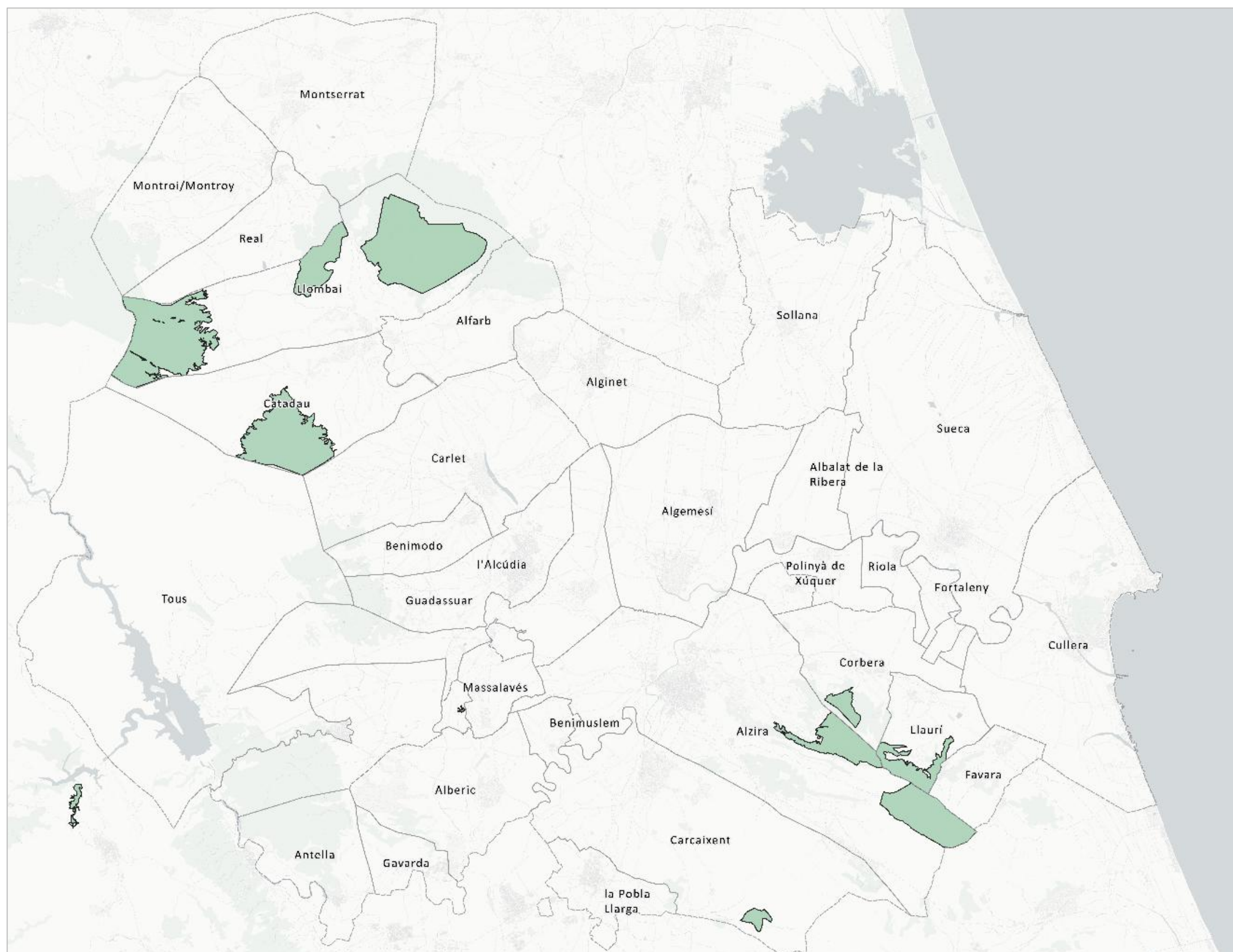


Figura 14. Paratges naturals municipals.
Font: Elaboració pròpia amb dades GVA.

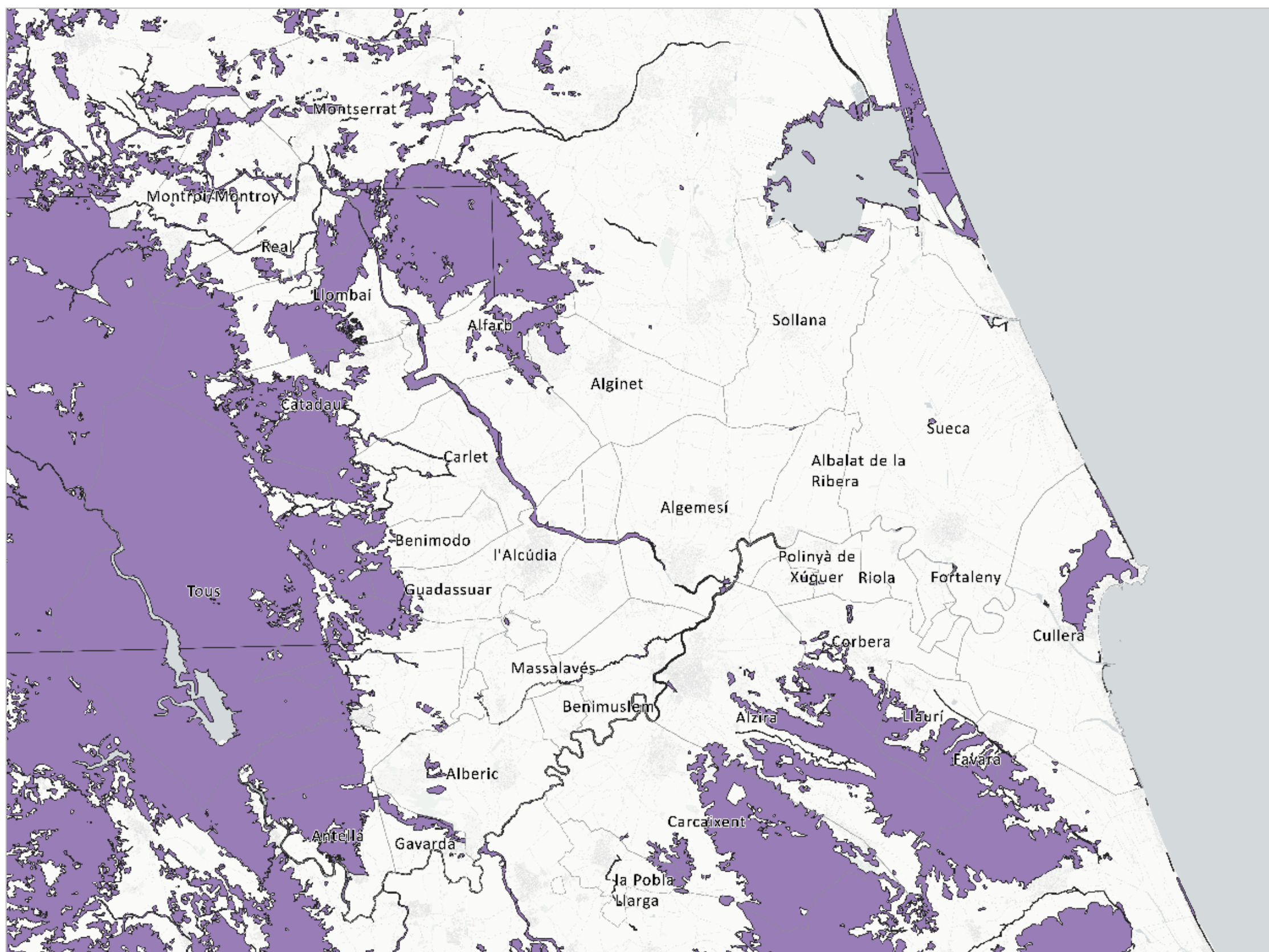


Figura 15. Terreny forestal PATFOR
Font: Elaboració pròpia amb dades PATFOR

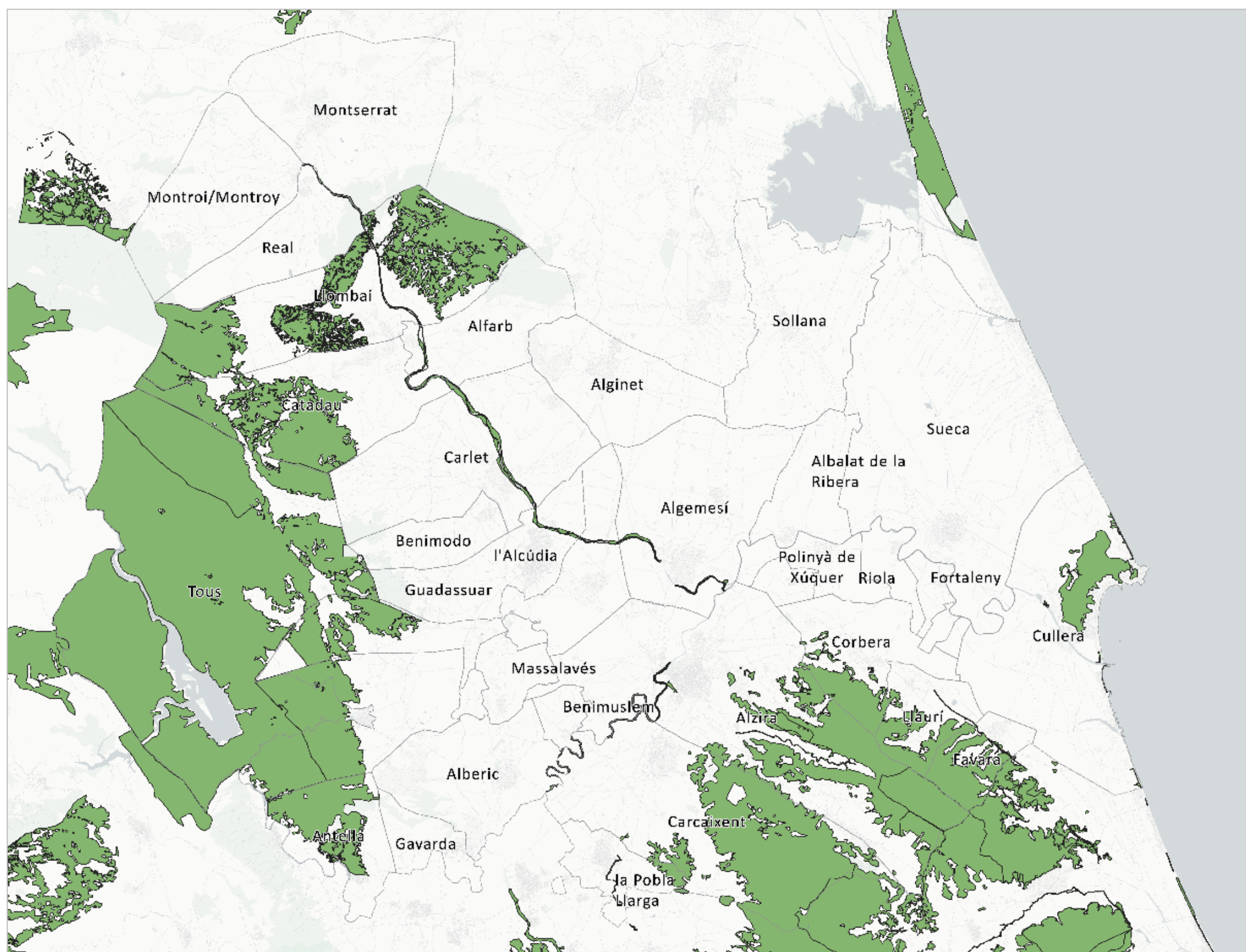


Figura 16. Terreny forestal estratègic
Font: Elaboració pròpia amb dades PATFOR

Muntanyes de Domini Públic i d'Utilitat Pública

Són de domini públic o demanials i integren el domini públic forestal:

- Les muntanyes incloses o que s'incloguen en el Catàleg de Muntanyes d'Utilitat Pública.
- Les muntanyes comunals, pertanyents a les entitats locals, en tant que el seu aprofitament corresponga al comú dels veïns.
- Aquelles altres muntanyes que, sense reunir les característiques anteriors, hagen sigut afectades a un ús o servei públic.

El Catàleg de Muntanyes de Domini Públic i Utilitat Pública és un registre públic de caràcter administratiu en el qual s'inclouen totes les muntanyes que complixen les funcions ecològiques i socials establides en la legislació forestal nacional i autonòmica.

La inclusió d'una muntanya en el Catàleg suposa el major grau de protecció per a esta i, des de l'aprovació de la Llei 43/2003 de Muntanyes, li atorga la consideració de Bé de Domini Públic. Això implica que les muntanyes incloses en el catàleg són inalienables, imprescriptibles i inembargables i no estan subjectes a cap tribut que grave la seua titularitat.

La comarca objecte d'estudi disposa d'una gran varietat d'espais d'estes característiques, com es pot apreciar en la figura següent.

Nom	Municipi	Titularitat	Superfície pública (ha)	Superfície total (ha)
El Monte	Tous	Ajuntament	9712.3416	11049
	Antella	Ajuntament	811.8056	951.8406
Les Agulles	Alzira	Ajuntament	554.3	555.33
Matamón	Catadau	Ajuntament	1551.2057	1628.1595
Aledua	Llombai	Ajuntament	1376.9055	1608.906
Cimarrones	Llombai	Ajuntament	969.484	987.4
San Antonio	Llombai	Ajuntament	800	900
La Garrofera	Alzira	Ajuntament	1200.4452	1209.525
	Guadassuar	Ajuntament	614.9898	669.0251
Riberas del Río Magro	Carlet	Generalitat	240.1027	240.1027
	Algemesí	Generalitat	97.2837	97.2837

Taula 8. Titularitat i superfície de les muntanyes d'utilitat pública

Font: Elaboració pròpia amb dades GVA

Pla d'Acció Territorial de la Infraestructura Verda del Litoral (PATIVEL)

El Pla d'Acció Territorial de la Infraestructura Verda del Litoral (d'ara en avant PATIVEL) és un instrument d'ordenació del territori d'àmbit supramunicipal i de caràcter sectorial, que busca definir i preservar la infraestructura verda del litoral en l'àmbit de la Comunitat Valenciana. Es presenta com *“un instrument complementari d'acompanyament i millora del planejament urbanístic local als municipis del litoral” (PATIVEL).*

Els objectius del PATIVEL són:

- Definir i ordenar la infraestructura verda supramunicipal del litoral, protegint els seus valors ambientals, territorials, paisatgístics, culturals, educatius i de protecció davant de riscos naturals o induïts.
- Garantir la connectivitat ecològica i funcional entre els espais del litoral i l'interior, evitant la fragmentació de la infraestructura verda.
- Potenciar el manteniment d'espais lliures a la franja litoral, amb la finalitat d'evitar la consolidació de continus edificats i de barreres urbanes que afecten els valors de l'espai litoral.
- Garantir l'efectivitat de la protecció de les servituds del domini públic maritimoterrestre (DPMT).
- Harmonitzar el règim jurídic dels sòls de l'espai litoral.
- Millorar la qualitat i funcionalitat dels espais del litoral ja urbanitzats, de gran importància econòmica, social i ambiental, i en especial per al foment d'un turisme de major qualitat.
- Facilitar l'accessibilitat i la mobilitat de vianants i ciclista al litoral i en les seues connexions amb l'interior del territori.

Els municipis inclosos en el PMoSira ubicats prop de la costa i, per tant, afectats pel PATIVEL són Sueca i Cullera.

En la figura inferior s'observa l'àrea afectada, així com els elements d'interés per a la infraestructura verda litoral dels dos municipis

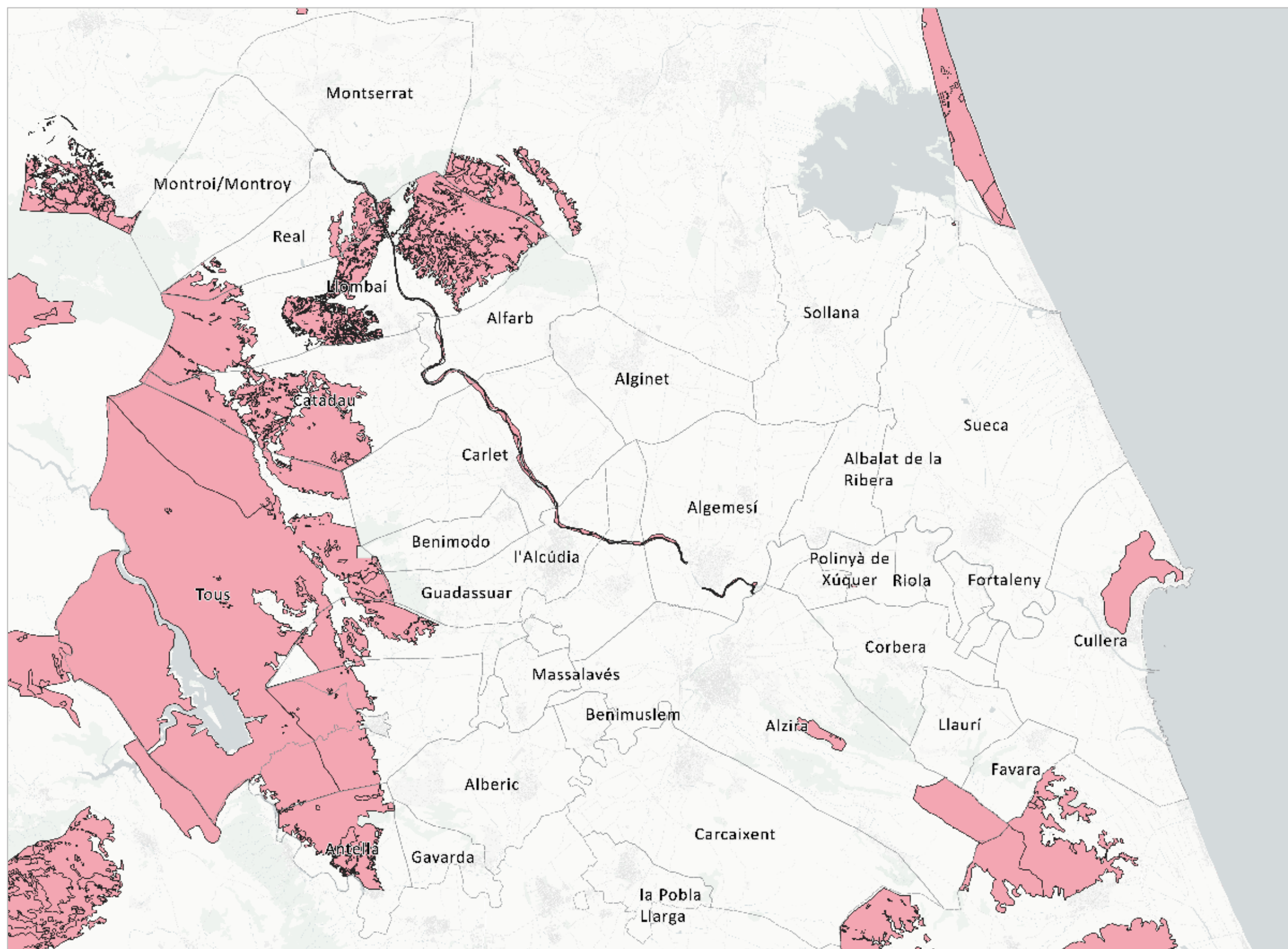
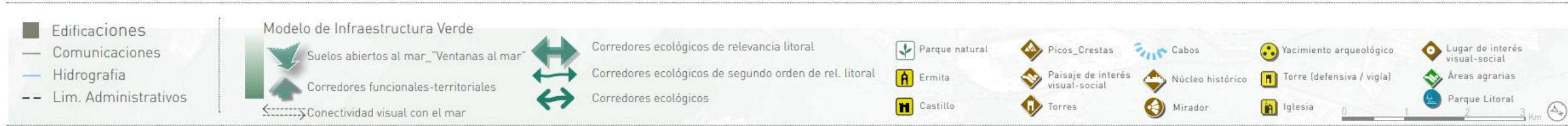


Figura 17. Muntanyes d'utilitat pública.

Font: Elaboració pròpia amb dades GVA.



7.6 Riscos associats al territori

Inundació

La principal amenaça mediambiental a l'àrea funcional és el risc d'inundació de tota la conca del riu Xúquer i les zones pròximes al seu traçat, cosa que limita els creixements urbanístics i la planificació d'infraestructures en tot este àmbit.

En este sentit, es defineix la perillositat per inundació com la probabilitat d'ocurrència d'una inundació dins d'un període de temps determinat i en una àrea donada. La Generalitat Valenciana proporciona cartografia que compon el Pla d'Acció Territorial sobre prevenció del Risc d'Inundació de la Comunitat Valenciana (figura següent). Hi ha 6 nivells de perillositat, ordenats de l'1 al 6 de major a menor perillositat, i un sèptim nivell de perillositat geomorfològica.

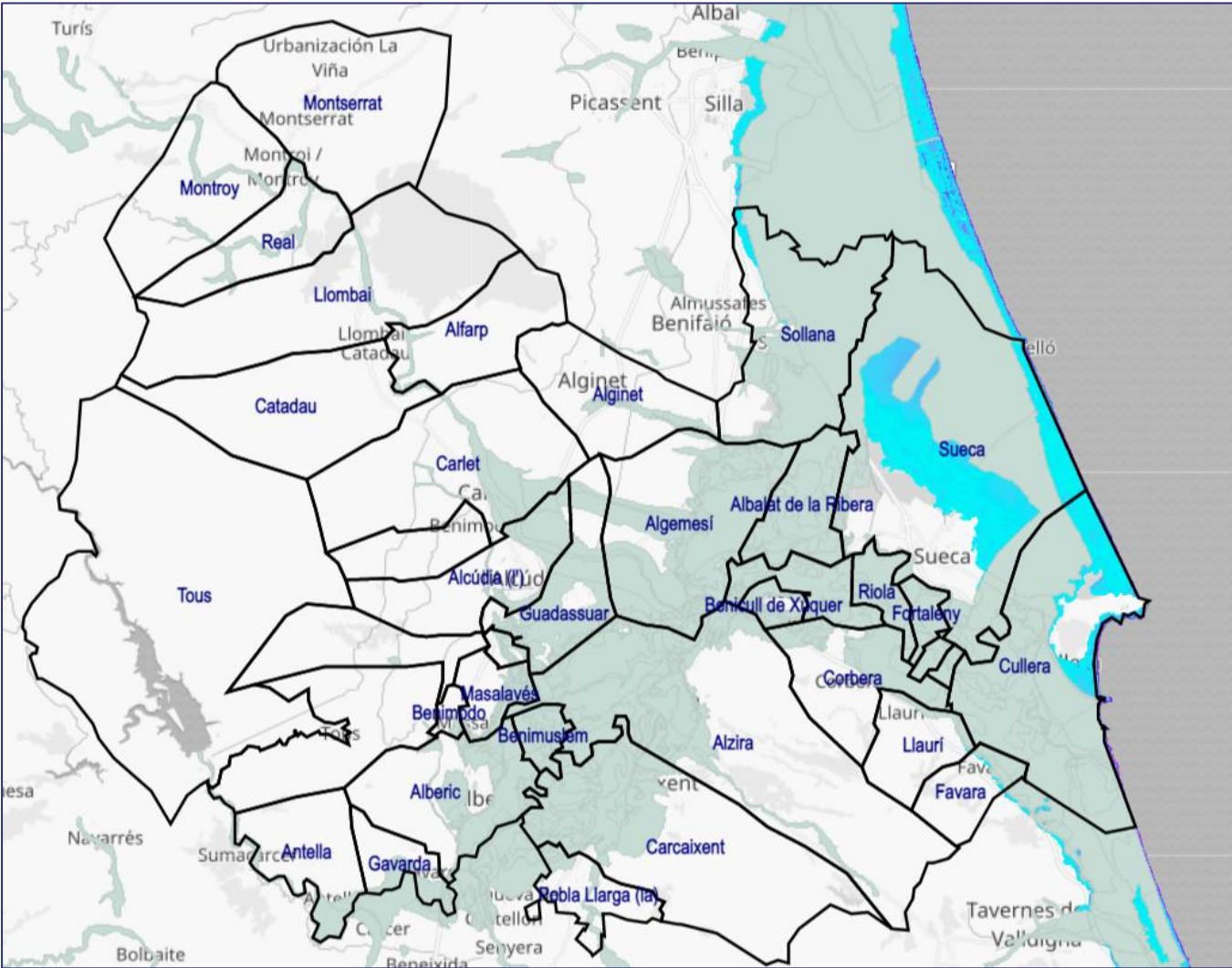


Figura 19. Perillositat d'inundació PATRICOVA (I)
Font. Visor Cartogràfic de la Generalitat Valenciana (Consultat en 2023)

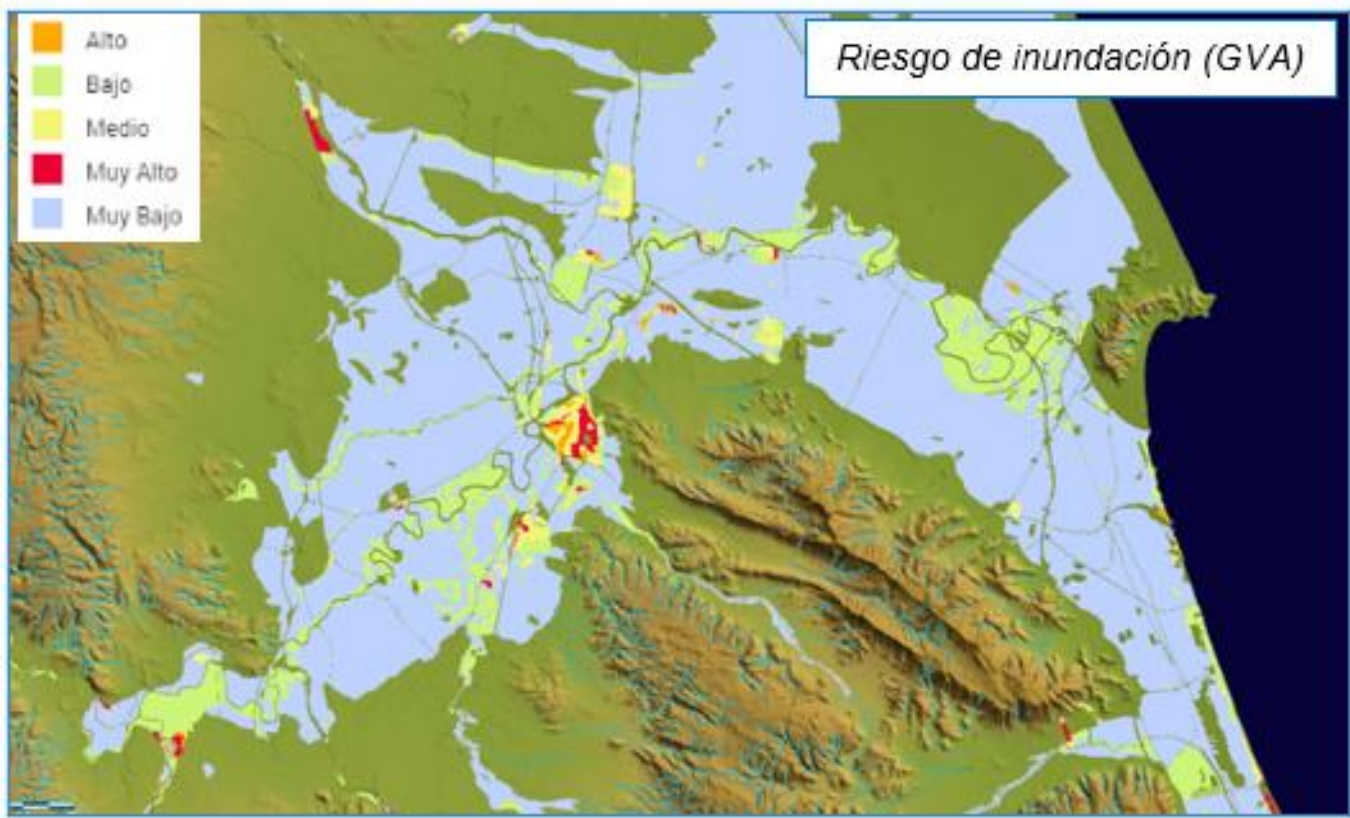


Figura 20. Perillositat d'inundació PATRICOVA(II)
Font. Visor Cartogràfic de la Generalitat Valenciana (Consultat en 2023)

D'acord amb el que s'ha exposat i tal com s'observa en la figura anterior, el PMoSira d'Alzira haurà de tindre en compte el que disposa el PATRICOVA i plantejar actuacions compatibles i que no afecten el drenatge actual de l'àmbit d'estudi.

Esllavissament i despreniment

D'altra banda, cal destacar la presència de zones amb tendència a l'esllavissament del sòl. La inestabilitat de vessants produïx un impacte que afecta fonamentalment vies de comunicació, però també nuclis de població. Generalment, les esllavissades es produïxen principalment a les zones muntanyoses de l'interior de la comarca, encara que els marges dels rius també poden ser considerats zones inestables. A les zones costaneres, els trencaments es concentren als penya-segats rocosos oberts a l'erosió marina.

L'àmbit d'estudi presenta risc d'esllavissament fonamentalment a la zona interior, on l'orografia és més acusada i abrupta, així com a l'entorn del cap de Cullera, sobretot a la zona amb presència de penya-segats. En la figura següent es mostra una distribució i categorització d'este risc. Un altre risc present a la zona és l'associat a esllavissades i despreniments puntuals del terreny.

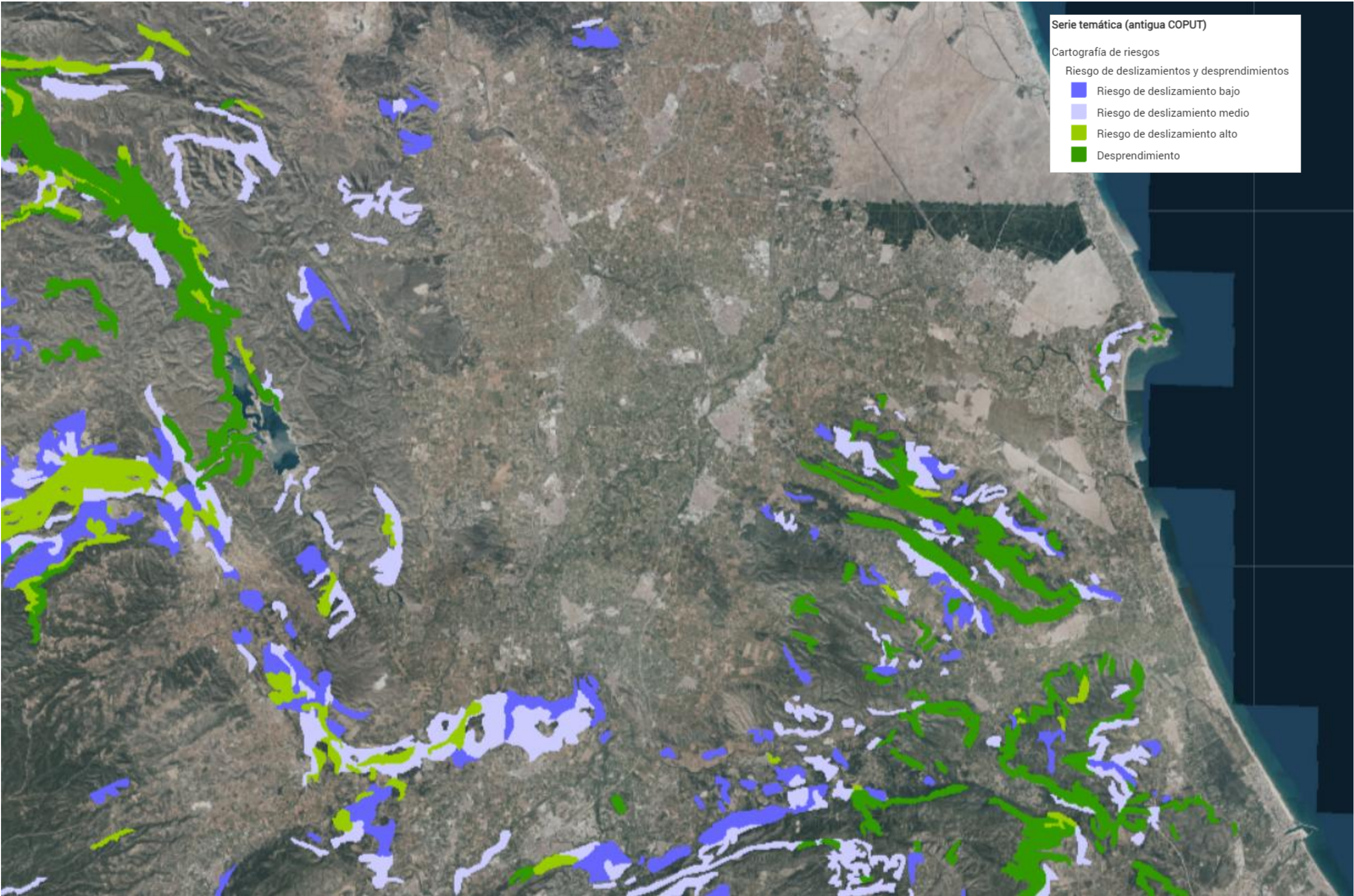


Figura 21. Zones en risc d'esllavissades i despreniments. (Consulta 2024)
Font: Visor cartogràfic GVA

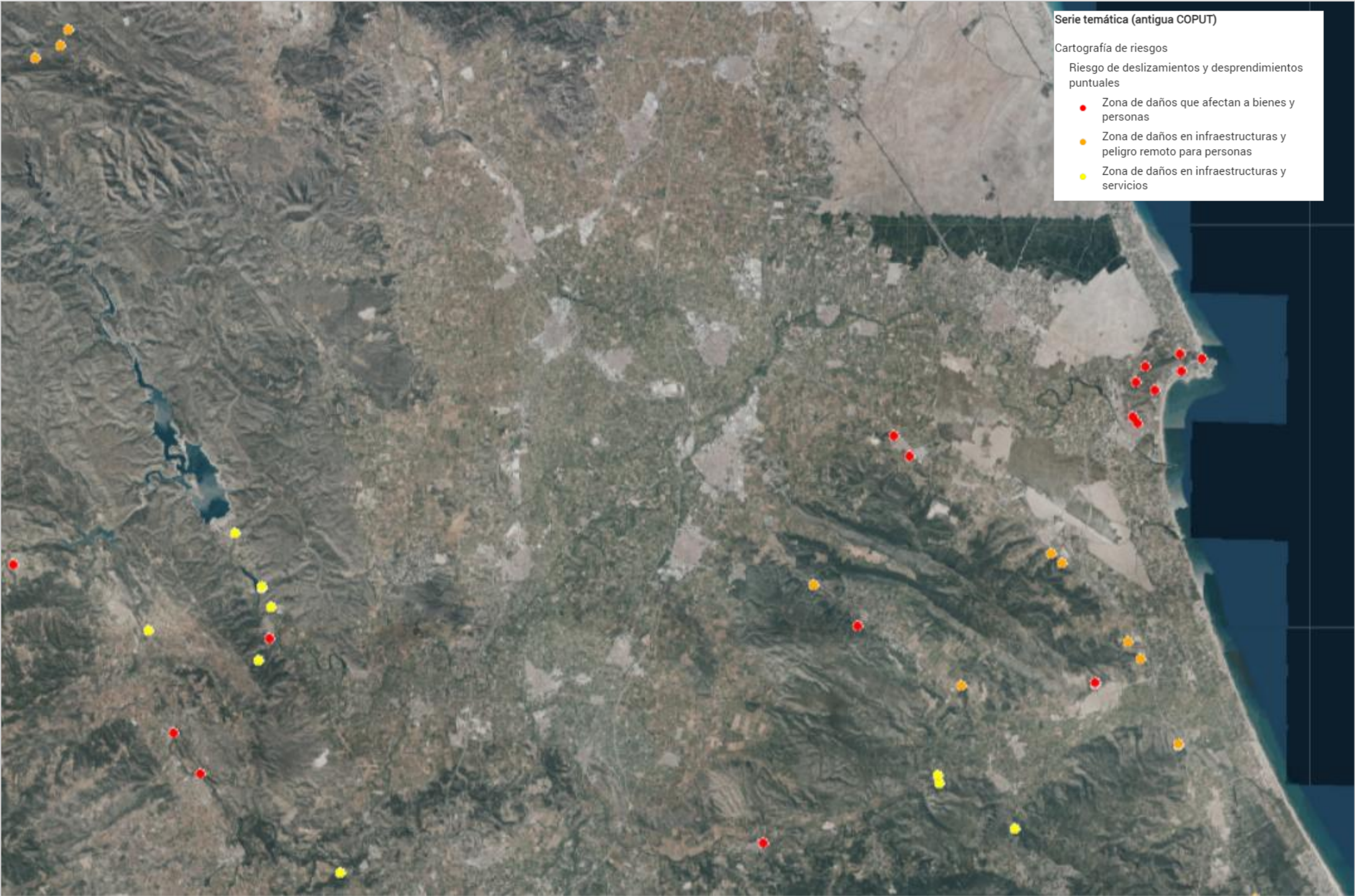


Figura 22. Risc d'esllavissades i despreniments puntuals.
Font: Visor cartogràfic GVA.

Erosió

L'àrea funcional de la Ribera del Xúquer presenta un alt risc per erosió a les seues zones més muntanyoses, és a dir, la zona de Tous i el sistema muntanyós que separa Alzira de la costa. Esta situació pot arribar a traduir-se en una pèrdua del seu potencial edàfic si es veu immersa en un procés de desertificació. En la figura següent es mostra l'erosió actual del territori.

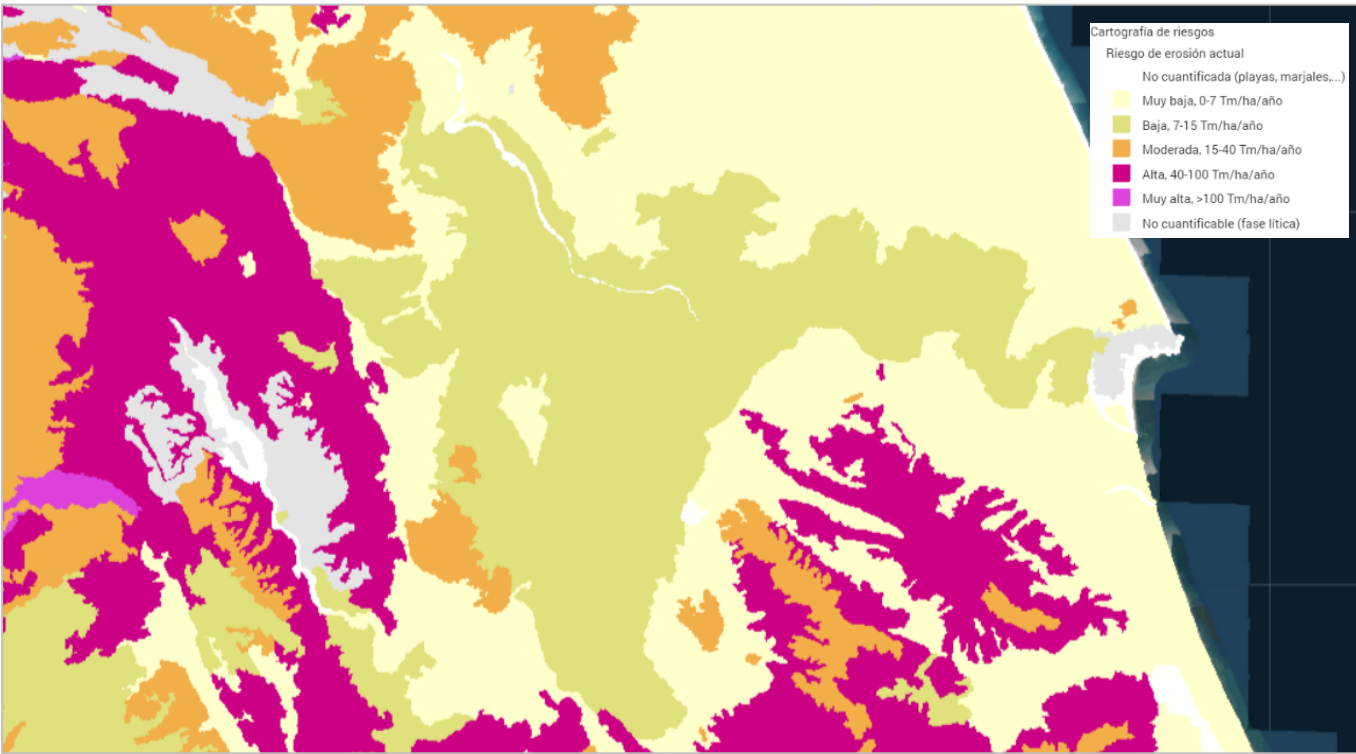


Figura 23. Risc d'erosió actual
Font: Visor Cartogràfic GVA.

D'altra banda, les dades de l'erosió potencial mostren com a la franja litoral este procés experimenta un increment en la severitat, passant de molt baixa a moderada.

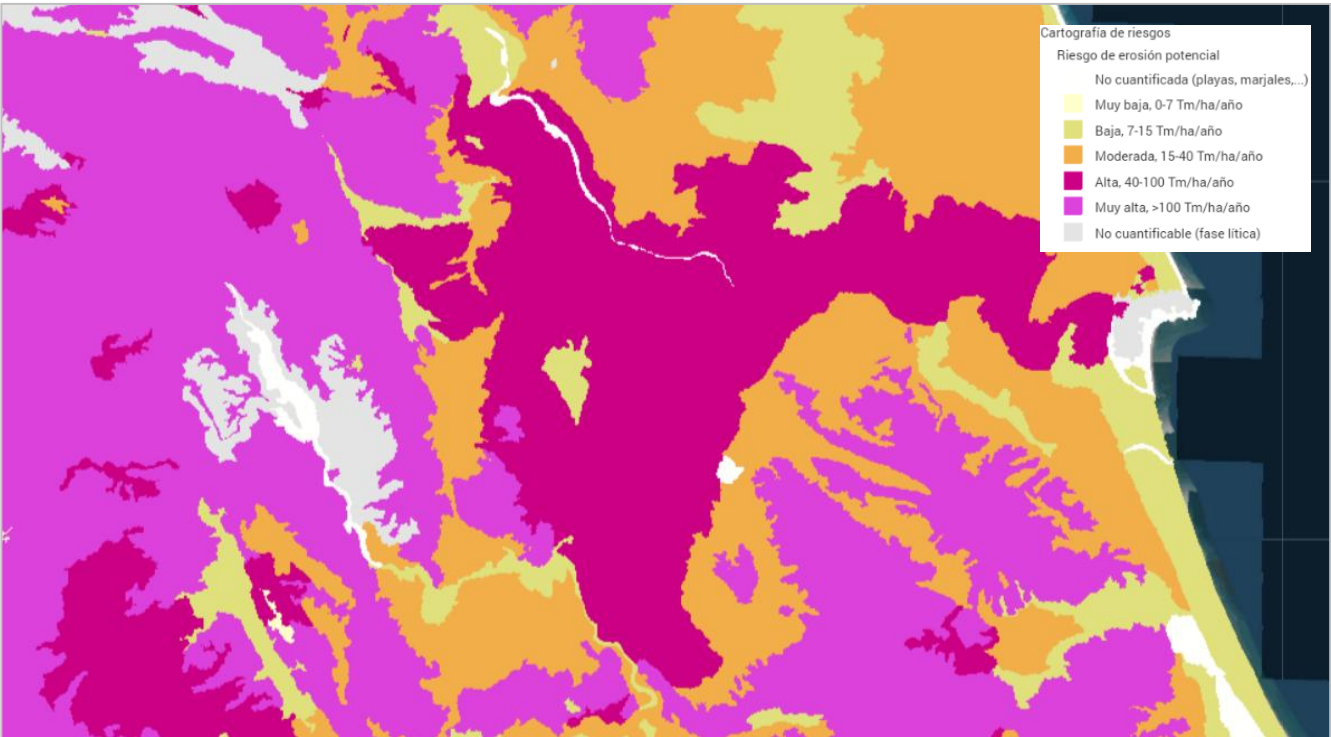


Figura 24. Risc d'erosió potencial
Font: Visor Cartogràfic GVA

La zona relativa al llit del riu Xúquer incrementa la seua erosió de baixa en l'estat actual a alta en la situació potencial. Les causes d'estos processos poden ser naturals o antròpiques. És important que les mesures i activitats proposades en el PMoSira contribuïsqen a preservar el medi i no contribuïsqen a accelerar estos processos.

7.7 La mobilitat a la Ribera del Xúquer

7.7.1 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 què 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 disposar d'una sèrie d'equipaments supramunicipals ubicats 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 tous.

Aconseguir una identificació apropiada dels viatges que es produeixen a l'àrea funcional de la Ribera del Xúquer és la base per a establir les principals relacions que s'hi produeixen. 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 punt de partida interessant per a establir estes relacions. Partirem dels usos educatiu, sanitari, industrial i comercial, fàcilment identificables.

7.7.1.1 Ús educatiu

L'oferta formativa a 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 cadascun dels municipis i per a tots els nivells d'ensenyament: infantil, primària, secundària i batxillerat. En esta anàlisi s'han tingut en compte els centres educatius de titularitat pública.

En la figura 26 es poden observar les relacions derivades de la mobilitat escolar. 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 municipis veïns de Benicull de Xúquer i Polinyà de Xúquer, però també d'altres més allunyats com Corbera i Llaurí.

El municipi de Sollana disposa d'un Institut d'Educació Secundària, però no té places per a batxillerat i els alumnes són transferits al municipi veí de Sueca.

En el cas de l'ensenyament obligatori, la Generalitat Valenciana és l'encarregada de proveir de transport escolar l'alumnat d'aquells municipis que no tenen centres educatius que oferisquen la formació desitjada per l'estudiant. No obstant això, en el cas de l'ensenyament postobligatori (Batxillerat i cicles formatius) és l'alumnat qui 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 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.

7.7.1.2 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, ubicat al terme municipal d'Alzira. Addicionalment, disposa de tres centres sanitaris integrats (o CSI), a les localitats de Cullera, Alzira i Carlet.

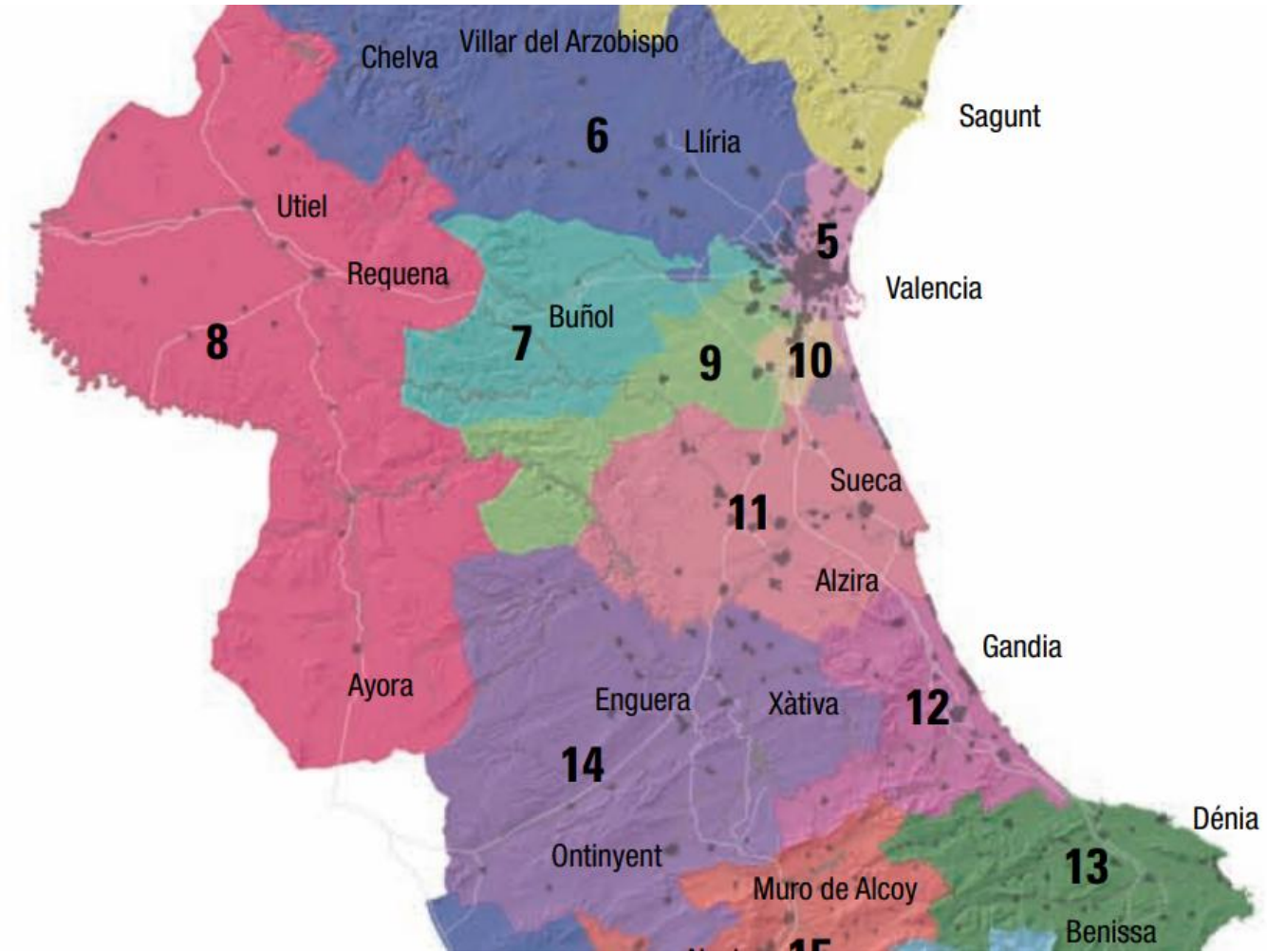


Figura 25. Àrees de salut de la Comunitat Valenciana.

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 tenen 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 al municipi de Sueca i un al de Cullera.

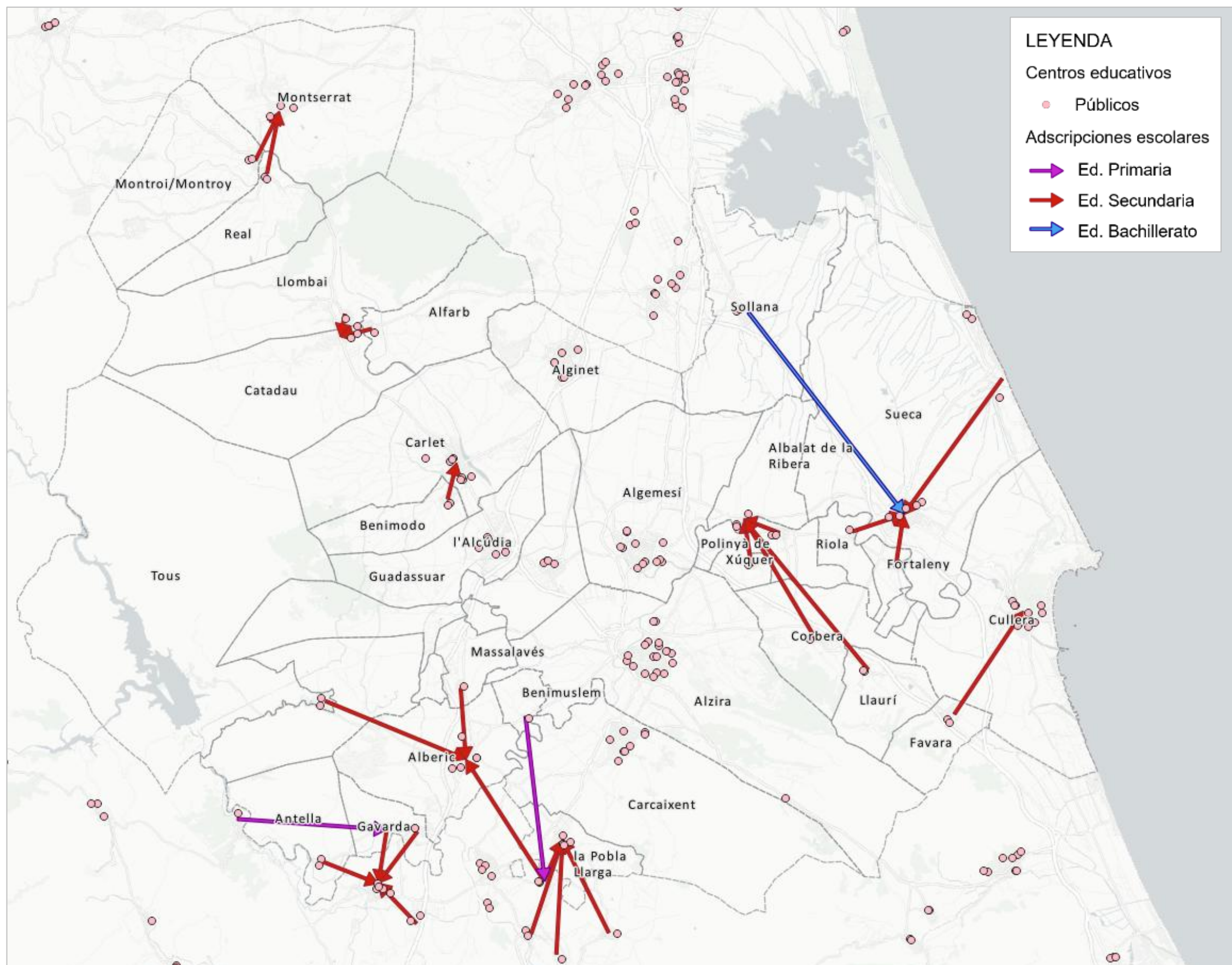


Figura 26. Adscripcions a centres educatius.
Font: Elaboració pròpia a partir de dades GVA.

7.7.1.3 Ús comercial

Els municipis que disposen de grans superfícies comercials, dotades amb opcions de restauració i espai d'aparcament, són Alzira, Carcaixent i Cullera. A la resta dels municipis s'observen establiments comercials de proximitat, la grandària dels quals és directament proporcional al 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, mentre que els grans desplaçaments a centres comercials es donen els caps de setmana. Esta activitat, a més de suposar un aprovisionament de béns i serveis, té un component lúdic associat, i requereix més temps que el dedicat a una compra puntual. Hi ha una major probabilitat que aquells ciutadans que es desplacen a grans zones comercials ho facen utilitzant el transport públic quan el motiu és l'ús lúdic i no el comercial, ja que no hi ha una intencionalitat afegida de transportar béns en el trajecte de tornada.

L'Associació Espanyola de Distribuïdors, Autoserveis 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 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 a la zona d'estudi, així com proporcionar modes alternatius (transport públic mitjançant autobús o ferrocarril, carrils bici i punts d'estacionament en destinació) que substituïsquen els desplaçaments en vehicle privat motoritzat.

7.7.1.4 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 de la 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 a 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 al voltant de l'agricultura i l'alimentació, però també cap a les solucions logístiques de transport viari i ferroviari. Per exemple, una part del municipi de Montserrat està englobada en el PAT dels paisatges del vi, per la seua relació amb este tipus 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 mitjan camí entre les localitats de Carlet i Alginet. Un altre exemple es dona al 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.

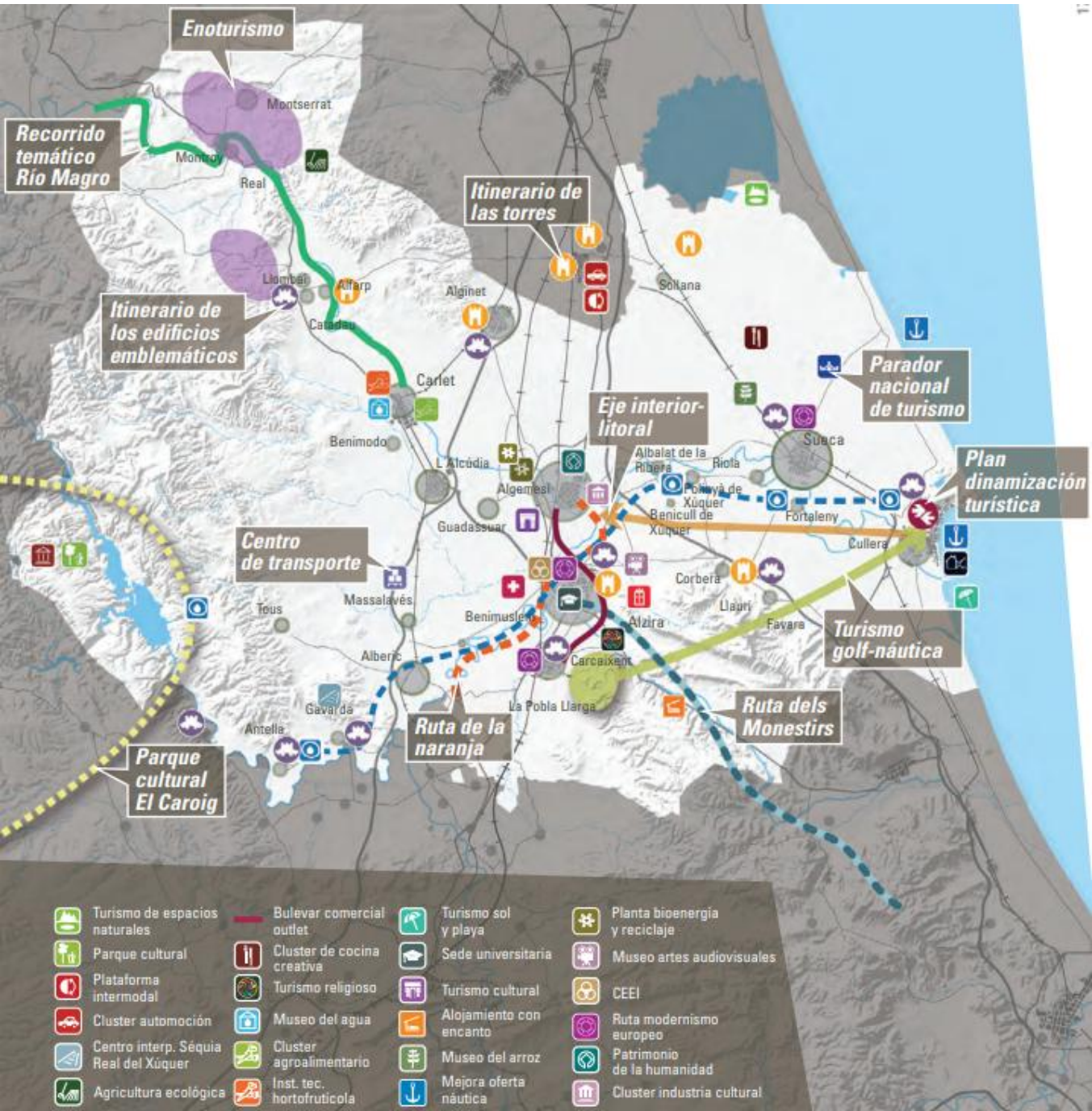


Figura 27. Propostes estratègiques en activitat econòmica i innovació per a l'AF de la Ribera del Xúquer.

Font: Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana.

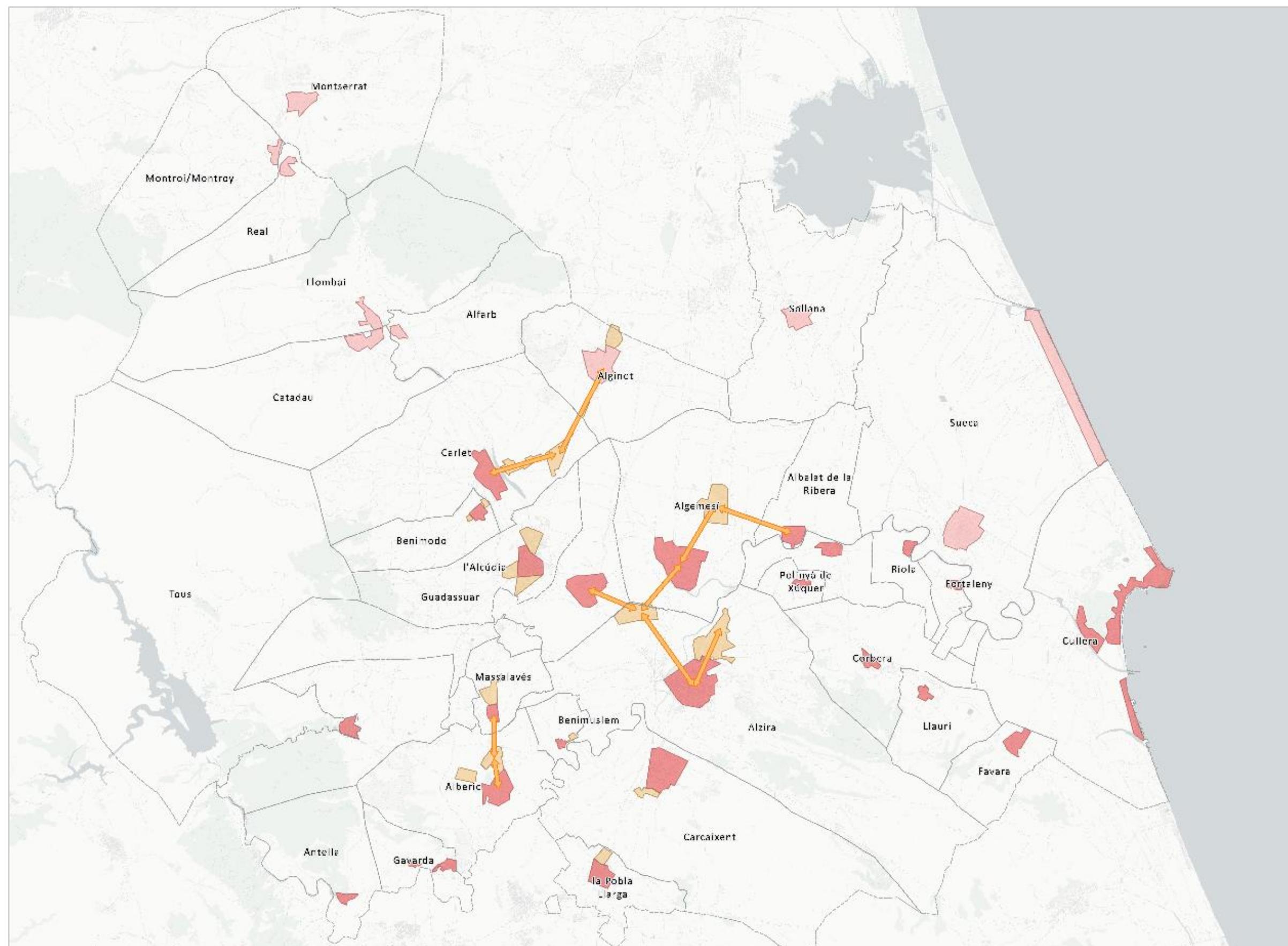


Figura 28. Polígons industrials a l'àrea d'estudi i principals relacions.

Font: Elaboració pròpia.

En la figura 29 destaquen els parcs empresarials ubicats a l'àrea funcional. Dins dels nodes proposats per al seu desenvolupament 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 als municipis de Sollana i Alginet pot afectar-ne la mobilitat, així com al llarg de les infraestructures viàries i ferroviàries del PMoSira.

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 desenvolupaments 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 9. 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, i la Ribera Baixa va quedar en primera posició i la Ribera Alta en quinta posició. La Ribera Baixa torna a posicionar-se com la comarca amb major capacitat industrial i el municipi d'Almussafes se situa quart en la llista relativa al volum d'inversió industrial en esta anàlisi, mentre que Carlet ocupa la dècima posició.

El transport associat a esta activitat és principalment per carretera, mitjançant vehicles de 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. Encara que no hi ha un nucli de concentració de grans empreses destacable a la comarca, Alzira se situa com el principal focus del transport de mercaderies, atés que acull dos de les grans empreses transportistes amb facturació anual superior a 80 milions d'euros (Estudi del Sector Logístic de la Comunitat Valenciana).

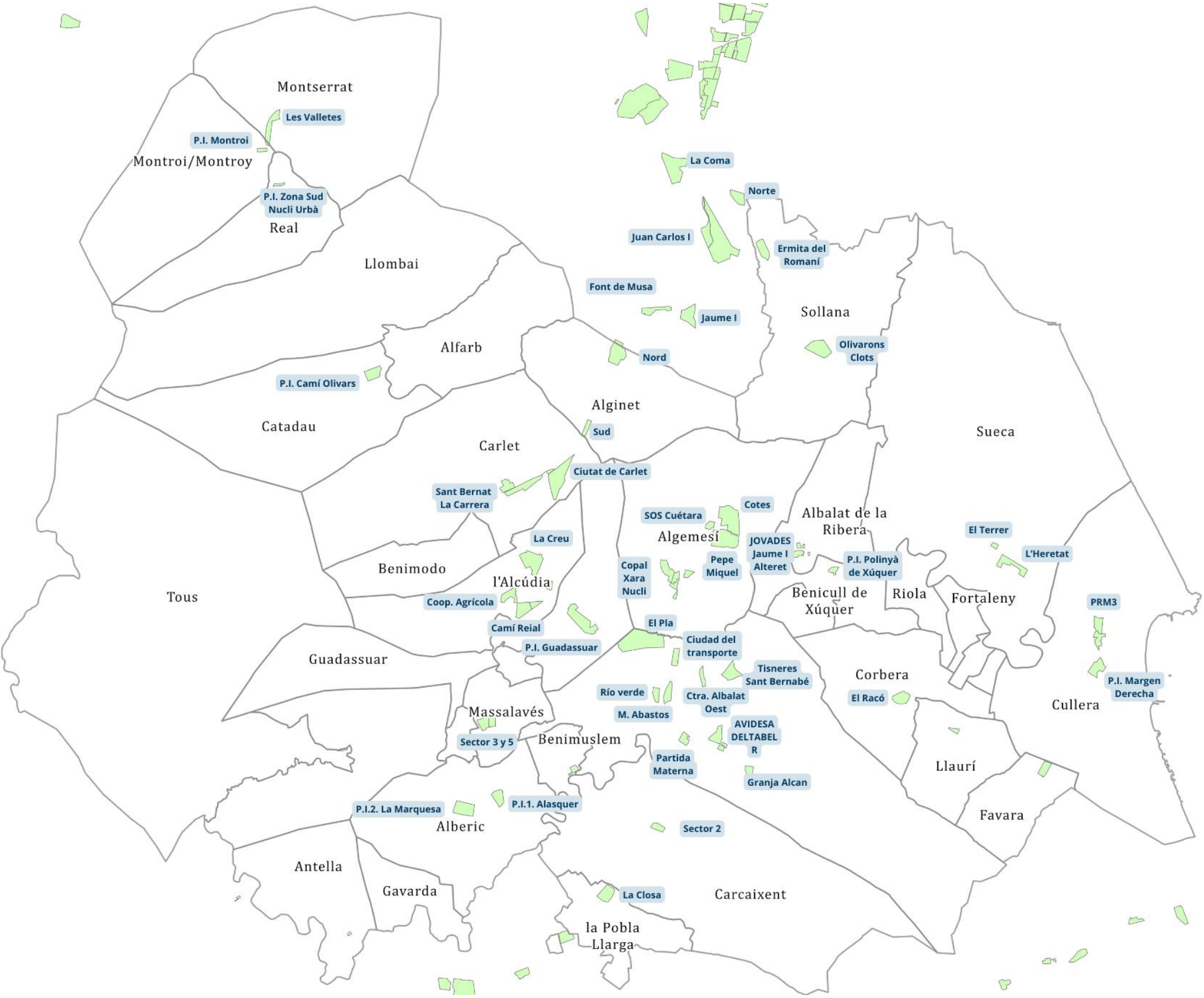


Figura 29. Parcs empresarials - IVACE
Font: Elaboració pròpia amb dades del Visor Cartogràfic de la GVA.

7.7.2 Anàlisi de 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 “empremta” geolocalitzable dels moviments que realitza cada terminal.

El principal avantatge d'utilitzar les dades de telefonia mòbil enfront de les enquestes tradicionals és que proporciona una mostra més àmplia. A més, permeten analitzar la mobilitat amb l'exterior, així com triar els períodes a estudiar, i es pot caracteritzar l'estacionalitat o disposar de dades en distints 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.

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 de les antenes de telefonia mòbil, les divisions administratives i les seues característiques poblacionals, diferenciades per tipologia de dia o per agregació de dies. En concret, la **font de les dades de base prové d'Orange**, cosa que permet obtindre una mostra raonablement àmplia a l'àrea d'estudi. Orange té una quota de mercat en línies de telefonia mòbil a escala 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 cadascuna de les relacions de l'àmbit d'estudi, sense accés a la informació individualitzada en cap moment. Es té accés a les dades generades en diferents moments temporals, i és possible la generació de matrius de mobilitat per a l'espai (sobre la base de la zonificació proposada) i el moment (diari, mitjana setmanal, 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 el 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, és a dir, Alzira, Algemesí, Cullera i Carcaixent, tots amb més de 20.000 habitants cadascun. El 15,14% són interns a l'àmbit ampliat i l'11,19% restant es produïx entre els dos àmbits.

Taula 10. 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 internes als municipis:

Taula 11. Viatges en dia mitjà laborable interns als municipis.

Municipi	Viatges interns	% 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.

I també són importants les relacions entre els municipis més poblats:

Taula 12. Principals relacions segons viatges en dia mitjà laborable.

Zona d'Origen	Zona de Destinació	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 molt positivament des del punt de vista de la mobilitat. La descentralització dels recursos d'un territori implica que les necessitats dels ciutadans puguen satisfer-se en més d'una localització, en contraposició al que ocorre en el model centralitzat. En este últim, les necessitats es veuen cobertes en una única ciutat o àrea urbanitzada, cosa que requerix desplaçaments des de tots els municipis circumdants fins a eixa localització, com passa 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 al territori.

En les figures inferiors es poden observar les relacions esmentades, en color verd es representa la destinació preferida 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 té capacitat suficient per a proporcionar serveis 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 limítrofs. Com s'ha vist anteriorment, al 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 limítrofs. S'aprecia la seua posició com a centres proveïdors de serveis. Altres centres que actuen de la mateixa manera, però a menor escala, són l'Alcúdia, Algemesí, Alberic i Montserrat.

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

El sistema Alfarb-Llombai-Catadau té com a primera relació de mobilitat 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 afavorix les connexions d'estos municipis amb altres d'exterior 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

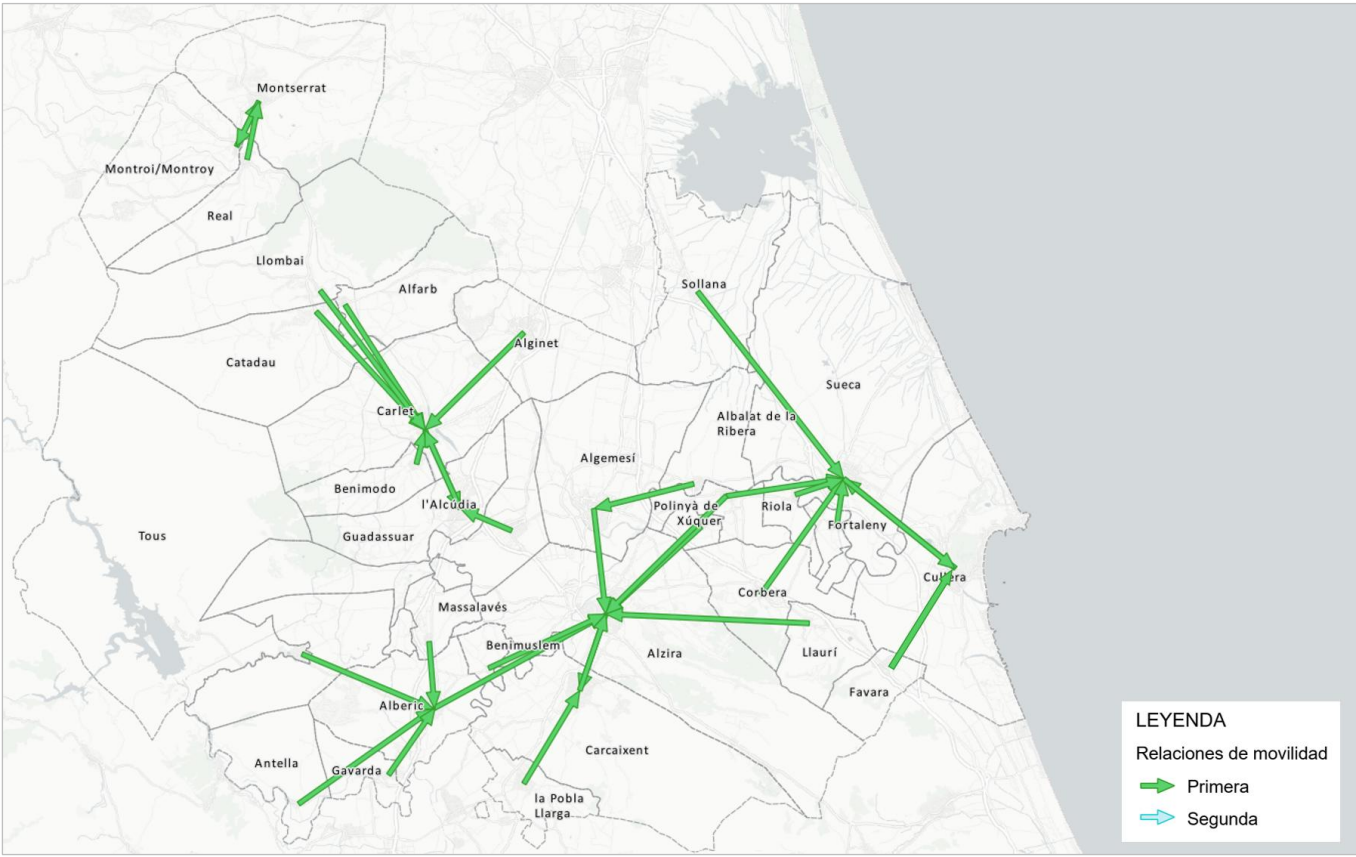


Figura 30. Primera relació de mobilitat amb major afluència.
Font: Dades de telefonia mòbil.

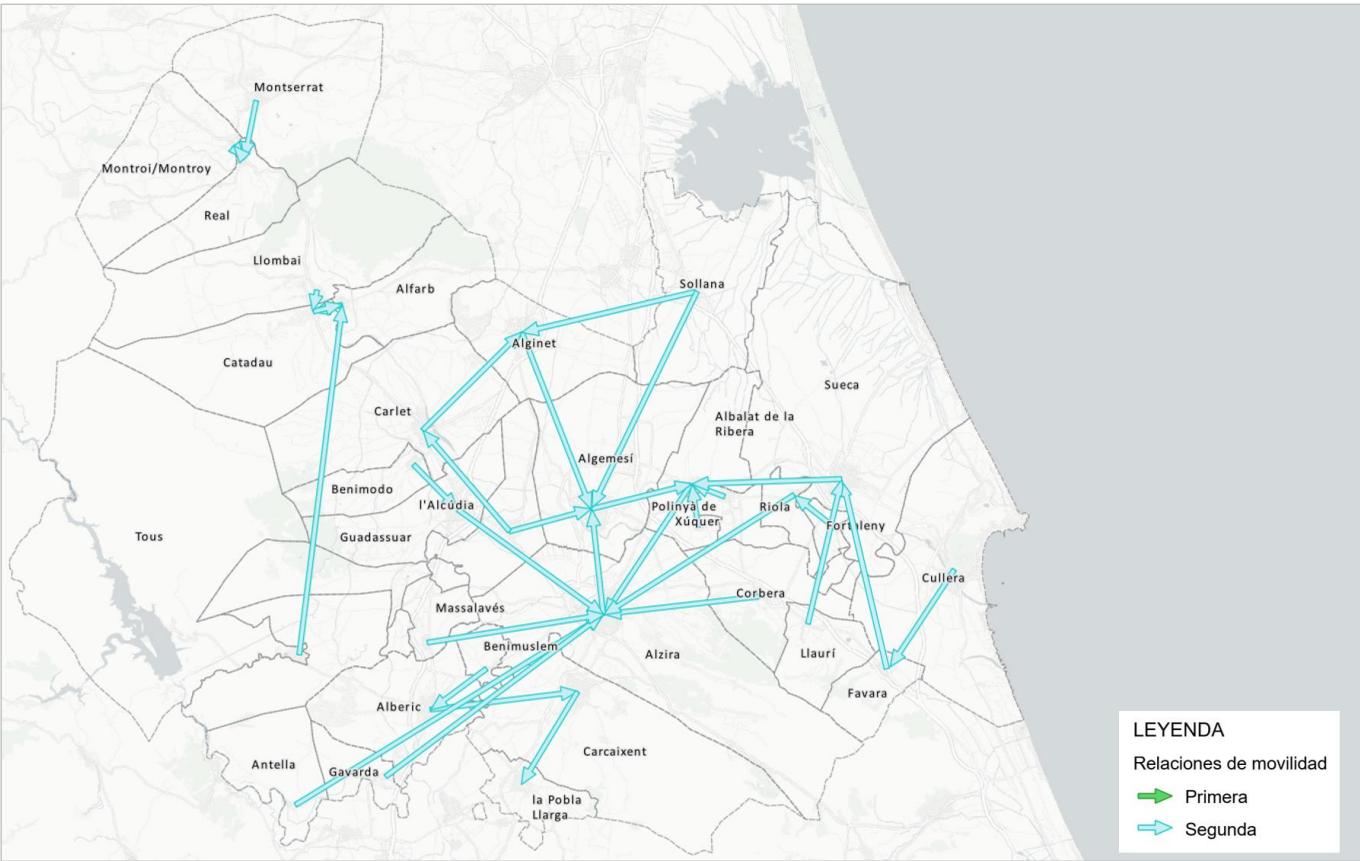


Figura 31. Segona relació de mobilitat amb major afluència.
Font: Dades de telefonia mòbil.

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 els usuaris amb aquells llocs als quals volen anar de la manera més eficient. Com s'ha esmentat anteriorment, destaca el cas de Montserrat, Real i Montroi com a sistema aïllat. La naturalesa i les característiques d'estes relacions seran objecte d'estudi en fases posteriors del Pla.

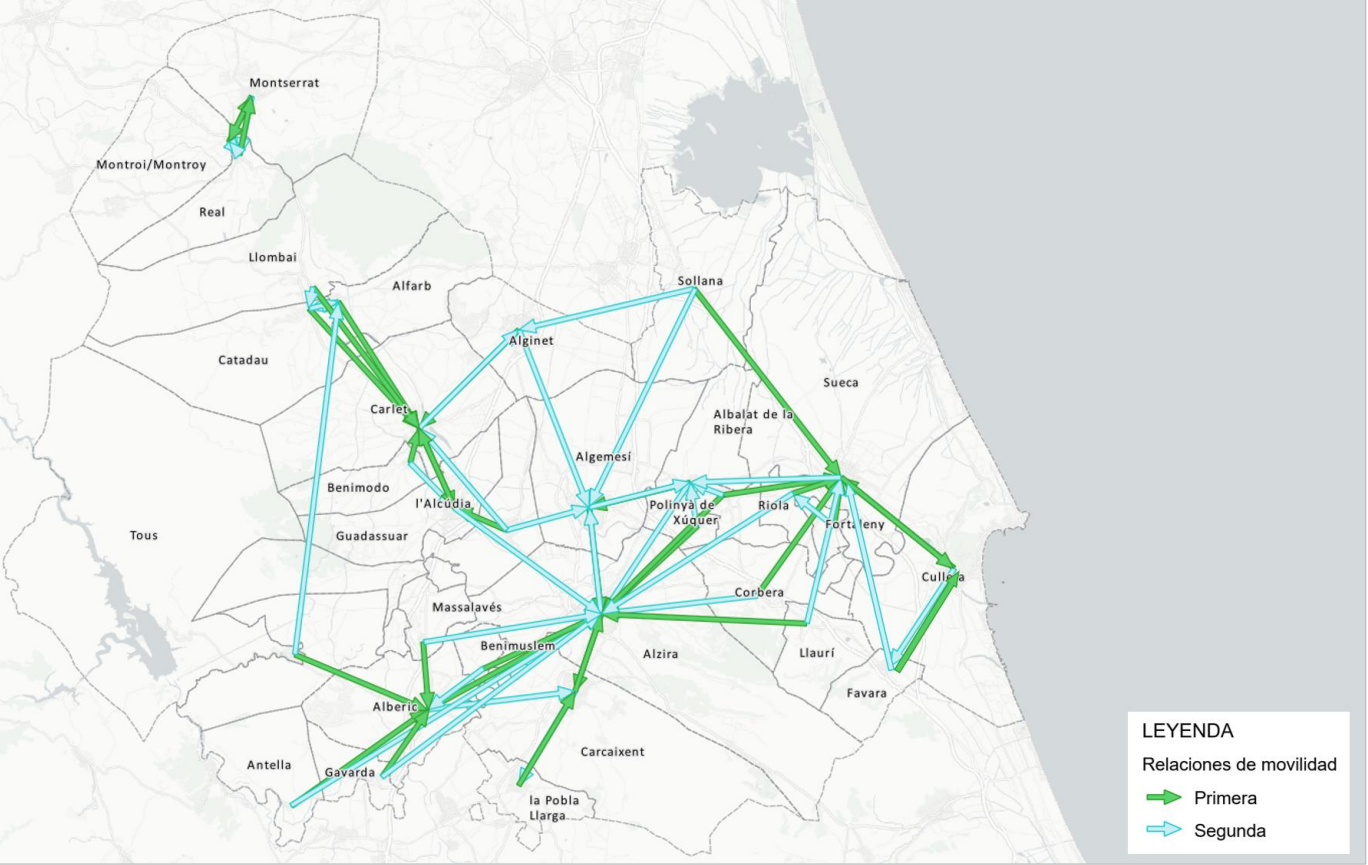


Figura 32. Primera i segona relació de mobilitat amb major afluència.
Font: Dades de telefonia mòbil.

7.7.3 Infraestructures supramunicipals de connexió

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

7.7.3.1 Infraestructura ferroviària

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

- Xarxa de rodalia

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 2023 l'estació de Cullera va registrar un total de 626.757 viatgers i 24.655 trens de rodalia. Esta estació disposa d'instal·lacions per a viatgers i mercaderies.

Línia C-2: València Nord – Xàtiva – Moixent. Efectua parades a Algemés, Alzira, Carcaixent i la Pobla Llarga. L'any 2023 l'estació d'Alzira va registrar un total de 849.165 viatgers i 27.830 trens de rodalia. Esta estació disposa d'instal·lacions per a viatgers i mercaderies.

- Xarxa de Llarga Distància

Trajecte 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 produeix tots els dies de la setmana. El temps total de trajecte és de 2 hores i 54 minuts fins a Cullera. L'any 2023 l'estació de Cullera va registrar un total de 10.284 viatgers i 282 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 12.373.435 viatgers l'any 2023.

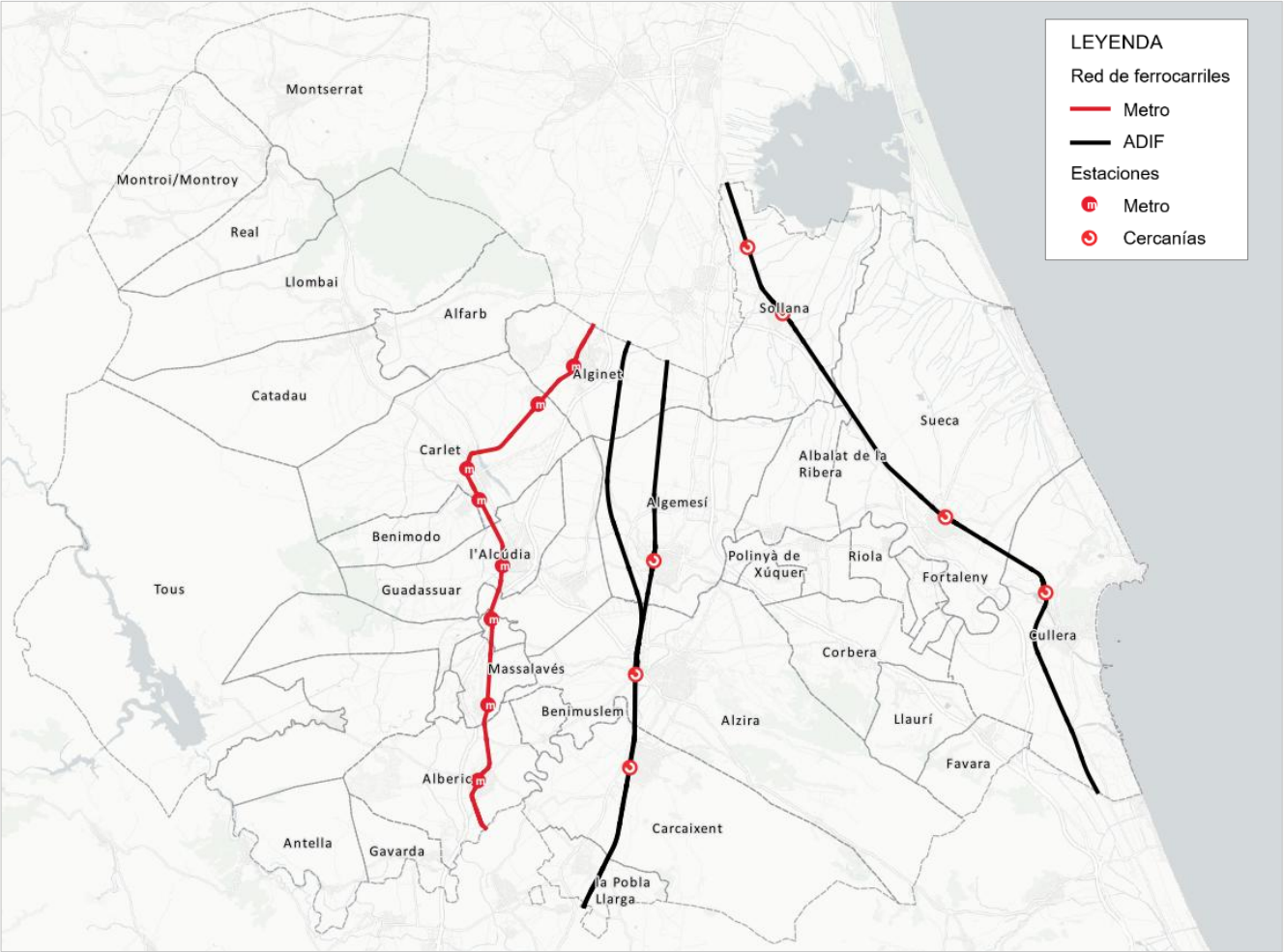


Figura 33. Xarxa de transport ferroviari a l'àrea funcional.
Font: Elaboració pròpia amb dades ADIF i FGV.

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 servei 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.

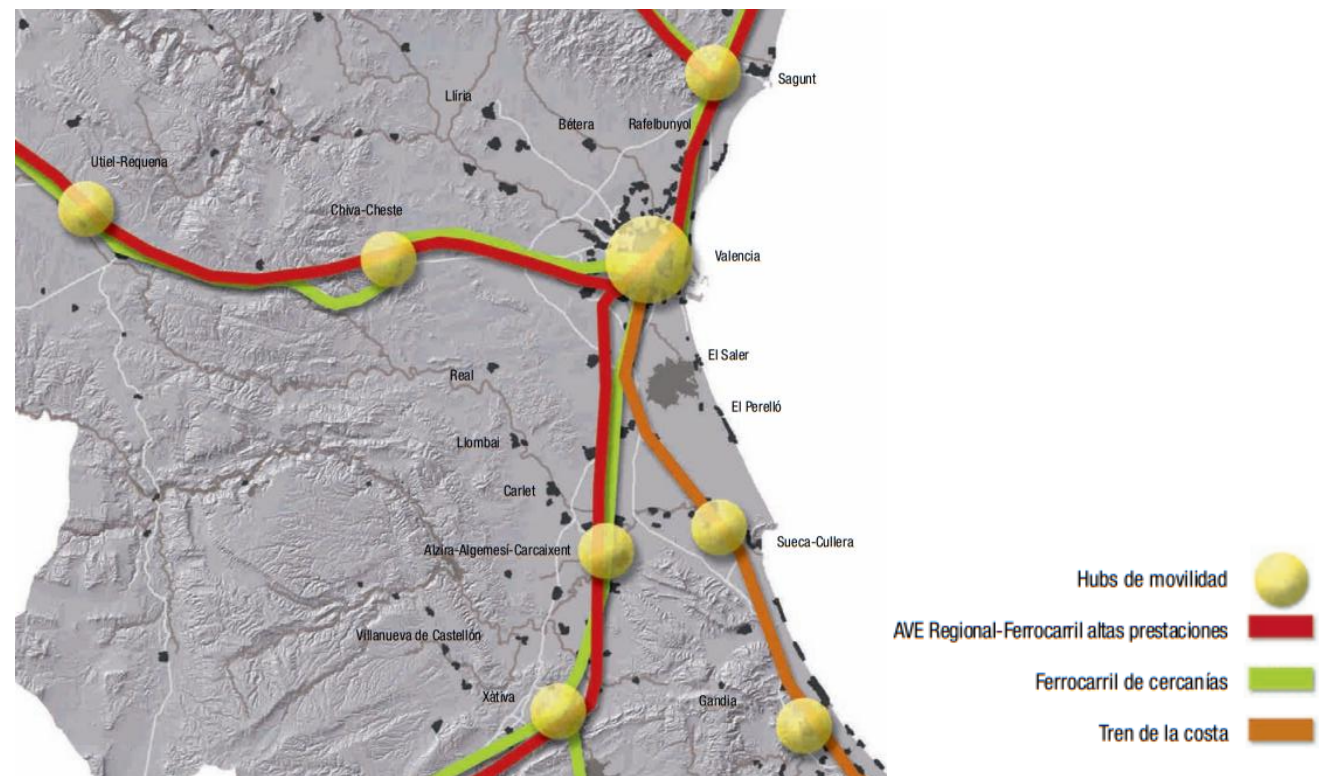


Figura 34. Principals Hubs de mobilitat a l'àrea de València
Font: Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana - Objectiu 19: Mobilitat

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 rodat 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 serveis 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:

Integradas en la trama urbana

En el borde de la trama urbana

Cercanas al municipio

Exteriores al municipio

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 35. Estació de ferrocarril d'Alberic
Font: Elaboració pròpia.



Figura 36. Estació de ferrocarril de Carcaixent
Font: Elaboració pròpia.



Figura 37. Estació de ferrocarril de Massalavés
Font: Elaboració pròpia.



Figura 38. 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.

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 Lliria. 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 vertebraren 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.

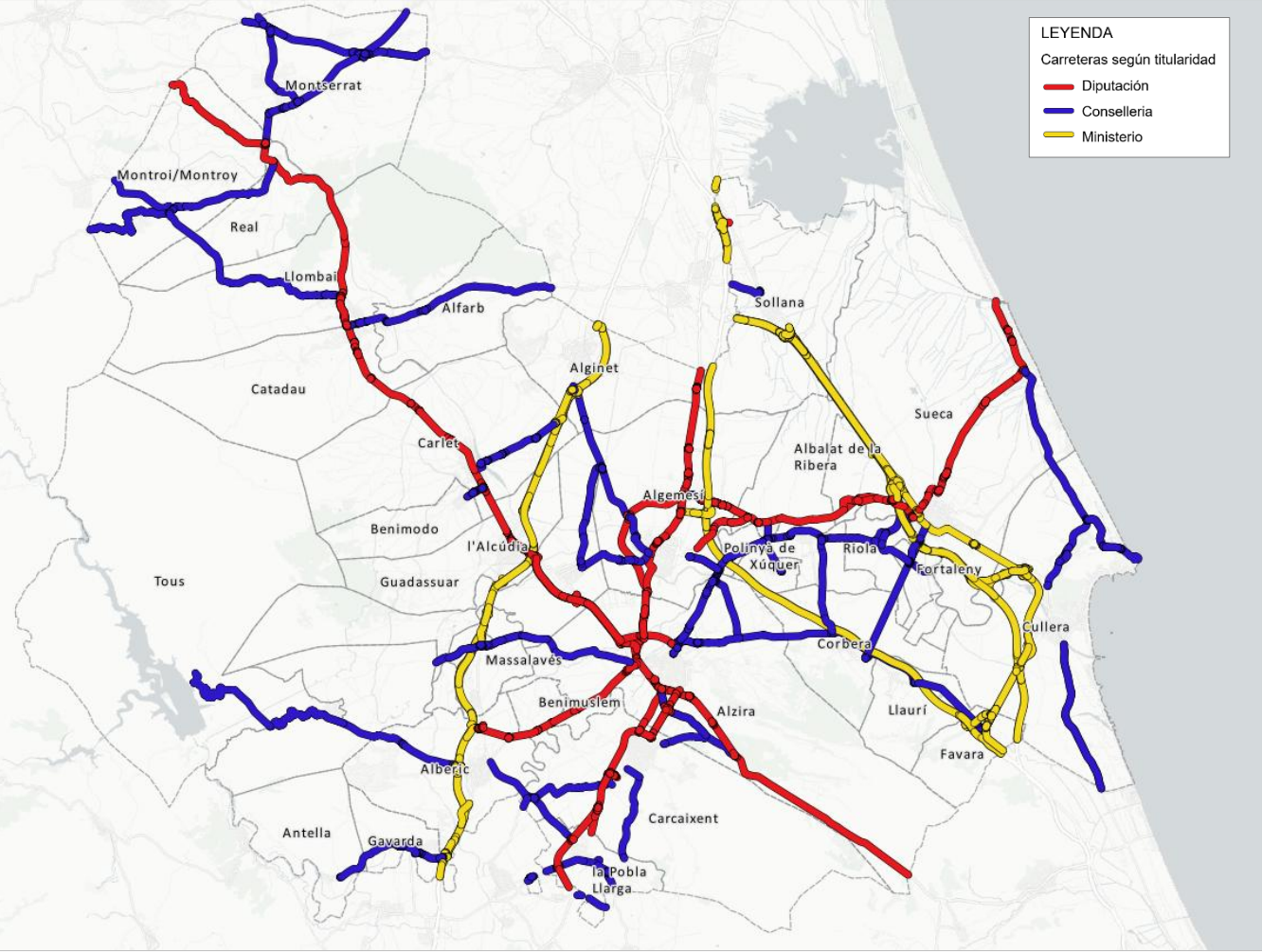


Figura 39. Xarxa de carreteres de l'àmbit supramunicipal.
Font: Elaboració pròpia amb dades GVA.

Hi ha dos problemàtiques associades tant a les carreteres en general com a les autonòmiques en particular. D'una banda, la falta de consolidació d'alguns eixos vertebradors suposa un inconvenient per al transport públic, que veu disminuïda la seua velocitat comercial a causa de la congestió. D'altra banda, la sinistralitat viària s'ha d'analitzar tant en relació amb el nombre d'accidents com amb 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 registra intensitats d'entre 10.000 i 30.000 vehicles diaris, principalment en els accessos des d'Algemés, 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, intensitat que fa que no es requerisca duplicació de calçada. No obstant això, al seu pas per Carlet solen generar-se retencions en les hores punta. Es tracta d'una carretera important en l'àmbit d'estudi perquè, en el seu traçat en direcció nord-oest-sud-est, vertebrava la major quantitat de municipis de la zona.

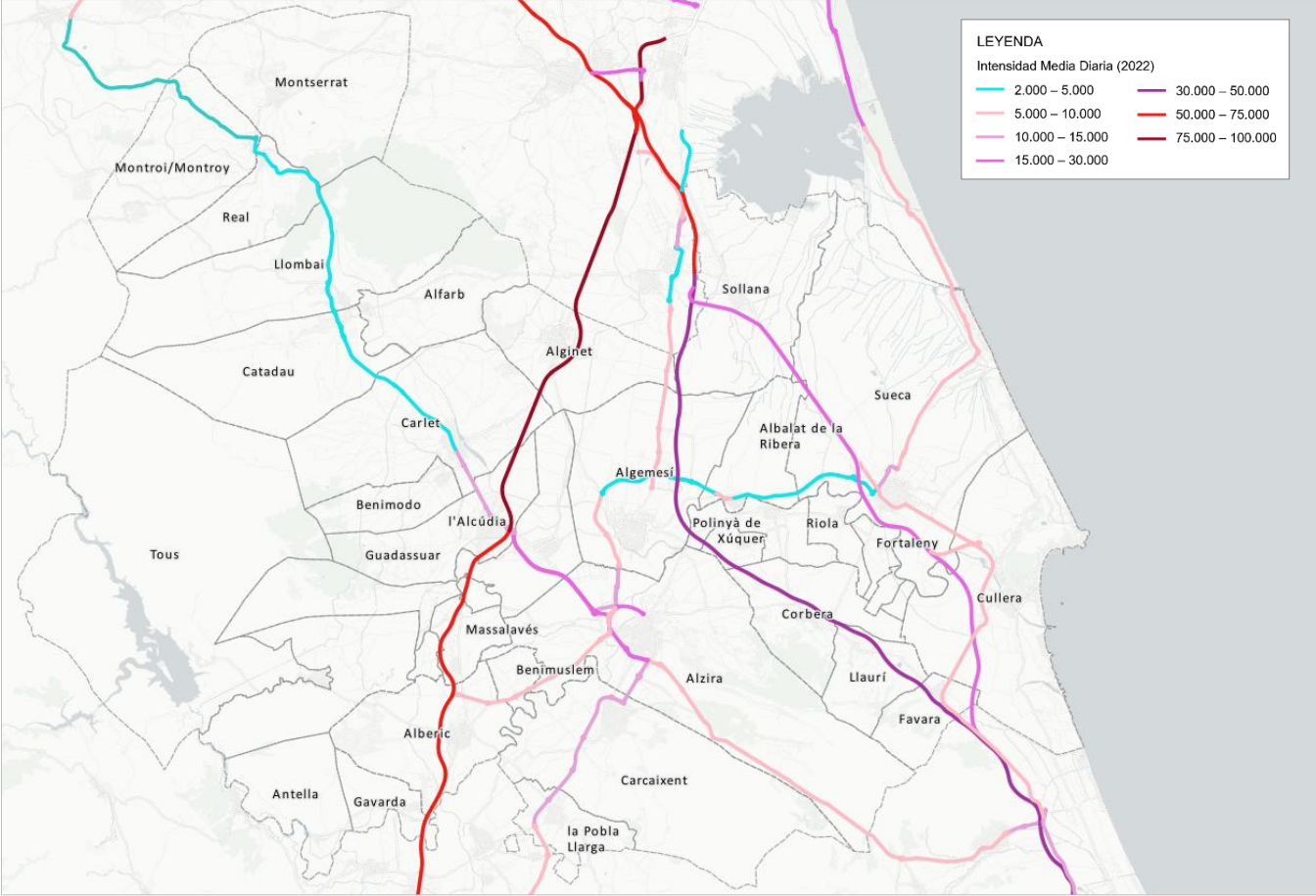


Figura 40. Intensitat mitjana diària de les carreteres de la Ribera del Xúquer
Font: MITMA + GVA.

7.7.4 Transport públic i interurbà per carretera

Dels 32 municipis de l'àmbit, els únics que disposen de transport urbà són Alzira, Carcaixent i Cullera, i en tots els casos es tracta de transport urbà en autobús. En el cas d'Alzira, hi ha quatre línies urbanes que recorren el nucli principal i connecten amb l'estació de RENFE, l'Hospital de la Ribera i 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, hi ha 5 línies que 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, i el servei es reforça en els mesos d'estiu. En el cas de Sueca, disposava d'una línia de transport urbà fins a 2019, però actualment el servei no es presta.

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

El nou mapa concessional aprovat per Conselleria donarà servei 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, Algemés, Almussafes, Alzira, Benicull de Xúquer, Corbera, Cullera, Favara, Fortaleny, Llaúri, 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 una 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 Navarrès i La Costera, donant servei a l'hospital de referència de Xàtiva i a l'estació de RENFE.

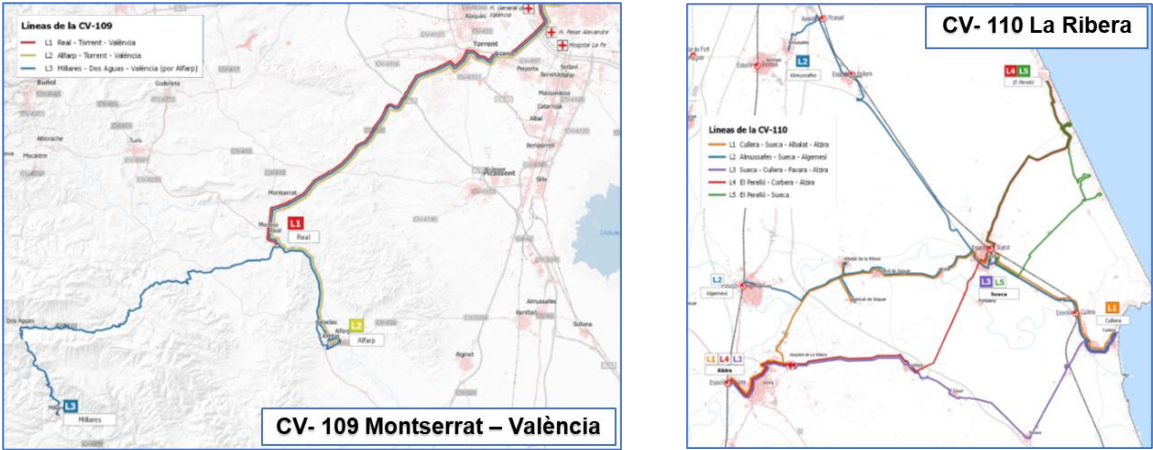


Figura 41. Mapes de les concessions CV-109 i CV-110

Font. Nou mapa concessional

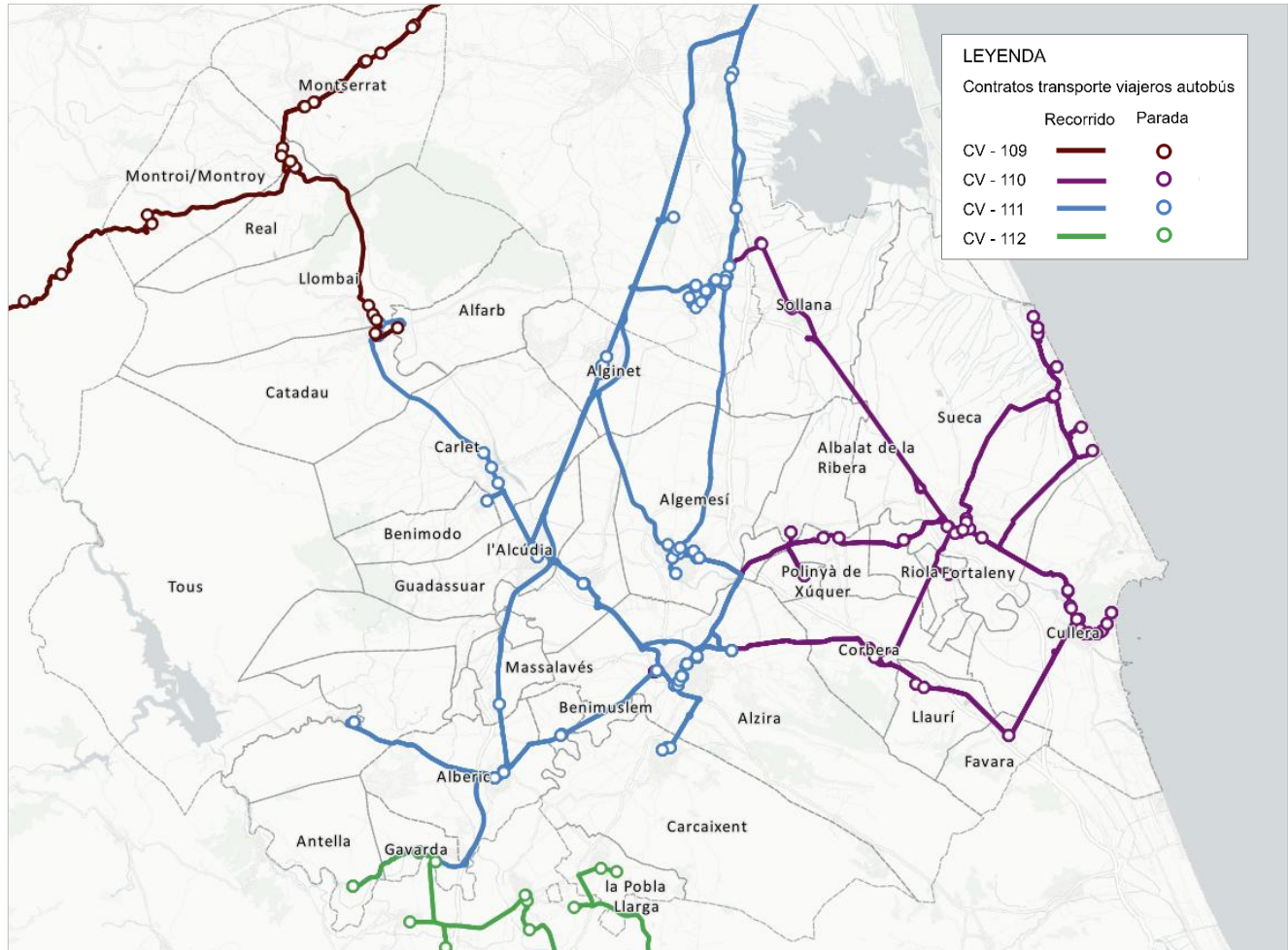


Figura 42. Cobertura dels contractes de transport públic de viatgers per carretera.

Font: Elaboració pròpia amb dades del nou mapa concessional.

7.7.5 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 Servei 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 estrictes 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, 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.

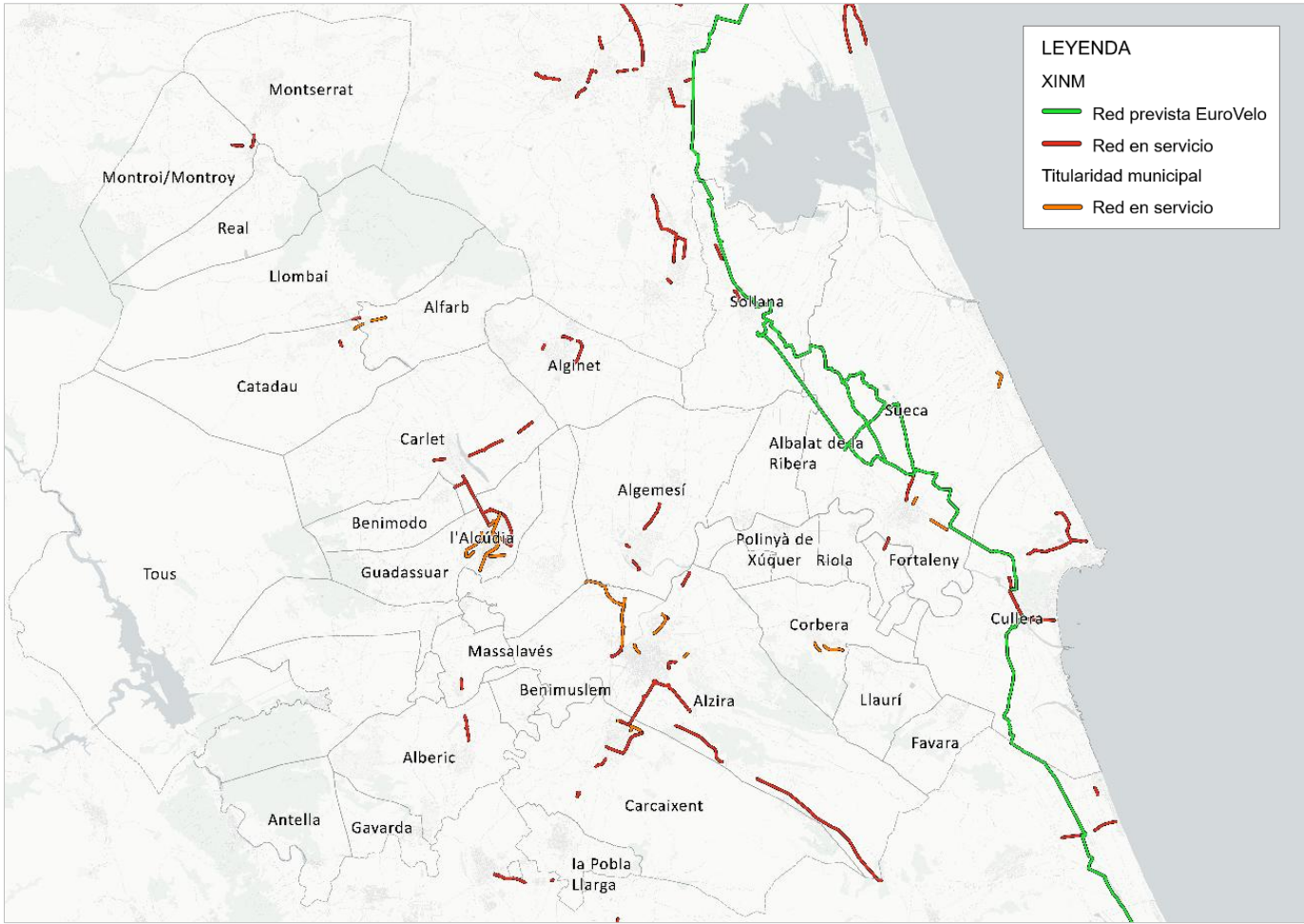


Figura 43. Estat de la xarxa ciclista actual a l'àrea funcional de la Ribera del Xúquer.

Font: Elaboració pròpia a partir de dades XINM i Ajuntaments.

7.7.5.1 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”*)

La Conselleria actua com a màxima promotora de la recuperació d'estes antigues línies de ferrocarril, l'entitat ADIF intervé generalment com a titular dels sòls, en col·laboració amb la Conselleria, que promou i finança la major part dels projectes.

Una vegada executades les infraestructures, el model de la Comunitat Valenciana consistix, en general, en la cessió de la gestió, el manteniment i la promoció de les vies a les administracions locals.

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 Valldigna.

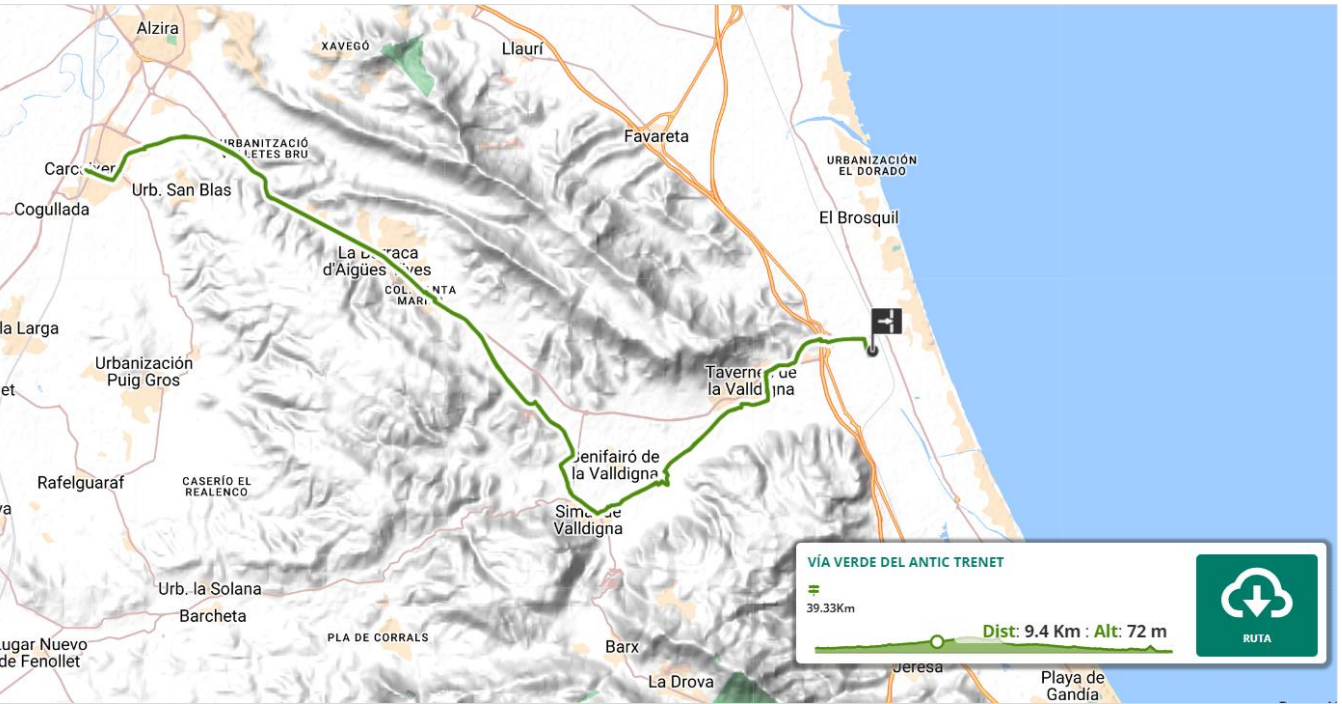


Figura 44. Recorregut de la Via Verda de L'Antic Trenet.

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 45. 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 de la Ribera Alta i els Ajuntaments dels municipis que travessa.

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 d'1,77 quilòmetres de longitud al municipi de Manuel.



Figura 46. 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.

7.7.5.2 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 cobrix el trajecte Alzira – Barranc de la Casella.

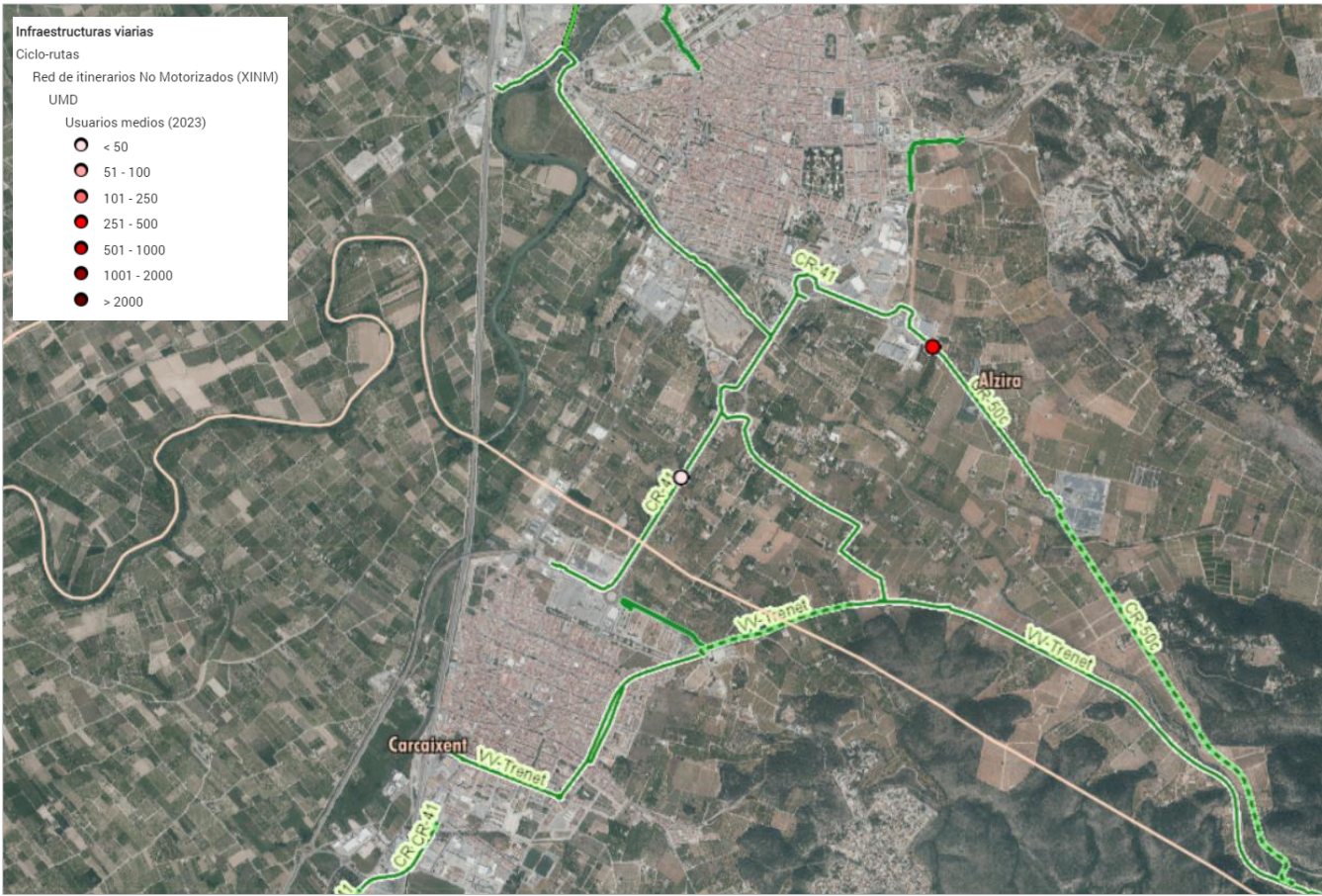


Figura 47. Localització de les estacions d'aforament. Representació de dades de 2023.

Font: Visor GVA.

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 13. 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-50	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 14. 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.

8 Efectes Ambientals previsibles del PMoSira

L'escenari tendencial previsible de l'estat del medi ambient i la dinàmica del territori en absència de la planificació de la mobilitat a l'àrea del PMoSira d'Alzira potencia un augment dels efectes negatius com la contaminació acústica i atmosfèrica, la perillositat d'inundació, l'augment dels consums energètics (entre altres), que innegablement s'agreugen amb els efectes del canvi climàtic.

Per tant, és necessari adaptar-se i contrarestar estos efectes mitjançant la planificació eficient tant al territori com en termes de mobilitat sostenible, tenint presents les directrius europees i autonòmiques, que marquen el camí i els objectius a aconseguir.

8.1.1 Reducció de la contaminació atmosfèrica

La influència que l'activitat humana té sobre la generació dels gasos d'efecte d'hivernacle (GEI), i la contribució d'estos a la modificació del comportament climàtic del planeta, fa necessari orientar els esforços a la reducció de l'emissió d'estos gasos. Entre ells, els més rellevants en funció de la seua quantitat, combinada amb els efectes sobre el calfament potencial, són el diòxid de carboni (CO₂), seguit del metà (CH₄) i de l'òxid nitrós (N₂O), amb una contribució inferior dels gasos fluorats: hidrofluorocarburs (HFCs), perfluorocarburs (PFCs) i hexafluorur de sofre (SF₆).

Com s'ha vist anteriorment, el sector de la mobilitat és un dels que més emet este tipus de contaminació, degut principalment a l'alta dependència dels combustibles fòssils. En este sentit, el PMoSira d'Alzira té com una de les seues prioritats la descarbonització del sector, i a més un ús eficient del transport, siga incentivant l'ús del transport públic o impulsant mesures que incrementen l'ocupació dels vehicles privats.

8.1.2 Reducció de la contaminació acústica

La principal font de contaminació acústica és l'associada al trànsit rodat. Amb el model territorial dispers actual existent en l'àmbit i degut principalment als fluxos de treball cap a zones industrials disperses, s'afavorix l'ús de vehicles privats motoritzats, per la qual cosa la tendència és a l'augment de les emissions acústiques existents derivades del transport. A més, les activitats de càrrega i descàrrega i distribució de mercaderies incideixen indiscutiblement en la generació de soroll de les zones urbanes.

El PMoSira té com a objectiu també identificar, minimitzar i controlar les fonts de soroll detectades, i proposar mesures que minimitzen els nivells sonors, prenent com a referència aquelles referents a la mobilitat disposades en els PAM o estudis acústics dels PGOU dels termes municipals que conformen el PMoSira.

Algunes de les mesures que sens dubte incidiran en la reducció dels nivells sonors per part del sector de la mobilitat són: reducció de la velocitat en vies urbanes “Carrers 30”, conversió de vies comercials en zones de vianants, foment de l'ús de transport no motoritzat com és la bicicleta o impuls de nous vehicles ECO o Zero emissions que minimitzen el soroll generat en el trànsit dels vehicles.

8.1.3 Reducció del consum energètic

En el marc actual cal tindre present la necessitat tant de reduir la mobilitat privada motoritzada com d'apostar per la descarbonització del sector del transport, allunyant-se d'esta manera del model actual de mobilitat.

Des de la planificació de la mobilitat sostenible es plantegen mesures i estratègies que afavorixen el canvi cap a escenaris en els quals es fomenta el canvi del vehicle privat per modes més eficients, així com la mateixa eficiència energètica en els mitjans de transport motoritzats. Algunes mesures poden estar relacionades amb el foment de vehicles menys contaminants o elèctrics, o el foment de polítiques de vehicle compartit (car-sharing o car pooling), l'increment de la captació del transport públic i dels modes més saludables com la bicicleta, entre altres propostes, de manera que es genere una reducció del consum energètic associat a la mobilitat, sense que per això s'afecte el sector econòmic o el benestar social de la població.

És important fer especial menció a la reducció del consum energètic ocasionada per mesures plantejades orientades a **la potenciació del transport públic**, en considerar que tenen importants possibilitats de captació de viatgers en l'àmbit del PMoSira, ja que actualment la mobilitat interurbana es realitza principalment en vehicle privat, i el transport públic és un mode menys atractiu.

9 Incardinació del Pla en l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana i altres plans

9.1 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.

Tal com s'ha vist anteriorment, la zona presenta un risc de perillositat per inundació, per la qual cosa li és aplicable el Pla d'Acció Territorial sobre Prevenció del Risc d'Inundació a la Comunitat Valenciana (PATRICOVA).

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

9.2 Infraestructura Verda

En el TRLLOTUP es definix la Infraestructura Verda com el sistema territorial bàsic compost pels àmbits i llocs d'especial valor ambiental, cultural, agrícola i paisatgístic, així com l'entramat de corredors ecològics i connexions funcionals que relacionen tots els elements anteriors, incloent-hi sòls urbans i zones verdes públiques d'àrees urbanes, així com els itineraris que permeten la seua connexió. Addicionalment, estableix que la identificació i caracterització d'estos espais de la infraestructura verda es farà per part dels instruments de planificació territorial i urbanística des de l'escala regional fins a la municipal.

Per això, el present PMoSira haurà de tindre en compte estes directrius, sobretot de cara a influir sobre aquells itineraris de vianants i/o ciclistes amb interès paisatgístic-cultural i visual.

9.3 Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana (ETCV)

El PMoSira es basa en els principis bàsics definits en l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana i, en concret, en l'àrea funcional a la qual pertany el municipi, Àrea Funcional de La Ribera del Xúquer. D'esta manera, el PMoSira està en línia amb l'estratègia pel que fa a l'Objectiu 19-Mobilitat per a satisfer les demandes de mobilitat al territori de manera eficient i integradora.

9.4 Estratègia Valenciana de lluita contra el Canvi Climàtic (EVCC)

El PMoSira es troba alineat amb l'Estratègia Valenciana de lluita contra el Canvi Climàtic de manera que les propostes realitzades són molt similars a les realitzades en l'estratègia per als anys 2020-2030, les quals, pel que fa a mobilitat i transports, són principalment:

1. Propostes de reducció de la mobilitat
2. Propostes de millora del repartiment modal
3. Propostes sobre els vehicles

El primer apartat es referix principalment a aquells aspectes de la mobilitat relacionats amb la planificació urbana, principalment quant al model de ciutat i les repercussions que té en matèria d'urbanisme. En este sentit, el PMoSira incorpora mesures per a analitzar la mobilitat en els nous desenvolupaments i poder planificar-los amb l'objectiu de millorar la sostenibilitat de la mobilitat en el seu àmbit.

Quant a les millores del repartiment modal, són aquelles més específiques del pla, relacionades amb una potenciació dels modes a peu, bicicleta i transport públic.

Finalment, el tercer apartat insisteix en els aspectes relatius al canvi de la tecnologia de combustió dels vehicles i la transició cap a tecnologies menys contaminants.

9.5 Plans de mobilitat urbana sostenible (PMUS) i Plans Generals d'Ordenació Urbanística (PGOU) dels municipis

Els municipis de l'àmbit del PMoSira disposen de Plans Generals d'Ordenació Urbanística (PGOUs) amb les seues Normes Subsidiàries de Planejament corresponents i, en ocasions, de Plans de Mobilitat Urbana Sostenible que són coherents amb les propostes plantejades.

És important que en futures actualitzacions dels PMUS o PGOUs es tinga en compte el PMoSira i, amb això, poder establir sinergies des d'estos instruments amb l'objectiu comú d'un desenvolupament urbà més equilibrat que tinga en compte una mobilitat més sostenible dels habitants del municipi.

Els municipis inclosos en l'àmbit ampliat del PMoSira formen part, al seu torn, de l'àmbit d'estudi i actuació del Pla Bàsic de Mobilitat de l'àrea de València. Esta coincidència territorial requereix una coordinació adequada entre els dos instruments, de manera que les actuacions plantejades a les zones comunes siguen coherents i complementàries, especialment en aquelles mesures relacionades amb les connexions metropolitanes, el transport públic i la mobilitat activa.

9.6 Nou mapa concessional dels serveis públics de transport per carretera de la Comunitat Valenciana

El nou mapa concessional dels serveis públics de transport per carretera de la Comunitat Valenciana identifica Alzira com un dels principals focus atractors de viatges i destaca les importants relacions internes de la comarca de La Ribera.

El nou mapa concessional preveu que el 100% dels municipis de la Comunitat Valenciana tindran servei públic de transport, per la qual cosa es tindran en compte les noves connexions per al plantejament de mesures.

El **Pla Endavant** preveu, entre les seues actuacions en matèria de transport, l'adaptació de la xarxa i dels serveis de transport públic a la nova realitat territorial derivada dels efectes de la DANA d'octubre de 2024. Esta consideració resulta especialment rellevant per al PMoSira, atés que les modificacions en l'estructura territorial i en les necessitats de mobilitat s'hauran de tindre en compte en el plantejament i la coordinació de les mesures de transport públic.

10 Procediment d'Avaluació i Mesures previstes

10.1 Avaluació ambiental estratègica

El present Document Inicial Estratègic que, juntament amb l'Esborrany del Pla (Article 50.1 de la LOTUP), inicia el procediment d'avaluació ambiental i territorial estratègica ordinària del Pla de Mobilitat Supramunicipal (PMoSira) de l'entorn de l'Àrea Urbana Integrada d'Alzira, amb la finalitat que la Conselleria de Medi Ambient, Infraestructures, Territori i de la Recuperació, després del període de consultes, Emeta el Document d'Abast (article 51.2.a LOTUP) per a l'elaboració de l'Estudi Ambiental i Territorial Estratègic (article 52.2 LOTUP).

10.2 Mesures de mitigació previstes

Com s'ha vist, la figura del PMoSira és un instrument de planificació que en si mateix obtindrà efectes positius per a pal·liar el canvi climàtic, per la qual cosa no resulta necessari adoptar mesures per a previndre, reduir o compensar qualsevol efecte negatiu en el medi ambient i en el territori.

En efecte, els paquets d'actuacions anteriorment descrits propiciarien un canvi en el repartiment modal, incrementant el percentatge de desplaçaments en aquells modes més sostenibles com anar a peu, amb bicicleta o en transport públic, en detriment de l'ús del vehicle privat, aconseguint d'esta manera una reducció del consum energètic i les conseqüents emissions contaminants, millorant la qualitat de vida de la ciutadania dels municipis que componen l'àrea funcional de la Ribera del Xúquer.

10.3 Seguiment ambiental del Pla

Per a comprovar l'efectivitat del present pla i la consecució de les mesures plantejades, es desenvolupa un **paquet d'indicadors** que permetran mesurar l'efectivitat i el compromís per part de tots els actors implicats. Estos indicadors, detallats en el Pla d'acció, avaluaran la situació actual i els valors esperables en el temps d'aplicació del Pla.

Alguns marcs estratègics que es tindran en compte per a l'elaboració d'estos indicadors són:

- Sistema d'Indicadors EU 2030
- Sistema d'Indicadors ODS 2030
- Sistema d'Indicadors de Desenvolupament de la Comunitat Valenciana per a 2030

PA	PROGRAMA DE ACTUACIÓN	PROPUESTAS	Nº	MEDIDAS	PLAZO	INDICADOR	EVOLUCIÓN ESPERADA
A	CONECTIVIDAD MUNICIPAL	A.1. Reordenación de la circulación	A.1.1	Jerarquía viaria.	Corto (2 años)	Implantación del programa (Sí/No)	Sí
						Reparto del viario público según jerarquía	Incremento modos blandos (pie y bici)
		A.1.2				Implantación del programa (Sí/No)	Sí
			A.1.2	Reordenación de los sentidos en el viario.	Medio (4 años)	% Calles que cumplen las secciones tipo	Incremento
		A.2. Conexiones exteriores				% Calles de sentido único	Incremento
			A.2.1	Red de caminos saludables.	Largo (8 años)	Implantación del programa (Sí/No)	Sí
B	DISEÑO URBANO	A.3. Caminos saludables				km de camino saludables con firme estabilizado, señalización y buen estado de conservación	Incremento
			A.3.1	Continuidad urbana de los caminos saludables.	Largo (8 años)	Implantación del programa (Sí/No)	Sí
		A.3.2				Km de caminos saludables seguros	Incremento
			A.3.2	Aparcamientos para bicicletas y patinetes.	Corto (2 años)	Número de aparcamientos para bicicletas o patinetes	Incremento
		B.1. Nuevo modelo de diseño urbano				Reparto del viario público	Incremento modos blandos (pie y bici)
			B.1.1	Calles de coexistencia o a cota 0.	Medio (4 años)	Longitud (m) o Superficie (m2) de las calles con algún tipo de prioridad para peatones	Incremento
		B.2. Recuperación del espacio público para el peatón	B.2.1	Ampliación de aceras.	Medio (4 años)	Nº actuaciones con ancho libre de paso 1,5 m	Incremento
						% de calles con aceras > 1 metro	Incremento
			B.2.2	Mejora para ganar espacios para el peatón.	Largo (8 años)	Nº de actuaciones en las áreas estanciales	Incremento
						Nº de actuaciones mejorar las zonas peatonales	Incremento
						Nuevas señales peatonales	Incremento

Figura 48.Exemple de taula d'indicadors de seguiment

Font. PMUS de Catadau, 2021

11 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.

11.1 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 exigix 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



Figura 49. Infografía sobre participación – web PMoSira

Font: Elaboració pròpia

11.2 Agents

A continuació, es recull una llista d'**agents i institucions** clau per a concertar el Pla:

- **Diputació de València**, per la seua competència sobre les carreteres locals provincials de la zona d'estudi, així com alguns trams de la xarxa ciclista, i el coneixement de les problemàtiques associades.
- **Empreses operadores de transport en autobús a la Ribera**, atés que són els actuals concessionaris que donen servei a l'àmbit d'estudi. Incloure associacions/Federacions d'operadors.
- **RENFE**, com a operador ferroviari de mitjana distància i rodalia que dona servei a l'àmbit d'estudi.
- **Sector del Taxi a la Ribera**, pel seu coneixement de la mobilitat de l'àrea d'estudi.
- **Col·legis professionals (Enginyers de Camins, Canals i Ports, Enginyers Tècnics d'Obres Públiques i Enginyers Civils i Arquitectes)**, pel seu coneixement tècnic especialitzat sobre la mobilitat, el transport i l'ordenació del territori.
- **Universitats públiques amb seu a l'àrea metropolitana de València**, pel seu coneixement sobre la mobilitat dels universitaris de l'àmbit d'estudi i les necessitats existents.
- **DGT**, pel seu coneixement sobre els problemes de seguretat viària existents en l'àmbit d'estudi.

A més dels anteriors, s'identifiquen una sèrie d'agents socials que podrien aportar el seu punt de vista i experiència durant la fase de diagnòstic, identificant problemàtiques concretes que els afecten i necessitats a considerar en cada àmbit a analitzar. Així mateix, tindran un paper rellevant durant la fase de propostes.

- **Associacions ciclistes de La Ribera**, per la seua sensibilitat i coneixement de la mobilitat amb bicicleta per la Ribera.
- **Associació d'usuaris de vehicles elèctrics de la província de València**, pel seu coneixement sobre la mobilitat elèctrica i les necessitats que tenen en l'àmbit d'estudi.
- **Associacions ecologistes o relacionades amb la mobilitat sostenible i l'eficiència energètica a la Ribera**, per la seua sensibilitat i coneixement de les principals amenaces per al medi ambient en l'àmbit d'estudi.
- **Associacions de comerciants i empresaris de la Ribera**, pel seu coneixement sobre les necessitats de mobilitat dels mateixos establiments (càrrega i descàrrega, logística, etc.). De manera especial, associacions d'empresaris als polígons industrials de l'àrea, pel seu coneixement sobre la mobilitat quotidiana per motiu de treball a estos centres.

11.3 Etapes

Les tasques de difusió i els processos participatius tenen un caràcter transversal, i es desenvoluparan al llarg de tota l'elaboració del PMoSira. En esta secció es detallen les activitats i ferramentes de difusió i participació per a cada fase.

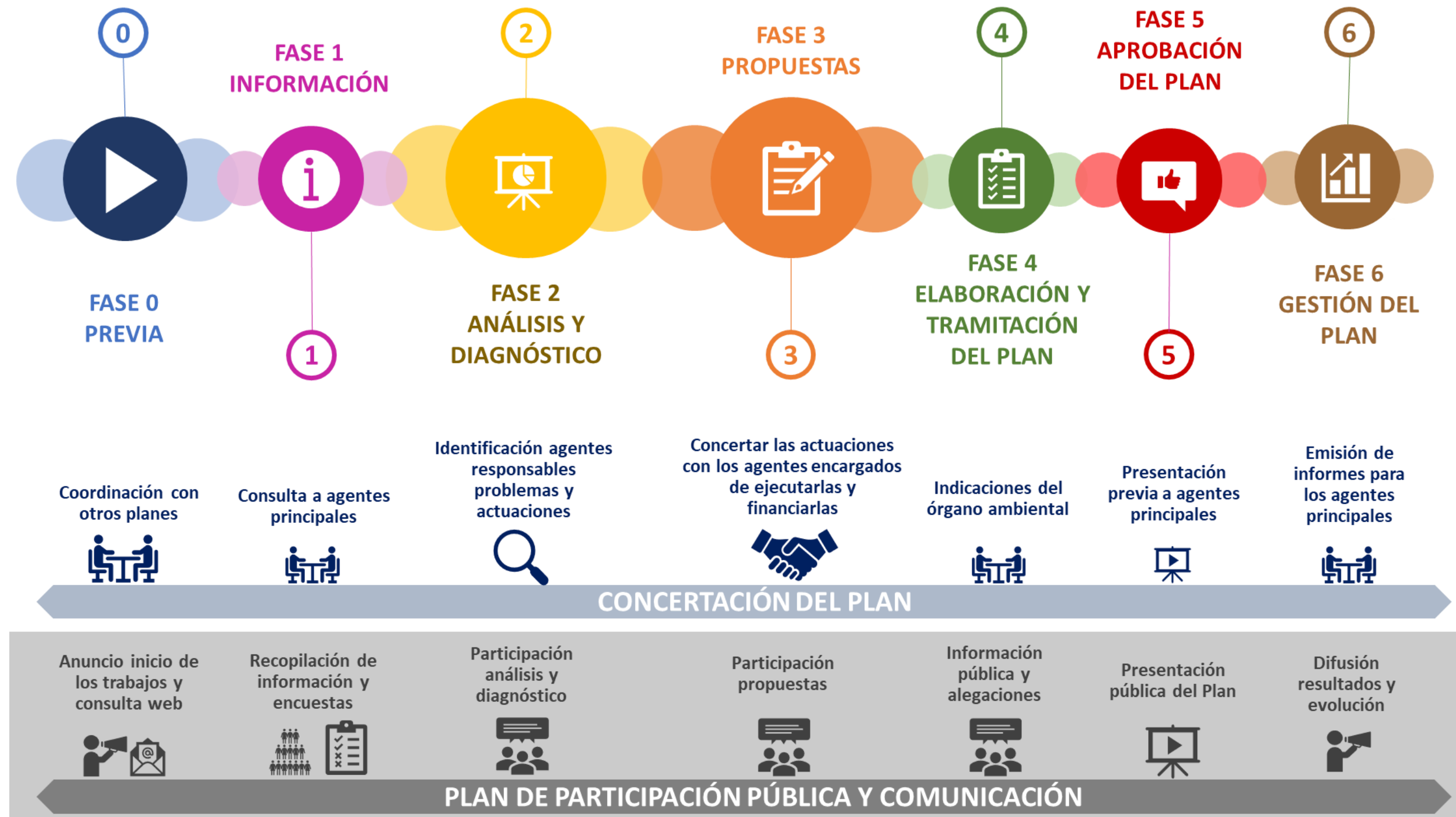


Figura 50. Pla de participació pública i comunicació
Font: Elaboració pròpia



Figura 51. Etapes del procés de participació ciutadana
Font: Elaboració pròpia

Dades del projecte i autors

El present Estudi de Mobilitat ha sigut contractat per:

- 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.**
Consultor de mobilitat.
Llicenciada en Economia, especialitzada en mobilitat.
- **Andrea Isabel Argüelles Camello.**
Consultor de mobilitat.
Enginyera Civil, especialitzada en mobilitat.
- **Carla Corrales Fernández**
Consultor de mobilitat.
Graduada en Ciències Ambientals i Màster en Tecnologia de la informació geogràfica.
- **Covadonga Negrón García-Nuevo**
Sistemes d'Informació Geogràfica.
Llicenciada en Ciències Geològiques. Especialitat: Dinàmica Estructural.



Diseñemos juntos la movilidad del futuro

Avinguda Tamarindos 23, 2
46015 València
+34 673 688 135

Carrer Hierro 33. Planta 3, Nau 3
28045 Madrid (Espanya)
+34 91 413 21 63

www.temagc.com
temagc@temagc.com