

> Pla Bàsic de Mobilitat de l'Àrea Metropolitana de València



Juliol 2018

Contingut

1. INTRODUCCIÓ, OBJECTIUS I ANTECEDENTS.....	3	2.7. Anàlisi de les variables que determinen la mobilitat.....	44
1.1. Objectius del Pla de Mobilitat	3	2.7.1. Població.....	44
1.1.1. Objectius.....	4	2.7.2. Activitat econòmica	52
1.1.2. Abast.....	4	2.7.3. Mercat laboral.....	55
1.1.3. Característiques principals	4	2.7.4. Nivells de motorització	59
1.2. La planificació de la mobilitat en la ciutat de València i la seua Àrea Metropolitana	5	2.7.5. Equipaments	63
1.3. Procés d'elaboració	6	2.7.6. Centres atractores de viatges	73
1.4. Naturalesa del document.....	6	2.8. Anàlisi de la xarxa de transport no motoritzat.....	75
1.5. Integració del Pla dins de la política de planificació de mobilitat i infraestructures de la Generalitat: Programa UNEIX.....	8	2.8.1. Oferta per a la bicicleta.....	75
1.5.1. Visió del Programa UNEIX	8	2.8.2. La bicicleta en el transport públic.....	78
1.5.2. Contingut del Programa UNEIX	8	2.8.3. Àmbit metropolità	79
1.5.3. El PMoMe dins d'UNEIX	8	2.8.4. Sistema de bicicleta pública.....	80
2. ANÀLISI DE LA SITUACIÓ DE PARTIDA	9	2.8.5. Demanda de mobilitat ciclista	85
2.1. Marc territorial de partida: caracterització de la mobilitat de la Comunitat Valenciana	9	2.9. Anàlisi de la xarxa de transport públic.....	88
2.1.1. Mobilitat global	9	2.9.1. Metrovalencia (FGV)	88
2.1.2. Distribució de distàncies	11	2.9.2. Rodalies Renfe	91
2.1.3. Índex d'autocontenció.....	12	2.9.3. MetroBus	94
2.2. Marc territorial de partida: definició de "Àrea Metropolitana de València"	13	2.9.4. EMT	97
2.2.1. El concepte de Àrea Metropolitana	13	2.9.5. Taxi.....	101
2.2.2. L'evolució de la definició metropolitana de la ciutat de València	13	2.9.6. Park & Ride.....	104
2.2.3. "Valor d'interacció" com a indicador per a la determinació de les àrees metropolitanes.....	15	2.9.1. Sistema tarifari.....	105
2.2.4. Definició d'Àrea Metropolitana de València en l'àmbit del PMoMe i planificació territorial actual	16	2.10. Anàlisi de la xarxa viària.....	107
2.3. Zonificació	19	2.10.1. Infraestructura	107
2.4. Anàlisi de la mobilitat en l'Àrea Metropolitana de València: telefonia mòbil	21	2.10.2. Pacificació del trànsit	108
2.4.1. Principals fluxos de mobilitat detectats	21	2.10.3. Fluxos de trànsit.....	109
2.4.2. Principals relacions de dependència evidenciades	22	2.10.4. Gestió del trànsit urbà	121
2.4.3. Índex d'autocontenció observat	23	2.11. Anàlisi de l'accidentabilitat	123
2.5. Anàlisi de la mobilitat en l'Àrea Metropolitana de València: Enquesta de Mobilitat (EDM) 2018.....	24	2.11.1. Evolució de l'accidentabilitat	123
2.5.1. Característiques de les persones i llars enquestades.....	24	2.11.2. Accidentabilitat en l'Àrea Metropolitana de València.....	123
2.5.2. Volums de desplaçaments	25	2.11.3. Accidentabilitat en la ciutat de València.....	126
2.5.3. Principals connexions	27	2.12. Anàlisi de les tecnologies aplicades a la mobilitat	128
2.5.4. Característiques dels desplaçaments	34	2.12.1. Desplegament del vehicle elèctric	129
2.6. Evolució de la mobilitat en l'Àrea Metropolitana de València.....	42	2.12.2. Optimització de la mobilitat.....	133
		2.12.3. Sistemes d'ajuda a la explotació.....	133
		2.12.4. Cotxe compartit (carsharing)	133
		2.12.5. Targeta intel·ligent de transport i ciutadania	134

2.12.6.	Informació a la persona transportada	134
2.13.	Anàlisi ambiental	134
2.13.1.	Consum energètic	134
2.13.2.	Contaminació acústica	135
2.13.3.	Contaminació atmosfèrica	142
2.13.4.	Canvi climàtic	149
3.	PARTICIPACIÓ PÚBLICA	151
3.1.	Nivells de participació	152
3.2.	L'estratègia de participació	152
3.3.	Metodologia plantejada per al PMoMe	152
3.3.1.	Comunicació	152
3.3.2.	Jornades de treball	153
3.3.3.	Document d'Inici: informació pública	156
4.	DIAGNOSI DE MOBILITAT	157
4.1.	Reptes de mobilitat en l'Àrea Metropolitana de València	157
4.2.	Diagnosi participativa	159
4.2.1.	1a Reunió de la Comissió de Seguiment	159
4.2.2.	Taller sobre el Document d'Inici	159
5.	ESCENARIS DE MOBILITAT DEL PLA	165
6.	LÍNIES ESTRATÈGIQUES I OBJECTIUS D'ACTUACIÓ	167
6.1.	Objectius d'actuació	167
6.2.	Línies estratègiques d'actuació	168
	FOMENTAR LA MOBILITAT NO MOTORITZADA	168
	MILLORAR I POTENCIAR EL TRANSPORT PÚBLIC DE SUPERFÍCIE METROPOLITÀ	168
	MILLORAR EL TRANSPORT PÚBLIC FERROVIARI	169
	INTERMODALIDAD COM A PRIORITAT EN LA MOBILITAT METROPOLITANA	169
	GESTIÓN I COORDINACIÓ DE LA MOBILITAT METROPOLITANA	169
	COORDINACIÓ DEL DESENVOLUPAMENT TERRITORIAL I LA MOBILITAT	169
	MILLORA DEL SISTEMA LOGÍSTIC METROPOLITÀ	169
	EFICIENCIA ENERGÈTICA, MOBILITAT SOSTENIBLE I MEDI AMBIENT	169
	PARTICIPACIÓ I CONEIXEMENT EN L'ÀMBIT DE LA MOBILITAT	170
7.	PROPOSTES D'ACTUACIÓ	171
	PROGRAMA NM (Fomentar la mobilitat no motoritzada)	173
	PROGRAMA TPS (Millorar i potenciar el transport públic de superfície metropolitana)	201
	PROGRAMA TPF (Millorar el transport públic ferroviari)	231
	PROGRAMA INT (Intermodalitat com a prioritat en la mobilitat metropolitana)	235

PROGRAMA GES (Gestió i coordinació de la mobilitat metropolitana)	255
PROGRAMA TER (Coordinació del desenvolupament territorial i la mobilitat)	269
PROGRAMA MER (Millora del sistema logístic metropolitana)	277
PROGRAMA EE (Eficiència energètica, mobilitat sostenible i medi ambient)	283
PROGRAMA PAR (Participació i coneixement en l'àmbit de la mobilitat)	297
8. PROGRAMACIÓ DE LES PROPOSTES	311
8.1. Programació temporal de les propostes	311
8.1.1. Grau d'eficàcia de la mesura	312
8.2. Estimació de costos d'implantació de les propostes	313
9. INDICADORS DE SEGUIMENT DEL PLA	317

ANNEX INDICADORS ENQUESTA MOBILITAT

ANNEX CARTOGRÀFIC DE PROPOSTES

1. INTRODUCCIÓ, OBJECTIUS I ANTECEDENTS

La mobilitat sostenible és una preocupació compartida per la majoria de les ciutats, que pretenen sensibilitzar a la població de la importància que, per al seu avanç econòmic i social, suposa l'adopció de mesures que responguen al desafiament que planteja el desenvolupament urbà. Per a açò, les ciutats aposten per una major qualitat en el transport públic, per la promoció de les modes no motoritzades i, en definitiva, per la utilització d'aquells més eficients des d'una perspectiva energètica i mediambiental, subscriuint polítiques de transport que potencien l'ús d'aquestes modes.

Aquelles ciutats i àrees metropolitanes que aconsegueixen estructurar un sistema de transport i mobilitat integrat, eficient, basat en l'ús racional de l'espai urbà, són les que es posicionen al capdavant dels índexs de desenvolupament econòmic i humà. Un sistema de transport que s'oriente cap als tres vessants de la sostenibilitat, és a dir, que siga sostenible econòmicament, que minimitze l'impacte en el medi ambient i que ajude a la integració i equilibri social juntament amb una estructura del territori que mantinga uns mínims nivells de densitat i multiplicitat d'usos i funcions en la ciutat, són la garantia d'aconseguir una ciutat més competitiva, més humana, més habitable.

L'Àrea Metropolitana de València presenta unes característiques territorials molt positives de partida, amb una estructura de ciutats i municipis típica mediterrània i una alta densitat d'usos i funcions en el territori, distribuïts de manera uniforme, que permeten situar els patrons de mobilitat clarament dins de paràmetres de sostenibilitat que són objectiu en moltes altres ciutats europees del entorn. No obstant açò, existeixen encara diverses disfuncions i tensions en el model territorial i de transport que fan més complex el fenomen de la mobilitat urbana i metropolitana i totes les implicacions que genera, i obliguen al fet que el procés de millora de l'eficiència del sistema global de transport de les ciutats i les àrees metropolitanes haja de ser tractat de manera integral.

El Pla de Mobilitat Metropolitana Sostenible de l'Àrea de València (PMoMe) suposa la culminació d'una dinàmica de planificació de la mobilitat iniciada amb l'aprovació de la Llei de Mobilitat de la Generalitat, en 2011, sobre la base de la qual diversos ajuntaments ja han redactat els seus respectius Plans de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS). A més, el PMoMe es presenta com la gran oportunitat que té l'Àrea Metropolitana de València de repensar el model de mobilitat, de reflexionar com es poden aconseguir els objectius de sostenibilitat marcats en les diverses estratègies de desenvolupament aprovades, i d'enfrontar els accelerats canvis en la manera en com es mou la gent, que es van a presentar en un futur proper.

1.1. Objectius del Pla de Mobilitat

Un Pla de Mobilitat Urbana Sostenible és un pla estratègic dissenyat per a satisfer les necessitats de mobilitat de persones i empreses en les ciutats i els seus voltants per a una millor qualitat de vida. Es basa en pràctiques de planificació existents i té en compte els principis d'integració, participació i avaluació.

Tal com s'arregla en el portal ELTIS de la Unió Europea, la planificació de la mobilitat s'ha convertit en una tasca cada vegada més complexa, i les persones encarregades de planificar (així com les de formular polítiques) s'enfronten a moltes demandes, sovint contradictòries: mantenir una alta qualitat de vida i al mateix temps crear un entorn atractiu per a les empreses; restringir el tràfic en àrees sensibles sense restringir el moviment necessari de béns i persones; garantir la mobilitat per a tota la ciutadania mentre s'enfronten amb limitacions financeres. A més, hi ha qüestions més àmplies que abordar, en relació amb la salut pública, el canvi climàtic, la dependència del petroli, el soroll i la contaminació atmosfèrica, etc.

La necessitat de processos de planificació més sostenibles i integradors com una forma d'abordar aquesta complexitat i identificar un conjunt apropiat de polítiques ha sigut àmpliament reconeguda. Un **Pla de Mobilitat Urbana Sostenible abasta aquesta idea d'un enfocament integrat**; fomenta el desenvolupament equilibrat de totes les modes de transport pertinents al mateix temps que fomenta un canvi cap a modes més sostenibles.

A nivell local i nacional, s'han realitzat alguns progressos per a enfortir la planificació de la mobilitat urbana i establir marcs de planificació del transport amb una definició o orientació sobre els Plans de Mobilitat Urbana Sostenible. El Regne Unit amb els Plans de Transport Local (LTP) i França amb els Plans de Déplacements Urbains (PDU) són reconeguts pels seus enfocaments integrals de planificació de la mobilitat urbana. No obstant açò, els Plans de Mobilitat Urbana Sostenible són una idea nova o inexistent en altres parts de la UE.

Reconeixent l'important paper que poden exercir els Plans de Mobilitat Urbana Sostenible, la Comissió Europea va proposar en el seu Pla d'Acció sobre Mobilitat Urbana de 2009 accelerar l'adopció de Plans de Mobilitat Urbana Sostenible a Europa proporcionant material d'orientació, promovent l'intercanvi de millors pràctiques i recolzant l'educació d'activitats per a professionals de la mobilitat urbana. Al juny de 2010, el Consell de la Unió Europea va expressar el seu suport al "desenvolupament de Plans de Mobilitat Urbana Sostenible per a ciutats i àrees metropolitanes [...] i encoratja el desenvolupament d'incentius, com l'assistència d'experts i l'intercanvi d'informació, per a la creació de tals plans".

El desenvolupament i implementació d'un Pla de Mobilitat Urbana Sostenible no s'ha de veure com una capa addicional de planificació del transport, sinó que ha de realitzar-se de conformitat i basant-se en els plans i processos actuals. El seu concepte ha sigut dissenyat amb els millors exemples europeus en ment i hauria de formar part de la pràctica de planificació diària en totes les ciutats i municipis europeus.

Finalment, però no menys important, la planificació del futur de les ciutats ha de prendre a la ciutadania com a focus; la ciutadania com a persones que viatgen, que són empresàries, consumidores, clients o qualsevol funció que una persona puga assumir. Les persones han de ser part de la solució: preparar un Pla de Mobilitat Urbana Sostenible significa "planificar per a les persones".

1.1.1. Objectius

¿Què converteix a un pla en un pla de mobilitat "sostenible"? Un Pla de Mobilitat Urbana Sostenible té com a objectiu crear un sistema de transport urbà abordant, com a mínim, els següents objectius:

- Assegurar que a tota la ciutadania se li oferisquen opcions de transport que li permeten accedir a destinacions i serveis clau;
- Millorar la seguretat i la protecció;
- Reduir la contaminació atmosfèrica i acústica, les emissions de gasos d'efecte hivernacle i el consum d'energia;
- Millorar l'eficiència i la relació cost-efectivitat del transport de persones i béns;
- Contribuir a millorar l'atractiu i la qualitat de l'entorn urbà i el disseny urbà per als beneficis de la ciutadania, l'economia i la societat en general.

1.1.2. Abast

Les polítiques i mesures definides en un Pla de Mobilitat Urbana Sostenible abasten totes els modes i formes de transport en tota l'aglomeració urbana, inclosos els sectors públic i privat, de persones i mercaderies transportades, motoritzats i no motoritzats, de mudances i d'estacionament.

1.1.3. Característiques principals

Un Pla de Mobilitat Urbana Sostenible aborda els problemes relacionats amb el transport en les àrees urbanes de manera més eficient. És el resultat d'un procés estructurat que comprèn l'anàlisi de l'estat, la construcció de la visió, l'establiment d'objectius, la selecció de polítiques i mesures, la comunicació activa, el monitoreo i l'avaluació, i la identificació de les lliçons apreses.

Sobre la base de les pràctiques existents i els marcs regulatoris, les característiques bàsiques d'un Pla de Mobilitat Urbana Sostenible són:

- Visió a llarg termini i pla d'implementació clar;
- Enfocament participatiu;
- Desenvolupament equilibrat i integrat de totes les modes de transport;
- Integració horitzontal i vertical;
- Avaluació de l'acompliment actual i futur;
- Monitoreo, revisió i informes regulars;
- Consideració dels costos externs per a totes les modes de transport.

a. Visió a llarg termini i implementació clara

Un Pla de Mobilitat Urbana Sostenible es basa en una visió a llarg termini del desenvolupament del transport i la mobilitat per a tota l'aglomeració urbana, que abasta totes les modes i formes de transport: públic i privat, persones i mercaderies, motoritzats i no motoritzats, mudances i estacionament. Conté un pla per a la implementació a curt termini de l'estratègia, que inclou un calendari d'implementació i un pla pressupostari, així com una assignació clara de les responsabilitats i els recursos necessaris per a la implementació de les polítiques i mesures establides en el pla.

b. Enfocament participatiu

Un Pla de Mobilitat Urbana Sostenible es centra en les persones i satisfà les seues necessitats bàsiques de mobilitat. Segueix un enfocament transparent i participatiu, que atrau a la ciutadania i altres parts interessades des del principi i durant tot el procés de desenvolupament i implementació del pla. La planificació participativa és un requisit previ perquè la ciutadania i les parts interessades assumisquen el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible i les polítiques que promou. Fa més probable l'acceptació i el suport del públic i, per tant, minimitza els riscos per a les persones responsables de la presa de decisions i facilita la implementació del pla.

c. Desenvolupament equilibrat i integrat de totes les modes de transport

Un Pla de Mobilitat Urbana Sostenible fomenta un desenvolupament equilibrat de totes les modes de transport rellevants, al mateix temps que fomenta un canvi cap a modes més sostenibles. El pla presenta un conjunt integrat d'accions per a millorar el rendiment i la rendibilitat pel que fa a les metes i objectius declarats. Aquestes accions inclouen mesures i serveis tècnics, promocionals i basats en el mercat, així com també infraestructura. Els següents temes s'aborden generalment en un Pla de Mobilitat Urbana Sostenible: transport públic, transport no motoritzat (senderisme i ciclisme), mobilitat intermodal i porta a porta, seguretat vial urbana, transport fluvial i estacionari per carretera, logística urbana, gestió de la mobilitat i Sistemes Intel·ligents de Transport (ITS).

d. Integració horitzontal i vertical

El desenvolupament i la implementació d'un Pla de Mobilitat Urbana Sostenible segueix un enfocament integrat amb un alt nivell de cooperació i consulta entre els diferents nivells de govern i les autoritats pertinents. La planificació i implementació integrades abasta:

- Un compromís amb la sostenibilitat, és a dir, l'equilibri entre el desenvolupament econòmic, l'equitat social i la qualitat ambiental.
- Consulta i cooperació entre els departaments a nivell local per a garantir la coherència i la complementarietat amb les polítiques en sectors relacionats (transport, ús del sòl i planificació espacial, serveis socials, salut, energia, educació, observança i control policial, etc.).
- Intercanvi proper amb les autoritats pertinents en altres nivells de govern (per exemple, districte, municipi, aglomeració, regió i Estat membre).
- Coordinació d'activitats entre les autoritats de les zones urbanes i periurbanes veïnes (que abasta tota la "ciutat en funcionament" definida pels principals fluxos de rodalies).

e. Avaluació de l'acompliment actual i futur

El desenvolupament d'un Pla de Mobilitat Urbana Sostenible se centra a aconseguir objectius quantificables i ambiciosos derivats d'objectius a curt termini, alineats amb una visió de la mobilitat i integrats en una estratègia general de desenvolupament sostenible. Així, un PMUS:

- Es basa en una avaluació exhaustiva de l'acompliment actual i futur del sistema de transport urbà. Proporciona una revisió exhaustiva de la situació actual i l'establiment d'una línia de base contra la qual es pot mesurar el progrés. L'anàlisi d'estat inclou una revisió de la configuració institucional actual per a la planificació i la implementació. Han d'identificar-se els indicadors adequats per a descriure l'estat actual del sistema de transport urbà.
- Identifica objectius d'acompliment específics, que són realistes en vista de la situació actual en l'àrea urbana, segons l'establiment per l'anàlisi d'estat, i ambiciosos pel que fa als objectius del pla.
- Estableix objectius mesurables, que es basen en una avaluació realista de la línia de base i els recursos disponibles.
- Determina indicadors específics que s'utilitzen per a mesurar el progrés cap als objectius.

f. Monitoreo, revisió i informes regulars

La implementació d'un Pla de Mobilitat Urbana Sostenible es monitora d'a prop. El progrés cap als objectius del pla i el compliment dels objectius s'avaluen regularment en funció del marc de l'indicador. A aquest efecte, es requereixen accions apropiades per a garantir l'accés oportú a les dades i estadístiques rellevants.

La revisió del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible i la seua implementació podria suggerir revisions d'objectius i, quan siga necessari, accions correctives.

Un informe de seguiment compartit i comunicat de forma transparent amb la ciutadania i les parts interessades informa sobre el progrés en el desenvolupament i la implementació del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible.

g. Consideració dels costos externs per a tots els modes de transport

El desenvolupament d'un Pla de Mobilitat Urbana Sostenible ha de contenir una revisió dels costos i beneficis de totes les modes de transport. Açò hauria de tenir en compte els costos i beneficis socials més amplis, també en tots els sectors, per a informar l'elecció de les accions.

1.2. La planificació de la mobilitat en la ciutat de València i la seua Àrea Metropolitana

La planificació "de la mobilitat" és un concepte recent que pretén englobar, dins d'un mateix concepte, una visió integral del sistema de transport contemplat totes les modes de transport. Fins a arribar a la formulació del que entenem per mobilitat sostenible, la planificació dels sistemes de transport es va fer de forma molt més desagregada, i en el cas de l'Àrea Metropolitana de València, liderada fonamentalment pel propi Ajuntament i l'EMT. Els diversos estudis de transport en la ciutat fins avui van ser realitzats periòdicament per l'empresa municipal d'autobusos, molt orientats a definir les necessitats de configuració de línies, freqüències, etc., de la pròpia xarxa, dedicant menys consideració a altres modes.

En 1991 es va aprovar la Llei 1/1991 d'Ordenació del Transport Metropolità, que, a partir dels estudis i gran enquesta Origen-Destí duta a terme aqueix mateix any, assenyalava la necessitat d'abordar un Pla de Transports Metropolità (article 7). No va ser, no obstant açò, fins a 1996 que es va aprovar la "Estratègia per al Transport Metropolità de l'Àrea de València" i el "Avanç del Pla de Transports", que constitueixen els últims grans documents de planificació del transport a escala metropolitana per a la ciutat de València.

La Llei 9/2000 de Creació de la Entitat del Transport Metropolità (eTM) va suposar el naixement de l'organisme que seria encarregat de planificar i gestionar el transport de l'Àrea Metropolitana, en coordinació amb els diferents municipis, incloent València.

Des de llavors, els estudis i les tasques de planificació del transport a València i la seua Regió Metropolitana s'han realitzat fonamentalment per la eTM, en el seu moment, i la AVM (Agència Valenciana de Mobilitat), quan la primera va ser renomenada, tot i que el disseny i execució dels projectes havia recaigut bé en la Conselleria d'Infraestructures, bé en l'Ens Gestor de la Xarxa de Transports i de Ports de la Generalitat (GTP). Aquests estudis han inclòs anàlisis de plataformes exprés per a autobusos, estudis i projectes de tramvia, metre, reordenació de línies d'autobusos metropolitans, etc.

Paral·lelament, EMT València va elaborar en 2009 el seu Pla Director, amb l'objectiu de remodelar i actualitzar el traçat de les seues línies i contribuir, de millor manera, a la sostenibilitat del transport en la ciutat.

La redacció i aprovació en 2013 del PMUS de València va suposar un pas avant en la planificació de la mobilitat en la ciutat, que va passar a disposar d'aquesta forma d'un document estratègic que estableix les línies d'actuació en el futur per a aconseguir una mobilitat més sostenible, i que ha de servir de punt de partida per a la planificació del transport metropolità. Si ben el PMUS de València respecta les competències en matèria de mobilitat que l'Ajuntament disposa, l'enfocament i el plantejament del mateix van incloure des del primer moment la dimensió metropolitana, amb suggeriments de propostes que abasten tota l'Àrea Metropolitana i les altres Administracions amb competències en mobilitat (Generalitat Valenciana, Govern Central i Ajuntaments adjacents).

Paral·lelament a la redacció del PMUS, altres municipis de l'Àrea Metropolitana han anat desenvolupant els seus respectius plans en el mateix període de temps, promocionats fonamentalment pel IVACE i a l'empara de la Llei de Mobilitat de la Generalitat. Ciutats com Torrent, Manises, Paterna i Sagunt han elaborat els seus respectius documents de planificació, moltes de les vegades, no obstant açò, sense considerar una altra dimensió que la purament municipal.

És per açò que la redacció del Pla de Mobilitat Metropolitana Sostenible, PMoMe, suposa una fita importantíssima en la planificació de la mobilitat de l'Àrea Metropolitana: ha de servir d'unificador de les diferents polítiques de mobilitat de cada Ajuntament, alhora que posa el focus d'atenció en els problemes de caràcter metropolità, que excedeixen les competències municipals, i que són els que ocasionen una major dependència dels desplaçaments en modes mecanitzats, especialment el vehicle privat.

1.3. Procés d'elaboració



Els treballs de redacció del PMoMe s'estan abordant en les deu fases que es descriuen a continuació, tenint en compte que els límits temporals entre cadascuna de les fases no són de punt fix sinó que poden ser desenvolupats, en alguna de les seues parts, de forma temporalment coincidents, de manera que el procés siga dinàmic, reversible i es generen processos de retroalimentació que servisquen per a enriquir i reforçar l'elaboració del Pla, les seues bases de partida o les seues estratègies de desenvolupament.

L'etapa de planificació arrebregarà les fases 1 a 9 i l'etapa de seguiment arrebregarà la fase 10.

Dins de les diferents fites en el desenvolupament dels treballs, es preveu la redacció i exposició al públic del Document d'Inici, que dóna començament al procés d'avaluació ambiental del Pla, així com del **Pla Bàsic de Mobilitat**, que es presenta ací.

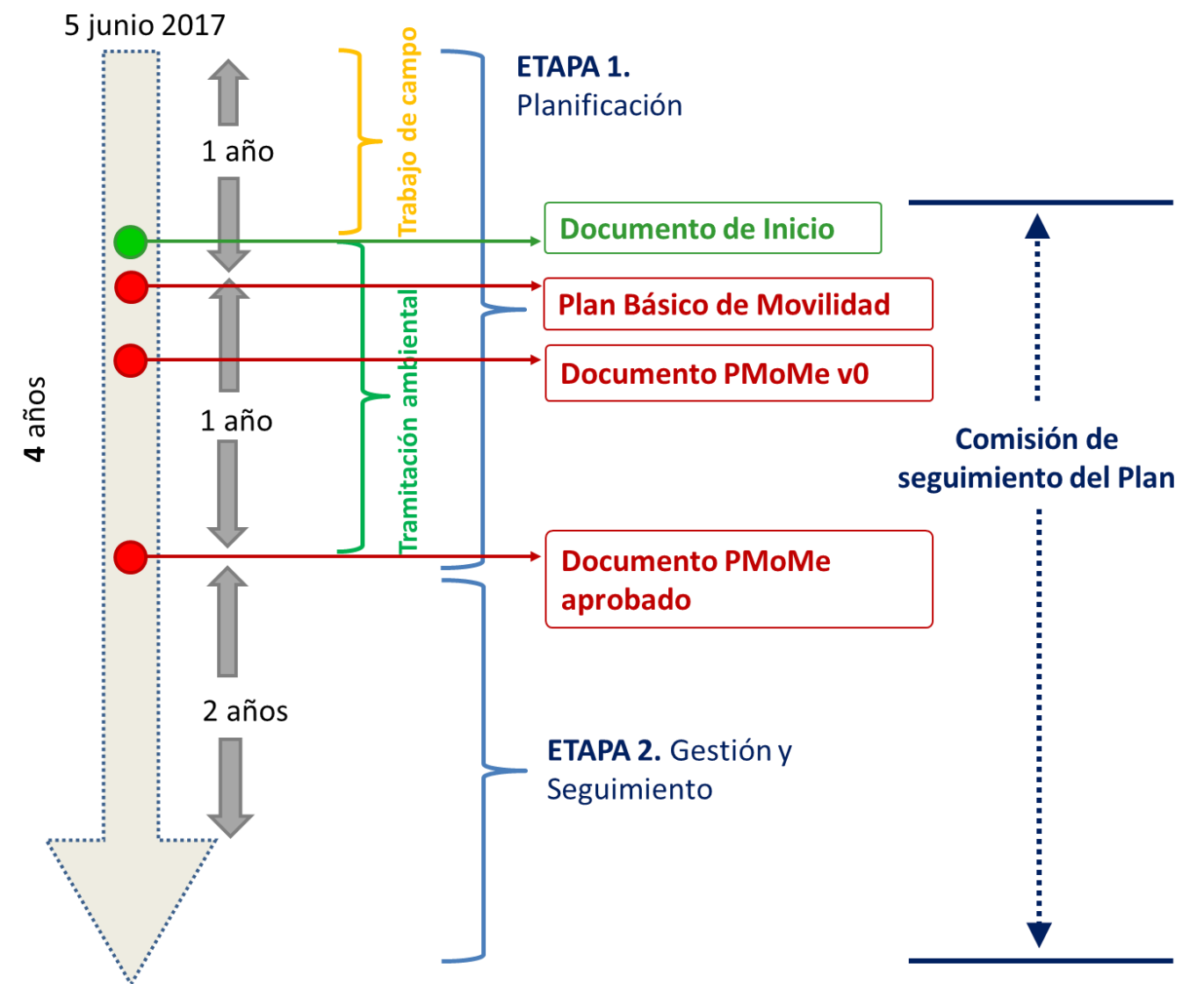
El Pla Bàsic de Mobilitat és el primer document de propostes que es genera dins del PMoMe, i se centra en aquelles que poden ser implantades en un termini de temps menor. **El Pla Bàsic de Mobilitat Metropolitana és un document complet**, que permet abordar, per primera vegada, la planificació de la mobilitat en l'Àrea Metropolitana de València dins d'un procés ordenat, basat en dades i tècniques contrastades.

Hi ha quatre fites importants en el procés de redacció del PMoMe, més enllà de les fases tècniques de desenvolupament del mateix:

- Publicació del Document d'Inici, que dóna començament al tràmit ambiental, i submissió a Informació Pública.

- Elaboració del **Pla Bàsic de Mobilitat de l'Àrea Metropolitana de València**, que serà sotmès a Informació Pública i després de l'aprovació de la qual es podrà començar amb la implantació de les mesures amb un horitzó temporal més curt.
- Amb els insumos d'ambdues participacions públiques s'elaborarà la versió preliminar del PMoMe, que després d'un nou procés d'Informació Pública, juntament amb la seua Avaluació Ambiental, serà aprovat i constituirà el Pla de Mobilitat Metropolitana de València definitiu.

El croquis següent explica el procés:



1.4. Naturalesa del document

La Llei 6/2011 de Mobilitat de la Comunitat Valenciana planteja uns objectius ambiciosos en matèria de mobilitat sostenible, que deuen ser desenvolupats amb ajuda dels instruments que en ella es contemplen. Aquests objectius són:

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

Els plans de mobilitat són els instruments que concreten, en un àmbit o implantació determinada, els objectius plantejats per la Llei de Mobilitat de la Comunitat Valenciana, i, en particular, el gradual progrés cap a patrons més equilibrats de mobilitat, amb participació creixent de les modes no motoritzades i del transport públic que haurà de ser accessible. Tals plans defineixen igualment les accions i estratègies a emprendre amb vista a aconseguir tals objectius, servint, per tant, de marc de referència a la planificació concreta en matèria de serveis públics de transport, d'infraestructures i de la resta d'accions en relació amb el condicionament de l'espai urbà.

El Pla de Mobilitat Metropolitana Sostenible de l'Àrea de València (PMoMe) s'engloba dins de les tipologies de plans de mobilitat previstes per la Llei 6/2011, com a pla supramunicipal d'àmbit metropolità, amb l'objectiu de coordinar les polítiques i actuacions de mobilitat en tots els municipis de l'Àrea Metropolitana de València.

Anàlogament, el Pla d'Acció Territorial Metropolità de València (PATEVAL) és un instrument d'ordenació territorial integral d'escala supramunicipal, tal com es prescriu en l'article 6 de la Llei 5/2014 d'ordenació del territori, urbanisme i paisatge (LOTUP). Aquest pla ve a pal·liar la falta de coordinació del planejament general estructural dels municipis de l'entorn de València, després de l'abolició l'any 2000 del Consell Metropolità de l'Horta, el qual aplicava les Normes de Coordinació Metropolitana aprovades en 1986. Els principals objectius i propostes del PATEVAL s'estructuren en cinc eixos d'actuació, que són:

- a) La definició i caracterització de la infraestructura verda del territori amb els objectius de conservar i posar en valor els sòls amb majors valors ambientals, territorials, paisatgístics, productius i culturals, així com el conjunt de connexions territorials i biològiques que permeten la conservació dels processos ecològics permetent, al mateix temps, un ús recreatiu sostenible del territori.
- b) Propostes en matèria de sistema de ciutats. Ací, el Pla treballa en una doble adreça, identificant sectors de sòl planificats, però amb una marcada insostenibilitat, i la definició i regulació d'àmbits estratègics de caràcter supramunicipal.
- c) El tercer tipus de propostes es desenvoluparà sobre les infraestructures de mobilitat, on s'adoptaran les infraestructures de vertebració externes i internes necessàries perquè l'Àrea Metropolitana de València es connecte amb els grans nodes globals, i s'eliminen els problemes de congestió de la xarxa metropolitana reforçant el model productiu i l'accessibilitat universal. Totes les propostes passen per l'augment de la quota de captació de viatges per part dels sistemes de transport públic, posar en relació les polítiques sobre els usos del sòl amb l'accessibilitat o fomentar la mobilitat per als vianants i ciclista en les ciutats.

- d) El quart tipus de propostes deriva de l'estudi de paisatge-catàleg de paisatge de l'àrea metropolitana, el qual delimitarà les unitats de paisatge adequades per a zonificar el sòl no urbanitzable dels plans generals estructurals dels municipis.
- e) L'últim tipus de determinacions serà una normativa per a coordinar el conjunt dels plans municipals en aspectes tan rellevants com la regulació del sòl rural, les polítiques d'habitatge, els equipaments públics supramunicipals, el transport públic, els creixements urbanístics, etc.

El present document suposa el **Pla Bàsic de Mobilitat** dins del procés d'elaboració del Pla de Mobilitat Metropolitana Sostenible de l'Àrea de València (PMoMe), procés que discorre en paral·lel a l'elaboració del Pla d'Acció Territorial Metropolità de València (PATEVAL). Com resulta evident, **tots dos documents estan íntimament relacionats i han d'estar necessàriament coordinats.**

El Pla Bàsic de Mobilitat de l'Àrea Metropolitana de València constitueix un document complet, i inclou una bateria de propostes a desenvolupar pel PMoMe. Aquest primer document té per **objecte aprovar i agilitar l'engegada de mesures de mobilitat sostenible**, per a les quals existeix una línia de finançament de la mobilitat metropolitana de València en els Pressupostos Generals de l'Estat, quedant així degudament garantides. A més, **implica la consecució del procés de participació pública i desenvolupament consensuat del PMoMe**, ja que arreglarà les aportacions de la ciutadania després del tràmit d'Informació Pública.

1.5. Integració del Pla dins de la política de planificació de mobilitat i infraestructures de la Generalitat: Programa UNEIX

El Programa UNEIX és un document estratègic de la Generalitat que defineix les principals línies estratègiques d'actuació a seguir i a desenvolupar en matèria de mobilitat, infraestructures i serveis de transport en el període 2018-2029.

L'objectiu del mateix és definir l'escenari futur que es vol per a la Comunitat Valenciana i planificar el marc estratègic, les pautes i les directrius que permeten, mitjançant l'impuls de la inversió, desenvolupar actuacions per a aconseguir-ho.

1.5.1. Visió del Programa UNEIX

El marc general del document és la sostenibilitat entesa des de tres punts de vista: econòmic, cohesió social i medi ambient fent de la Comunitat Valenciana una regió urbanitzada global referent a Europa per la qualitat i l'eficiència del sistema de mobilitat, permetent:

- Una millor integració en el corredor Mediterrani; augmentant l'eficiència de les grans infraestructures de pas; la consolidació de noves oportunitats en el sector logístic i els atractius de localització i inversió. Per a això es planteja millorar les infraestructures ferroportuàries en el transport de mercaderies.
- Una major articulació entre els centres urbans i una millor accessibilitat a tot el territori, a partir d'un sistema de transport públic que vertebré el territori.
- Un repartiment modal més equilibrat que ofereix alternatives reals a les pautes de mobilitat més insostenibles i millore l'articulació i l'atractiu de les opcions, menys contaminants, més eficients i més racionals.

1.5.2. Contingut del Programa UNEIX

L'Estratègia del Programa UNEIX conté, entre altres, els següents apartats:

- Inversions Generalitat: carreteres, ferrocarrils, ports, costes, aeroports, transport públic, logística.
- Inversions Estat: Agenda Valenciana d'Infraestructures, Corredor Mediterrani, Pla de Rodalies, infraestructures del transport de l'Estat.
- Transport públic de viatgers: nou mapa concessional, programa de parades d'autobús, aparcaments disuasoris i foment de la intermodalitat, normativa taxi, integració tarifària dels diferents modes de transport públic.
- Mobilitat sostenible: plans de Mobilitat Urbana Sostenible, Plans de Mobilitat Metropolitana Sostenible, millora de travessies.
- Conservació i manteniment d'infraestructures del transport: carreteres, ferrocarrils, ports, catàleg de carreteres, catàleg d'infraestructures ferroviàries i tramviàries, desenvolupament reglamentari, conservació integral i reforços de ferm.
- Coordinació amb planificació territorial: Pativel, Plans d'Acció Territorial metropolitans, plans comarcals de mobilitat.
- Organització: Autoritat de Transport Metropolità, Agència Seguretat Ferroviària, societats Avant, Parc Central, PES, València Plataforma Intermodal.

- Seguretat: Pla Director de Seguretat Viària, programes biennals de seguretat viària, normativa seguretat ferroviària, programa supressió passos a nivell ferroviaris, agència seguretat Ferroviària, Comissió Accidents Ferroviaris.
- Accessibilitat: programes d'accessibilitat, normativa i desenvolupament reglamentari.
- Lluita contra el soroll: mapes de soroll d'infraestructures del transport, plans d'acció i projectes de millora.
- Rutes paisatgístiques
- Transparència i difusió: guia mobilitat, Observatori Mobilitat, guia de bones pràctiques en mobilitat sostenible.
- Participació: Fòrum Mobilitat, Fòrum Transport Viatgers, Taules port-ciutat, Mesa Accessibilitat.
- Concessions: transport de viatgers, ports esportius.
- Concertació Generalitat-Estat: comissions de seguiment i coordinació.
- Escenaris pressupostaris: mitjà termini 2018-2023 i llarg termini 2024-2029.
- Finançament: fons europeus, col·laboració públic-privada, pressupostos, contractes-programa.

1.5.3. El PMoMe dins d'UNEIX

El Pla de Mobilitat Metropolità de València, i el seu primer producte, el Pla Bàsic de Mobilitat de l'Àrea Metropolitana de València són una part fonamental del Programa UNEIX. En efecte, tal com s'ha comentat en el punt anterior, UNEIX conté estratègies i propostes per a fomentar la mobilitat sostenible a les ciutats i regions metropolitanes de la Comunitat, promovent simultàniament la coordinació amb la planificació territorial i el desenvolupament del transport públic de viatgers (mapes concessional, etc), entre altres.

La plasmació sobre el territori de l'Àrea Metropolitana de València del Programa UNEIX és el propi PMoMe i el seu primer document, el Pla Bàsic:

- D'una banda, els objectius d'UNEIX s'han traslladat al PMoMe en forma d'objectius del Pla Bàsic i línies estratègiques d'actuació;
- D'altra banda, totes les propostes generades en el Pla Bàsic permeten una posada en marxa immediata de les línies d'acció d'UNEIX en el marc de la mobilitat metropolitana a València.

Tots dos documents (UNEIX i PMoMe -i el seu Pla Bàsic) han sigut elaborats de forma conjunta i concertada, de manera que s'alineen de manera eficient les estratègies de la Comunitat amb les de l'Àrea Metropolitana de València, en matèria de mobilitat sostenible.

2. ANÀLISI DE LA SITUACIÓ DE PARTIDA

La primera gran tasca que s'ha de dur a terme per a poder abordar l'elaboració del PMoMe és la realització d'una profunda anàlisi de la mobilitat en la situació de partida. Dit anàlisi deu oferir prou informació de manera que es puga diagnosticar amb precisió quins són els principals problemes i reptes de la mobilitat en la ciutat, i proposar, així, una bateria d'actuacions que permeten aconseguir els objectius de mobilitat sostenible marcats.

2.1. Marc territorial de partida: caracterització de la mobilitat de la Comunitat Valenciana

Dins dels treballs de redacció del PMoMe s'ha recaptat una valuosa informació sobre les pautes de mobilitat de la Comunitat Valenciana, que han permès, entre altres, aprofundir en la definició de l'Àrea Metropolitana de València, com es veurà més avant, així com establir un marc comparatiu de la mobilitat en les diferents comarques i àrees metropolitanes de la Comunitat. Les principals conclusions que s'han extret són:

2.1.1. Mobilitat global

- Diàriament a la Comunitat Valenciana es realitzen una mica més de 12 milions de desplaçaments. Açò significa, per als quasi 4,7 milions de persones censades, una mitjana de 2,4 desplaçaments per habitant i dia. Aquesta xifra se situa per sota de regions com Catalunya, Madrid o País Basc, amb més de 3 desplaçaments per persona i dia, però per sobre d'altres zones del sud d'Espanya com Andalusia i Murcia.
- La gran majoria dels desplaçaments es concentren en les tres àrees metropolitanes principals de la Comunitat: Castelló, Alacant-Elx i València. Entre les tres àrees es comptabilitzen més de 7,6 milions de desplaçaments, 63,4% del total de la Comunitat.
- En l'Àrea Metropolitana de València es realitzen aproximadament 4,7 milions de desplaçaments al dia (39,1% de tota la Comunitat), mentre que en l'Àrea Metropolitana d'Alacant-Elx són 1,9 milions (15,8% de tota la Comunitat) i en la de Castelló quasi 980.000 (8,1% de tota la Comunitat). En la pròpia ciutat de València es realitzen el 19,2% dels desplaçaments de tota la Comunitat, amb més de 2,3 milions de viatges diaris.
- Per comarques, la que més viatges registra és l'Horta, amb 4,3 milions de desplaçaments al dia, dels quals més de 2 milions corresponen a la ciutat de València, seguida de l'Alacantí amb més d'1 milió. És interessant ressaltar la complexitat de la mobilitat en el sud de la província d'Alacant, ja que en les comarques de la Vega Baixa/ el Baix Segura i el Baix Vinalopó es realitzen entre 700.000 i 800.000 desplaçaments al dia, en cadascuna d'elles. Hi ha una gran quantitat de relacions de mobilitat d'intensitat mitjana, entre una gran quantitat de municipis, amb una estructura territorial molt dispersa en molts punts, que multiplica les necessitats de les modes motoritzades. La Plana Baixa és la comarca amb més viatges diaris en la província de Castelló, i registra també de l'ordre de 700.000 desplaçaments al dia.
- Els municipis que presenten fluxos de mobilitat per sobre dels 80.000 desplaçaments diaris són (per rang):

MUNICIPIS AMB MÉS DESPLAÇAMENTS	
COMUNITAT VALENCIANA	
Municipi	Desplaçaments
València	>2.000.000
Alicante/Alacant	700.000-900.000
Elche/Elx	500.000-700.000
Castellón de la Plana/ Castelló de la Plana	500.000-700.000
Torrevieja	200.000-500.000
Benidorm	200.000-500.000
Orihuela	200.000-500.000
Paterna	200.000-500.000
Torrent	100.000-200.000
Sagunto/Sagunt	100.000-200.000
Gandia	100.000-200.000
San Vicente del Raspeig	100.000-200.000
Alzira	100.000-200.000
Alcoy/Alcoi	100.000-200.000
Quart de Poblet	100.000-200.000
Dénia	100.000-200.000
Petrer	100.000-200.000
Vila-real	100.000-200.000
Burjassot	80.000-100.000
Aldaia	80.000-100.000
Elda	80.000-100.000
Manises	80.000-100.000
Mislata	80.000-100.000

Quadre: classificació dels municipis amb més desplaçaments a la Comunitat: en roig, municipis de l'àmbit de l'Àrea de València, en taronja de l'Àrea d'Alacant-Elx, i en verd de l'Àrea de Castelló). Font: elaboració pròpia a partir de dades de demanda de transport generats per Kineo Mobility Analytics a partir de dades de telefonia mòbil

- La mobilitat interprovincial és molt reduïda, a pesar que puga semblar el contrari. Del total dels desplaçaments diaris a la Comunitat, amb prou faenes l'1,7% (209.000) es realitza entre províncies. La resta dels desplaçaments són intraprovincials, tal com mostra la matriu Origen-Destí (matriu OD, en milers de desplaçaments al dia) de la Comunitat.
- L'índex d'autocontenció provincial (viatges que es realitzen dins d'una mateixa província) és elevadíssim: del 93% per a València, del 99% per a Alacant i del 96% per a Castelló.
- Aquests valors posen de manifest la importància de la província com a àmbit consolidat a efectes laborals i de prestació de béns i serveis a la Comunitat. No és habitual eixir diàriament de la província de residència. Com és lògic per la grandària de la població, el 35,7% dels desplaçaments

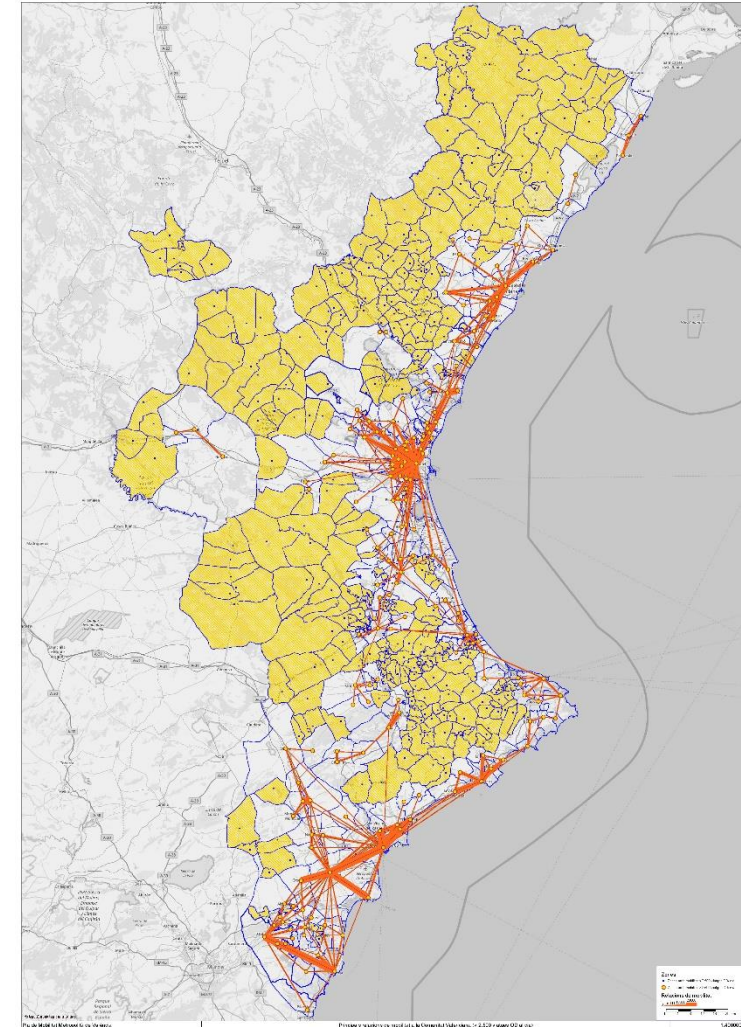
	Alacant	Castelló	València	Total
Alacant	4.265	1	51	4.317
Castelló	1	1.353	52	1.406
València	51	52	6.269	6.372
Total	4.317	1.406	6.372	12.095

Taula: relacions de mobilitat entre províncies. Font: elaboració pròpia a partir de dades de demanda de transport generats per Kineo Mobility Analytics a partir de dades de telefonia mòbil

es produeixen en la província d'Alacant, mentre que Castelló genera l'11,6% de la mobilitat diària a la Comunitat i la província de València el 52,7% restant.

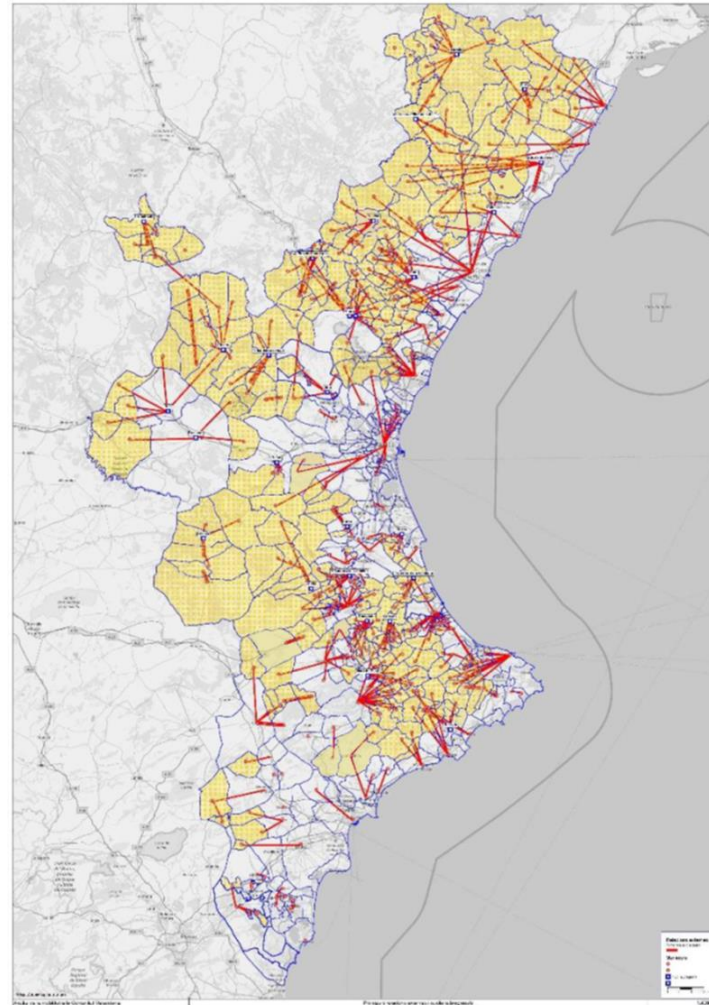
- L'estructura de fluxos de mobilitat és complexa, i reflecteix la diversitat de relacions funcionals que existeixen entre els municipis de la Comunitat. El mapa següent mostra els principals vectors de mobilitat diària intermunicipal.
- En ell es pot comprovar l'existència de dues realitats ben diferents a la Comunitat: el sistema rural i el sistema urbà.
- El primer, que pot apreciar-se en color groc, reflecteix unes zones de l'interior que en estar molt poc poblades amb prou faenes registren viatges; i el segon, molt poblat, i de projecció fortament litoral dibuixa un rosari de connexions des de Vinaròs fins al Pilar de la Foradada que només s'afebleix en el tram de costa comprès entre Alcalà de Xivert i Cabanes.

Imatge: Principals vectors de mobilitat diària. Font: elaboració pròpia a partir de dades de demanda de transport generats per Kineo Mobility Analytics a partir de dades de telefonia mòbil



- Dins del protagonisme costaner brillen amb especial intensitat les tres àrees metropolitanes de les capitals provincials (Castelló, València i Alacant-Elx) i també el complex feix de relacions existent en la Vega Baixa. Només el corredor del Vinalopó, les conurbacions Alcoi-Cocentaina-Muro, Alzira-Algemesí-Carcaixent, els entorns de Xàtiva i Ontinyent i l'illa que representa el tàndem Requena-Utiel s'ixen d'aqueixa polaritat litoral-interior tan acusada que existeix a la Comunitat.

- En el gràfic es representa la destinació principal dels viatges dels municipis del sistema rural valencià. A voltes, els municipis xicotets depenen de centres del sistema urbà pròxim per a resoldre les seues necessitats fonamentals (Xàtiva, Ontinyent, Villena, Alcoi, Requena, Sagor, Benidorm, Dénia, etc.) però altres vegades, aquests centres urbans estan tan lluny que altres nuclis rurals estan exercint aquesta funció. És el cas de Morella, Xert, Vilafranca, Alcalà de Xivert, Villar del Arzobispo, Xelva, Xalans, Vilanova de Castelló, La Nucia, etc.
- Detectar aquestes polaritats, facilitar la mobilitat en transport públic a aquests centres de suport i potenciar allí la prestació de béns i serveis bàsics pot ser l'única alternativa per a garantir uns nivells mínims de qualitat de vida en els espais d'interior de la Comunitat.



Imatge: destinació principal dels desplaçaments de cada municipi del sistema rural.

Font: elaboració pròpia a partir de dades de demanda de transport generats per Kineo Mobility Analytics a partir de dades de telefonia mòbil

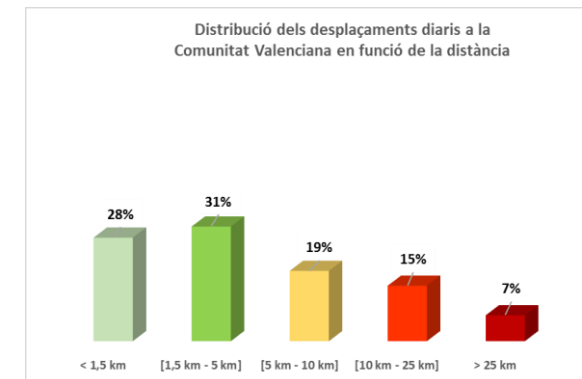
- Si es jerarquitzen les relacions més importants entre municipis (més de 35.000 desplaçaments al dia), es pot afirmar que tenen la condició de municipis vinculats (veure quadre) Alacant i Sant Vicent, València i Paterna, Elda i Petrer, València i Alboraya, etc. En tots ells no cap més que plantejar una oferta de transport públic interurbà consistent i en molts casos comparable a la qual segurament ja tenen en termes de transport públic urbà.
- Si se jerarquizan las relaciones más importantes entre municipios (más de 35.000 desplazamientos al día), se puede afirmar que tienen la condición de municipios vinculados (ver cuadro) Alacant y Sant Vicent, València y Paterna, Elda y Petrer, València y Alboraya, etc. En todos ellos no cabe más que plantear una oferta de transporte público interurbano consistente y en muchos casos comparable a la que seguramente ya tienen en términos de transporte público urbano.

PRINCIPALS RELACIONS DE MOBILITAT ENTRE DOS MUNICIPI		
COMUNITAT VALENCIANA		
	Relació	Desplaçaments
Alicante/Alacant	↔ San Vicente del Raspeig/ Sant Vicent del Raspeig	>100.000
València	↔ Paterna	50.000-100.000
Elda	↔ Petrer	50.000-100.000
València	↔ Alboraya/Alboraya	50.000-100.000
Alicante/Alacant	↔ Elche/Elx	50.000-100.000
Castellón de la Plana/ Castelló de la Plana	↔ Almazora/Almassora	50.000-100.000
València	↔ Mislata	50.000-100.000
València	↔ Burjassot	50.000-100.000
València	↔ Quart de Poblet	35.000-50.000
Alicante/Alacant	↔ Sant Joan d'Alacant	35.000-50.000
València	↔ Torrent	35.000-50.000
Torrevieja	↔ Orihuela	35.000-50.000
Elche/Elx	↔ Santa Pola	35.000-50.000
València	↔ Xirivella	35.000-50.000

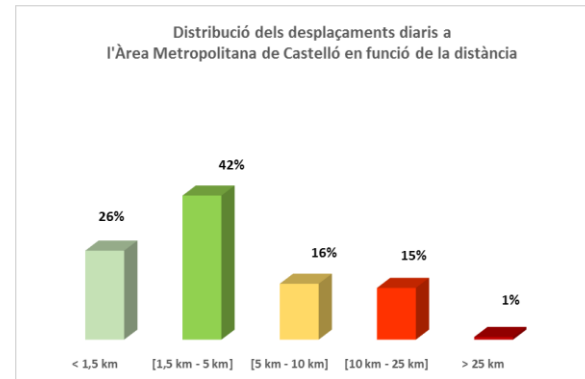
Quadre: classificació de les principals relacions de mobilitat entre dos municipis de la Comunitat. Font: elaboració pròpia a partir de dades de demanda de transport generats per Kineo Mobility Analytics a partir de dades de telefonia mòbil

2.1.2. Distribució de distàncies

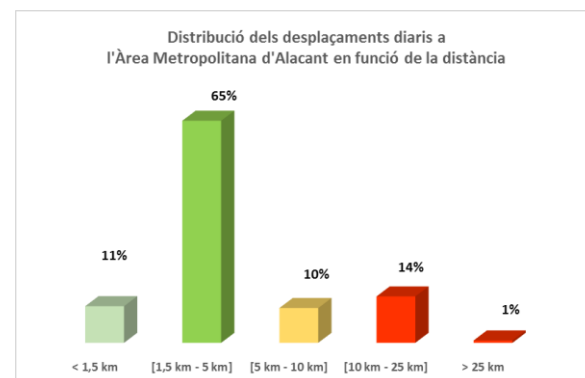
- És interessant comprovar que, en funció de les distàncies recorregudes, a la Comunitat Valenciana existeix un potencial de més del 85% de tots els desplaçaments que podrien ser realitzats en modes sostenibles, d'acord amb la informació proporcionada per les corbes de distribució de distàncies, les quals ens donen una idea molt clara de la quantitat de desplaçaments que, pel seu abast, poden ser realitzats en modes sostenibles (a peu, amb bici i en transport públic).



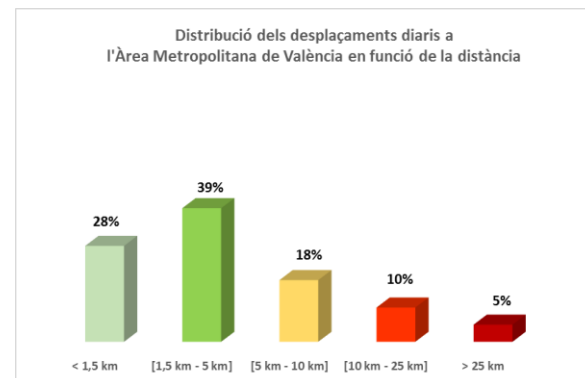
A la Comunitat Valenciana, el 28% de desplaçaments diaris recorren distàncies de menys d'1,5 km. Si es sumen els desplaçaments en el rang entre els 1,5 km i els 5 km de distància, el potencial de modes no motoritzats (a peu i amb bicicleta) augmenta fins al 59% dels fluxos de mobilitat. Considerant que els desplaçaments entre 5 km i 10 km són aptes per al transport públic, així com la meitat dels quals es produeixen entre 10 km i 25 km, el potencial per al transport col·lectiu ascendeix al 26,5% de tots els desplaçaments, la qual cosa indica un total de desplaçaments potencials sostenibles del 85,5%.



En l'Àrea de Castelló, amb municipis compactes però lleugerament separats entre si, el 26% dels desplaçaments diaris recorren distàncies de menys d'1,5 km. Aquells desplaçaments entre 1,5 km i 5 km sumen un 42% addicional, per la qual cosa el total de desplaçaments potencialment sostenibles, incloent el transport públic, és del 85,5%.



L'Àrea d'Alacant és singular, doncs té dos municipis de gran grandària (segon i tercer de la Comunitat), amb elevat índex d'autocontenció, separats entre sí alguns quilòmetres, i amb prou faenes municipis de menor grandària en els quals els desplaçaments a peu siguen majoritaris. El percentatge de viatges diaris que recorren distàncies de menys d'1,5 km és amb prou faenes el 11%; per contra, els desplaçaments entre 1,5 km i 5 km sumen un aclaparant 65%, per la qual cosa el total de desplaçaments potencialment sostenibles, incloent el transport públic, és del 93%.



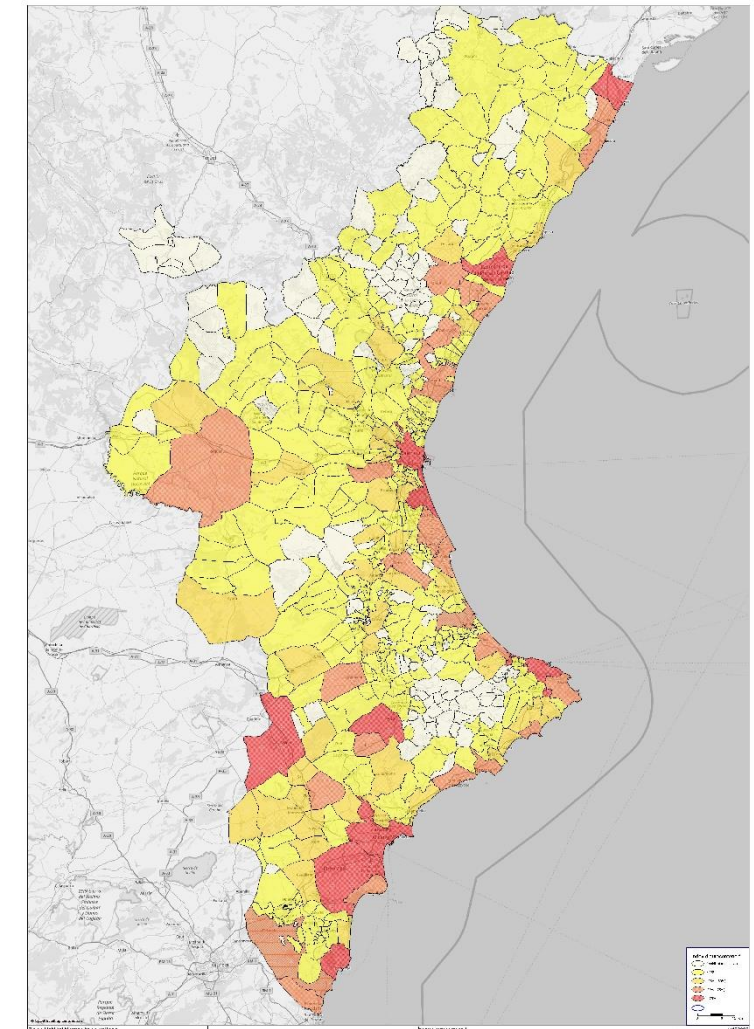
En l'Àrea Metropolitana de València les xifres s'assemblen més a les mitjanes de la Comunitat Valenciana, amb un 28% de desplaçaments de curta distància, i un 39% addicional en el rang de la bicicleta (1,5 km – 5 km). El total de desplaçaments potencialment sostenibles aconseguix el 90%.

Gràfics: distribució dels desplaçaments en funció de la distància. Font: elaboració pròpia a partir de dades de demanda de transport generats per Kineo Mobility Analytics a partir de dades de telefonia mòbil

La configuració territorial de la Comunitat, en general, i en particular la de l'Àrea Metropolitana de València presenten una gran potencialitat de promoció de les modes de transport sostenibles, que el PMoMe ha d'aprofitar per a estructurar un model de mobilitat que siga compatible amb el desenvolupament econòmic amb la cura mediambiental i contribuïska a l'equitat social, alhora que se satisfan les necessitats de desplaçaments de la població.

2.1.3. Índex d'autocontenció

- El 51,7% dels viatges a la Comunitat (6,25 milions de desplaçaments al dia) són interns; és a dir, tenen origen i destinació dins dels propis municipis.
- Aquest valor, que no està homogeniament distribuït en la geografia, com es pot veure en la imatge adjunta, es denomina índex d'autocontenció i com és lògic, presenta una certa correlació amb la grandària del municipi; ja que com més gran és una població, majors opcions hi ha de no eixir de la mateixa per a treballar, estudiar, comprar, anar al metge o eixir a divertir-se.



Imatge: índex d'autocontenció de municipis de la Comunitat.
Font: elaboració pròpia a partir de dades de demanda de transport generats per Kineo Mobility Analytics a partir de dades de telefonia mòbil

- En el quadre es reflecteixen els municipis valencians amb un índex d'autocontenció superior al 60%. En aquesta jerarquia València no és la ciutat més autocontenida; perquè encara que s'ha dit que la grandària sí que importa, hi ha altres factors que també influeixen, com la grandària del terme municipal, la maduresa de l'àrea metropolitana, la localització dels grans centres atractors de viatges, etc.
- Elx, Alcoi, Alacant i Vinaròs destaquen per funcionar en certa manera bastant concentrades en si mateixes; cosa que no podrà dir-se d'altres nuclis importants que estan en aquests moments exercint en la pràctica de ciutats dormitori en les principals àrees metropolitanes de la Comunitat.

ÍNDEX D'AUTOCONTENCIÓ	
COMUNITAT VALENCIANA	
Municipi	Índex
Elche/Elx	80,0%
Alcoy/Alcoi	78,8%
Alicante/Alacant	77,4%
Vinaròs	77,0%
València	76,9%
Dénia	76,5%
Castellón de la Plana/ Castelló de la Plana	75,6%
Villena	75,0%
Torreveija	74,8%
Lávea/Xàbia	73,2%
Pilar de la Horadada	67,7%
Ontinyent	67,3%
Benidorm	66,9%
Benicarló	66,8%
Gandia	64,3%
Orihuela	63,2%
Alzira	63,0%
Sagunto/Sagunt	62,7%
Vall d'Uixó, la	62,5%

Quadre: classificació dels municipis amb major grau d'autocontenció. Font: elaboració pròpia a partir de dades de demanda de transport generats per Kineo Mobility Analytics a partir de dades de telefonia mòvil.

- D'altra banda, per la circumstància que el terme «Àrea Metropolitana», com a tal, constituïska una categoria jurídic-institucional establida en l'ordenament jurídic que no es correspon amb la identificació d'un fenomen metropolità en termes funcionals.

En referència a açò últim, el concepte d'Àrea Metropolitana es troba definit legalment dins de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, Reguladora de les Bases del Règim Local (*LBRL), en el seu article 43, el qual defineix que:

“Les àrees metropolitanes són entitats locals integrades pels municipis de grans aglomeracions urbanes entre els nuclis de població de les quals existisquen vinculacions econòmiques i socials que facen necessària la planificació conjunta i la coordinació de determinats serveis i obres.”

Aquest article dona a entendre una sèrie de requisits legals que qualsevol Àrea Metropolitana ha de complir per a poder ser considerada com a tal. La primera consideració és que l'Àrea Metropolitana es configura en la *LBRL com una agrupació forçosa de municipis, amb el conseqüent conflicte que açò pot generar. En segon lloc, l'èmfasi en la necessària planificació conjunta i la coordinació de determinats serveis i obres en grans aglomeracions urbanes entre els nuclis de població de les quals existisquen vinculacions econòmiques i socials. Finalment, la seua configuració com a ens Local amb aspiració supramunicipal amb un alt grau d'interiorització autonòmica, és a dir, legalment, correspon en exclusiva a les comunitats autònomes determinar i fixar les competències de les entitats locals que procedisquen a crear una entitat metropolitana.

Per tant, és la Comunitat Autònoma, dins de les seues competències, la que ha de definir legalment un Àrea Metropolitana. En aquest sentit, la Comunitat Valenciana, a través de la Llei 2/2001, d'11 de maig, de Creació i Gestió d'Àrees Metropolitanas a la Comunitat Valenciana, estableix com a concepte metropolità:

“Àrea metropolitana, espai metropolità, aglomeració urbana o gran urbs són algunes de les expressions amb les quals s'al·ludeix a un mateix fenomen: la concentració de la població en uns àmbits territorials caracteritzats per un constant moviment d'intercanvi entre els llocs de residència, treball i oci de la població que els habita. Amb tals expressions es fa referència a les grans aglomeracions urbanes desplegades en àrees que abasten diversos termes municipals entre els quals existeixen fortes vinculacions econòmiques i socials.”

Aquesta circumstància requereix que la planificació d'aquest àmbit territorial es duga a terme des d'instruments d'ordenació de caràcter supramunicipal, que no són altres que els Plans d'Acció Territorial (d'ara endavant, PAT) d'àmbit metropolità. És en aquest àmbit on el PMoMe cobra importància, com a eina definidora d'aqueixos “fluxos de mobilitat forçada entre els municipis perifèrics i la ciutat central” que ajuden, a més, a aconseguir una definició espacial d'Àrea Metropolitana de València.

2.2.2. L'evolució de la definició metropolitana de la ciutat de València

Des de la seua integritat funcional, l'Àrea Metropolitana de València ha mostrat històricament una marcada diferenciació interna quant a usos del sòl i localització de l'activitat econòmica. Aquesta estructura territorial diferenciada, conformada pels processos de concentració i descentralització residencial i de les activitats econòmiques, juntament amb la inclusió en el seu àmbit d'influència d'àrees pròximes ha experimentat una important transformació en els últims anys, passant del clàssic model radial a una pauta territorial d'una major complexitat.

2.2. Marc territorial de partida: definició de “Àrea Metropolitana de València”

2.2.1. El concepte de Àrea Metropolitana

El concepte de «Àrea Metropolitana» (AM) sol referir-se a un territori urbà que engloba una ciutat central que normalment dona nom a l'àrea i una sèrie de municipis —connectats amb la ciutat central— que poden funcionar com a ciutats dormitori, industrials, comercials i de serveis, amb els quals manté relacions d'interdependència. Aquest concepte de connexió entre un nucli principal i diversos secundaris, no obstant açò, no resulta tan clar en la pràctica.

A diferència d'altres països del nostre entorn, on les autoritats estadístiques ofereixen definicions de les àrees metropolitanas normalment basades en les relacions «funcionals» mesurades per la intensitat dels fluxos de «mobilitat forçada» entre els municipis perifèrics i la ciutat central, les àrees metropolitanas espanyoles no han seguit criteris similars. Aquesta falta de definició específica i de determinació unívoca del seu nombre i composició es pot explicar per dues circumstàncies:

- D'una banda, pel fet que el cens no haja inclòs fins a molt recentment de forma sistemàtica les variables relatives a la «mobilitat forçada», instrument clau de cara a delimitar les àrees metropolitanas funcionals.

No obstant açò, aquesta transformació no és fortuïta, sent els diferents Plans Generals de la pròpia ciutat de València (dins del concepte de Gran València) així com diferents plans estratègics i directors els que han anat conformant territorialment la València metropolitana que es coneix avui dia. És per açò que convé recordar les diferents iniciatives, legislatives i d'ordenació territorial, que s'han produït sobre aquest tema en els últims 60 anys. Per ordre cronològic podem destacar les següents:

1946. Pla d'Ordenació de València

El Pla s'enfoca amb criteris d'ordenació territorial perfectament assumibles, i incorpora concepcions urbanístiques de primera línia en aqueixos moments. Model polinuclear, reconeixement i defensa de l'horta, intenció de creixement cap a zones de secà, incorporació amb pretensió racionalista de les tècniques de el "zoning", a més d'establir unes premisses com la satel·lització, la descentralització, el radioconcentrismo, la monumentalitat, la idea de ciutat tancada, el agrarisme, etc.

El desenvolupament d'aquest primer instrument d'ordenació territorial va donar com resultat el primer germen d'Àrea metropolitana, representada legalment dins de la "Corporació Administrativa Gran València", creada el mateix any 1946.



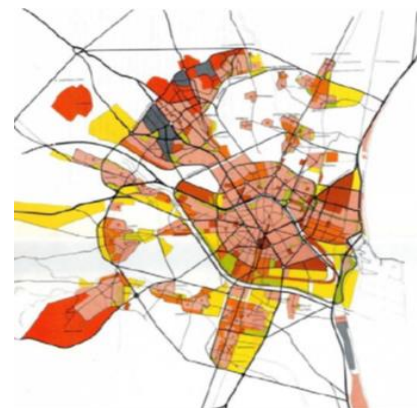
Definició de la Gran València
ins del PGOU de 1946. Font: elaboració pròpia

1958. Ordenació Tècnica de la ciutat de València i la seua Comarca (Pla Sud)

El conegut com a Pla Sud va ser concebut amb dues idees en ment. En primer lloc, resoldre el problema històric de les avingudes. En segon lloc, fer front a un creixement econòmic, demogràfic i urbanístic explosiu que va transformar substancialment la ciutat i la seua Àrea Metropolitana en el breu període que va transcórrer entre 1960 i 1975. La creació del canal Sud, així com les diferents infraestructures viàries i ferroviàries va donar lloc a la potenciació de certs eixos i zones en favor d'unes altres, prioritzant la concentració d'indústries, residències, comerç i infraestructura viària en la zona Sud de València respecte al nord, el qual romandria més agrícola i rural, amb una major preservació de l'horta històrica.

1966. Pla General d'Ordenació Urbana de València i la seua Comarca

Es reforça l'estructura viària del Pla de 1946, creant dues noves circumval·lacions i la incorporació de l'eix Est-Oest (antic llot del Turia) preconitzat en el Pla Sud com a solució de descongestió de tràfic en el centre. En relació amb les previsions de creixement, té un clar reflex la situació socio-econòmica del conjunt de l'Estat, amb els Plans de Desenvolupament en marxa i la gran emigració del món rural a les ciutats, per a açò es classifica sòl suficient per a albergar una població d'1.900.000 habitants.



Definició de la Gran València
dins del PGOU de 1966. Font: elaboració pròpia

Tant el Pla de 1946 com el posterior de 1966, encara que tenien una dimensió metropolitana, van plantejar l'ordenació d'aquest espai en funció de les necessitats de l'expansió de la ciutat de València, mentre tractaven als

altres municipis de manera homogènia sense amb prou faenes atendre a les seues peculiaritats, basant-se en una gestió centralista, recolzada en una estructura organitzativa amb nul·la representació dels interessos metropolitans.

1986. Llei 12/1986, de 31 de desembre, de la Generalitat Valenciana, de creació del Consell Metropolità de l'Horta.

Per a donar una resposta a la situació creada amb la dissolució de "Gran València" el nou govern autonòmic va aprovar la Llei de 31 de desembre de 1986 en la qual es creava un nou organisme metropolità, el Consell Metropolità de l'Horta, format pels municipis d'Alaquàs, Albal, Albalat dels Sorells, Alboraya, Albuixec, Alcàsser, Aldaia, Alfafar, Alfara del Patriarca, Almàssera, Benetússer, Beniparrell, Bonrepòs i Mirambell, Burjassot, Catarroja, Emperador, Foios, Godella, Llocnou de la Corona, Manises, Masalfasar, Massamagrell, Massanassa, Meliana, Mislata, Montcada, Museros, Paiporta, Paterna, Picanya, Picassent, La Pobla de Farnals, Puçol, Puig, Quart de Poblet, Rafelbunyol, Rocafort, Sedaví, Silla, Tavernes Blanques, Torrent, València, Vinalesa i Xirivella.

1988. Decret 103/1988, de 18 de juliol, pel qual s'aproven les Normes de Coordinació Metropolitana

Va suposar un nou intent d'abordar l'ordenació metropolitana, de l'instrument de la qual amb prou faenes queden en vigor algunes determinacions relatives a la regulació del transport públic metropolità (en l'actualitat, Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana).

1989. Llei 6/1989, de 7 de juliol, d'Ordenació de Territori de la Comunitat Valenciana (LOTVCV) i posterior PDU. Document II "Estratègies de Vertebració Territorial" de 1995.

En correspondència amb el previst en la LOTCV, es va analitzar el funcionament del Sistema Urbà Valencià i es van diagnosticar els seus principals problemes i oportunitats, proposant-se les línies d'actuació necessàries per a definir un "Model de Vertebració" que orientara la política urbana en els anys successius, a partir de l'establiment d'unes "Estratègies i Criteris d'Actuació" amb els quals abordar la formulació de propostes específiques sobre el desenvolupament urbà.

En relació amb l'Àrea Metropolitana de València, cal ressenyar la proposta de descongestió de l'Àrea Urbana Integrada (AUI) de València.



Concepte de descongestió per nuclis en relació amb València arreglat en el document d'Estratègies de Vertebració Territorial de 1995. Font: elaboració pròpia

Aquesta proposta es recolza en els nuclis de la mateixa que posseeixen millors condicions per a oferir espais de nova centralitat que estenguen les funcions urbanes excessivament concentrades sobre el nucli central, acompanyant d'aquesta manera el procés de difusió de població i activitat econòmica produït en l'última dècada, reflex de la maduresa d'un Àrea Metropolitana. No obstant açò, la seua aplicació no va arribar a executar-se, solament veient-se reflectida parcialment en desenvolupaments estratègics posteriors.

Altres importants lleis autonòmiques que reflecteixen, ordenen i tracten el tema de l'ordenació territorial supramunicipal de València i la seua Àrea Metropolitana, d'igual importància en les decisions estratègiques, són:

- Llei 2/2001, d'11 de maig, de creació i gestió d'àrees metropolitanes a la Comunitat Valenciana.
- Llei 5/2004, de 13 de juliol, de modificació de la Llei 2/2001, d'11 de maig, de creació i gestió d'àrees metropolitanes a la Comunitat Valenciana.
- La Llei 6/2011, d'1 d'abril, de la Generalitat, de mobilitat de la Comunitat Valenciana.

2.2.3. "Valor d'interacció" com a indicador per a la determinació de les àrees metropolitanes

Davant l'evidència que la definició de "Àrea Metropolitana de València" no ha sigut una definició estable en el temps, que ha abastat diferents municipis en funció del Pla/ Estudi/ Llei al fet que haja fet referència, es fa imprescindible trobar alguna metodologia precisa que permeta clarament identificar què municipis deuen estar inclosos en l'àmbit del *PMoMe i, per tant, s'inclouen en la definició de "Àrea Metropolitana" d'aquest pla.

Per a poder trobar una metodologia adequada que ajude a determinar sense ambigüitat i de forma objectiva quins municipis es troben vinculats en l'Àrea Metropolitana de València, s'ha revisat diferent bibliografia publicada sobre aquest tema. D'entre la literatura analitzada, s'ha escollit el treball "El Sistema Urbà a Espanya", publicat en la revista de geografia i ciències socials al març de 2012 pel professor Josep Roca Cladera i les professores Montserrat Moix Bergadà i Blanca Arellano Ramos, de la Universitat Politècnica de Catalunya, ja que inclou la definició d'un indicador amb el qual calcular el "índex de vinculació" entre municipis, a partir de dades disponibles en el cens (fluxos per motiu treball i llocs de treball), i determinar així amb precisió quins municipis es troben vinculats entre si i formen part de l'Àrea Metropolitana de València, i en quins aquesta vinculació decau i es dirigeix cap a altres "sistemes metropolitanos" (que graviten en altres centres urbans de caràcter comarcal).

Càlcul a partir dels fluxos de mobilitat obtinguts mitjançant telefonia mòbil i Big Data

El Valor d'Interacció entre dos municipis V_{ij} proposat per Roca, Moix i Arellano necessita de les dades de llocs de treball tant en el municipi i com en el j. Aquesta informació està disponible, en els servidors de dades de l'INE, només per a municipis que tenen més de 10.000 habitants.

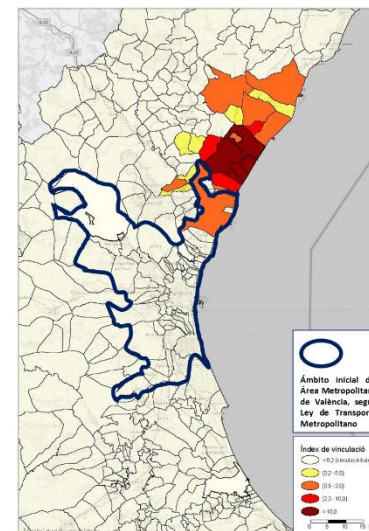
Ja que no es disposa de la totalitat de la informació necessària per al càlcul complet del Valor d'Interacció d'acord a la metodologia esmentada, cal adaptar l'indicador perquè la seua determinació siga possible. En el cas de l'Àrea Metropolitana de València s'ha reelaborat el Valor d'Interacció com un "Índex de Vinculació", seguint una analogia amb els models gravitacionals que expliquen la distribució de viatges entre dues zones.

$$IV_{ij} = 1000 \cdot \frac{V_{ij}^2}{Pob_i \cdot Pob_j}$$

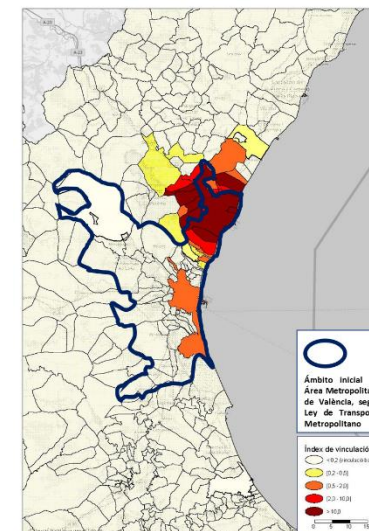
Aquest indicador es pot calcular entre cada municipi "i" i cada municipi "j" de la Comunitat Valenciana, utilitzant les dades de viatges recents (2017) obtinguts amb tecnologies Big Data de telefonia mòbil i dades de població més recents (padró municipal).

Finalment, per a poder considerar si un municipi pertany a l'Àrea Metropolitana de València, necessitem saber no solament quin és l'Índex de Vinculació amb la ciutat principal (València), sinó si existeixen interaccions "potents" amb altres municipis que sí estan dins de l'àrea. És per açò que s'han representat, en diferents mapes, els índexs de vinculació de varis dels municipis més importants, per a veure fins a on arriba la vinculació de la resta de

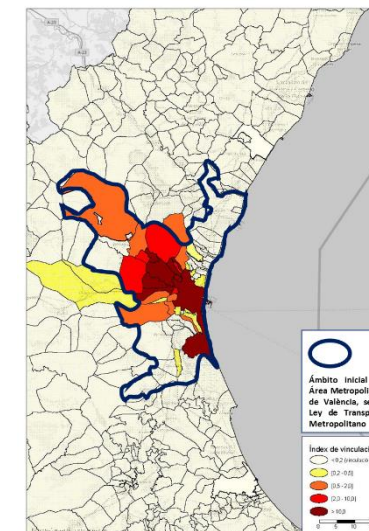
localitats. Com es pot veure més endavant, es considera que dos municipis estan vinculats si el valor d'IV entre ells és superior a 0,2.



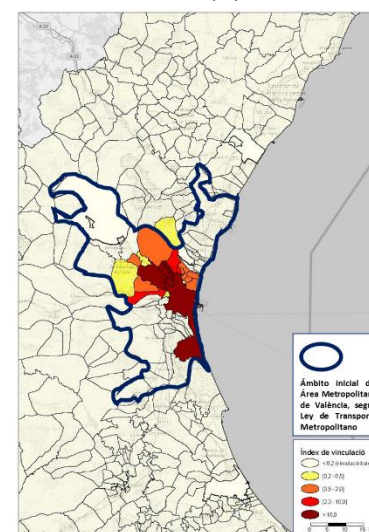
Índice de vinculación (IV) con Vall d'Uxó.



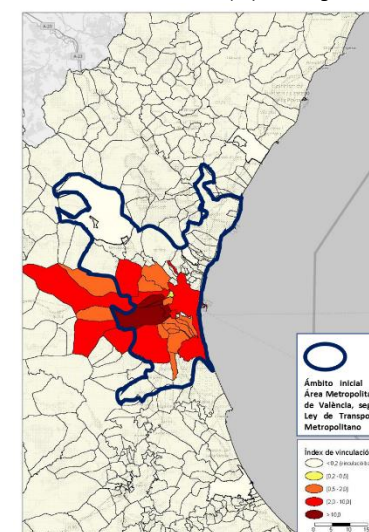
Índice de vinculación (IV) con Sagunt.



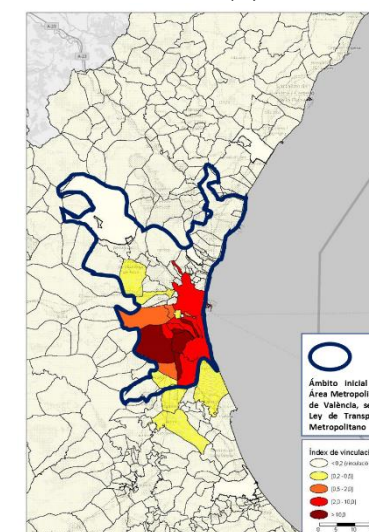
Índice de vinculación (IV) con Paterna.



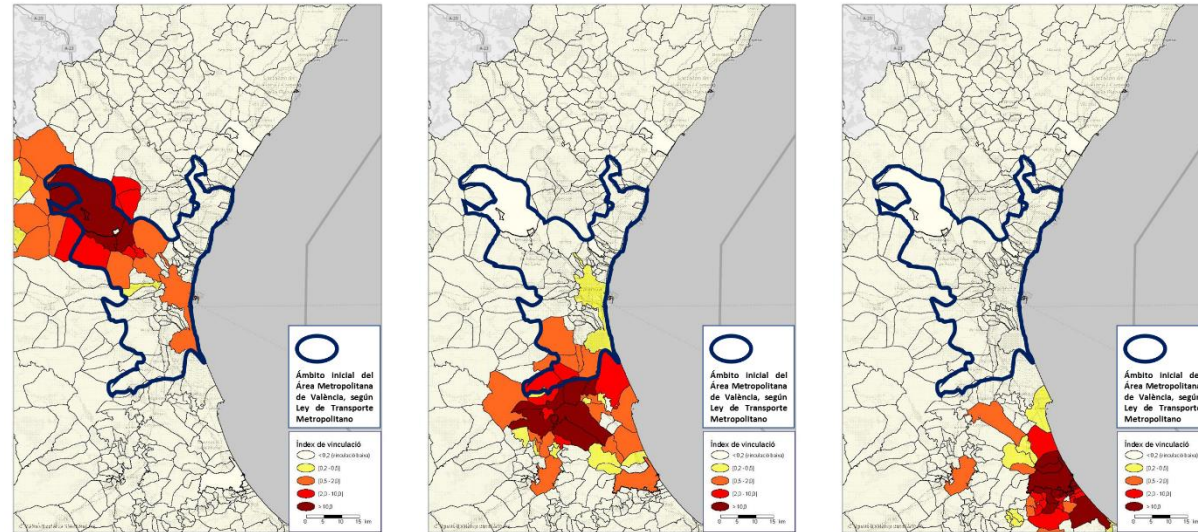
Índice de vinculación (IV) con Burjassot.



Índice de vinculación (IV) con Torrent.



Índice de vinculación (IV) con Silla.

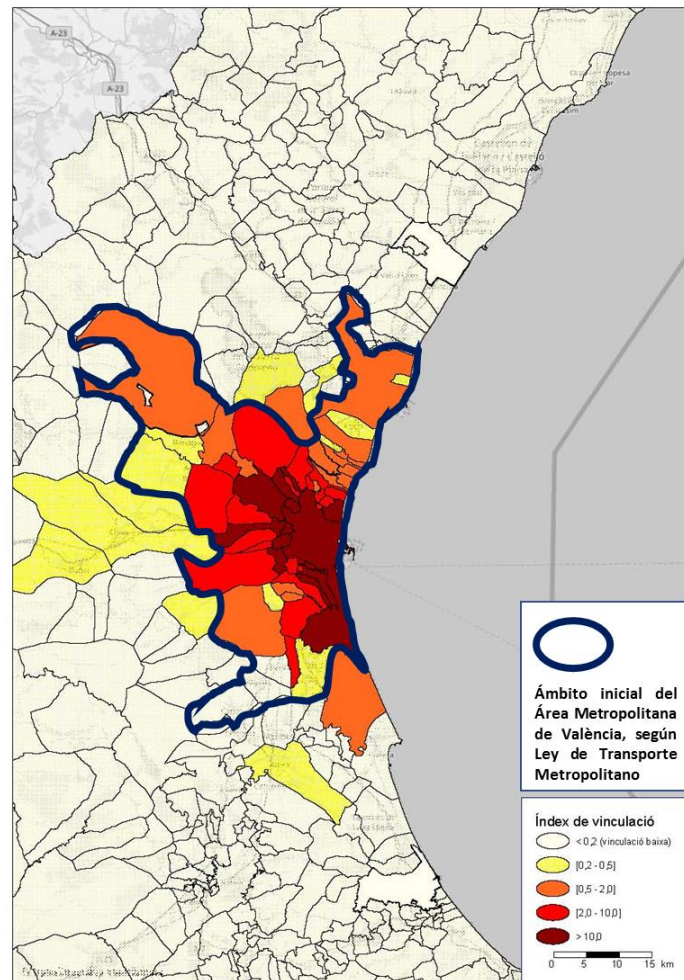


Índex de vinculació (IV) amb Llíria.

Índex de vinculació (IV) amb Alzira.

Índex de vinculació (IV) amb Gandia.

Índex de vinculació (IV) amb València.



Com es pot observar en els gràfics anteriors, es pot anar fitant l'àrea d'influència de València a partir dels municipis directament vinculats amb la ciutat, i analitzant quants municipis estan vinculats amb la resta de municipis " importants " de l'àrea (en població). Així, es pot comprovar que:

- El nord de l'AM de València ha de situar-se a Sagunt (juntament amb Canet), ja que el següent municipi al nord, amb població rellevant (la Vall d'Uixó), ja presenta una interacció (vinculació) feble (fluxos de mobilitat diaris) tant amb València com amb altres municipis importants de l'àrea.
- Sagunt té un àrea d'influència molt definida en els municipis dels Valls, el final del Palancia i el nord de la comarca de l'Horta, però només aquests últims estan vinculats amb València.

- Torrent presenta una vinculació molt forta amb els municipis del seu entorn, que decau ràpidament (no hi ha municipis que tinguen un índex de vinculació -IV- amb Torrent entre 0,2 i 0,5). La seua àrea d'influència inclou Xest, Xiva, Bunyol, així com Torís, Montserrat i Godelleta.
- L'àrea d'influència de Silla inclou ja municipis de la comarca de la Ribera, que estan molt vinculats, al seu torn, amb Alzira. Es pot situar, doncs, el límit sud dins de l'àrea d'influència de Silla.
- Llíria exerceix com a centralitat del Camp de Túria, però només els municipis de l'eix de la CV-35 més propers a València tenen vinculació rellevant amb València (o altres municipis importants de l'àrea), per la qual cosa Llíria actua, igual que el cas de Sagunt, com a límit exterior de l'Àrea Metropolitana de València, i només els municipis de la seua àrea d'influència que tenen vinculació amb València deuen ser considerats.
- Gandia té un àrea d'influència ja fora dels límits de la de València, no produint-se ja solape.
- L'àrea d'influència de València engloba tots els municipis vinculats amb els altres municipis importants, actuant com una gran envelopant d'ells, quedant fóra tan sols Torís i Godelleta. No obstant açò, aquests municipis estan fortíssimament vinculats amb Torrent, que és el segon municipi en rellevància de l'àrea d'influència de València, per la qual cosa deuen ser inclosos.

Amb aquestes premisses, queda evident que, des del punt de vista de les relacions funcionals de mobilitat diàries, extretes amb les tècniques de Big Data a partir de telefonia mòbil disponibles avui dia, amb dades actualitzades a 2017, l'àrea que funcionalment està actuant com a Àrea Metropolitana de València ha d'incloure, a més dels municipis contemplats en la Llei de Transport Metropolità de 1991, les localitats de Canet d'en Berenguer, Nàquera, Serra, Xest, Xiva, Bunyol, Torís, Godelleta, Montserrat i Sueca, a més de Domenyo (per continuïtat geogràfica).

2.2.4. Definició d'Àrea Metropolitana de València en l'àmbit del PMoMe i planificació territorial actual

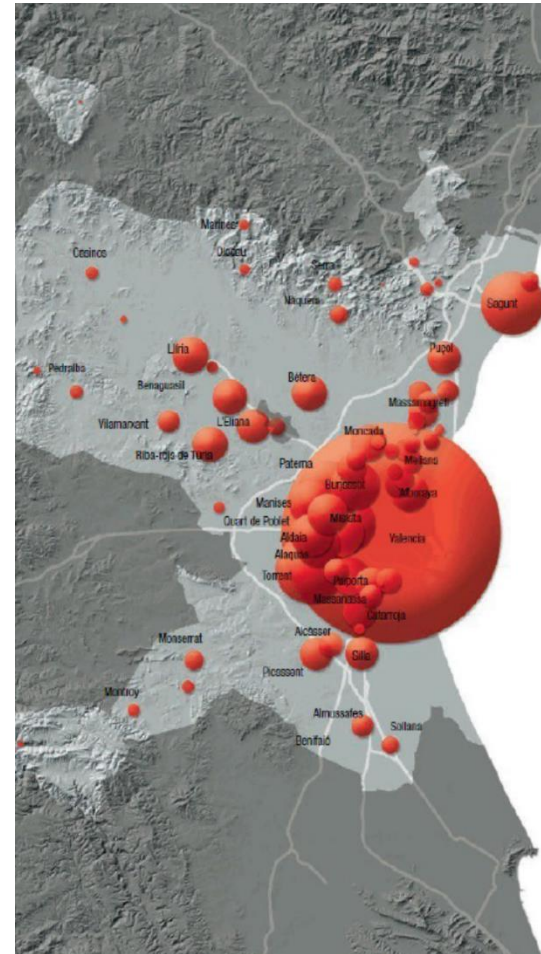
Tres són els principals documents estratègics i de planificació que, d'una forma directa o indirecta, major afecció tenen sobre els límits metropolitans i la seua definició en un futur pròxim: la revisió del PGOU de la ciutat de València, el Pla d'Acció Territorial de Protecció de l'Horta de València i el Pla d'Acció Territorial Metropolità de València (PATEVAL).

- Tant Burjassot com Paterna tenen la seua àrea d'influència dins de l'actual definició de l'Àrea Metropolitana de València (àmbit inicial), excepte Xest i Xiva amb Paterna.

No obstant açò, és aquest últim document, el PATEVAL, qui presenta dos conceptes d'Àrea Metropolitana:

- L'Àrea Metropolitana de València, definida per les relacions quant als desplaçaments intermunicipals per motius de treball, i continuïtat física, que, a grans trets, inclou les dues corones metropolitanes de València (A-7, circumval·lació i delimitada per l'autovia CV-50 prevista)
- L'Àrea Funcional de València, tal com està definida per l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana. (primera i segona corona metropolitana més espais d'índole més perifèric).

Basant-se en aquesta diferenciació, el PATEVAL presa com a base de partida els 44 municipis definits després de la creació del Consell Metropolità de l'Horta, ampliant el nombre dels mateixos segons estableix l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana. En total aquesta delimitació de l'Àrea Metropolitana de València, amb dues corones, suma 76 municipis.



Municipis definits com a part de l'Àrea Metropolitana de València segons el PATEVAL. Font: document d'inici del PATEVAL

En paral·lel a la definició metropolitana del PATEVAL, es considera **un primer àmbit estricte de l'Àrea Metropolitana de València, dins del PMoMe, amb un total de 71 municipis** que es corresponen amb tots els de les comarques de l'Horta, gran part dels del Camp de Túria, cinc de la Ribera Alta, tres de la Ribera Baixa, dues del Camp de Morvedre, quatre de la Foia de Bunyol i un en la comarca dels Serrans. D'aquesta manera l'Àrea Metropolitana considerada ocupa una superfície de 2.133,1 km² i té una **població d'1.892.091 habitants** (INE 2016), explicant per tant amb una densitat de població de 887 hab/ km². L'àrea urbanitzada on es concentra la població suma una superfície de 741,6 km², la qual cosa implica que la "densitat de població efectiva" s'eleva a 2.551,3 hab/ km².

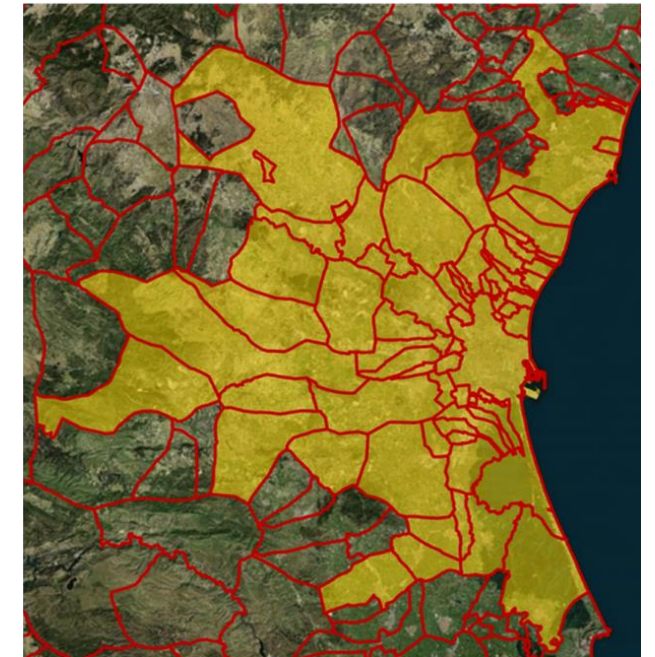
Així mateix, es considerarà un **àmbit ampliat del PMoMe**, que inclourà l'a dalt esmentat, i s'estendrà fins a englobar l'**Àrea Funcional de València**, definida en l'Estratègia Territorial Valenciana, i que comprèn **90 municipis** i un àrea de 3.747 km², que el seu llistat es pot comprovar en l'Annex II del Document d'Inici del PATEVAL

La selecció d'aquests municipis es basa en criteris no solament de proximitat i relació amb la ciutat de València, en el que definiríem com a taca urbana, sinó també sobre la base del concepte d'intensitat dels fluxos de «mobilitat pendular» entre els municipis perifèrics i la ciutat de València, com s'ha definit en l'apartat anterior. D'acord a l'indicat en el Document d'Inici del PATEVAL, l'àmbit estricte de l'Àrea Metropolitana definit dins del PMoMe, mitjançant relacions de mobilitat pendular, pot modificar la definició de l'àmbit estricte del propi PATEVAL en fase

de redacció del mateix, amb una modificació d'àmbits, de manera que tots dos coincidisquen. En tot case l'àmbit ampliat de tots dos plans coincideix en definició i extensió.

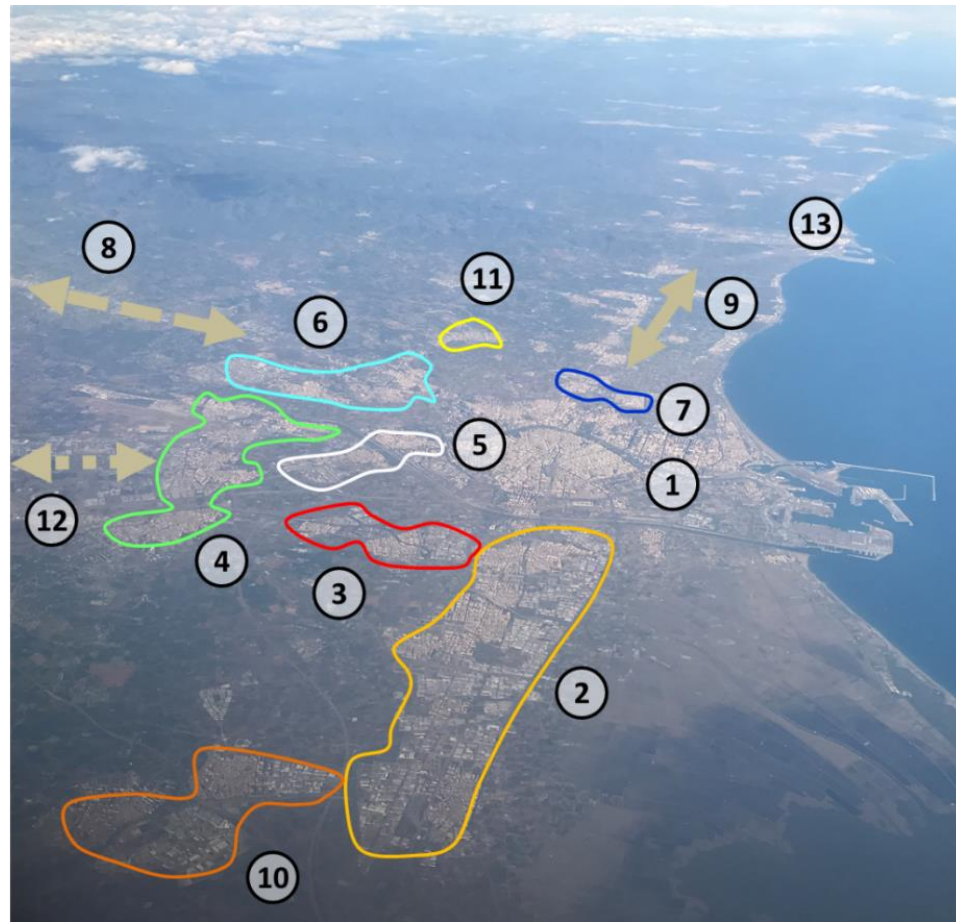
El llistat de municipis inclou:

1. Alaquàs	21. Burjassot	42. Moncada	59. San Antonio de Benagéber
2. Albal	22. Canet d'En Berenguer	43. Montserrat	60. Sedaví
3. Albalat dels Sorells	23. Carlet	44. Museros	61. Serra
4. Alboraya	24. Catarroja	45. Nàquera	62. Silla
5. Albuixech	25. Cheste	46. Païporta	63. Sollana
6. Alcàsser	26. Chiva	47. Paterna	64. Sueca
7. Aldaia	27. Domeño	48. Picanya	65. Tavernes Blanques
8. Alfafar	28. l'Eliana	49. Picassent	66. Torrent
9. Alfara del Patriarca	29. Emperador	50. Pobra de Farnals	67. Turís
10. Alginet	30. Foios	51. la Pobra de Vallbona	68. València
11. Almàssera	31. Godella	52. Puçol	69. Vilamarxant
12. Almussafes	32. Godella	53. el Puig de Santa Maria	70. Vinalesa
13. Benaguasil	33. Llíria	54. Quart de Poblet	71. Xirivella
14. Benetússer	34. Llocnou de la Corona	55. Rafelbunyol	
15. Benifaió	35. Loriguilla	56. Riba-roja de Túria	
16. Beniparrell	36. Manises	57. Rocafort	
17. Benisanó	37. Massalfassar	58. Sagunto/ Sagunt	
18. Bétera	38. Massamagrell		
19. Bonrepòs i Mirambell	39. Massanassa		
20. Buñol	40. Meliana		
	41. Mislata		



Imatge: municipis integrats en l'Àrea Metropolitana de València dins de l'àmbit estricte del PMoMe. Font: elaboració pròpia.

A més de la ciutat de València, que actua com a centre indiscutible de gravetat de l'AM, dins de l'àmbit estricte del PMoMe hi ha continus urbanitzats de teixits residencials pertanyents a diversos municipis. Cadascun d'ells pot entendre's com una "metaciutat", ciutat de ciutats, o "entitat funcional metropolitana" que podria exercir en el futur com a centre de polaritat alternatiu a la ciutat central per a la prestació de béns i serveis a una distància de transport menor. Aquestes entitats funcionals són:



- 1 Ciutat de València (ciutat central)
- 2 Continu urbà de Silla/ Beniparrel/ Catarroja/ Albal/ Massanassa/ Sedaví/ Alfafar/ Benetússer.
- 3 Paiporta i Picanya
- 4 Continu urbà d'Aldaia, Alaquàs, Manises, Quart de Poblet i, en part, Torrent
- 5 Mislata i Xirivella
- 6 Paterna, Burjassot i Godella
- 7 Tavernes, Alboraya i Almàssera
- 8 Eix de la CV-50 fins a Llíria
- 9 Eix de la CV-300 fins a Puçol
- 10 Alcàsser i Picassent
- 11 Montcada i Alfara
- 12 Eix de la A-3 fins a (inclou Riba-roja i Vilamarxant)
- 13 Sagunt.

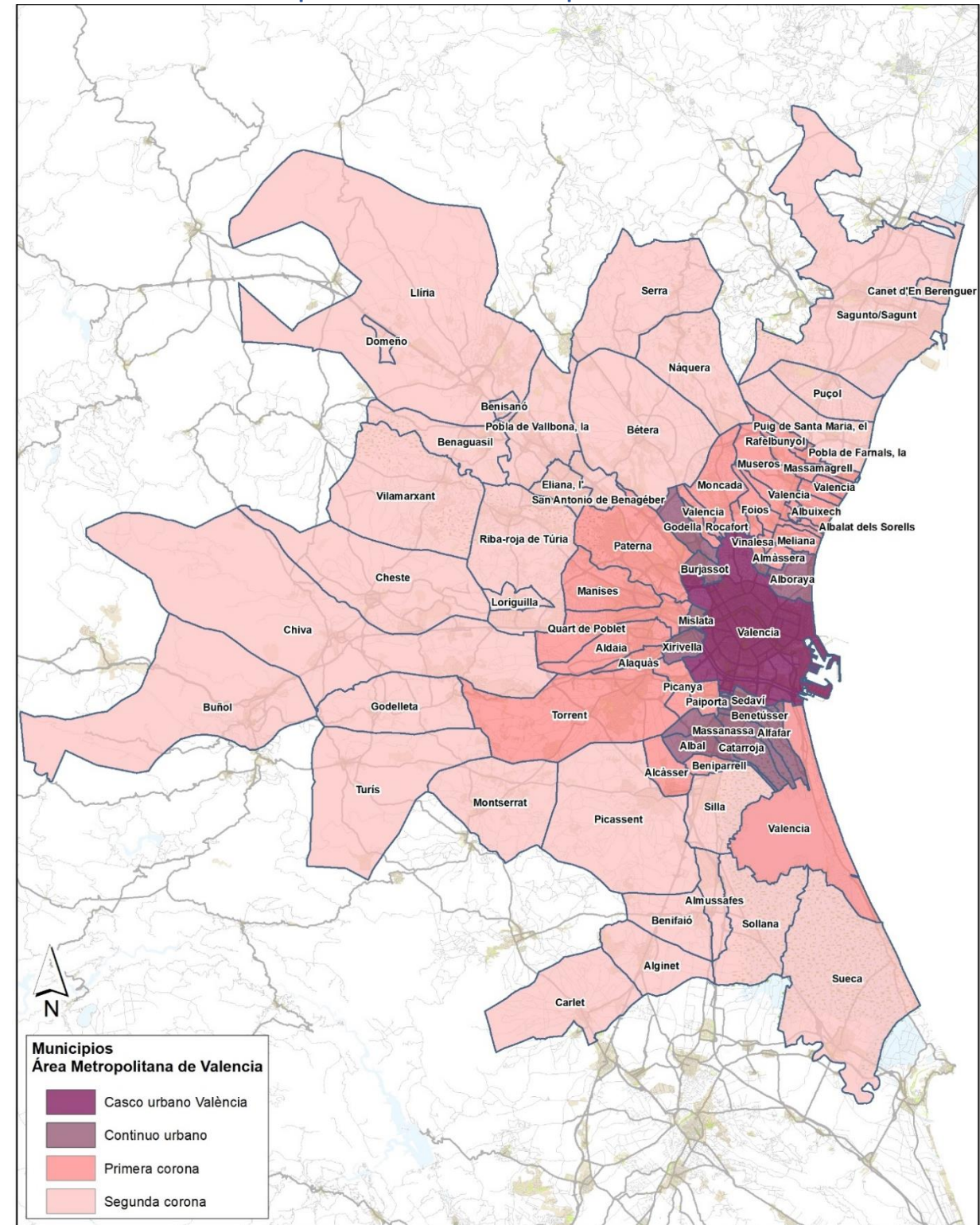
Imatge: entitats funcionals metropolitanes. Font: elaboració pròpia.

L'Àrea Metropolitana es constitueix com una gran àrea d'influència que s'ha subdividit en corones en funció de la proximitat a la capital valenciana.

- El casc urbà de València inclou la ciutat excloent diverses pedanies com Massarrojos, Cases de Bàrcena, Mahuella, Rafalell-Vistabella, Pinedo, El Saler, El Palmar i El Perellonet.
- El continu urbà correspon als municipis conurbats més pròxims al casc urbà i queda integrat pels següents municipis: Mislata, Xirivella, Sedaví, Benetússer, Alfafar, Massanassa, Lloc Nou de la Corona, Catarroja, Albal, Alboraya, Tavernes Blanques, Burjassot i Godella.
- La primera corona metropolitana es troba limitada per l'autovia A-7 i comprèn els municipis: Alaquas, Albalat dels Sorells, Albuixec, Alcàsser, Aldaia, Alfara del Patriarca, Almàssera, Beniparrell, Bonrepòs i Mirambell, Emperador, Foios, Manises, Massalfassar, Massamagrell, Meliana, Montcada, Museros, Paiporta, Paterna, Picanya, Poble de Farnals (la), Quart de Poblet, Rafelbunyol, Rocafort, Torrent i Vinalesa, així com les pedanies de la ciutat de València excloses anteriorment. En aquesta zona s'observa una major concentració industrial.
- La segona corona metropolitana inclou els municipis que queden a l'altre costat de la A-7. Es tracta de zones amb un bon nivell d'accessibilitat a la capital gràcies a la millora de les comunicacions en els últims anys. La importància d'aquesta segona corona radica en l'important creixement de població dels últims 25

anys. En molts casos es tracta de zones residencials de baixa densitat formada per urbanitzacions als afores dels nuclis urbans.

Municipis inclosos en l'Àrea Metropolitana de València



Font: elaboració pròpia

Àrea Metropolitana de València			
ANY 2017			
Zona	Població (INE-2017)	Extensió (km²)	Densitat (hab./km²)
Casc urbà València	779.423	71,32	10.929
Continu urbà	254.661	67,08	3.796
Primera corona	435.256	328,72	1.324
Segona corona	423.426	1.664,97	254
Total	1.892.766	2.132,09	888

Fonte: INE y Elaboració pròpia.

2.3. Zonificació

L'elaboració del Pla de Mobilitat exigeix la descomposició de l'àmbit de treball i de la seua perifèria en zones de transport.

Els **principals criteris** que s'han tingut en compte per a zonificar l'àmbit d'estudi han sigut:

- Que fóra compatible amb la divisió administrativa amb l'objectiu de facilitar la utilització d'informació disponible (principalment de l'INE). Normalment la unitat administrativa menor amb la qual se sol treballar són les seccions censals. L'àmbit d'estudi compta, segons dades extretes de l'INE, de 1.300 seccions censals. Com zonificar a nivell de secció censal per a l'àmbit d'estudi no és viable la metodologia utilitzada ha consistit a agrupar seccions censals.
- Que s'adaptara a la zonificació utilitzada en enquestes anteriors o altres estudis que facilite les comparacions d'escenaris temporals i d'actuació. En aquest cas la zonificació que l'equip d'IDOM-EPYPSA va realitzar per al Pla de Mobilitat de València, el model de la qual de transport és d'àmbit metropolità, és de 550 zones de transport. Aquestes zones es van crear com a agregació de quasi 1.700 "unitats mínimes territorials" (UMTs), que es van estructurar prenent com a base les 1.300 seccions censals i desagregant aquelles que per grandària o morfologia convenia separar. Així mateix, la zonificació és compatible amb l'enquesta de mobilitat efectuada per la Conselleria en 2009, a nivell metropolità, així com la realitzada en 1993.
- Que es produïra un equilibri entre zones de transport de la ciutat de València i les de la resta de l'Àrea Metropolitana; la zonificació en el PMUS de València detallava amb molt major precisió les zones de la ciutat en detriment de l'Àrea Metropolitana. S'ha buscat reequilibrar aquesta situació.
- Que les zones siguen homogènies des del punt de vista poblacional i des del punt de vista funcional, és a dir, que s'agrupen usos del sòl homogenis.
- La població en l'AM es distribueix de manera molt heterogènia, amb zones molt densament poblades i altres àrees amb escassa població (zones d'horta o de muntanya en la zona interior de l'AM). Per a poder concentrar les enquestes en aquelles zones amb població suficient i no incrementar la mostra necessària de manera inabastable, s'han tipificat les zones de transport en tres grans tipus:
 - Zones de transport **atractoras i generadores** (AG): seran les que s'enquestaran

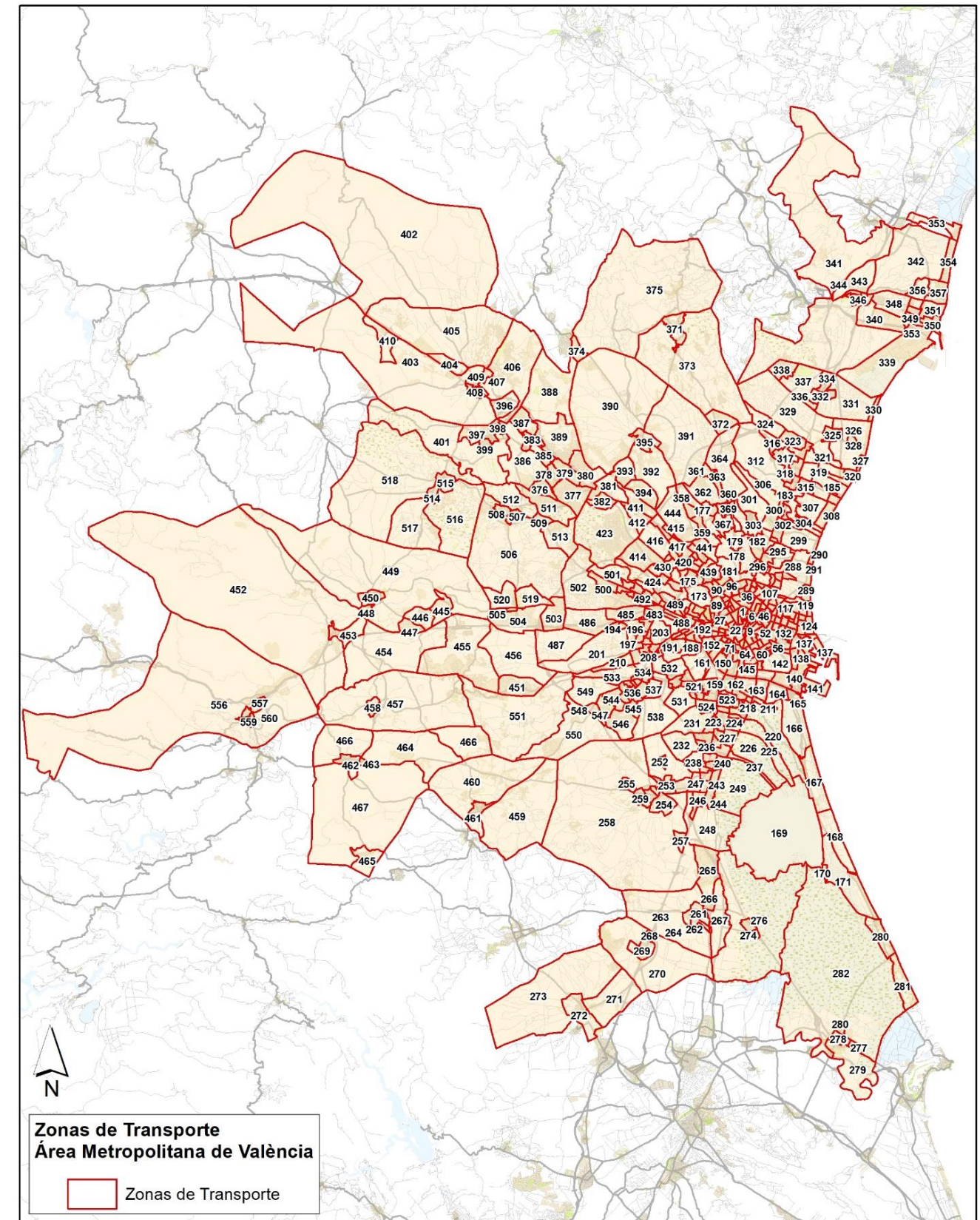
- Zones de transport de **baixa població** i baixa densitat (BP): donada la seua escassa població i la dispersió d'aquesta, no es pot trobar una mostra suficient de manera raonable, per la qual cosa no s'enquestaran
- Zones de transport **només atractoras** (SA), com a polígons industrials, grans centres comercials i equipaments metropolitans,
- Les zones SA (només atractoras) corresponen als principals polígons industrials, especialment si aquests estan diferenciats dels nuclis urbans; a la majoria dels grans equipaments comercials (els grans magatzems en zones molt consolidades estan inclosos en les zones atractoras/ generadores); i als grans centres hospitalaris. També inclouen altres equipaments com la Ciutat de la Justícia, Estació del Nord i de Joaquín Sorolla, Cementeri, ZAL, Mercavalencia, San Miguel dels Reis, el CEU de Montcada, Universitats (Politécnica, Literària, Burjassot), etc.
- Hi ha algunes zones només atractoras on hi ha xicotetes borses de població (algun bloc de cases) que no s'ha separat de la ZT atractora per ser difícil el seu encaix en una altra ZT. Exemples com aquest poden ser el bloc de cases aïllat al costat de la Nova Fe o la Ciutat Gran Túria dins del polígon industrial de Vara de Quart.
- Les zones BP (de baixa població) inclouen les zones d'horta que envolten València, així com les zones de muntanya de l'interior de l'AM, en les quals sol haver-hi una gran dispersió d'habitatges unifamiliars (moltes de les vegades en situació de "alegalidad")
- Les zones AG (atractoras/ generadores) són les zones on resideix la gent, amb multiplicitat d'usos, i poden incloure algun equipament més rellevant: col·legis, zones comercials, centres de salut, etc.
- La divisió entre zones ha seguit primerament un criteri genèric de morfologia de la zona (coneixement del terreny), densitat i tipologia d'usos del sòl i construccions, funcionalitat, etc.
- No s'han creat zones de transport que incloguen seccions censals o UMTs de diferents municipis, per a facilitar l'explotació posterior de les dades; això implica, en algun cas, la creació de zones de transport de xicoteta grandària que estan adjacents a altres de major grandària (per exemple, ZT de l'Avinguda de la Pau a Mislata, que en realitat es troba separada del nucli de Mislata, a l'altre costat del Nou Llit del Túria i al costat de Xirivella)
- S'ha creat, almenys, una ZT per a cada municipi. Hi ha dues localitats molt xicotetes en l'AM de València (Llocnou de la Corona i Emperador), la qual cosa obliga a generar una ZT per a cadascun d'ells, amb població que no arriba als 200 habitants en cada cas.
- A partir de la divisió inicial generada, s'ha depurat la zonificació classificant les zones resultants en 6 tipologies diferents.
 - Si la població és menor de 500 habitants i la densitat de població és menor de 100 habitants/ km² s'han generat dos tipus de zones: de baixa població (BP, tipologia 1) i només atractoras (SA, tipologia 2). En tots dos casos, no s'efectuaren enquestes en aquestes zones.
 - Si la població és major de 500 habitants i la densitat de població és menor de 100 habitants/ km² s'han generat altres dos tipus de zones: si la densitat és major a 35 habitants/ km² s'ha considerat la zona com atractora / generadora (AG, tipologia 3) i si és menor a 35 habitants/ km² s'ha considerat la zona com de baixa població (BP, tipologia 4). En el primer cas trobem zones denses

de xalets en Calicanto, Vilamarxant, Montserrat, Llíria, etc; en el segon es tracta de zones menys denses d'urbanització dispersa a Bétera, Picassent, Sueca o Sagunt.

- Aquelles zones amb població menor de 500 habitants però densitat de població major de 100 habitants/ km² suposen singularitats que s'han tractat per separat (tipologia 5).
 - Són zones atractoras/ generadores (AG): Llocnou de la Corona i les urbanitzacions Play-Puig (el Puig) i Altury (Torís).
 - Són zones de baixa població (BP): l'entorn de l'Estació de Massalfassar, la zona de Castellar-Oliveral que pertany a Sedaví i la zona de València del Camí del Farinós.
 - Són zones només atractoras (SA): Ciutat Túrria en Vara de Quart, Nova Fe i San Miguel dels Reis.
- Les restants zones, amb més de 500 habitants i densitat superior als 100 habitants/ km², són zones atractoras/ generadores (AG), a excepció del Port de Catarroja, que s'ha considerat de baixa població (tipologia 6).
- S'ha intentat minimitzar la grandària de les zones de transport (habitants), encara que en algun cas, donada l'estructura territorial de la població, la zona de transport resultant té certa rellevància. S'ha intentat que aquestes zones coincidisquen amb municipis més exempts i aïllats de la resta de l'AM (Carlet, Bétera, etc), encara que en el centre de València hi ha algunes zones de barris densíssims en els quals la grandària supera els 10.000 habitants.

Amb aquests criteris s'ha arribat a una zonificació que posseeix **560 zones de transport** (184 d'elles a la ciutat de València) que han servit de base per a l'anàlisi de la mobilitat i de les variables socioeconòmiques i territorials que afecten a aquesta, encara que, posteriorment, els resultats s'han agrupat per districtes o municipis per a presentar-los gràficament.

A continuació es mostra el mapa amb la distribució de zones de transport en l'àmbit de l'àrea metropolitana.



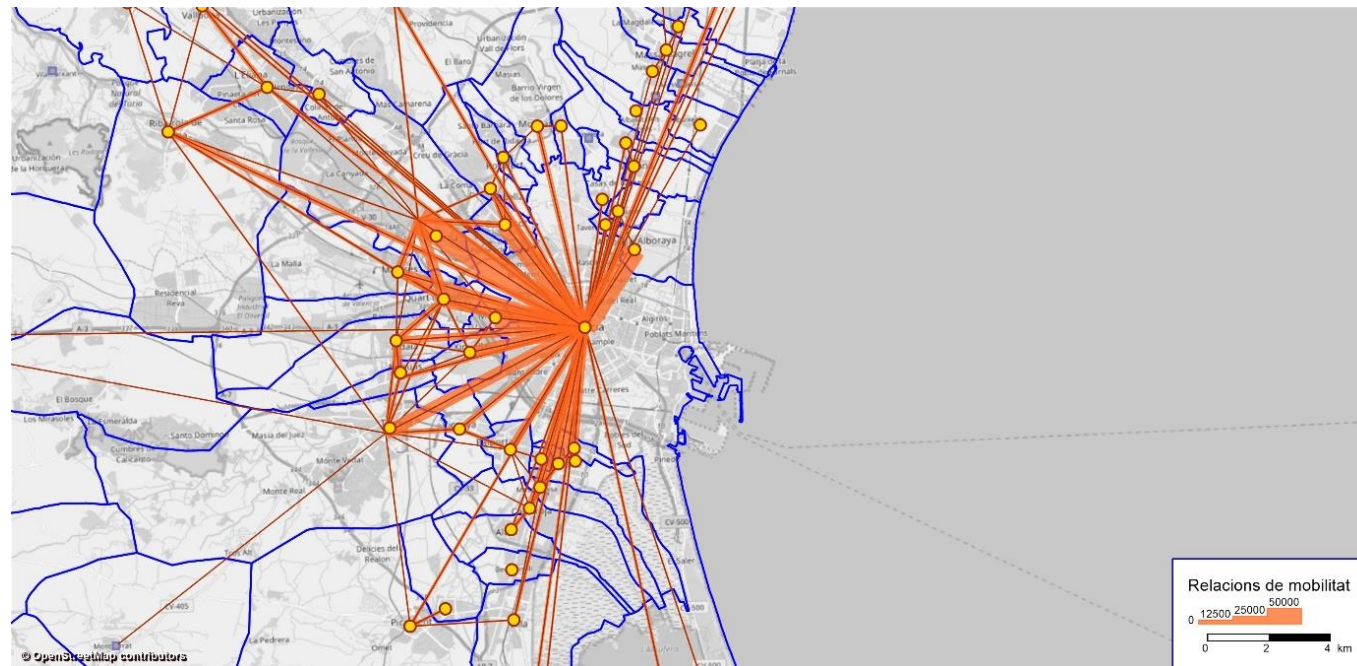
2.4. Anàlisi de la mobilitat en l'Àrea Metropolitana de València: telefonia mòbil

Dins del marc dels treballs de redacció del PMoMe, complementàriament a la gran campanya d'enquestes domiciliàries que es realitzarà, s'han utilitzat tecnologies de Big Data amb telefonia mòbil per a conèixer, a escala municipal, amb precisió, els fluxos de mobilitat metropolitans. Aquesta tecnologia permet tindre una amplíssima mostra de desplaçaments, ja que, depenent de l'operadora triada, els universos disponibles són entre el 25% i el 45% del total de la població.

D'acord amb les dades de la matriu Origen – Destinació de la Comunitat Valenciana, obtinguda mitjançant tècniques de telefonia mòbil anonimitzades, en el marc de ls treballs del PMoMe, en un dia mitjà es realitzen 4,7 milions de desplaçaments dins de l'àmbit inicial del Pla (dades d'octubre de 2017). Això significa un ràtio de 2,6 desplaçaments per dia i persona, xifra que se situa per davall de la qual registren moltes ciutats europees del nostre entorn, però també altres ciutats espanyoles com Barcelona i Bilbao (que superen els 3 desplaçaments per habitant i dia).

2.4.1. Principals fluxos de mobilitat detectats

Com es pot observar en el mapa següent, les principals relacions de mobilitat de l'Àrea Metropolitana es produeixen, sens dubte, entre València i la resta de municipis. No obstant això, existeixen algunes relacions de mobilitat d'importància rellevant, que es concentren en l'arc entre Xirivella, Manises, Quart, Aldaia i Alaquàs, amb extensió cap a Torrent pel sud i cap a Paterna pel nord. La resta de relacions de mobilitat tangencials entre municipis de l'Àrea que no siguen València són realment febles, amb algun esment entre Sagunt i alguns municipis dels seus voltants, i entre els municipis del sector sud (Catarroja, Alfafar, Sedaví, etc).

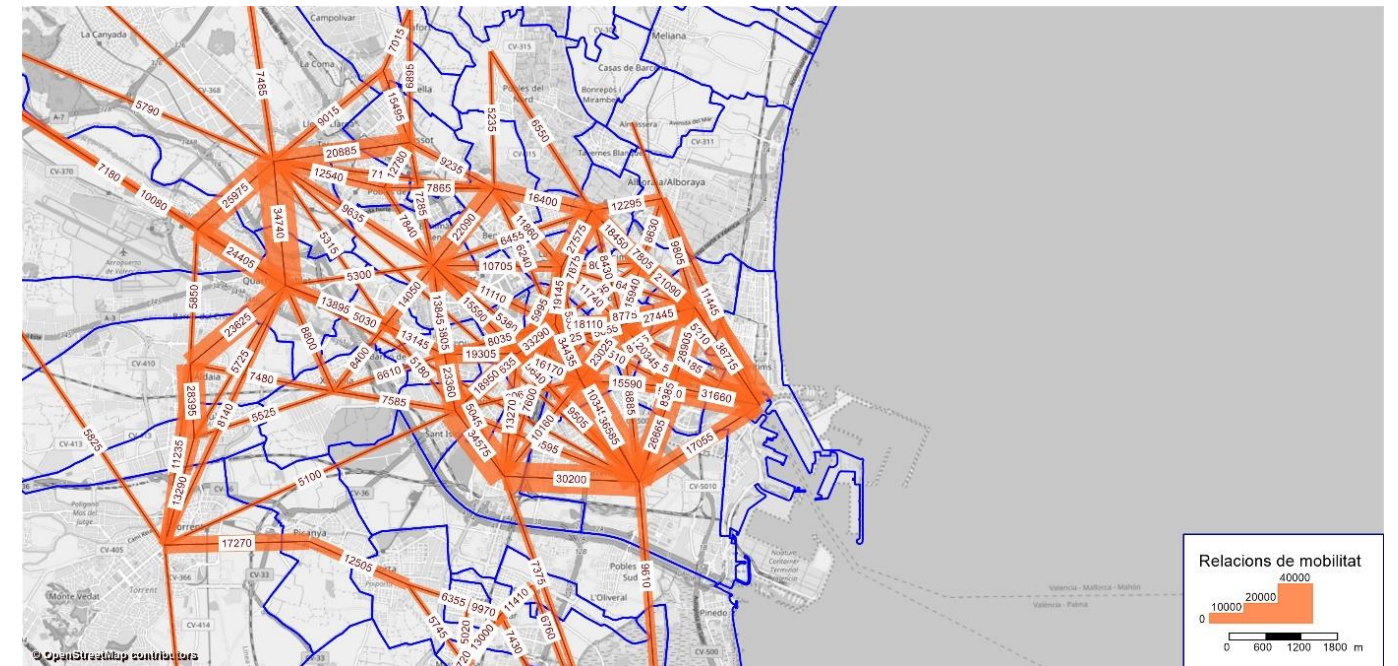


Principals relacions de mobilitat en l'Àrea Metropolitana de València. Font: elaboració pròpia a partir de dades de demanda de transport generats per Kineo Mobility Analytics a partir de dades de telefonia mòbil

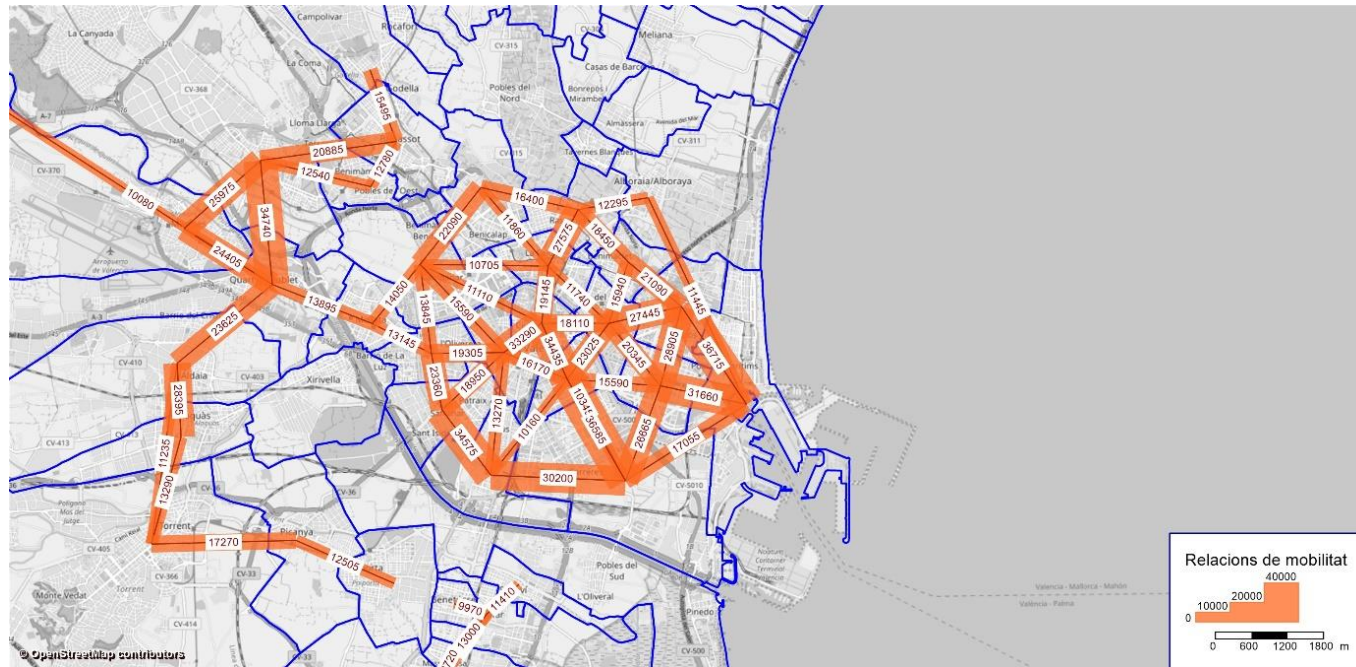


Principals relacions de mobilitat en l'Àrea Metropolitana de València, exclouent les relacions amb València. Font: elaboració pròpia a partir de dades de demanda de transport generats per Kineo Mobility Analytics a partir de dades de telefonia mòbil

Si es tenen en compte les destinacions de València, desagregats per districtes dins de la ciutat, la principal conclusió que s'extrau és el patró difús dels fluxos cap a la ciutat. El que, en un primer moment sembla que són fluxos “cap al centre”, ho són en realitat a nombrosos punts d'atracció dins de la ciutat, la qual cosa complejiza el disseny de les xarxes de transport públic.



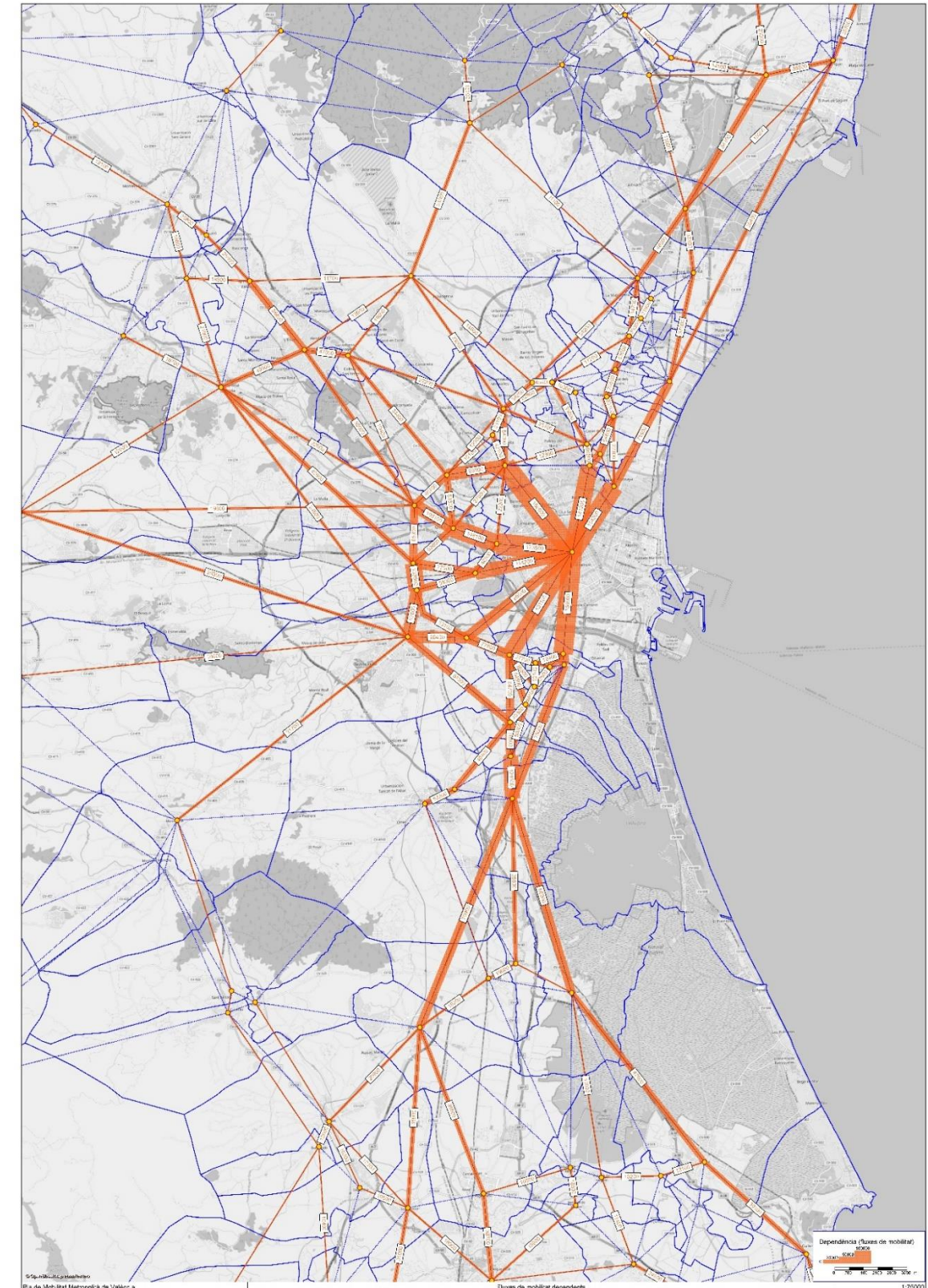
Relacions de mobilitat desagregades per districte. Font: elaboració pròpia a partir de dades de demanda de transport generats per Kineo Mobility Analytics a partir de dades de telefonia mòbil



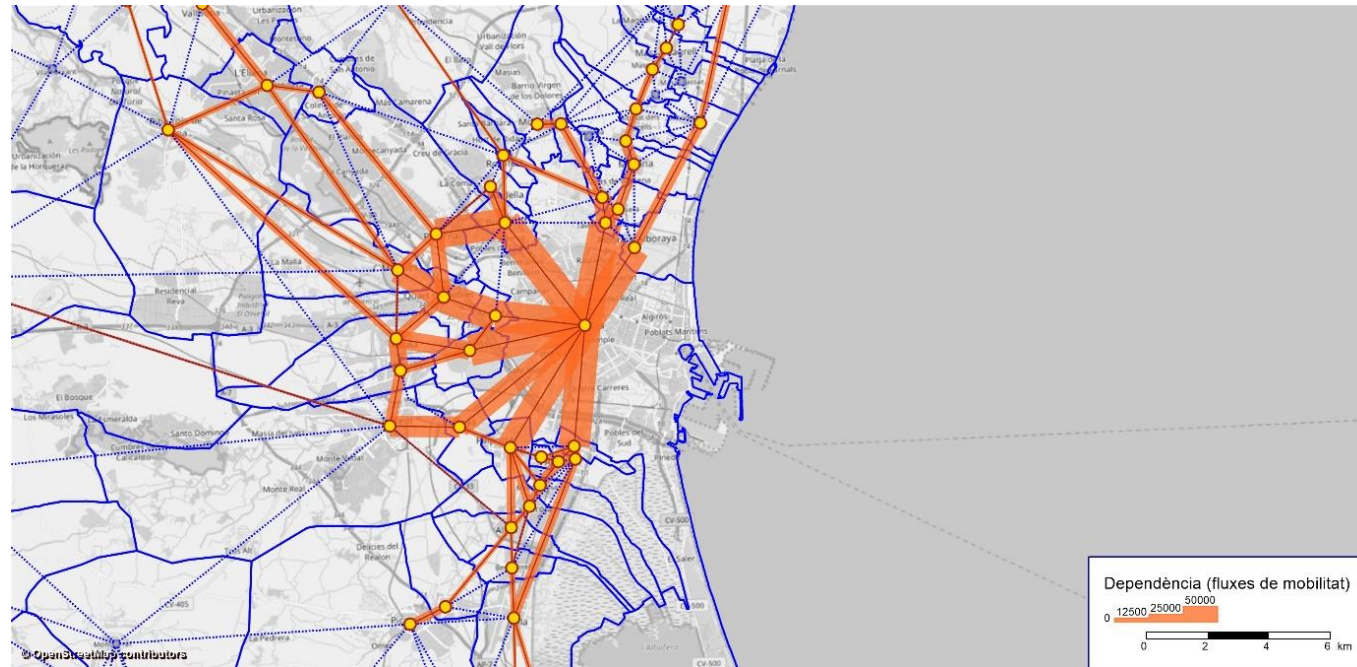
Relacions de mobilitat desagregades per districte, per damunt de 5.000 desplaçaments al dia. Font: elaboració pròpia a partir de dades de demanda de transport generats per Kineo Mobility Analytics a partir de dades de telefonia mòbil

2.4.2. Principals relacions de dependència evidenciades

Una conclusió addicional dels resultats de l'anàlisi de la mobilitat amb tecnologia de Big Data utilitzada és l'obtenció de les relacions de dependència. Aquestes es configuren assignant les matrius O-D obtingudes a una xarxa triangulada entre els municipis. Aquesta és una manera de comprovar què municipis "acudeixen" a uns altres en les seues relacions de mobilitat, per on passen aqueixes relacions, i, per tant, quins són els eixos o vectors principals on cal resoldre aquestes necessitats de mobilitat.



Relacions de dependència entre municipis de l'Àrea Metropolitana (estesa). Font: elaboració pròpia a partir de dades de demanda de transport generats per Kineo Mobility Analytics a partir de dades de telefonia mòbil



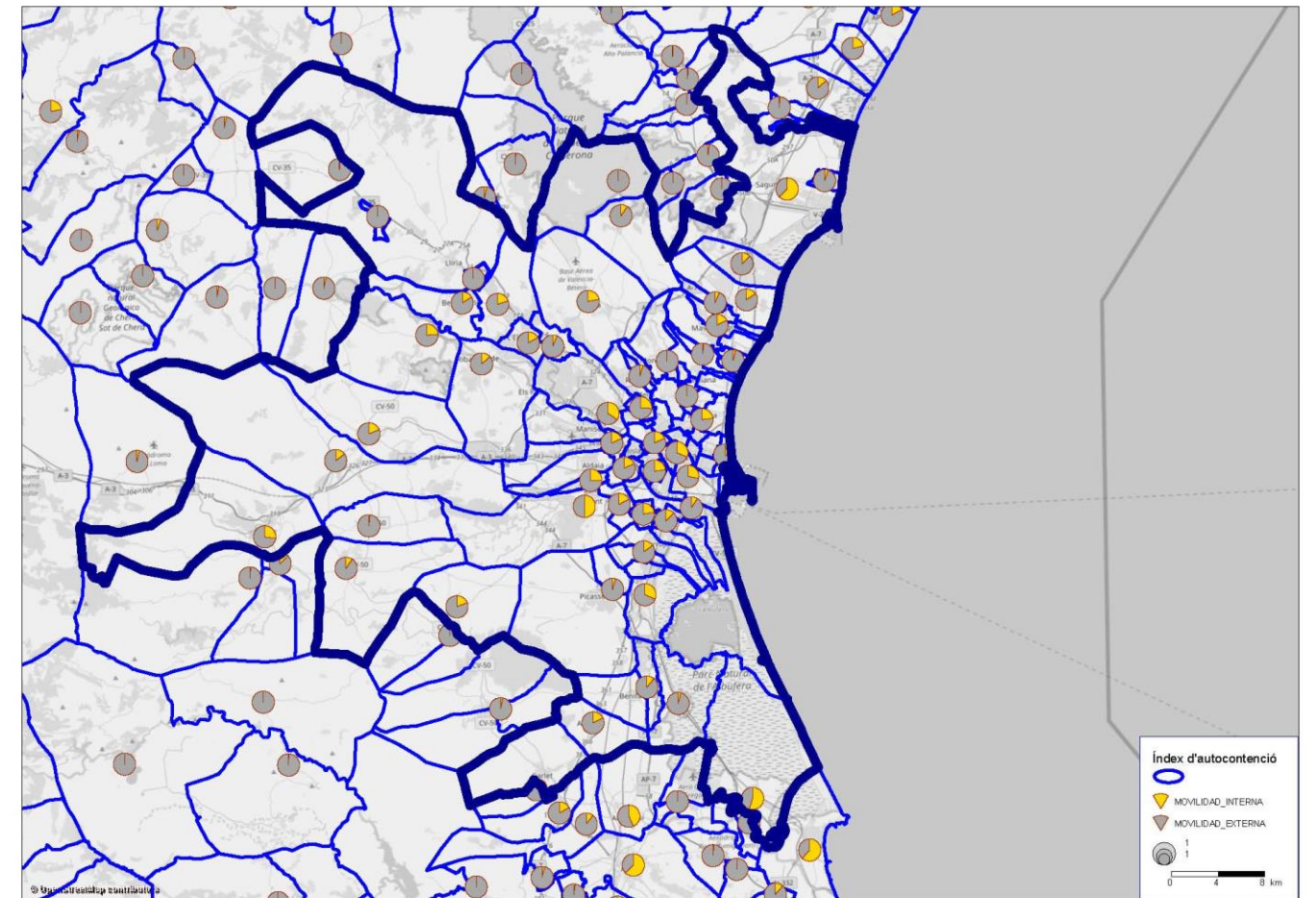
Relacions de dependència entre municipis de l'Àrea Metropolitana (àmbit PMoMe). Font: elaboració pròpia a partir de dades de demanda de transport generats per Kineo Mobility Analytics a partir de dades de telefonia mòbil



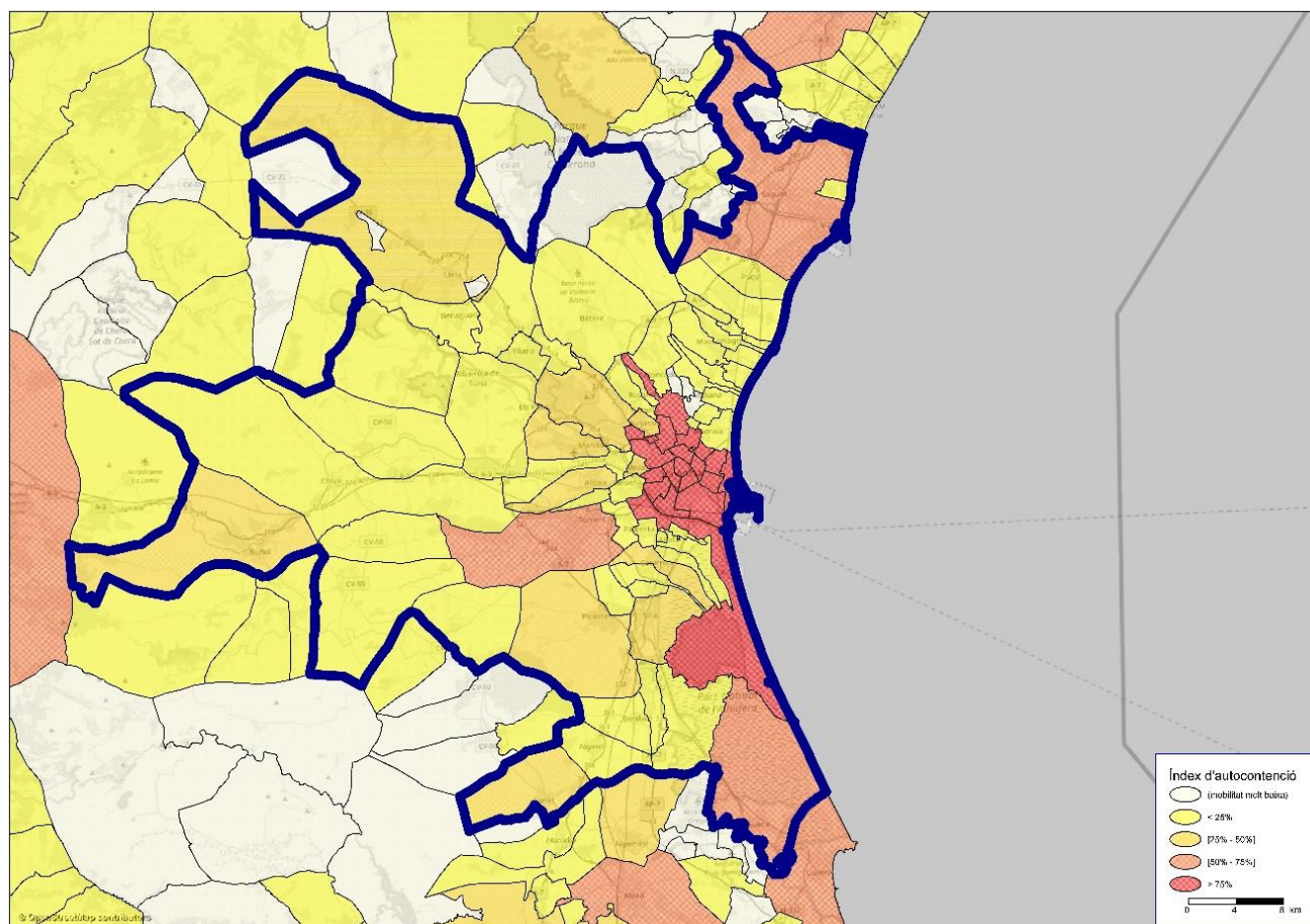
Relacions de dependència entre municipis de l'Àrea Metropolitana (sense comptar València). Font: elaboració pròpia a partir de dades de demanda de transport generats per Kineo Mobility Analytics a partir de dades de telefonia mòbil

2.4.3. Índex d'autocontenció observat

Finalment, es pot comprovar l'elevat índex d'autocontenció de València enfront del dels municipis de les diferents corones metropolitanes, amb gran dependència de la ciutat central. L'índex d'autocontenció és la proporció de desplaçaments que es realitzen dins de cada municipi, en relació al total de desplaçaments d'aquest.

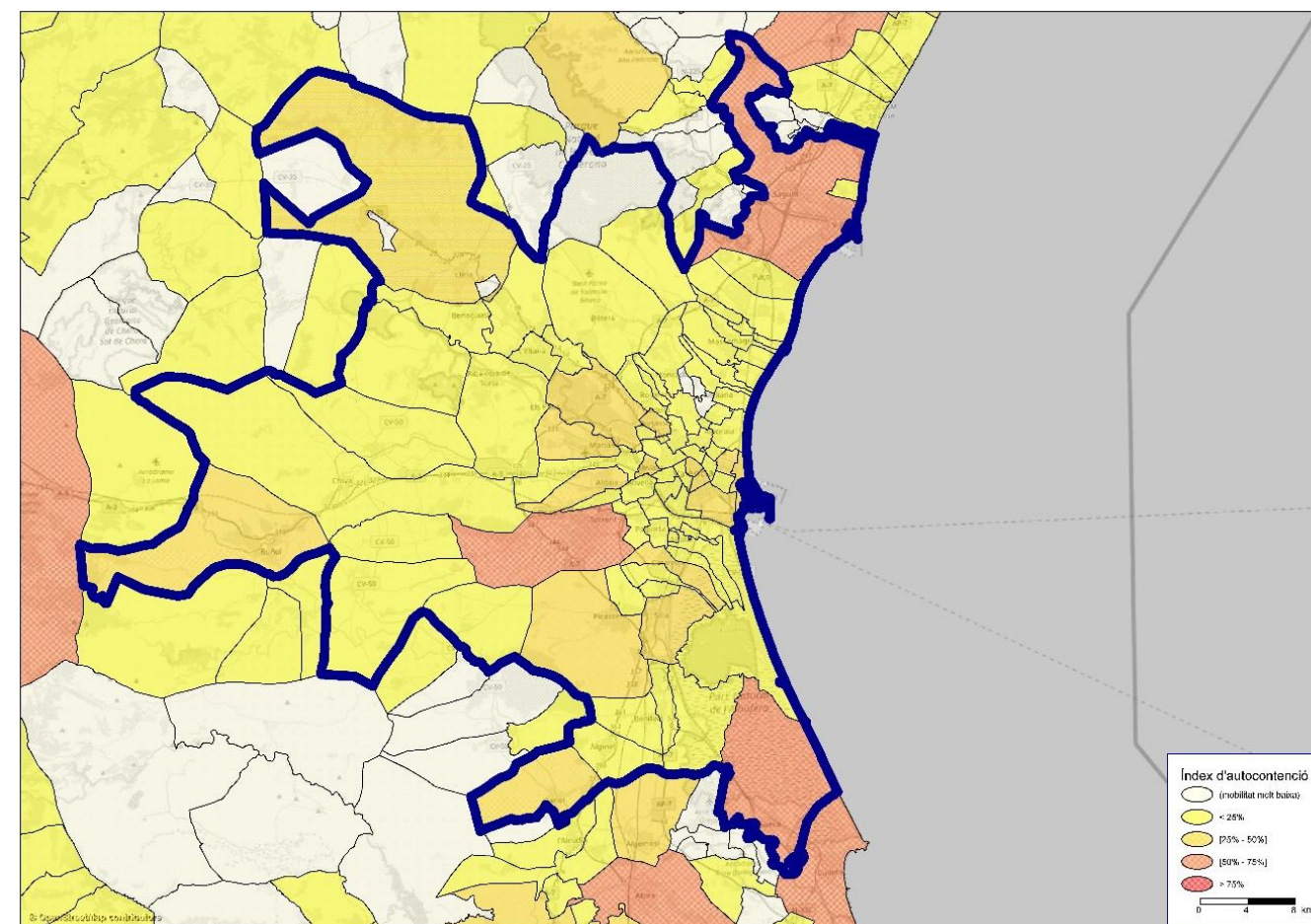


Índex d'autocontenció de l'Àrea Metropolitana de València. Font: elaboració pròpia a partir de dades de demanda de transport generats per Kineo Mobility Analytics a partir de dades de telefonia mòbil



Índex d'autocontenció de l'Àrea Metropolitana de València. Font: elaboració pròpia a partir de dades de demanda de transport generats per Kineo Mobility Analytics a partir de dades de telefonia mòbil

No obstant això, si es considera l'índex d'autocontenció de la ciutat de València, però desagregat per districtes municipals, es pot comprovar que existeix un descens important en els valors respecte a la ciutat sencera. Aquest fet té sentit i confirma l'elevada mobilitat entre districtes, la qual cosa no necessàriament significa unes elevades distàncies ja que aquests desplaçaments interdistritals es realitzen majoritàriament entre zones adjacents entre ells. En tot cas, aquest fet (elevat índex d'autocontenció de la ciutat i indicador molt més baix a nivell de districtes) revela la necessitat de continuar treballant en una ciutat més de barri, amb desplaçaments de menor distància que afavorisquen els modes de transport no motoritzats: anar a peu o amb bicicleta.



Índex d'autocontenció de l'Àrea Metropolitana de València, considerant els districtes de la ciutat de València. Font: elaboració pròpia a partir de dades de demanda de transport generats per Kineo Mobility Analytics a partir de dades de telefonia mòbil

2.5. Anàlisi de la mobilitat en l'Àrea Metropolitana de València: Enquesta de Mobilitat (EDM) 2018

Per a poder analitzar la mobilitat en l'Àrea Metropolitana de València s'ha dut a terme una enquesta domiciliària telefònica de mobilitat, realitzant-se un total de 19.128 enquestes vàlides. A continuació s'exposen els principals resultats d'aquesta:

2.5.1. Característiques de les persones i llars enquestades

Les persones enquestades ascendeixen a 19.128, mentre que el nombre de llars en els quals s'ha realitzat l'enquesta és de 18.444, en els quals viuen un total de 50.233 persones. Ateses aquestes persones enquestades, la grandària mig familiar per al conjunt de l'Àrea Metropolitana de València se situa en 2,72 persones, oscil·lant entre un mínim de 2,49 i un màxim de 3,10 entre els municipis que conformen l'àmbit.

La grandària familiar mitjana per llar més comuna és la de 2 persones, amb més d'un 30%, seguit d'aquelles llars formades per 3 i 4 persones, amb un 24% i un 23%, respectivament. Les llars de 5 o més persones a penes suposen un 5% del total.

L'índex de motorització per al conjunt de l'Àrea Metropolitana de València se situa en 530 vehicles per cada 1.000 habitants considerant tots els vehicles, oscil·lant entre un mínim de 393 i un màxim de 714 entre els municipis

que conformen l'àmbit. No obstant això, tenint en compte únicament els turismes, l'índex de motorització disminueix a 463 vehicles per cada 1.000 habitants per al conjunt de l'àmbit d'estudi. L'índex de motocicletes ascendeix a 53, mentre que la resta de vehicles compta amb un índex de 14 vehicles per 1.000 habitants.

El nombre mitjà de turismes per llar per al conjunt de l'Àrea Metropolitana de València se situa en 1,27 vehicles, oscil·lant entre un mínim de 1,03 i un màxim de 1,88 entre els municipis que conformen l'àmbit.

Per al conjunt de l'Àrea Metropolitana de València es pot assegurar que el més comuna entre les llars és tindre un vehicle en possessió, la qual cosa succeeix per a quasi el 50% de la població enquestada. Amb un 30% es troben les llars que compten amb 2 vehicles a casa, mentre que a penes superen el 5% aquelles llars que compten amb 3 vehicles o més. Per la seua part, més del 15% assegura no disposar de cap vehicle en possessió.

El nombre mitjà de bicicletes per llar per al conjunt de l'Àrea Metropolitana de València se situa en 0,98, oscil·lant entre un mínim de 0,2 i un màxim de 2,07 entre els municipis que conformen l'àmbit.

Per al conjunt de l'Àrea Metropolitana de València es pot assegurar que el més comuna entre les llars és no tindre cap bicicleta en la llar, la qual cosa afirmen més del 55% de la població enquestada. Al voltant d'un 15% assegura tindre una o dues bicicletes a casa, mentre que aquelles llars amb 3 i 4 bicicletes representen el 7% i el 5% de les llars enquestades, respectivament.

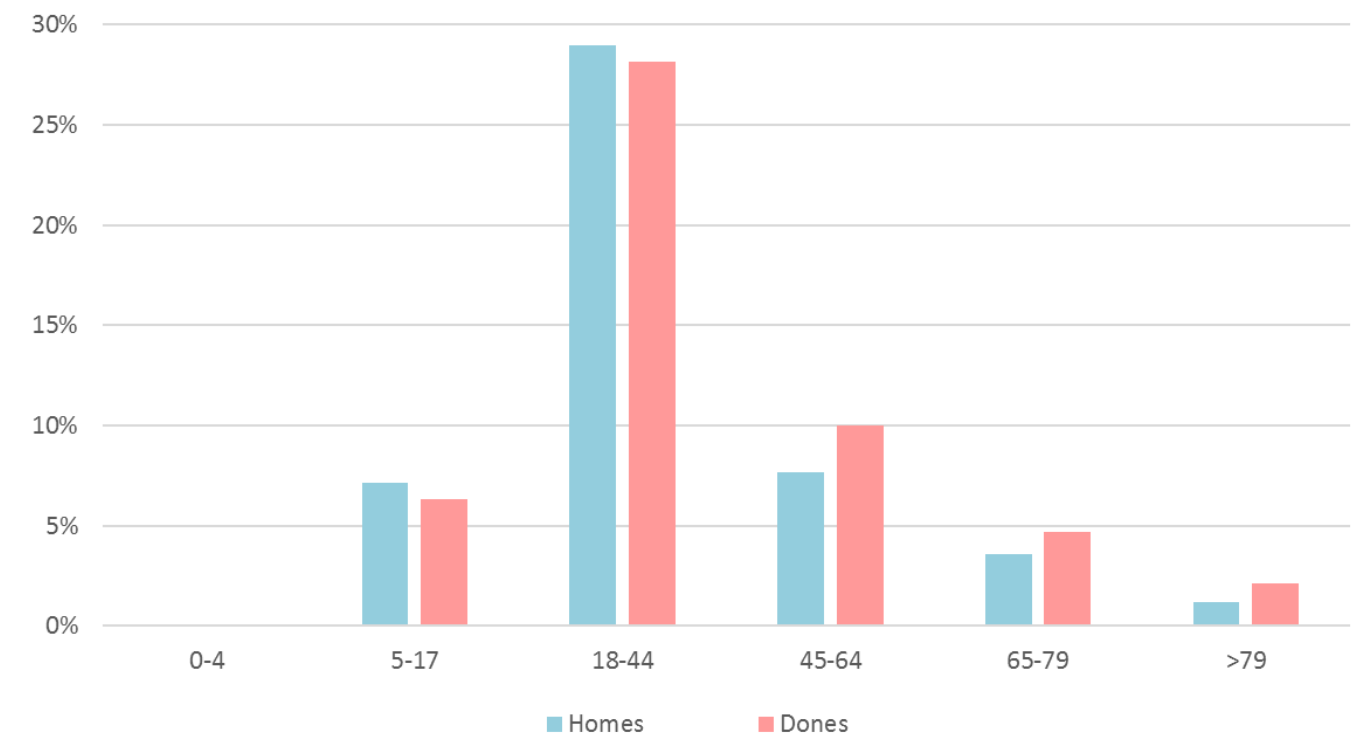
Pel que fa a la disponibilitat de vehicle, quasi el 50% de les persones enquestades assegura tindre disponible almenys un vehicle i a més fa ús d'aquest. Després, existeixen aquelles persones que ho utilitzen solament com a acompanyants o depenent del desplaçament, tots dos grups representen al voltant del 17%. Un altre 17% de la població enquestada també assegura no disposar de vehicle per a realitzar els desplaçaments.

Com s'ha comentat amb anterioritat, se van enquestar més de 18.000 llars, en els quals habiten un total de 50.233 persones, equilibrades per gènere a nivell de l'àrea metropolitana, amb 24.438 homes i 25.795 dones.

A nivell municipal també s'observa pràcticament una compensació entre homes i dones amb percentatges que oscil·len entre el 43% i el 57%.

Segons grups d'edat, també es percep un equilibri entre homes i dones, encara que cal destacar que, fins als 44 anys el percentatge d'homes sobre el de dones és lleugerament superior, mentre que a partir dels 45 anys s'inverteix la tendència, amb un percentatge major de dones que d'homes. Considerant els diferents grups d'edat, s'observa com el grup majoritari amb més de la meitat del total de la població enquestada és el de 18 a 44 anys.

POBLACIÓ SEGONS GÈNERE I GRUP D'EDAT DELS ENQUESTATS



Atés el nivell d'estudis de la població enquestada, destaca que únicament el 5,6% afirma no tindre estudis. Quasi un terç compta amb estudis primaris, una quarta part amb estudis secundaris, prop del 30% amb estudis universitaris i el 9% d'amb formació professional.

Quant a l'activitat, més d'un terç es tracta de població ocupada i el 14% són estudiants. Les persones jubilades al costat de les pensionistes representen un terç del total. Amb percentatges propers al 8% està el grup que es dedica al treball domèstic no remunerat i el de persones parades a la recerca d'ocupació, resultant insignificant el nombre de persones parades que no busca ocupació.

De l'univers enquestat, únicament el 7% afirma tindre problemes de mobilitat reduïda, sent permanents per al 5,3% del total. Segons grups d'edat, és el de les persones majors de 79 anys el que té més proporció de persones amb mobilitat reduïda.

2.5.2. Volums de desplaçaments

A continuació es presenten les principals conclusions extretes de les matrius origen-destinació elaborades després de l'explotació de les dades de l'enquesta de mobilitat.

En l'àrea metropolitana es realitzen un total de 4.878.430 viatges diaris, dels quals 2.114.632 (43,3%) són no mecanitzats i 2.763.798 són mecanitzats (56,7%).

El repartiment dels viatges segons mode de transport figura en la següent taula:

MATRIUS O-D				
ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA				
Mode de transport	Total viatges/dia	Interns al municipi	Entre municipis de l'AM	Fora de l'AM
Viatges totals	4.878.430	66,7%	31,3%	2,0%
Viatges no mecanitzats	2.114.632	94,0%	5,8%	0,2%
A peu	1.995.852	94,5%	5,3%	0,2%
Bicicleta	118.779	85,2%	13,9%	0,9%
Viatges mecanitzats	2.763.798	45,9%	50,8%	3,4%
Vehicle privat	2.013.922	40,5%	55,6%	3,9%
Transport públic	662.064	61,6%	37,1%	1,3%
Altres	87.812	50,6%	42,0%	7,4%

El 66,7% dels desplaçaments totals són interns als municipis, el 31,3% es realitzen entre municipis de l'àrea metropolitana i el 2% comença o finalitza fora de l'àrea metropolitana.

La major part dels viatges no mecanitzats són interns (94%), mentre que només el 5,8% d'ells es produeixen entre municipis de l'àrea metropolitana. Destaca que un 13,9% dels viatges amb bicicleta es produeixen entre diferents municipis de l'àrea metropolitana.

Atesos els viatges mecanitzats, la major part d'ells (50,8%) es produeix entre municipis de l'àrea metropolitana, sent els interns als municipis el 45,9%. La major part dels viatges en vehicle privat es realitzen entre municipis (55,6%) mentre que la major part dels viatges en transport públic (61,6%) es realitza en viatges interns, fonamentalment pel pes de la ciutat de València.

Distribuïnt per a cada manera de viatge els diferents tipus de viatge (interns, entre municipis de l'àrea metropolitana i externs), obtenim els següents resultats:

MATRIUS O-D							
CIUTAT DE VALÈNCIA							
Tipus de viatge	Viatges no mecanitzats	A peu	Bicicleta	Viatges mecanitzats	Vehicle privat	Transport públic	Altres
Viatges interns al municipi	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Viatges entre municipis de l'àrea metropolitana	95,8%	96,6%	88,2%	48,6%	38,5%	64,8%	55,2%
Viatges fora de l'àrea metropolitana	4,1%	3,3%	11,4%	49,7%	59,3%	34,4%	44,0%
Total viatges dia	0,1%	0,0%	0,4%	1,7%	2,3%	0,8%	0,8%

El 61% dels viatges interns als municipis es realitzen mitjançant mitjans no mecanitzats, mentre que en el cas de viatges entre municipis de l'àrea metropolitana el percentatge cau al 8,1%.

En el cas de viatges mecanitzats, representen el 39% dels viatges interns dels municipis però aquest percentatge augmenta fins al 91,9% per a viatges entre municipis de l'àrea metropolitana.

En els viatges mecanitzats es produeix una gran variació en l'ús de transport públic o vehicle privat segons siguin viatges interns o entre municipis de l'àrea metropolitana. En el primer cas, l'ús de vehicle privat representa el 25,1% del total mentre que el transport públic suposa el 12,5% respecte al total de viatges (referint-ho al total de viatges mecanitzats aquests percentatges són el 64,4 i 32,1% respectivament). En els viatges entre municipis de l'àrea metropolitana, l'ús del vehicle privat representa el 73,4% del total de viatges (79,9% del total de viatges mecanitzats) i el transport públic es redueix al 16,1% del total de viatges (17,5% del total de viatges mecanitzats).

Aquesta disparitat de dades entre viatges interns i entre diferents municipis de l'àrea metropolitana posa de manifest les diferències entre uns i altres tipus de viatges, però segueixen molt influenciats pel pes de la ciutat de València.

En l'àrea metropolitana la pauta de repartiment entre tipus de viatge es repeteix aproximadament tant en el conjunt de l'àrea metropolitana com a la ciutat de València i en l'àrea metropolitana excloent València: aproximadament dues terceres parts dels viatges totals són interns als municipis i una tercera part es realitzen entre municipis de l'àrea metropolitana. Els viatges fora d'aquesta tenen poca importància.

MATRIUS O-D			
CIUTAT DE VALÈNCIA			
Tipus de viatge	Àrea metropolitana de València	València	Àrea metropolitana sense València
Viatges interns al municipi	66,7%	66,2%	66,7%
Viatges entre municipis de l'àrea metropolitana	31,3%	32,2%	30,2%
Viatges fora de l'àrea metropolitana	2,0%	1,1%	3,1%
Total viatges dia	100,0%	100,0%	100,0%

El repartiment modal segons tipus de viatge per a la ciutat de València és el següent:

MATRIUS O-D							
CIUTAT DE VALÈNCIA							
Tipus de viatge	Viatges no mecanitzats	A peu	Bicicleta	Viatges mecanitzats	Vehicle privat	Transport públic	Altres
Total viatges dia	38,5%	34,9%	3,6%	61,5%	37,3%	22,5%	1,7%
Viatges interns al municipi	55,2%	50,5%	4,8%	44,8%	21,5%	21,8%	1,4%
Viatges amb municipis de l'àrea metropolitana	4,9%	3,6%	1,3%	95,1%	68,7%	24,1%	2,4%
Viatges fora de l'àrea metropolitana	2,2%	0,9%	1,3%	97,8%	79,1%	17,4%	1,4%

Respecte a l'àrea metropolitana total, destaca el major pes del transport públic (22,5% del total de viatges, 36,6% dels viatges mecanitzats) en detriment del vehicle privat (37,3% del total, 60,7% dels mecanitzats).

En els viatges interns aquesta diferència és encara major en superar lleugerament el pes del transport públic al del vehicle privat (48,7 enfront del 48%) dels viatges mecanitzats. En els viatges interns també destaca l'elevada participació de la bicicleta (8,7% dels viatges no mecanitzats).

No obstant això, aqueixa pauta es modifica en els viatges amb altres municipis de l'àrea metropolitana on l'ús del vehicle privat quasi triplica al del transport públic (68,7 enfront del 24,1% del total de viatges o el 72,2 enfront del 25,3% dels viatges mecanitzats), encara que la diferència no és tan marcada com en el total de l'àrea metropolitana.

Si considerem l'àrea metropolitana sense incloure la ciutat de València, el repartiment modal segons tipus de viatge és:

MATRIUS O-D							
ÀREA METROPOLITANA SENSE INCLOURE LA CIUTAT DE VALÈNCIA							
Tipus de viatge	Viatges no mecanitzats	A peu	Bicicleta	Viatges mecanitzats	Vehicle privat	Transport públic	Altres
Viatges interns al municipi	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Viatges entre municipis de l'àrea metropolitana	92,2%	92,6%	72,0%	41,9%	42,5%	29,4%	45,6%
Viatges fora de l'àrea metropolitana	7,4%	7,1%	24,9%	52,3%	52,1%	64,8%	39,7%
Total viatges dia	0,4%	0,3%	3,1%	5,8%	5,4%	5,8%	14,7%

Com pot observar-se, la tendència s'inverteix. Encara que en els viatges interns el pes dels viatges mecanitzats és menor (31,9% dels viatges), la proporció de viatges en transport públic es desploma reduint-se al 1,2% dels viatges totals (3,8% dels viatges mecanitzats) a causa de la inexistència de transport públic urbà en la majoria de municipis. L'ús de vehicle privat s'acosta a la tercera part del total de viatges (29,4%) que representa la pràctica totalitat dels viatges mecanitzats (92,2%).

En els viatges entre municipis de l'àrea metropolitana (exclosa València) la pràctica totalitat dels viatges són mecanitzats (87,8% del total) i d'ells, el 90,7% es realitza mitjançant vehicle privat enfront del 6,6% que usa el transport públic.

Aquestes xifres posen de manifest l'escassetat de transport públic entre municipis realitzant connexions transversals enfront de les connexions radials amb València on aconsegueix el 25,3% dels viatges mecanitzats.

2.5.3. Principals connexions

A partir de la matriu origen-destí s'han obtingut els desplaçaments més freqüents en l'Àrea Metropolitana de València. L'explotació s'ha realitzat per a les següents modes de transport:

- Viatges totals
- Viatges mecanitzats
- Viatges en vehicle privat
- Viatges en transport públic
- Viatges amb bicicleta

Per a posar de manifest els principals desplaçaments transversals, la selecció dels desplaçaments més freqüents s'ha realitzat en tres situacions

- Desplaçaments més freqüents per al total de l'àrea metropolitana
- Desplaçaments més freqüents excloent els viatges interns
- Desplaçaments més freqüents excloent els que tenen com a origen o destinació València (desplaçaments radials).

A continuació s'exposen els resultats:

a. Viatges totals

Els desplaçaments amb origen/destinació en aquests quinze municipis representen el 74% dels viatges realitzats en la totalitat de l'Àrea Metropolitana de València.

PRINCIPALS DESPLAÇAMENTS. VIATGES TOTALS					
ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA					
Origen	Viatges		Destinació	Viatges	
València	2.235.501	45,8%	València	2.231.410	45,7%
Torrent	215.587	4,4%	Torrent	215.647	4,4%
Paterna	179.313	3,7%	Paterna	179.623	3,7%
Sagunto/Sagunt	147.311	3,0%	Sagunto/Sagunt	147.399	3,0%
Burjassot	99.829	2,0%	Burjassot	99.675	2,0%
Mislata	90.978	1,9%	Mislata	90.562	1,9%
Manises	78.501	1,6%	Manises	78.674	1,6%
Aldaia	77.978	1,6%	Aldaia	77.868	1,6%
Catarroja	72.837	1,5%	Catarroja	72.789	1,5%
Alaquàs	72.770	1,5%	Alaquàs	72.121	1,5%
Xirivella	65.245	1,3%	Xirivella	65.382	1,3%
Alboraya	59.943	1,2%	Alboraya	59.253	1,2%
Elia, l'	58.860	1,2%	Elia, l'	58.971	1,2%
Sueca	56.778	1,2%	Sueca	56.827	1,2%
Païporta	56.743	1,2%	Païporta	56.774	1,2%

El llistat coincideix amb els municipis més poblats de l'àrea metropolitana.

Sense considerar els viatges interns, que representen el 66,7% dels viatges totals, la relació dels desplaçaments més freqüents es presenta a continuació:

PRINCIPALS DESPLAÇAMENTS. VIATGES TOTALS			
ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA SENSE INCLOURE VIATGES INTERNS			
Origen	Destinació	Viatges	
València	Paterna	38.551	0,79%
Paterna	València	38.068	0,78%
Burjassot	València	30.666	0,63%
València	Burjassot	30.129	0,62%
València	Torrent	27.362	0,56%
Torrent	València	27.244	0,56%
Mislata	València	22.273	0,46%
València	Mislata	22.209	0,46%
Alboraya	València	19.472	0,40%
València	Alboraya	18.568	0,38%
Xirivella	València	15.264	0,31%
València	Xirivella	15.142	0,31%
València	Manises	14.098	0,29%
Manises	València	13.610	0,28%
València	Moncada	12.613	0,26%
Moncada	València	12.467	0,26%
Païporta	València	12.261	0,25%
València	Païporta	12.156	0,25%
Aldaia	València	11.021	0,23%
València	Aldaia	10.824	0,22%

PRINCIPALES DESPLAZAMIENTOS. VIAJES TOTALES			
ÁREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA SIN INCLUIR VIAJES INTERNOS NI DESDE/HACIA VALÈNCIA			
Origen	Destino	Viajes	
Sagunto/Sagunt	Canet d'En Berenguer	7.762	0,16%
Canet d'En Berenguer	Sagunto/Sagunt	7.689	0,16%
Burjassot	Godella	7.288	0,15%
Godella	Burjassot	7.032	0,14%
Alaquàs	Aldaia	5.723	0,12%
Aldaia	Alaquàs	5.723	0,12%
Burjassot	Paterna	5.635	0,12%
Paterna	Burjassot	5.236	0,11%
Quart de Poblet	Manises	4.862	0,10%
Manises	Quart de Poblet	4.837	0,10%
Torrent	Riba-roja de Túria	3.965	0,08%
Riba-roja de Túria	Torrent	3.965	0,08%
Benetússer	Alfajar	3.709	0,08%
l'Eliana	San Antonio de Benagéber	3.706	0,08%
Torrent	Alaquàs	3.672	0,08%
Alaquàs	Torrent	3.616	0,07%
San Antonio de Benagéber	l'Eliana	3.613	0,07%
Massanassa	Catarroja	3.553	0,07%
Catarroja	Albal	3.534	0,07%
Alfajar	Benetússer	3.512	0,07%
Albal	Catarroja	3.490	0,07%
Benifaió	Almussafes	3.447	0,07%

Els desplaçaments entre municipis de l'àrea metropolitana són tots desplaçaments radials amb origen/destinació València i les següents ciutats: Paterna, Burjassot, Torrent, Mislata, Alboraya, Xirivella, Manises, Montcada, Païporta i Aldaia. Destaquen les dues primeres, Paterna i Burjassot, amb més de 30.000 desplaçaments diaris en cada sentit.

Si a més, no es té en compte els viatges amb origen/destinació València, apareixen ja relacions transversals entre els municipis de l'àrea metropolitana, però amb molta menor entitat.

b. Viatges mecanitzats

Els viatges mecanitzats representen el 56,7% dels viatges totals realitzats diàriament en l'Àrea Metropolitana de València.

La major part d'ells tenen origen o destinació a les ciutats més poblades de l'àrea.

En la següent taula es mostren els viatges amb origen o destinació en les 16 principals ciutats de l'àrea metropolitana. Representen el 73% del total de viatges mecanitzats realitzats diàriament en l'àrea metropolitana.

PRINCIPALS DESPLAÇAMENTS. VIATGES MECANITZATS					
ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA					
Origen	ViaTGes		Destinació	Viatges	
València	1.225.432	44,3%	Valencia	1.222.836	44,2%
Torrent	118.621	4,3%	Torrent	117.752	4,3%
Paterna	114.321	4,1%	Paterna	114.605	4,1%
Sagunto/Sagunt	76.727	2,8%	Sagunto/Sagunt	76.760	2,8%
Burjassot	59.886	2,2%	Burjassot	60.820	2,2%
Eliaana, l'	48.300	1,7%	Eliaana, l'	47.809	1,7%
Manises	46.381	1,7%	Manises	46.511	1,7%
Mislata	43.633	1,6%	Aldaia	42.036	1,5%
Aldaia	42.400	1,5%	Mislata	41.925	1,5%
Riba-roja de Túria	41.099	1,5%	Riba-roja de Túria	41.530	1,5%
Pobla de Vallbona, la	38.693	1,4%	Pobla de Vallbona, la	38.661	1,4%
Catarroja	36.226	1,3%	Catarroja	36.629	1,3%
Quart de Poblet	33.235	1,2%	Quart de Poblet	33.034	1,2%
Alboraya	31.969	1,2%	Alboraya	31.150	1,1%
Moncada	30.696	1,1%	Bétera	30.482	1,1%
Bétera	30.301	1,1%	Moncada	30.453	1,1%

Sense considerar els viatges interns, que representen el 45,9% dels viatges totals, la relació dels desplaçaments més freqüents es presenta a continuació:

PRINCIPALS DESPLAÇAMENTS. VIATGES MECANITZATS			
ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA SENSE INCLOURE VIATGES INTERNS			
Origen	Destinació	Viatges	
València	Paterna	37.454	1,36%
Paterna	València	37.239	1,35%
València	Burjassot	27.102	0,98%
Burjassot	València	27.078	0,98%
Torrent	València	26.872	0,97%
València	Torrent	26.827	0,97%
Mislata	València	19.334	0,70%
València	Mislata	18.275	0,66%
Alboraya	València	15.589	0,56%
València	Alboraya	15.050	0,54%
València	Manises	13.727	0,50%
Manises	València	13.356	0,48%
Xirivella	València	13.016	0,47%
València	Xirivella	12.883	0,47%
Moncada	València	12.170	0,44%
Païporta	València	12.105	0,44%
València	Moncada	12.099	0,44%
València	Païporta	11.291	0,41%
Aldaia	València	11.021	0,40%
València	Aldaia	10.643	0,39%

Igual que en considerar els viatges totals, els viatges mecanitzats més freqüents entre municipis de l'àrea metropolitana són tots desplaçaments radials amb origen/destinació València i les ciutats de Paterna, Burjassot, Torrent, Mislata, Alboraya, Xirivella, Manises, Montcada, Païporta i Aldaia. Destaquen les relacions entre València i Paterna, amb més de 37.000 desplaçaments diaris en cada sentit, seguits de les realitzades amb Burjassot i Torrent.

En el cas de no considerar viatges amb origen/destinació València, apareixen les relacions transversals més freqüents, però presenten molta menor importància que les radials. En la següent taula apareixen les relacions amb un nombre de viatges diaris superior a 2.500.

PRINCIPALS DESPLAÇAMENTS. VIATGES MECANITZATS				
ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA SENSE INCLOURE VIATGES INTERNS NI DES DE/FINS A VALÈNCIA				
Origen	Destinació	Viatges		
Sagunto/Sagunt	Canet d'En Berenguer	6.841	0,25%	
Canet d'En Berenguer	Sagunto/Sagunt	6.769	0,24%	
Burjassot	Paterna	5.115	0,19%	
Paterna	Burjassot	4.596	0,17%	
Burjassot	Godella	4.447	0,16%	
Godella	Burjassot	4.292	0,16%	
Torrent	Riba-roja de Túria	3.965	0,14%	
Torrent	Alaquàs	3.672	0,13%	
Alaquàs	Torrent	3.616	0,13%	
Riba-roja de Túria	Torrent	3.497	0,13%	
Benifaió	Almussafes	3.310	0,12%	
Aldaia	Alaquàs	3.253	0,12%	
Alaquàs	Aldaia	3.253	0,12%	
I'Elia	Riba-roja de Túria	3.111	0,11%	
Almussafes	Benifaió	3.091	0,11%	
Riba-roja de Túria	I'Elia	3.034	0,11%	
I'Elia	Pobla de Vallbona	3.029	0,11%	
Pobla de Vallbona	I'Elia	3.009	0,11%	
Torrent	Picanya	2.979	0,11%	
I'Elia	San Antonio de Benagéber	2.865	0,10%	
Pobla de Vallbona	Llíria	2.865	0,10%	
Picanya	Torrent	2.856	0,10%	
Llíria	Pobla de Vallbona	2.843	0,10%	
Paterna	Godella	2.725	0,10%	
Picassent	Silla	2.533	0,09%	

c. Viatges en vehicle privat

Els viatges en vehicle privat representen el 41,3% del total de viatges realitzats diàriament en l'Àrea Metropolitana de València (72,9% dels viatges mecanitzats).

La major part d'ells tenen origen o destinació a les ciutats més poblades de l'àrea.

En la següent taula es mostren els viatges en vehicle privat amb origen o destinació en les 16 principals ciutats de l'àrea metropolitana. Representen el 68% del total de viatges en vehicle privat realitzats en l'àrea metropolitana.

PRINCIPALS DESPLAÇAMENTS. VIATGES EN VEHICLE PRIVAT					
ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA					
Origen	Viatges		Destinació	Viatges	
Valencia	690.495	34,3%	Valencia	692.102	34,4%
Paterna	103.524	5,1%	Paterna	102.800	5,1%
Torrent	94.247	4,7%	Torrent	93.830	4,7%
Sagunto/Sagunt	66.810	3,3%	Sagunto/Sagunt	65.288	3,2%
Burjassot	48.850	2,4%	Burjassot	49.412	2,5%
Elia	46.691	2,3%	Elia	46.495	2,3%
Riba-roja de Túria	38.906	1,9%	Riba-roja de Túria	39.291	2,0%
Aldaia	37.104	1,8%	Aldaia	37.221	1,8%
Manises	34.843	1,7%	Manises	35.458	1,8%
Pobla de Vallbona, la	34.290	1,7%	Pobla de Vallbona, la	33.747	1,7%
Mislata	32.226	1,6%	Catarroja	32.129	1,6%
Catarroja	31.575	1,6%	Mislata	30.585	1,5%
Bétera	28.447	1,4%	Quart de Poblet	28.194	1,4%
Quart de Poblet	27.855	1,4%	Bétera	27.625	1,4%
Alfajar	26.515	1,3%	Alfajar	26.334	1,3%
Moncada	25.831	1,3%	Moncada	25.918	1,3%

PRINCIPALS DESPLAÇAMENTS. VIATGES EN VEHICLE PRIVAT			
ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA SENSE INCLOURE VIATGES INTERNS			
Origen	Destinació	Viatges	
Paterna	València	28.863	1,43%
València	Paterna	28.130	1,40%
València	Burjassot	19.719	0,98%
Burjassot	València	19.451	0,97%
Torrent	València	14.697	0,73%
València	Torrent	14.694	0,73%
Mislata	València	11.673	0,58%
València	Mislata	10.585	0,53%
Xirivella	València	10.187	0,51%
València	Xirivella	9.657	0,48%
València	Alboraya	9.374	0,47%
València	Moncada	8.876	0,44%
Alboraya	València	8.692	0,43%
València	Manises	8.690	0,43%
Moncada	València	8.651	0,43%
Manises	València	8.044	0,40%
València	Aldaia	8.034	0,40%
Bétera	València	7.845	0,39%
Aldaia	València	7.799	0,39%
Catarroja	València	7.754	0,39%
València	Catarroja	7.721	0,38%
València	Bétera	7.559	0,38%
València	Sagunto/Sagunt	7.533	0,37%
Sagunto/Sagunt	València	6.852	0,34%

Sense considerar els viatges interns, que representen el 40,5% dels viatges en vehicle privat totals, els desplaçaments més freqüents són de tipus radial entre València i els principals municipis de l'àrea metropolitana. A continuació es presenten les principals relacions:

Destaquen els desplaçaments entre València i Paterna, amb més de 28.000 viatges diaris en cada sentit, seguits de les connexions amb Burjassot i Torrent.

PRINCIPALS DESPLAÇAMENTS. VIATGES EN VEHICLE PRIVAT			
ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA SENSE INCLOURE VIATGES INTERNS NI DES DE/FINS A VALÈNCIA			
Origen	Destinació	Viatges	
Sagunto/Sagunt	Canet d'En Berenguer	5.403	0,27%
Canet d'En Berenguer	Sagunto/Sagunt	5.331	0,26%
Burjassot	Paterna	4.977	0,25%
Paterna	Burjassot	4.526	0,22%
Burjassot	Godella	4.162	0,21%
Godella	Burjassot	4.008	0,20%
Torrent	Riba-roja de Túria	3.885	0,19%
Riba-roja de Túria	Torrent	3.417	0,17%
Benifaió	Almussafes	3.310	0,16%
Aldaia	Alaquàs	3.146	0,16%
Alaquàs	Aldaia	3.146	0,16%
Almussafes	Benifaió	3.091	0,15%
I'Elia	Riba-roja de Túria	3.084	0,15%
Riba-roja de Túria	I'Elia	3.006	0,15%
I'Elia	Pobla de Vallbona	2.955	0,15%
Pobla de Vallbona	I'Elia	2.936	0,15%
I'Elia	San Antonio de Benagéber	2.865	0,14%
Pobla de Vallbona	Llíria	2.828	0,14%
Llíria	Pobla de Vallbona	2.806	0,14%
Paterna	Godella	2.676	0,13%
Torrent	Picanya	2.640	0,13%
Picassent	Silla	2.533	0,13%
Picanya	Torrent	2.517	0,12%

En el cas de no considerar viatges amb origen/destinació València, apareixen les relacions transversals més freqüents, però presenten molta menor importància que les radials. En la següent taula apareixen les relacions amb un nombre de viatges diaris superior a 2.500.

d. Viatges en transport públic

Els viatges en transport públic representen el 13,6% dels viatges totals realitzats diàriament en l'Àrea Metropolitana de València (24% dels viatges mecanitzats).

En la següent taula es mostren els viatges en vehicle privat amb origen o destinació en les 15 principals ciutats de l'àrea metropolitana. Representen el 91% del total de viatges en transport públic realitzats en l'àrea metropolitana. Això vol dir que en els 56 municipis restants, el transport públic és pràcticament inexistent.

PRINCIPALS DESPLAÇAMENTS. VIATGES EN TRANSPORT PÚBLIC					
ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA					
Origen	Viatges		Destinació	Viatges	
Valencia	498.822	75,3%	Valencia	494.856	74,7%
Torrent	20.944	3,2%	Torrent	20.438	3,1%
Manises	11.375	1,7%	Mislata	10.889	1,6%
Mislata	11.029	1,7%	Manises	10.876	1,6%
Burjassot	10.272	1,6%	Burjassot	10.644	1,6%
Paterna	8.337	1,3%	Paterna	9.178	1,4%
Alboraya	8.210	1,2%	Alboraya	6.944	1,0%
Quart de Poblet	5.338	0,8%	Paiporta	5.304	0,8%
Paiporta	4.992	0,8%	Alaquàs	5.145	0,8%
Alaquàs	4.986	0,8%	Quart de Poblet	4.839	0,7%
Moncada	4.308	0,7%	Xirivella	4.834	0,7%
Xirivella	4.262	0,6%	Sagunto/Sagunt	4.805	0,7%
Aldaia	4.186	0,6%	Moncada	3.978	0,6%
Catarroja	3.808	0,6%	Catarroja	3.755	0,6%
Sagunto/Sagunt	3.272	0,5%	Aldaia	3.667	0,6%

Sense considerar els viatges interns, que representen el 61,6% dels viatges en transport públic totals, els desplaçaments més freqüents són de tipus radial entre València i els principals municipis de l'àrea metropolitana. Les relacions es presenten a continuació:

PRINCIPALS DESPLAÇAMENTS. VIATGES EN TRANSPORT PÚBLIC			
ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA SENSE INCLOURE VIATGES INTERNS			
Origen	Destinació	Viatges	
Torrent	València	10.812	1,63%
València	Torrent	10.716	1,62%
Mislata	València	7.662	1,16%
València	Mislata	7.618	1,15%
Burjassot	València	7.408	1,12%
València	Burjassot	7.164	1,08%
Alboraya	València	6.790	1,03%
València	Paterna	6.789	1,03%
Paterna	València	5.953	0,90%
València	Alboraya	5.528	0,83%
Manises	València	5.225	0,79%
València	Manises	4.883	0,74%
València	Paiporta	4.342	0,66%
Paiporta	València	4.275	0,65%
Aldaia	València	3.222	0,49%
Moncada	València	3.220	0,49%
Quart de Poblet	València	2.946	0,44%
València	Moncada	2.925	0,44%
València	Xirivella	2.882	0,44%
València	Sagunto/Sagunt	2.785	0,42%
València	Quart de Poblet	2.631	0,40%
València	Aldaia	2.610	0,39%
Xirivella	València	2.557	0,39%
Sagunto/Sagunt	València	1.842	0,28%

Destacan los desplazamientos entre València y Torrent, con más de 10.000 viajes diarios en cada sentido, seguidos de las conexiones con Mislata, Burjassot, Alboraya y Paterna.

En el cas de no considerar viatges amb origen/destinació València, apareixen les relacions transversals més freqüents, però presenten molta menor importància que les radials. En la següent taula apareixen les relacions amb un nombre de viatges diaris superior a 1.000. Només superen aquesta xifra sis connexions.

PRINCIPALS DESPLAÇAMENTS. VIATGES EN TRANSPORT PÚBLIC			
ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA SENSE INCLOURE VIATGES INTERNS NI DES DE/FINS A VALÈNCIA			
Origen	Destinació	Viatges	
Torrent	Alaquàs	2.232	0,34%
Alaquàs	Torrent	2.200	0,33%
Manises	Mislata	1.303	0,20%
Mislata	Manises	1.109	0,17%
Torrent	Almassera	1.077	0,16%
Almassera	Tavernes Blanques	1.077	0,16%

e. Viatges en bicicleta

PRINCIPALS DESPLAÇAMENTS. VIATGES EN BICICLETA		
ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA		
Desplaçament	Nre. Viatges	
València	85.417	71,9%
Sagunto/Sagunt	1.964	1,7%
Catarroja	1.746	1,5%
Bétera	1.689	1,4%
Alboraya-València	1.628	1,4%
València-Alboraya	1.628	1,4%
Torrent	1.612	1,4%
Aldaia	1.072	0,9%
Almussafes	877	0,7%
Burjassot	756	0,6%

Els viatges amb bicicleta representen el 2,4% dels viatges totals realitzats diàriament en l'Àrea Metropolitana de València.

Els principals desplaçaments són viatges interns als principals municipis. Destaca la ciutat de València que assumeix el 71,9% del total de viatges realitzats amb bicicleta en l'àrea metropolitana i la connexió entre València i Alboraya, amb 3.256 viatges en els dos sentits (2,8% del total).

Sense considerar els viatges interns, a part de la relació València-Alboraya ja indicada, la resta de viatges amb bicicleta té molta menys importància. Les principals connexions són entre València i Burjassot i Almassera.

PRINCIPALS DESPLAÇAMENTS. VIAJES EN BICICLETA			
ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA SENSE INCLOURE VIATGES INTERNS			
Origen	Destinació	Viatges	
València	Alboraya	1.628	1,37%
Alboraya	València	1.628	1,37%
Burjassot	València	561	0,47%
València	Mislata	532	0,45%
València	Paterna	520	0,44%
València	Almassera	460	0,39%
Almassera	València	460	0,39%
València	Burjassot	400	0,34%
Quart de Poblet	Aldaia	381	0,32%
Aldaia	València	381	0,32%
Mislata	València	267	0,22%
Paterna	València	252	0,21%

2.5.4. Característiques dels desplaçaments

a. Indicadors globals

El nombre de desplaçaments al dia, en mitjana, que es realitzen en l'Àrea Metropolitana de València ascendeix a 4.878.430, la qual cosa equival a un ràtio de 3,30 desplaçaments per persona i dia, entre les persones que es desplacen.

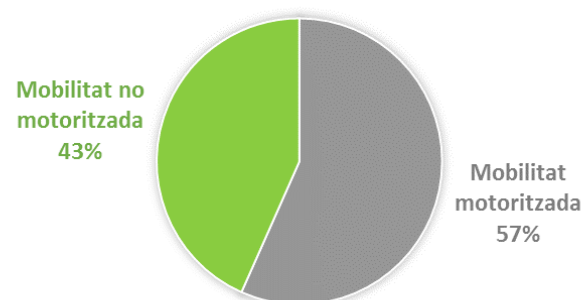
La majoria dels desplaçaments es realitzen en vehicle privat (poc més de 2 milions), encara que és molt rellevant la gran quantitat de desplaçaments que es fan a peu (quasi 2 milions, també). Destaquen, també, els quasi 120.000 desplaçaments diaris amb bicicleta i els més de 660.000 viatges diaris en transport públic.

INDICADORS GLOBAIS DE MOBILITAT		
ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA		
Indicador	Viatges/dia	Ràtio de mobilitat per persona
Viatges totals	4.878.430	3,30
Viatges no motoritzats	2.114.632	1,43
A peu	1.995.852	1,35
Bicicleta	118.779	0,08
Viatges motoritzats	2.763.798	1,87
Vehicle privat	2.013.922	1,36
Transport públic	662.064	0,45
Autobús discrecional	58.511	0,04
Regional/Llarga distància/AVE	347	0,00
Cabify o altres	11.431	0,01
Taxi	17.524	0,01

El 87% de la població enquestada viatja (1.480.542 persones), mentre que el restant, 13% no ho fa (221.827 persones).

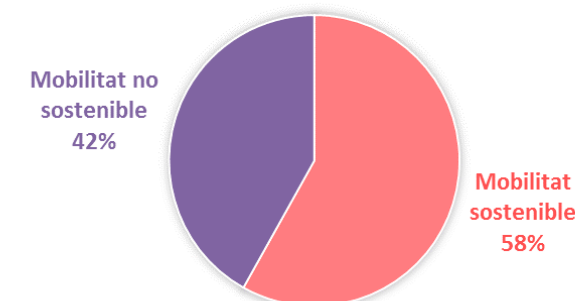
Respecte al ràtio de mobilitat motoritzada sobre la no motoritzada, analitzant el conjunt de l'Àrea Metropolitana, es mostra que el 57% de les modes utilitzades per als desplaçaments són motoritzats enfront del 43% que no ho són.

MOBILITAT MOTORITZADA/ NO MOTORITZADA



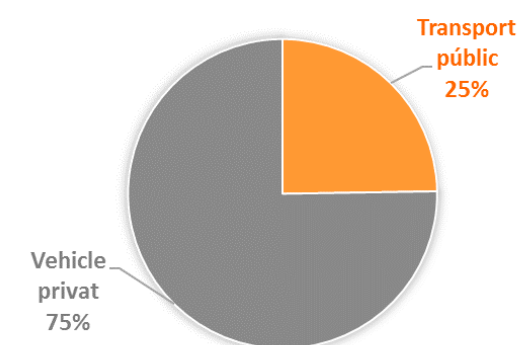
Quant al ràtio de mobilitat sostenible sobre la no sostenible del conjunt de l'Àrea Metropolitana s'observa que el 58% dels desplaçaments són sostenibles, considerant les modes no motoritzades (a peu i bici) i el transport públic; mentre que el 42% no ho són.

MOBILITAT SOSTENIBLE/ NO SOSTENIBLE



Considerant el repartiment entre transport públic i vehicle privat del conjunt de l'Àrea Metropolitana, el transport públic representa únicament una quarta part.

TRANSPORT PÚBLIC/ VEHICLE PRIVAT



Respecte al ràtio de viatges basats en casa sobre els quals no ho estan, s'observa que el 96% del total dels desplaçaments que es produeixen en l'Àrea Metropolitana de València estan generats en la llar.

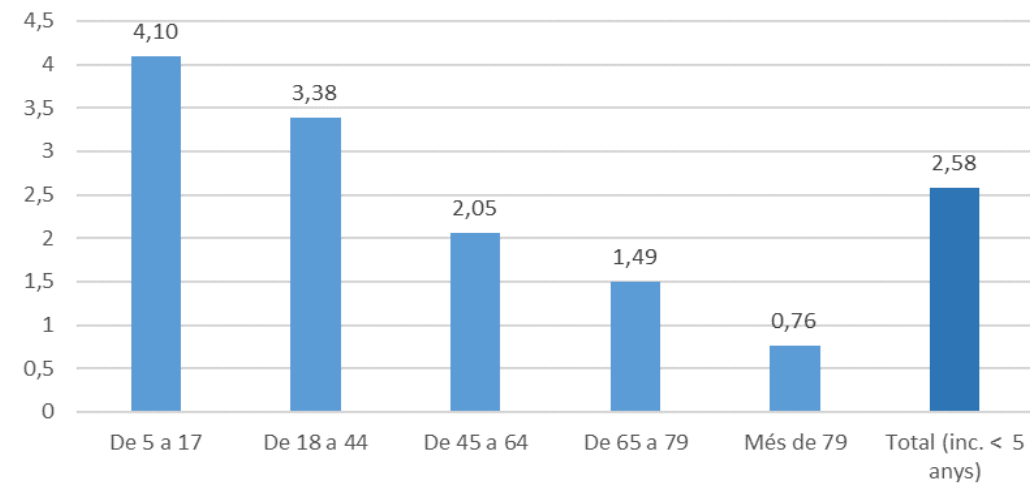
b. Viatges per persona

En l'anàlisi de les principals dades referents als viatges per persona que es realitzen es consideren tres diferents grups de població: la població resident en els municipis de l'Àrea Metropolitana de València (1.892.091), la població enquestada (1.702.369 persones) i la població enquestada que es desplaça (1.480.542 persones).

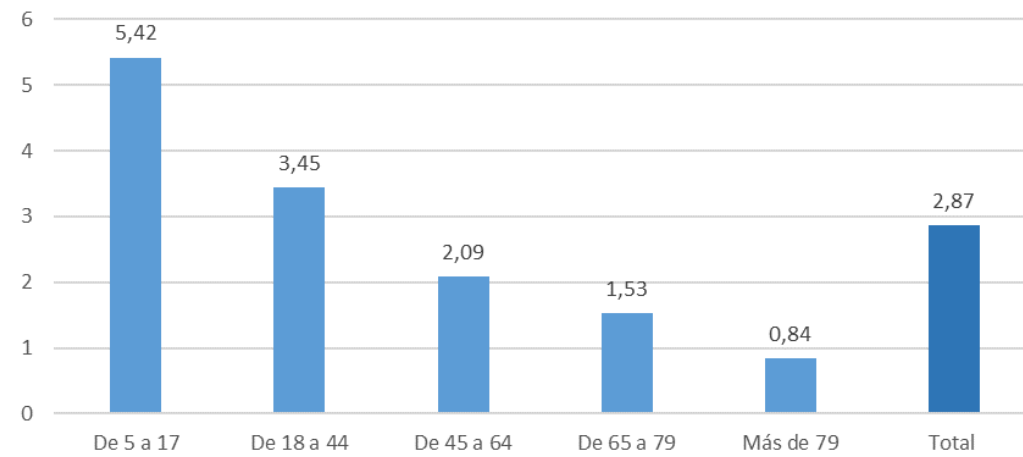
Considerant els viatges per persona segons grups d'edat, es mostren a continuació les gràfiques tenint en compte la població resident, la població enquestada i la població enquestada que es desplaça. Tenint en compte la població real de l'Àrea Metropolitana, el ràtio és de 2,58 viatges diaris per persona. Si es considera la població enquestada, el ràtio ascendeix a 2,87 viatges per persona; tenint en compte la població enquestada que es desplaça aquest ràtio augmenta fins als 3,3 viatges diaris per persona.

Per grups d'edat, es pot veure com els viatges per persona diaris disminueixen gradualment conforme augmenta l'edat. Per gènere, a nivell general s'observa que els homes realitzen més viatges al dia que les dones, disminuint també progressivament a mesura que augmenten en edat.

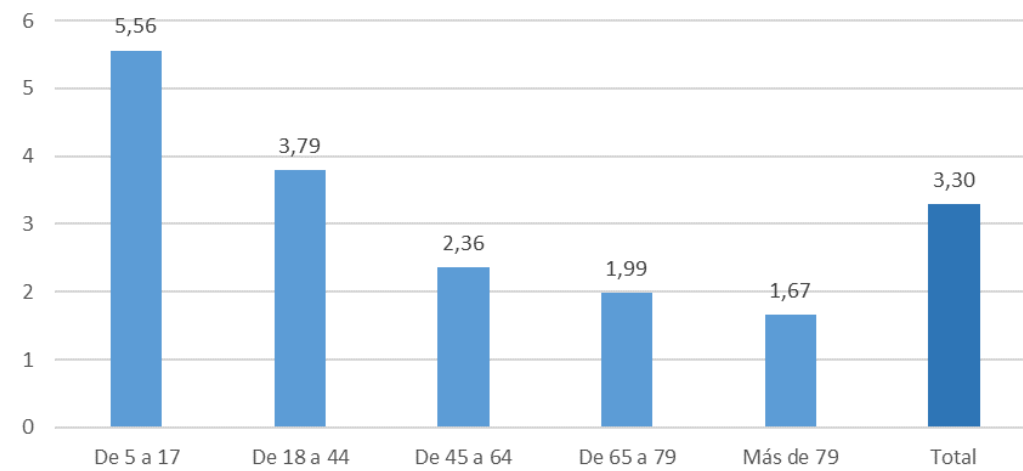
VIATGES/ PERSONA SEGONS GRUPS D'EDAT (POB REAL)



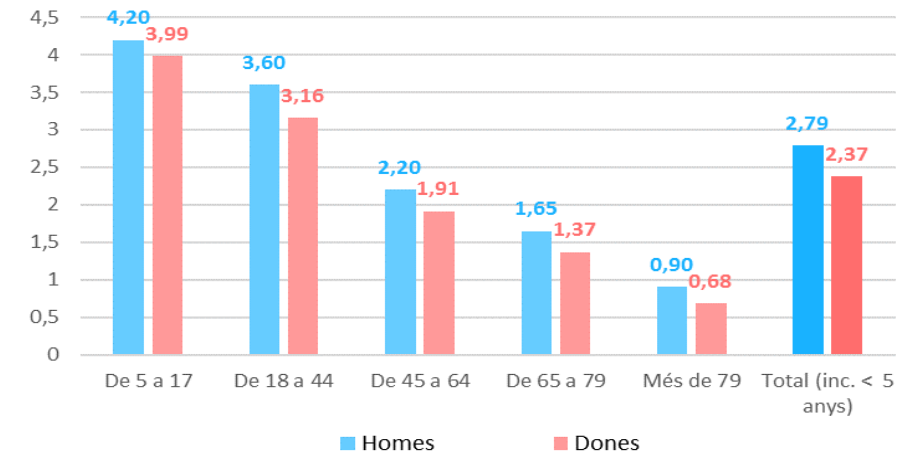
VIATGES/ PERSONA SEGONS GRUPS D'EDAT (POB ENQUESTADA)



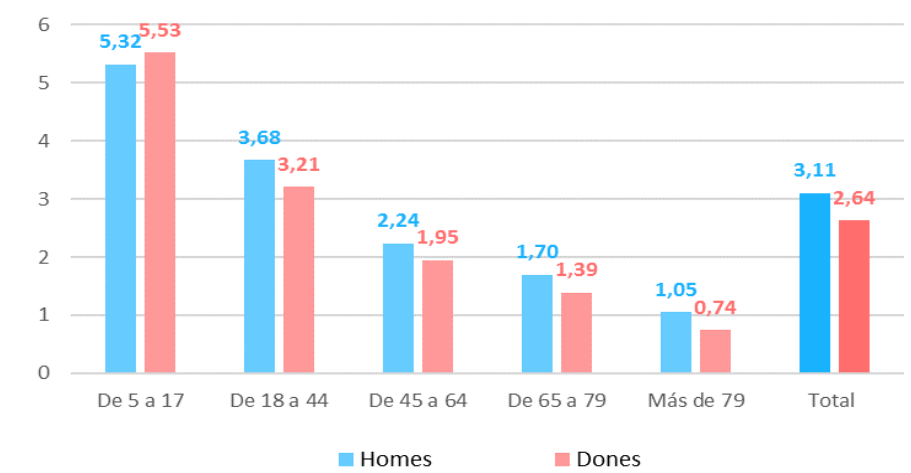
VIATGES/ PERSONA SEGONS GRUP D'EDAT (POB MÒBIL)



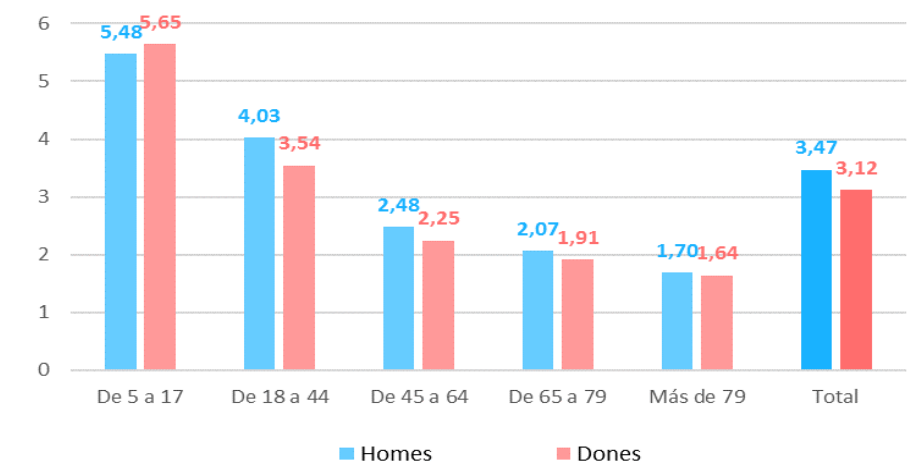
VIATGES/ PERSONA SEGONS GÈNERE (POB. REAL)



VIATGES/ PERSONA SEGONS GÈNERE (POB ENQUESTADA)

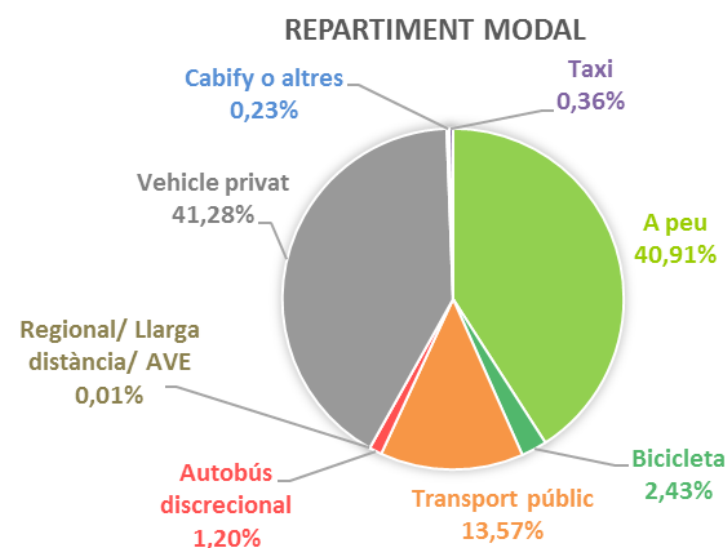


VIATGES/ PERSONA SEGONS GÈNERE (POB MÒBIL)



c. Repartiment modal dels viatges

El repartiment modal del conjunt de l'Àrea Metropolitana de València mostra que hi ha un elevat percentatge de desplaçaments que es realitzen en vehicle privat, de la mateixa manera que a peu, amb al voltant del 41% cadascun d'ells. En transport públic es duen a terme al voltant del 14% dels desplaçaments i amb bicicleta únicament el 2,4% del total. La resta de modes presenten percentatges inferiors al 1,5%.



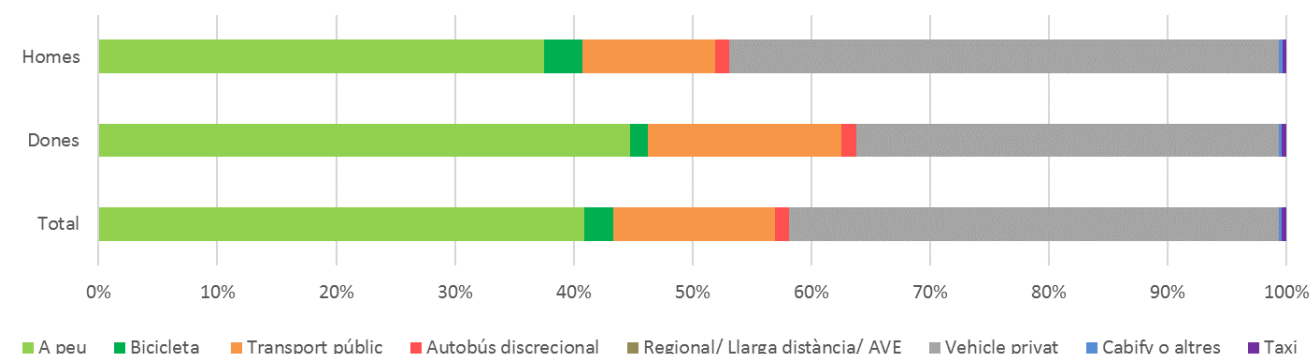
Considerant el repartiment modal del conjunt de municipis, s'observa que els municipis més pròxims a València i que formen part de la primera corona metropolitana presenten percentatges alts i similars de repartiment modal a peu i en vehicle privat, com succeeix analitzant el conjunt de l'Àrea Metropolitana. Cal destacar que, aquells municipis pertanyents a la segona corona metropolitana i caracteritzats amb una densitat baixa (Nàquera, Bétera, Sant Antoni de Benaixeve, l'Eliana i Riba-roja de Túria del Túria), presenten elevats percentatges de repartiment modal en vehicle privat.

d. Repartiment modal en funció del gènere

La distribució dels desplaçaments segons gènere està pràcticament equilibrada: 2.579.634 els realitzen els homes i 2.298.795 les dones.

Quant al repartiment modal per gènere, el 40% dels homes utilitza les modes no motoritzades enfront del 45% de les dones. Amb el vehicle privat, es dona el cas contrari, ja que quasi la meitat dels homes utilitzen aquest mode de transport enfront del 35% de les dones. En qualsevol cas, cal destacar que és major el percentatge d'utilització de la bicicleta en el cas dels homes que de les dones, mentre que és major el percentatge de dones que utilitzen el transport públic respecte al d'homes.

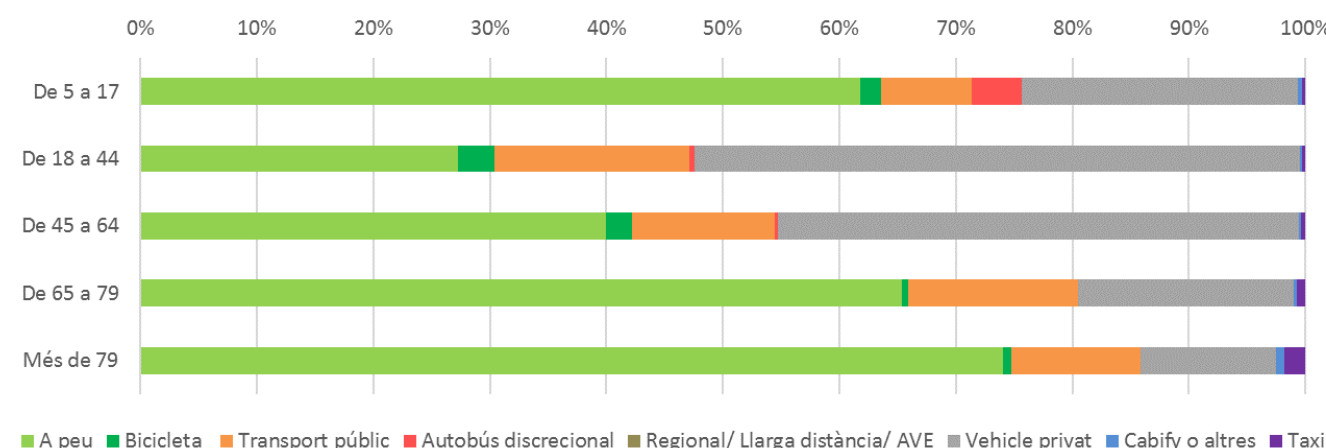
REPARTIMENT MODAL SEGONS GÈNERE



e. Repartiment modal per grups d'edat

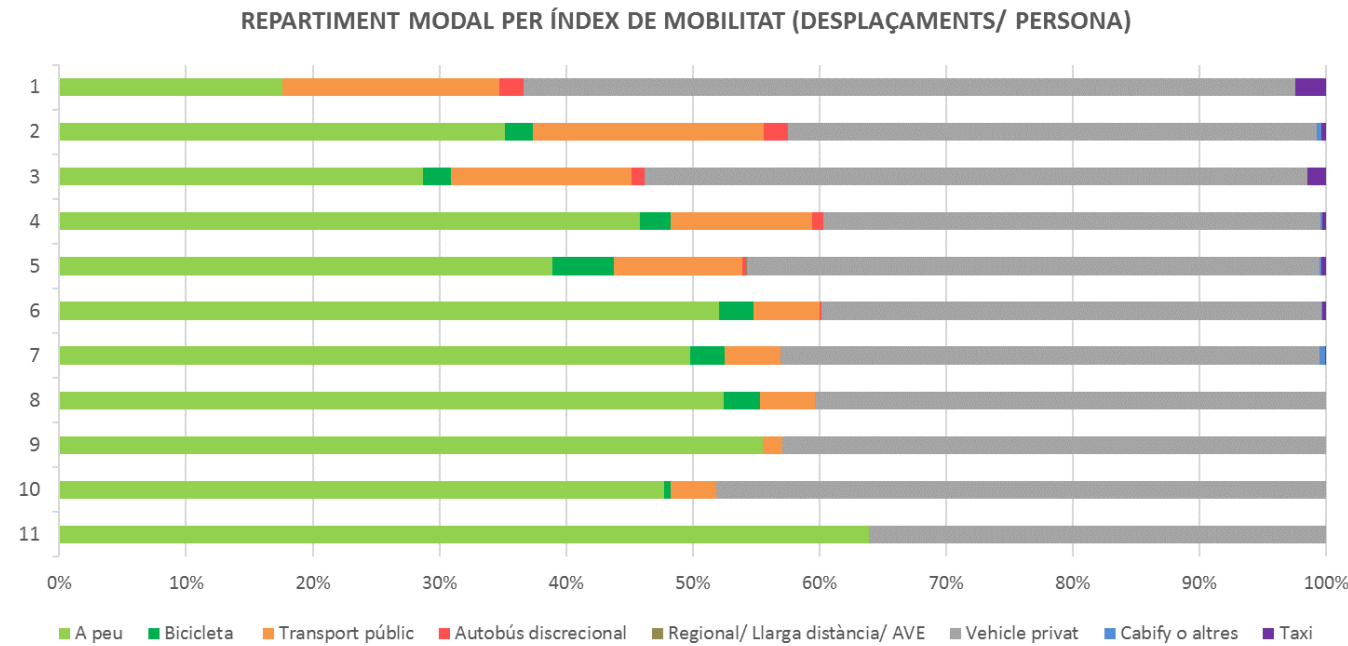
Considerant el repartiment modal en funció dels grups d'edat, s'observa que, per a aquelles persones entre 5 i 17 anys el mode prioritari és a peu, com calia esperar. El grup de 18 a 44 anys té preferència pel vehicle privat per als seus desplaçaments, en detriment de les modes no motoritzades i amb un lleuger augment del percentatge en transport públic. El grup de 45 a 64 anys realitza els seus desplaçaments preferiblement en vehicle privat i en modes no motoritzades, amb el transport públic representant poc més del 12% del total. A partir dels 65 anys, el mode majoritari és a peu, tal com era esperable; disminuint el percentatge en vehicle privat progressivament. Entre les persones majors de 79 anys destaca un major percentatge d'utilització del taxi per als seus desplaçaments sobre la resta dels grups d'edat.

REPARTIMENT MODAL PER GRUPS D'EDAT



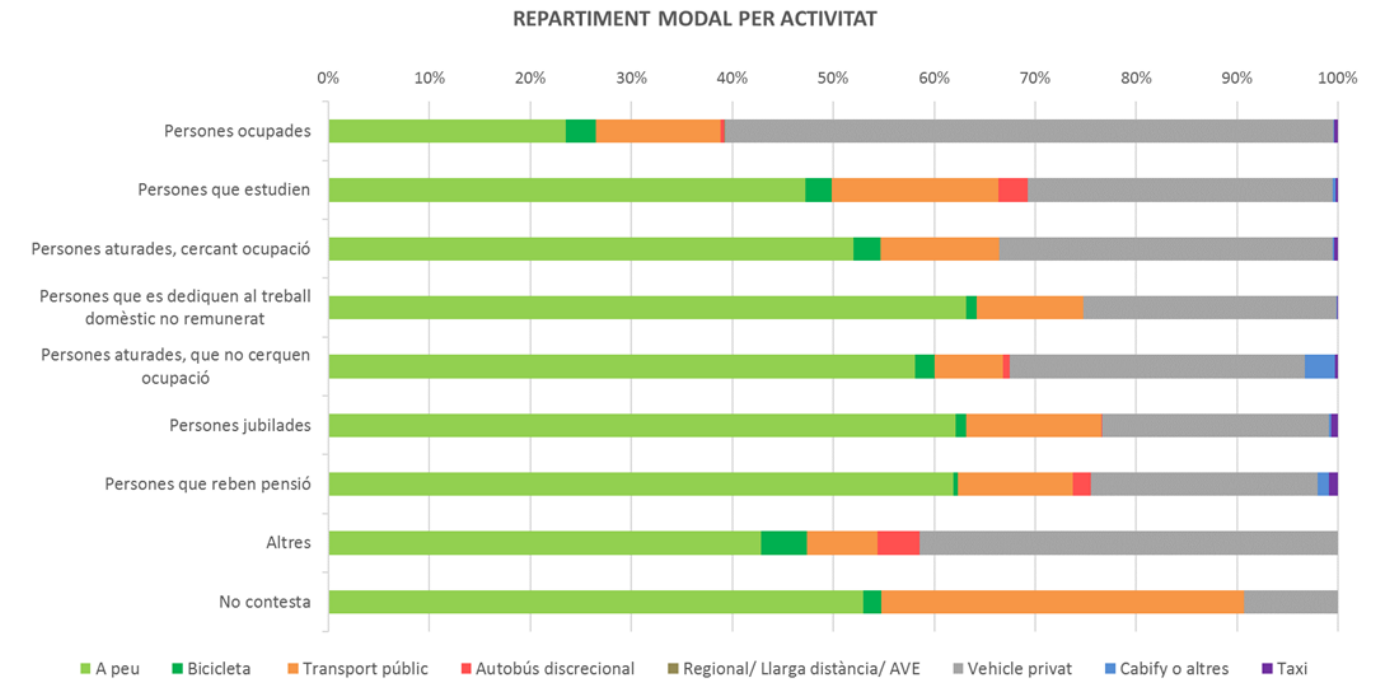
f. Repartiment modal per índex de mobilitat

El repartiment modal atés el nombre de desplaçaments per persona mostra que, en general, com més gran és el nombre de desplaçaments menor és el percentatge d'utilització del transport públic, preferint-se les modes no motoritzades (fonamentalment a peu) i el vehicle privat. Cal destacar l'elevat percentatge del vehicle privat per a un desplaçament per persona, amb més del 60% del total; mentre que quan es realitzen dos desplaçaments per persona, s'equilibra pràcticament l'elecció de les modes no motoritzades i el vehicle privat.



g. Repartiment modal per activitat

El repartiment modal per activitat mostra com les persones ocupades utilitzen majoritàriament el vehicle privat per als seus desplaçaments. Per contra, els estudiants i les estudiants es desplacen principalment en modes no motoritzades, així com la resta de les categories definides (persones parades, aquelles que realitzen treballs domèstics no remunerats, persones jubilades i les que reben pensió).

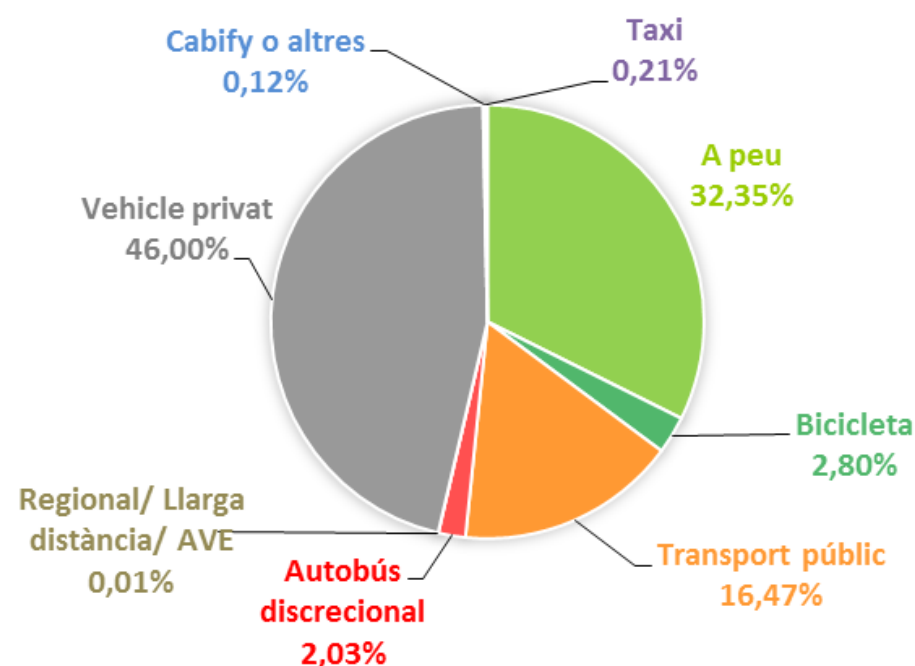


h. Mobilitat obligada/ no obligada

Quant al ràtio de la mobilitat obligada sobre la no obligada, s'observa com la mobilitat obligada és responsable del 54% dels desplaçaments del conjunt de l'Àrea Metropolitana de València, amb el que està pràcticament d'acord amb la no obligada. La mobilitat obligada inclou els desplaçaments realitzats amb motiu d'atracció de viatge el treball (incloent les gestions pròpies de treball) i els estudis, mentre que la no obligada és generada per motius personals.

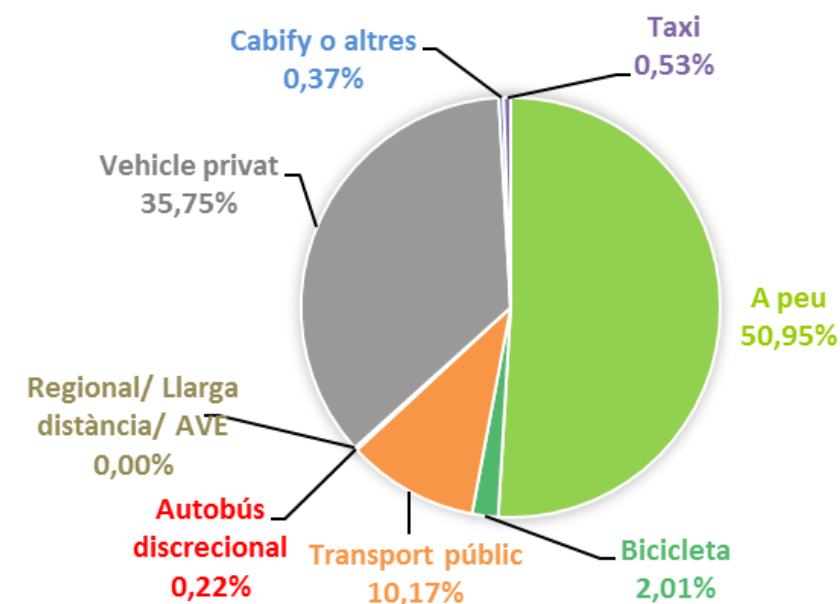
El repartiment modal en funció de la mobilitat obligada en l'Àrea Metropolitana de València reflecteix que quasi la meitat dels desplaçaments es realitzen en vehicle privat i a peu al voltant d'un terç del total. En transport públic es produeixen prop del 17% dels desplaçaments i en altres modes la representació és inferior al 3% a nivell individual.

REPARTIMENT MODAL MOBILITAT OBLIGADA



Analitzant el repartiment modal en funció de la mobilitat no obligada, es pot observar com el vehicle privat i el mode a peu continuen sent les modes prioritàries però pràcticament inverteixen les seues proporcions. El transport públic baixa a un 10% i la resta de les modes es mantenen en nivells similars, a excepció de l'autobús discrecional que passa a tindre un valor intrascendent, com era d'esperar.

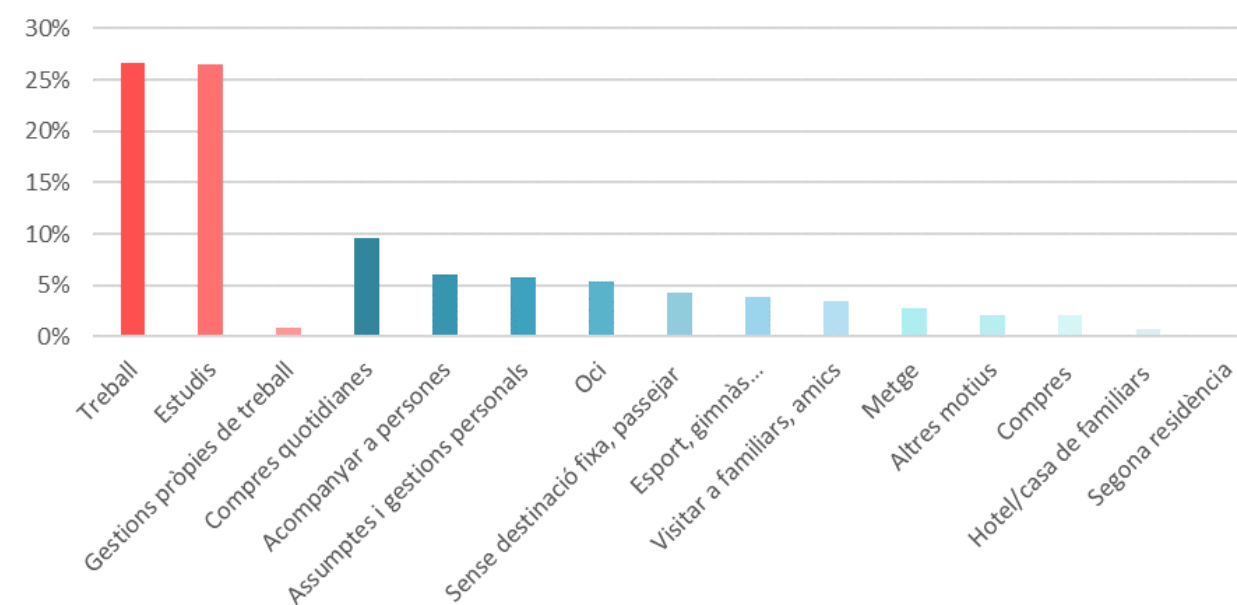
REPARTIMENT MODAL MOBILITAT NO OBLIGADA



i. Motius de viatge

Considerant els motius de viatge, en la gràfica i la taula següents es representen els seus percentatges i valors, sent els de tonalitat roja deguts a la mobilitat obligada i els de tonalitat blava els de mobilitat no obligada. Entre els de mobilitat obligada, destaquen per igual principalment el motiu treball i estudis. Els motius de mobilitat no obligada es troben més desagregats, sent el majoritari compres, seguit per acompanyar a persones, gestions personals i oci.

MOTIU DE VIATGE

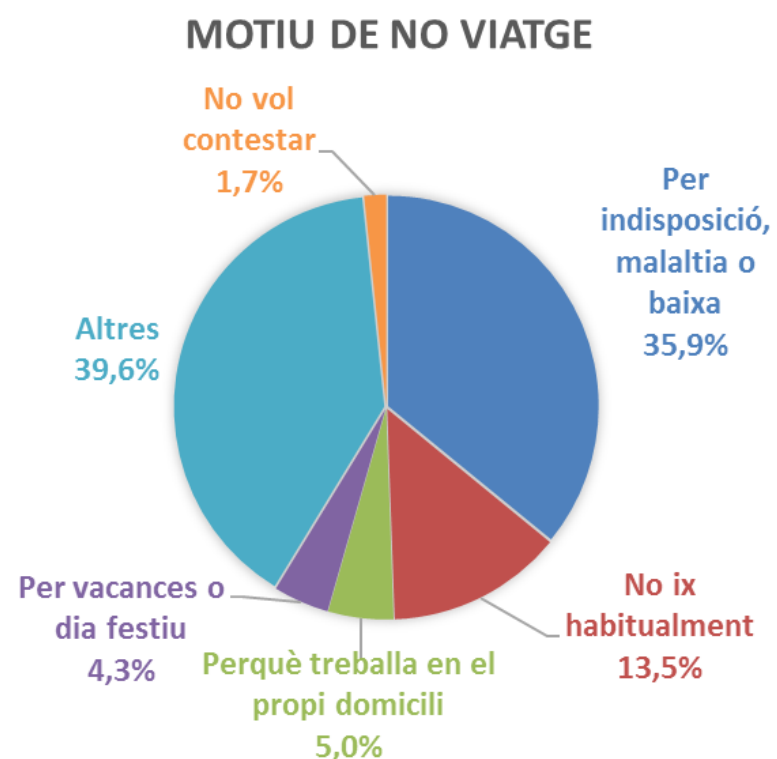


Respecte als viatges per persona segons gènere, s'observa com el 58% dels desplaçaments que realitzen els homes són de mobilitat obligada (per treball, estudis i gestions pròpies del treball) i el 42% es deu a mobilitat no obligada (motius personals). En el cas de les dones, el repartiment entre desplaçaments per mobilitat obligada i no obligada és equilibrat.



j. Motius de no viatge

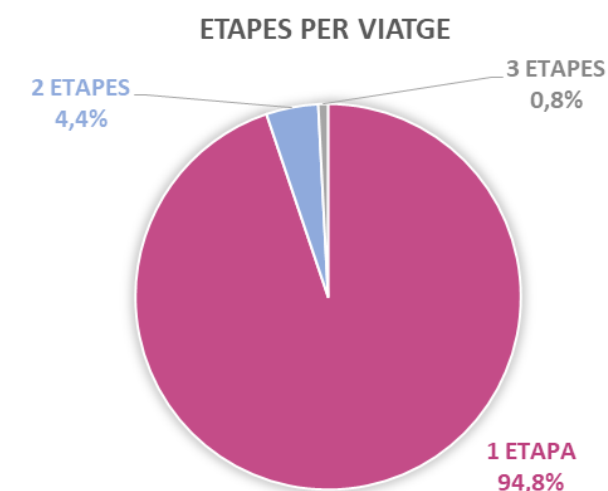
Del conjunt de la població enquestada, no viatgen un total de 221.827 persones. Entre els motius de les persones que no es desplacen, destaca amb més d'un terç del total el d'indisposició, malaltia o baixa. El 13,5% afirma no eixir de forma habitual, el 5% reconeix treballar a casa i el 4,3% es trobava de vacances. Cal remarcar que quasi un 40% fa al·lusió a altres motius.



k. Etapes per viatge

Dels 4.878.430 desplaçaments que es realitzen en l'Àrea Metropolitana de València diàriament, pràcticament el 95% dels viatges es completen en una única etapa, la qual cosa significa que la major part de la ciutadania és capaç de complir amb les seues necessitats de desplaçament utilitzant un únic mode de transport.

Els desplaçaments que requereixen de més d'una etapa per a arribar a la destinació desitjada, a penes superen el 5% del total, reduint-se fins a un 0,8% per al cas de desplaçaments de 3 etapes.

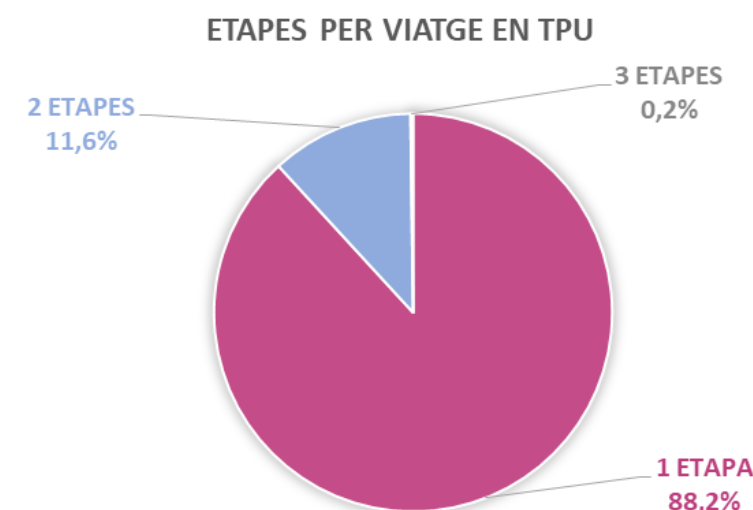


Un dels objectius del PMoMe, ha de ser el de millorar aquelles connexions que manquen d'una bona oferta de transport i que, en conseqüència, requereixen de diverses etapes per a completar els desplaçaments.

l. Etapes per viatge segons mode prioritari

Desglossant les dades anteriors per mode de transport i posant l'accent en aquelles cadenes de viatges realitzades únicament en transport públic, s'observa com la necessitat de fer almenys un transbord augmenta respecte al conjunt de totes les modes de transport.

Així, un 11,6% de les persones que opten pel transport públic per a realitzar els seus desplaçaments requereix d'un transbord i un 0,2% arriba a necessitar 2 transbords per a arribar a la seua destinació final.

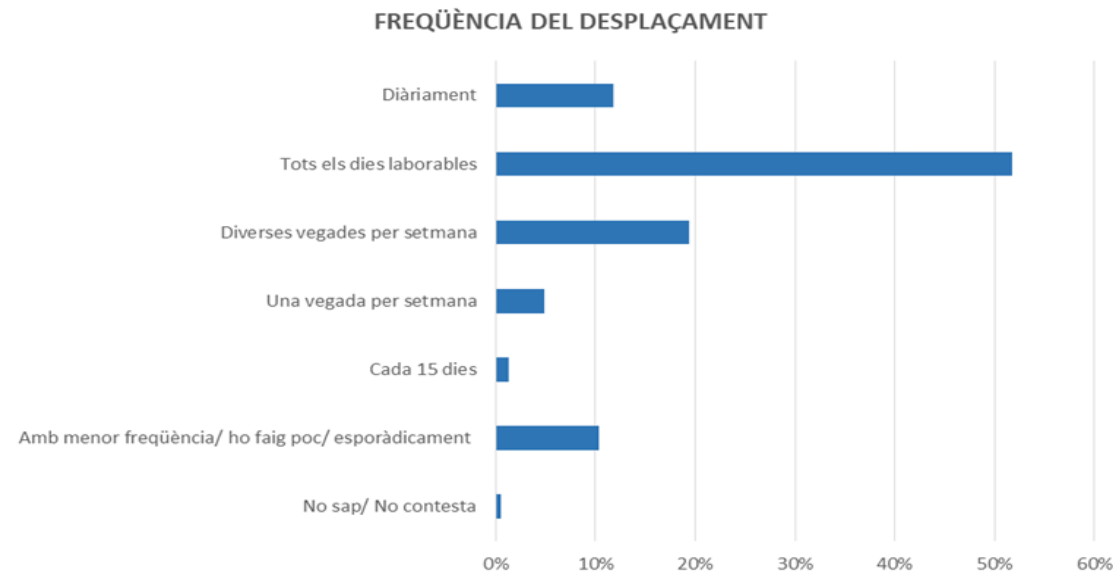


Lògicament, aquells municipis de la segona i tercera corona que compten amb una oferta més reduïda de transport públic són els que requereixen en major percentatge d'almenys una segona etapa per a completar el seu viatge.

Millorar el servei de transport públic en aquells municipis que requereixen de diverses etapes per a completar els seus desplaçaments és una prioritat del PMoMe.

m. Freqüència de viatge

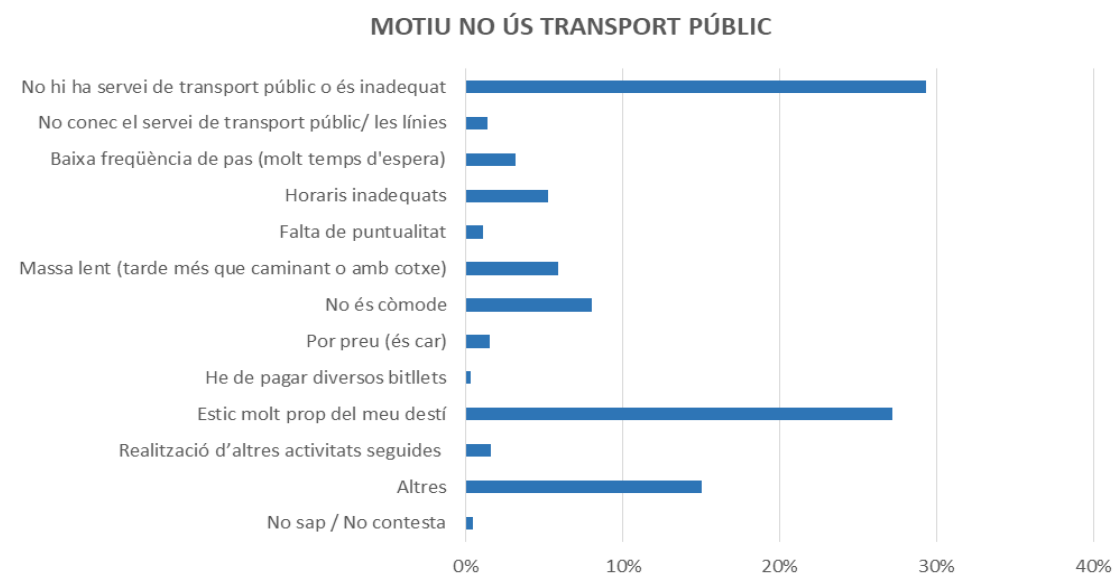
Quant a la freqüència dels desplaçaments realitzats en el conjunt de l'àmbit d'estudi, es pot assegurar que la gran majoria d'ells es realitzen assíduament, o almenys diverses vegades per setmana, suposant el conjunt d'aquests desplaçaments més del 82% del total. És remarcable també que un de cada dos desplaçaments es realitza durant cadascun dels dies laborables, la qual cosa és característic de la mobilitat obligada.



n. Motius de no utilització del transport públic

Entre els motius de la no utilització del transport públic per al conjunt de tot l'Àrea Metropolitana de València destaquen dues per damunt de la resta:

- No hi ha servei de transport públic o és inadequat
- Estar molt prop de la destinació



Tots dos motius es troben al voltant del 30% cadascun sobre el total per al conjunt de l'àmbit. No obstant això, aquests percentatges varien de forma inversament proporcional a mesura que la distància respecte a València va

creixent. Així doncs, el municipi de València és el que menor percentatge presenta en relació amb la resta a l'hora de triar la falta d'oferta o l'inadequat servei com a motiu de no utilització del transport públic (20,5%). A aquest, li segueixen municipis propers a València que generalment es troben connectats mitjançant la xarxa de metro i que asseguren, en un percentatge alt, estar molt prop de la seua destinació com a motiu principal de la no utilització del transport públic.

Per la seua part, els municipis de la segona i tercera corona, en els quals el percentatge de l'opció "Estar molt prop de la destinació" baixa considerablement, el motiu "No hi ha servei de transport públic o és inadequat" se situa en valors entorn del 50%.

o. Distribució horària dels viatges

La distribució horària del total dels desplaçaments realitzats en el conjunt de l'Àrea Metropolitana de València presenta una distribució habitual, amb 3 pics de demanda diferenciats. El primer pic, el més gran de tots, es produeix entre les 7.00 i 9.00 del matí, coincidint amb els desplaçaments habituals de la mobilitat obligada. Els altres dos pics, si bé no són tan pronunciats com el del matí, es produeixen entre les 14.00 i 15.00 i les 17.00-19.00, coincidint amb l'hora habitual de menjar o amb l'eixida i volta a casa del treball.

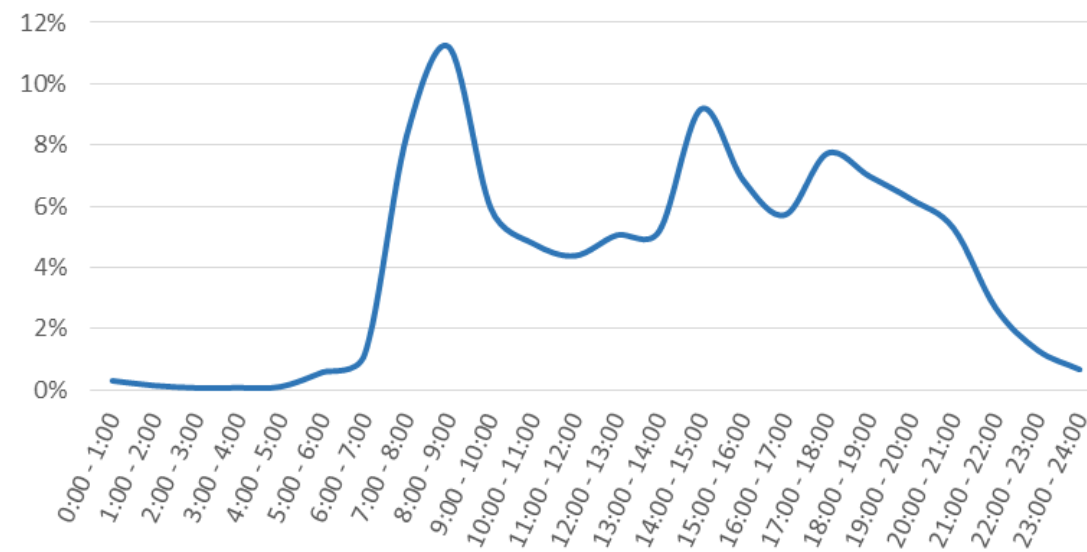
Fent una anàlisi de la distribució horària dels desplaçaments en funció de certes variables es poden extraure algunes conclusions.

Com es pot veure en els següents gràfics, les corbes per mode de transport s'assemblen bastant a la corba global de distribució horària, però amb lleugers matisos. Per exemple, les corbes de les modes motoritzades tenen un període barre entre les hores pics del matí i de mig dia, on la demanda a penes ronda el 3%. No obstant això, durant aqueix període, la mobilitat per als vianants manté un nivell de demanda considerable, coincidint justament amb les hores de major demanda dels grups d'edat de més de 65 anys i, per tant, amb la corba de les persones jubilades.

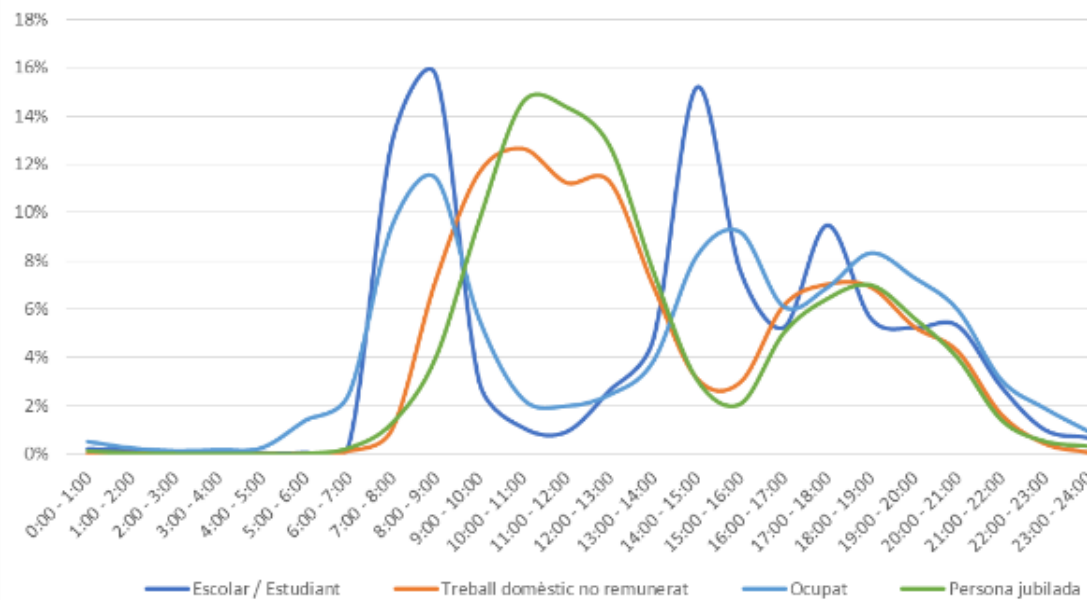
D'altra banda, les corbes del transport públic i la bicicleta tenen dos pics igual de marcats tant al matí com al migdia, que s'assembla a la corba de distribució dels estudiants i les estudiants, així com a la del grup d'edat comprés entre 5 i 17 anys. Això té sentit posat que el col·lectiu dels estudiants i les estudiants és dels més proclius a la utilització del transport públic i de la bicicleta.

Finalment, la corba que més es pot aproximar a la corba global de distribució horària és la del vehicle privat, degut en part al gran pes que té aquest mode sobre el repartiment modal. Aquesta corba va d'acord amb la corba de les persones ocupades i amb la del grup d'edat comprés entre 18 i 44 anys, posant de manifest que les persones pertanyents a la combinació d'aquests dos grups són les que més utilitzen el vehicle privat.

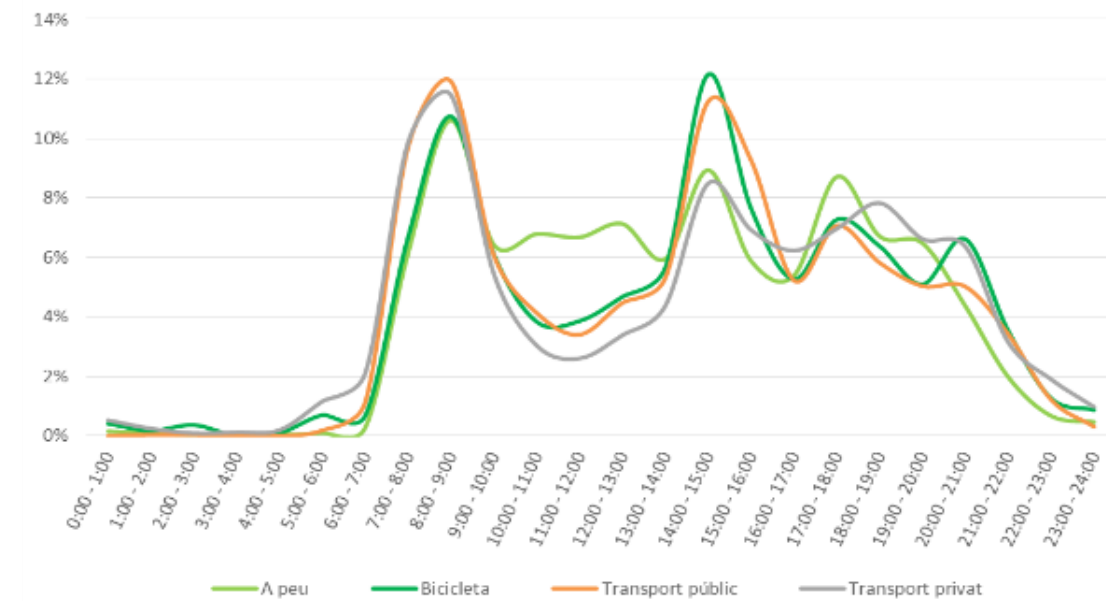
DISTRIBUCIÓ HORÀRIA DELS VIATGES



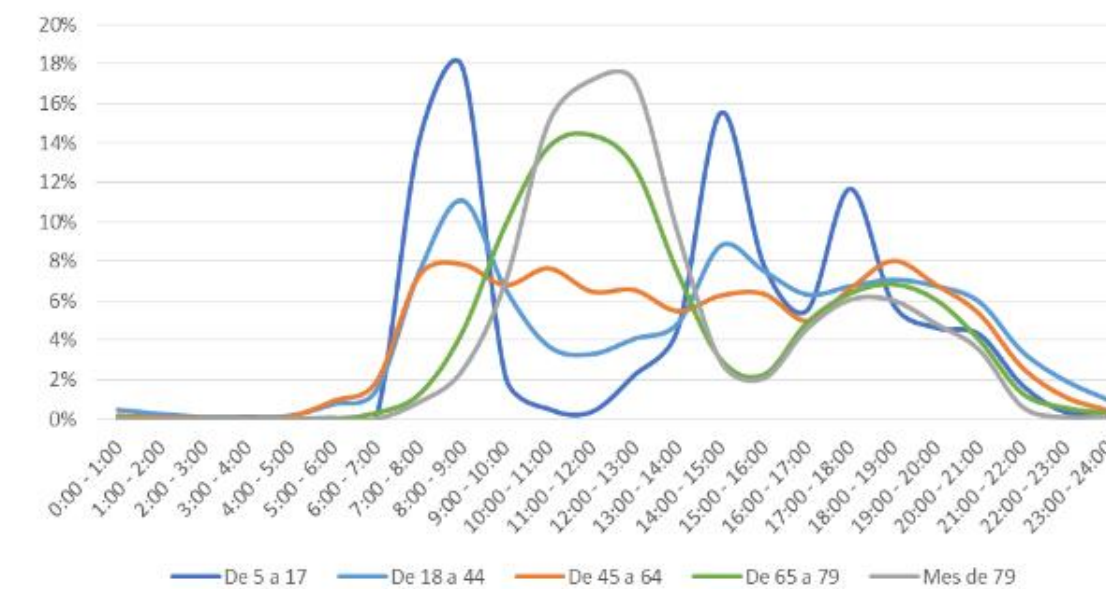
DISTRIBUCIÓ HORÀRIA DELS VIATGES (PER ACTIVITAT)



DISTRIBUCIÓ HORÀRIA DELS VIATGES (PER MODE)



DISTRIBUCIÓ HORÀRIA DELS VIATGES (PER GRUPS D'EDATS)



2.6. Evolució de la mobilitat en l'Àrea Metropolitana de València

A continuació es presenten els resultats de les enquestes realitzades dins dels treballs de redacció del PMOME comparant-les amb les anteriors (1991, 2010) de manera que es permeta conèixer l'evolució de la mobilitat en l'àmbit d'estudi.

Segons els resultats de la campanya d'enquestes realitzades per a la redacció del PMoMe, en 2018 es realitzen 4.878.430 viatges en el conjunt de l'Àrea Metropolitana de València, sent la mobilitat mitjana en dia laborable de 2,59 viatges/persona, dels quals 1,47 són motoritzats (57%) i 1,12 no motoritzats (43%).

Dins del transport mecanitzat (2.763.798 viatges en total), el mode prioritari és el vehicle privat (73%), seguit del transport públic (24%) i l'autobús discrecional (2%), mentre que la resta de modes de transport són pràcticament testimonials. Quant al transport no motoritzat, pràcticament la totalitat dels viatges es realitzen a peu (94%), encara que l'ús de la bicicleta ha augmentat molt fins al 5,6% del total de viatges no motoritzats (8,9% a la ciutat de València).

REPARTIMENT MODAL -EDM2018		
ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA		
Mode de transport	Viatges/dia	%
Viatges totals	4.878.430	100,0%
Viatges no mecanitzats	2.114.632	43,3%
A peu	1.995.852	94,4%
Bicicleta	118.779	5,6%
Viatges mecanitzats	2.763.798	56,7%
Vehicle privat	2.013.922	72,9%
Transport públic	662.064	24,0%
Autobús discrecional	58.511	2,1%
Regional/Llarga distància/AVE	347	0,0%
Cabify o altres	11.431	0,4%
Taxi	17.524	0,6%

Font: EDM-2018

Les úniques dades disponibles fins ara eren els relatius a les enquestes de mobilitat realitzades en els anys 1991 i 2010.

Resulta d'interés conèixer les principals dades d'aquestes enquestes per a poder conèixer a grans trets l'evolució de la mobilitat.

Les últimes dades disponibles fins ara eren els relatius a l'Estudi de Mobilitat de l'Àrea Metropolitana de València-2010, on el nombre total de viatges realitzats en dia laborable mitjà era de 3.853.496 i la mobilitat mitjana per persona en dia laborable mitjà era de 2,5 viatges/persona (2,89 si considerem el segment de població major o igual a 14 anys), dels quals el 57,4% correspon a viatges motoritzats (1,43 viatges/persona, 1,66 si considerem el segment de població major o igual a 14 anys) i el 42,6% a viatges no motoritzats (bicicleta i a peu).

Dins del transport mecanitzat, el mode prioritari era l'ús del transport privat (68,3%) enfront del transport públic (30%). Dins del transport públic, el mode principal era l'autobús, ja fóra urbà o interurbà, que representava el 53,3%.

En 1991, el nombre total de viatges era de 3.345.638 viatges, 2,35 viatges/persona, dels quals 1,28 viatges eren mecanitzats (54,5%) i 1,07 no mecanitzats (45,5%). Dins dels viatges mecanitzats, els viatges en mode privat suposaven el 66,8% del total, mentre que el transport públic era el mode triat pel 33,2% de les persones usuàries. L'autobús representava el 84,4% dels viatges en transport públic.

En el següent quadre es mostren les dades globals de les tres enquestes:

COMPARACIÓ ENQUESTES DE MOBILITAT			
ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA			
Mode de transport	EDM-1991	EDM-2010	EDM-2018
Viatges totals	3.345.638	3.853.496	4.878.430
Mobilitat mitjana per persona	2,35	2,50	2,59
Viatges no mecanitzats	45,5%	42,6%	43,3%
Viatges mecanitzats	54,5%	57,4%	56,7%
Vehicle privat	66,8%	68,3%	72,9%
Transport públic	26,7%	30,0%	24,0%
Altres	6,5%	1,7%	3,1%

Si comparem els resultats de les tres enquestes poden extraure's una sèrie de conclusions:

- El nombre total de viatges i la mobilitat mitjana per persona va creixent amb el temps.
- Entre 1991 i 2010, va augmentar el percentatge de la mobilitat metropolitana mecanitzada com a conseqüència de l'augment d'àrea urbanitzada i, per tant, de les distàncies a recórrer. En l'últim període, disminueix lleugerament, fonamentalment com a conseqüència de la irrupció de mitjans no mecanitzats (bicicleta) en viatges interns municipals
- El mode prioritari dels viatges mecanitzats és el vehicle privat i la seua importància va creixent: mentre en 1991 representava el 66,8% dels viatges mecanitzats, en 2010 va passar al 72,9%.
- Paral·lelament, l'ús del transport públic disminueix en els últims anys. Va passar de representar el 30% dels viatges mecanitzats en 2010 al 24% en l'actualitat, invertint la tendència d'ús creixent que s'havia donat entre 1991 i 2010 en què passava del 26,7% al 30%.
- La notable millora de la xarxa de transport públic en els últims 20-25 anys encara no ha possibilitat que el transport públic millore la seua participació en el conjunt de viatges mecanitzats.

El desenvolupament de la primera i segona corona metropolitana ha dispersat la residència i l'ocupació en l'àrea metropolitana i això ha contribuït al fet que les relacions domicili-treball siguen molt més difícils d'atendre amb el transport públic.

D'altra banda, la mobilitat obligada ha passat del 63,2% en 1991 al 54,0% en 2018, la qual cosa indica que el patró dels desplaçaments es torna complex, entrant en escena un major nombre de motius de viatge que no atenen un patró estricte (gestions, oci, etc.) i en les quals l'ús del transport públic resulta menys factible.

Per tant, la mobilitat en l'Àrea Metropolitana de València està recolzada fonamentalment en l'ús del vehicle privat i la xarxa viària. L'estructura morfològica de la xarxa viària metropolitana presenta una configuració semicircular amb accessos radials, característica de les àrees metropolitanes litorals, on set grans eixos viaris convergeixen en una espècie de semi-ronda urbana de gran capacitat formada per la V-30 des del port de València i la CV-30, ronda nord amb connexió a la V-21.

Aquesta xarxa viària, reforçada per l'esquema ferroviari de rodalies i la xarxa de metro, compta amb una segona circumval·lació, l'A-7, que exerceix de variant de la primera corona metropolitana, canalitzant el trànsit de pas intercomunitari però també l'interurbà metropolità. És un esquema de comunicacions en el qual predominen de manera quasi absoluta els fluxos radials propis de sistemes urbans metropolitans que posseeixen una ciutat central de gran grandària funcional però també és indicatiu de que el policentrisme de l'àrea no ha aconseguit la maduresa suficient perquè es produïsquen processos d'especialització urbana generadors de desplaçaments significatius de naturalesa transversal.

Atés que la ciutat de València té un important pes dins de l'àrea metropolitana (el 45,74% del total de viatges realitzats en l'àrea metropolitana té com a origen o destinació València i el 37% són viatges interns a la ciutat), a continuació es presenten les dades del repartiment modal separant el total de l'àrea metropolitana de les dades corresponents a la ciutat de València per a posar de manifest comportaments diferenciats.

REPARTIMENT MODAL SEGONS ENQUESTES DE MOBILITAT						
ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA/CIUTAT DE VALÈNCIA						
Mode de transport	EDM-1991		EDM-2010		EDM-2018	
	AM	València	AM	València	AM	València
Viatges no mecanitzats	45,5%	54,2%	42,6%	46,7%	43,3%	48,2%
A peu	100,0%	100,0%	94,5%	93,4%	94,4%	91,1%
Bicicleta	-	-	5,1%	6,6%	5,6%	8,9%
Viatges mecanitzats	54,5%	45,8%	57,4%	53,3%	56,7%	51,8%
Vehicle privat	66,8%	56,8%	68,3%	59,0%	72,9%	56,0%
Transport públic	26,7%	39,0%	30,0%	38,6%	24,0%	40,2%
Altres	6,5%	4,2%	1,7%	2,4%	3,2%	3,9%

- Destaca el major ús de la bicicleta a València (entre l'any 2010 i 2018 passa del 6,6 al 8,9% dels viatges no mecanitzats, mentre en el conjunt de l'àrea metropolitana l'augment percentual és menor (passa del 5,1 al 5,7%).
- Mentre entre 2010 i 2018 puja l'ús del vehicle privat en l'àrea metropolitana (del 68,3% al 72,9%), a València la tendència és inversa (passa del 59 al 56%).
- Per contra, la quota del transport públic disminueix entre 2010 i 2018 pel que fa a l'àrea metropolitana, mentre a València la tendència és novament al revés.

Segons les dades obtingudes, existeix un important marge de millora del pes del transport públic dins de l'estructura general de mobilitat per a l'Àrea Metropolitana de València. Segons dades del Ministeri d'Agricultura

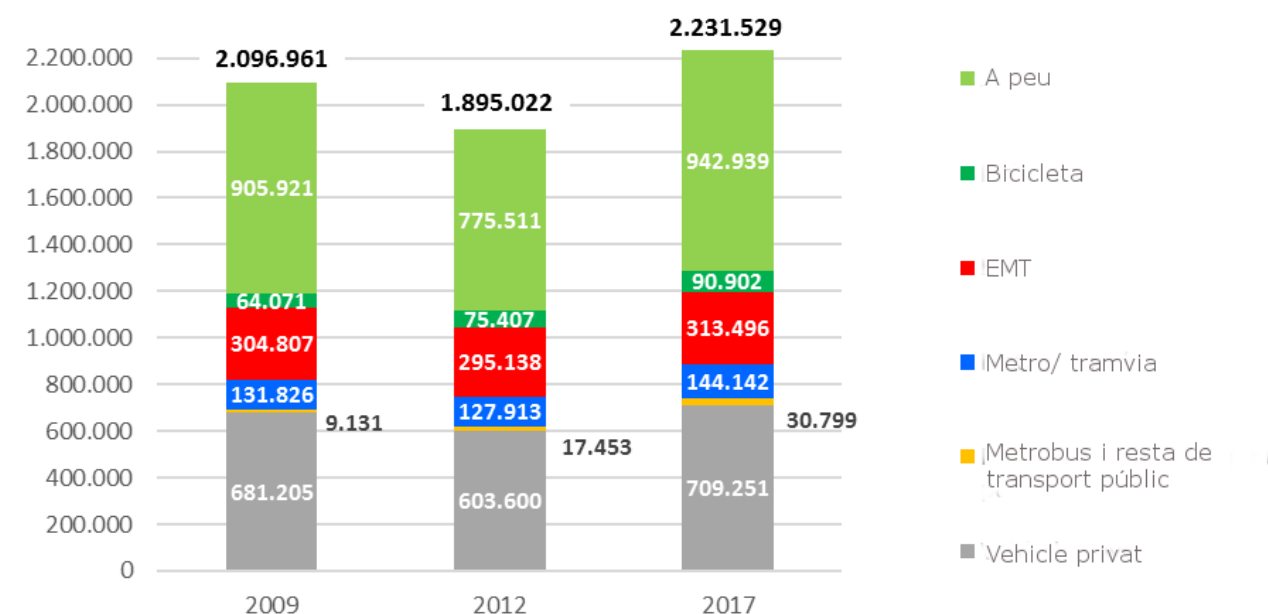
i Pesca, Alimentació i Medi Ambient, el percentatge del transport públic respecte al total de viatges és del 31% en l'Àrea Metropolitana de Madrid o del 20% en la de Barcelona, sent del 10% en àrees metropolitanes més semblants a València com Sevilla o Màlaga. La dada de 2018 per a València és del 13,6% (20,8% per a la ciutat de València).

Analitzant la mobilitat total, en l'Àrea Metropolitana de València, el 43,3% dels viatges són no motoritzats, vianants en la seua immensa majoria (91,1%) encara que la participació de la bicicleta ha augmentat sensiblement en aquests últims anys. Els transports motoritzats suposen el 56,7%, dels quals el transport privat aconsegueix el 72,9%. És important remarcar que els desplaçaments per motius de treball suposen el major flux amb 1.299.134 desplaçaments diaris (el 26,6% del total) i és majoritàriament privat, la qual cosa suposa que és on més es pot incidir en la millora de la mobilitat des de la planificació territorial, millorant la proximitat entre la residència i el treball, dins del foment de models urbans d'usos mixtos i teixits compactes i de densitat raonable.

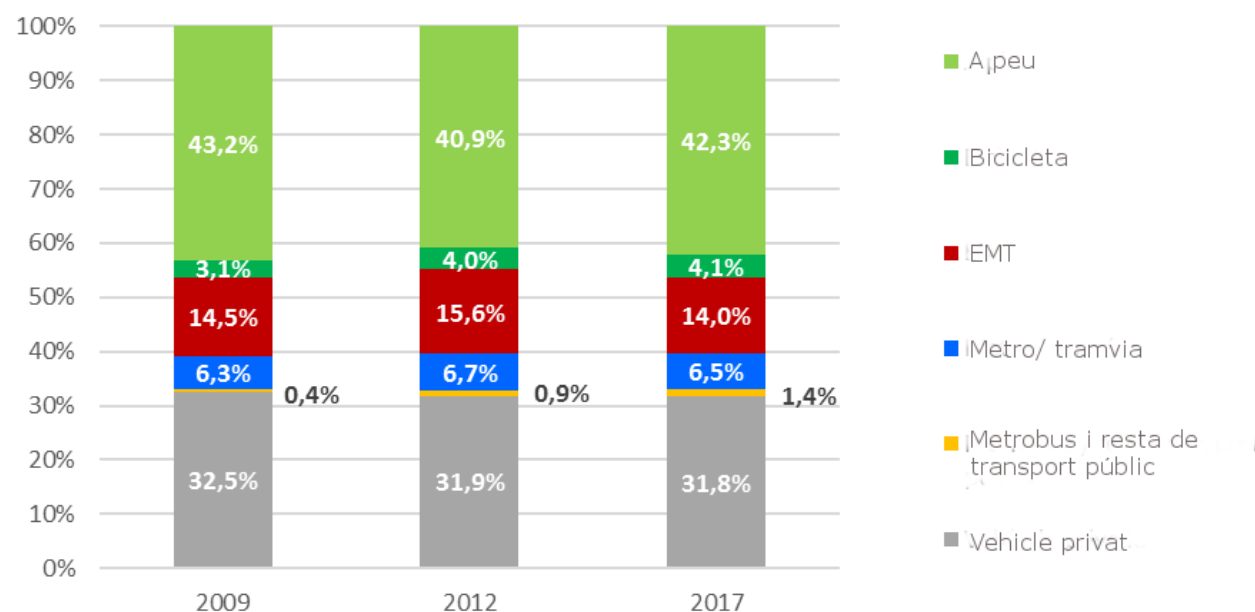
A la vista d'aquestes dades, resulta urgent gestionar les demandes de viatges des d'una òptica sostenible, incrementant el transvasament de persones del vehicle privat als mitjans de transport públic i sistemes no motoritzats, així com la reducció de les disfuncions que de manera puntual es presenten en la xarxa viària valenciana.

En el cas de la ciutat de València, es pot comprovar que l'increment dels desplaçaments amb bicicleta ha sigut notable respecte a les dades recopilades en l'EDM del 2012 que es va realitzar per al PMUS. Aquests desplaçaments suposen més del 20%, situant-se per damunt dels 90.000 desplaçaments al dia, i consolidant aquest mitjà com el més atractiu per als desplaçaments interns a la ciutat.

No obstant això, en termes de repartiment modal, els valors percentuals no s'han mogut molt respecte al corroborat en enquestes anteriors.



Repartiment modal de la ciutat de València, valors absoluts. Font: elaboració pròpia



Repartiment modal de la ciutat de València, valors percentuals. Font: elaboració pròpia

El 95% dels viatges que es realitzen diàriament en l'Àrea Metropolitana de València es completen en una única etapa, la qual cosa significa que la major part de la ciutadania és capaç de complir amb les seues necessitats de desplaçament mitjançant un únic mitjà de transport. Els desplaçaments que requereixen de més d'una etapa per a arribar a la destinació desitjada a penes superen el 5% del total, reduint-se fins a un 0,8% per al cas de desplaçaments de 3 etapes.

La mitjana d'etapas per viatge és de 1,06, valor lleugerament inferior al d'altres ciutats com Madrid, que aconsegueix 1,11 (Enquesta Sintètica de Mobilitat de la Comunitat de Madrid 2014).

Un dels objectius del PMoMe ha de ser millorar aquelles infraestructures de connexió que permeten la realització dels viatges que requereixen de diverses etapes per a completar els desplaçaments. En altres paraules, ha de quedar resolta l'existència d'infraestructures que afavorisquen la intermodalitat, és a dir, cal evitar que el nombre d'etapes siga reduït perquè no existeix una correcta connexió entre diferents mitjans de transport.

Finalment, la distribució horària de viatges en l'àrea metropolitana presenta una hora punta en el matí de 8.00 a 9.00 i durant la vesprada hi ha dues hores puntes, una principal, encara que menor que la del matí, de 14.00 a 15.00 i una altra secundària de 17.00 a 18.00 hores. La presència d'aquest pic de viatges al migdia suposa que existeix una percepció per part de la població d'una durada de viatge relativament baixa que els permet menjar en els seus domicilis i tornar una altra vegada al treball.

Aquesta situació no és usual en altres espais metropolitans. Per exemple, a Madrid, l'Enquesta Sintètica de Mobilitat 2014 posa de manifest un canvi en les pautes de mobilitat durant la vesprada: en l'Enquesta de Mobilitat 2004 existia un pic entre les 14.00 i les 15.00 que s'ha desplaçat en 2014 cap a les últimes hores de la vesprada, entre les 18.00 i les 19.00 h.

2.7. Anàlisi de les variables que determinen la mobilitat

2.7.1. Població

En 2017 la població de la província de València comptava amb 2.540.707 habitants, tres vegades la població de la província l'any 1.900 que era de 807.807 habitants. Durant aquest període València ha anat guanyant en pes relatiu convertint-se en la tercera província més poblada d'Espanya, concentrant el 5,46% del total de la població nacional.

A la ciutat de València la població censada és de 787.808 habitants (INE 2017), mentre que la seua Àrea Metropolitana ocupant una superfície de 2.132,09 km², té una població de 1.892.766 habitants (INE 2017), aconseguint una densitat de població de 888 hab./km².

Municipi	Densitat (hab./km ²)
Emperador	27.372
Benetússer	18.689
Mislata	18.363
Tavernes Blanques	12.398
Burjassot	10.686
Alaquàs	7.552
Païporta	6.414
Valencia\València	5.778
Xirivella	5.703
Sedaví	5.619
AMVLC	888
Província de Valencia	236
Comunitat Valenciana	212
Espanya	92

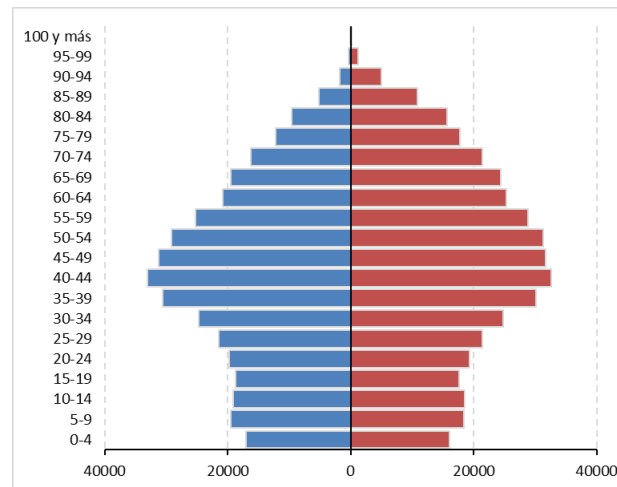
La concentració de la població en el territori és molt elevada, si es compara amb la mitjana nacional i de la Comunitat Valenciana, trobant alguns dels municipis més densament poblats d'Espanya. En concret Emperador amb 27.372 hab./km², Benetússer amb 18.689 hab./km², Mislata amb 18.363 hab./km² o Tavernes Blanques amb 12.398 hab./km² encapçalen la llista dels municipis més densament poblats de l'Àrea Metropolitana de València, amb valors que contrasten amb els 236 hab./km² de la província de València o els 92 del conjunt d'Espanya.

Font: Elaboració pròpia

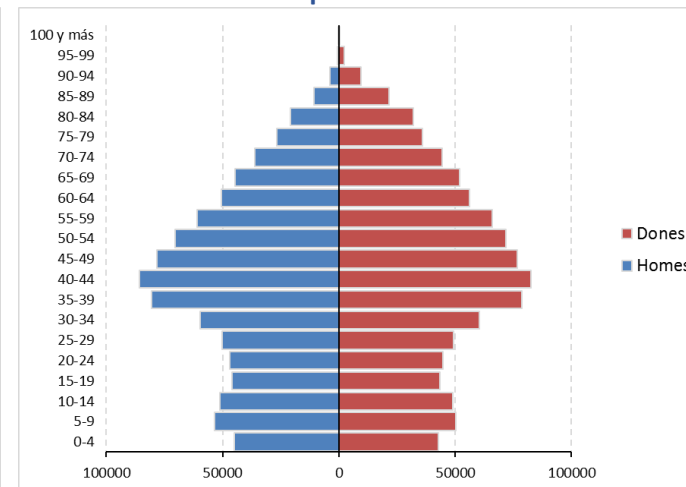
Un dels canvis de major rellevància produït al llarg del segle XX és l'elevat grau d'envelliment de la població. La piràmide de població de la ciutat de València i de la seua Àrea Metropolitana, s'assembla bastant al model de població envellit típic als països desenvolupats occidentals, caracteritzada per una estreta base (població jove) i un ampli cos (població adulta) que es redueix conforme augmenta l'edat considerada. Aquesta estructura de la població és típica en el règim demogràfic modern amb una evolució cap a un envelliment de la població i una disminució de la natalitat anual.

Piràmide poblacional

Ciutat de València

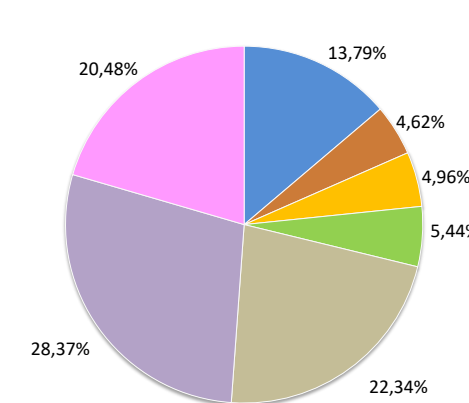


Àrea Metropolitana de València

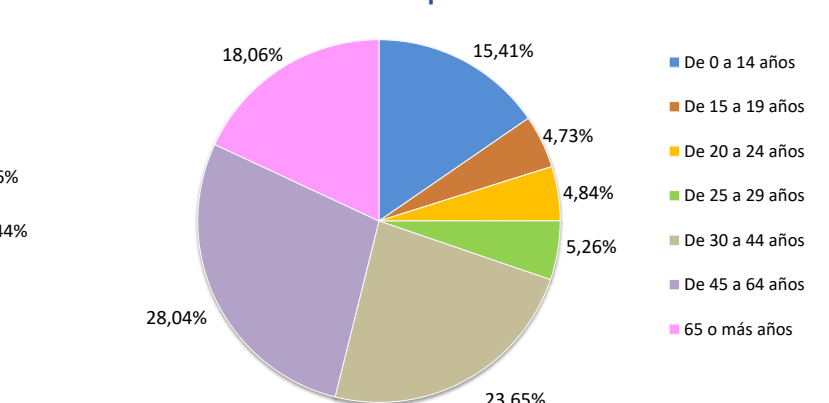


Distribució de la població per grups d'edat

Ciutat de València



Àrea Metropolitana de València

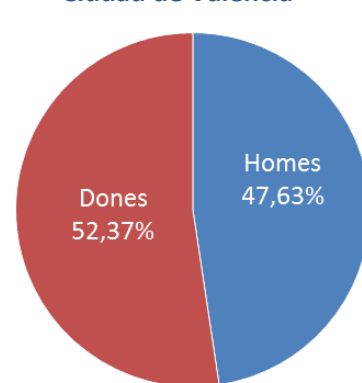


A València el pes de la joventut (< 15 anys) suposa el 13,8% mentre que en l'AMVLC és del 15,4%. Per un altre costat, la població major de 65 anys és quasi tres punts superior a la ciutat de València (20,5%) al registrat en l'AMVLC, que és del 18,1%. Així mateix, la major longevitat de la població femenina es reflecteix en una major presència relativa de dones de més de 65 anys (12,2%) que d'homes (8,2%).

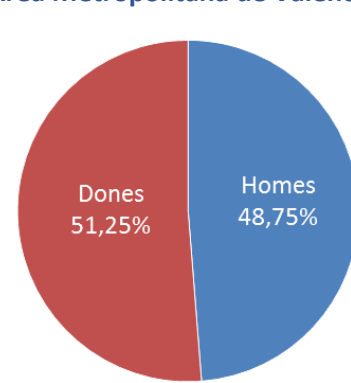
Si bé la població s'ha mantingut més o menys estable des de l'inici de la crisi econòmica, el creixement al llarg dels últims anys no ha sigut equitatiu entre homes i dones. Fins a l'any 2009 la població femenina va créixer en major mesura que la població masculina, mantenint-se a partir de 2010 la població pràcticament estable, amb taxes de creixement properes a zero.

Distribució de la població per sexe

Ciudad de València



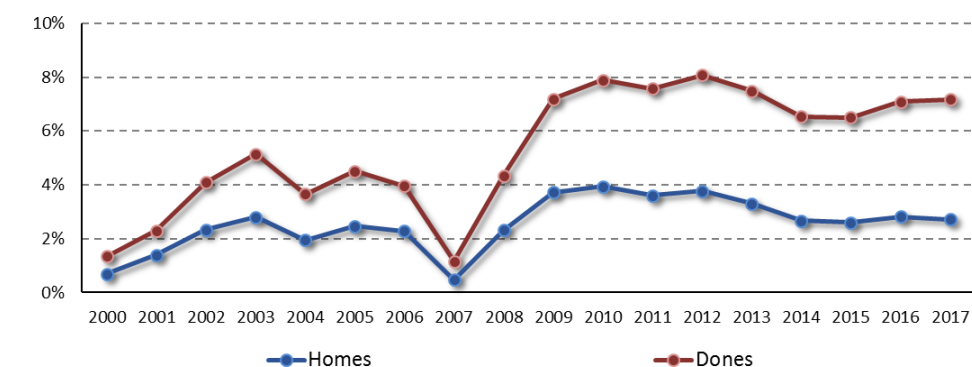
Área Metropolitana de València



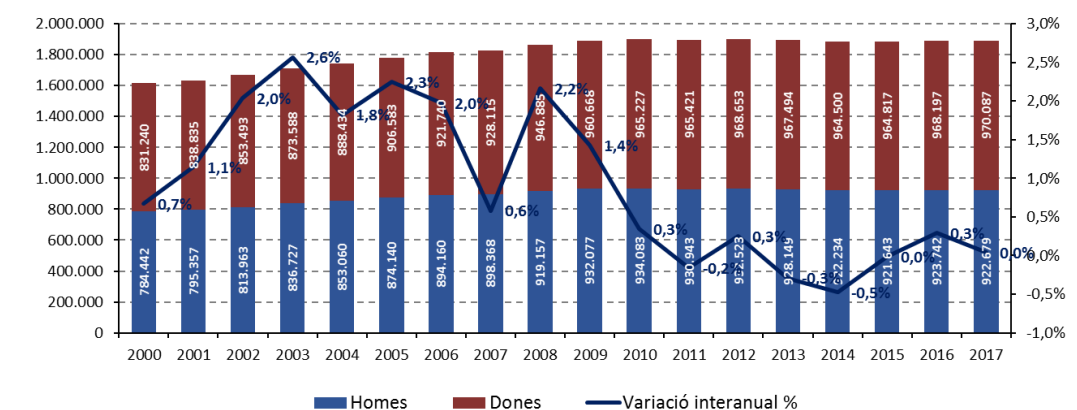
A la ciutat de València el nombre de dones (52,37%) és significativament superior al nombre d'homes (47,63%). En l'AMVLC se segueix el mateix patró encara que en menor mesura.

Grup d'edat	Piràmide població València	Piràmide població AMVLC
De 0 a 14 anys	108.671	291.736
De 15 a 19 anys	36.377	89.571
De 20 a 24 anys	39.051	91.613
De 25 a 29 anys	42.823	99.554
De 30 a 44 anys	176.032	447.626
De 45 a 64 anys	223.532	530.975
65 o més anys	161.332	341.871
Total	787.818	1.892.946

Variació acumulada de la població de l'AMVLC



Variació interanual de la població del AMVLC

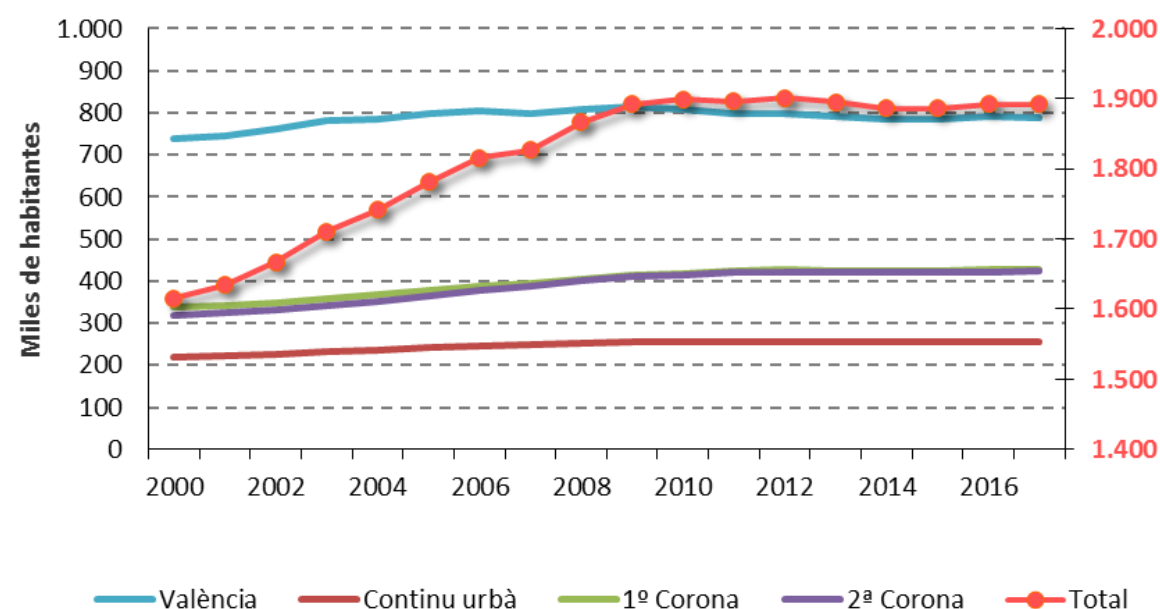


El creixement de població experimentat en l'àrea metropolitana durant els últims vint anys resulta evident si es calcula la taxa de variació en aquest període 1998-2017 ha sigut del 18,8%.

Analitzant aquest increment per corones de l'àrea metropolitana s'observa que el creixement ha sigut desigual doncs:

- La ciutat de València només ha crescut un 6,55%, passant de 739.412 habitants en 1998 a 787.808 l'any 2017.
- La població del continu urbà i la 1a corona s'ha incrementat en un 18,2 i 29,1% respectivament.
- En el mateix període de temps, la 2a corona ha augmentat la seua població un 37,6%.

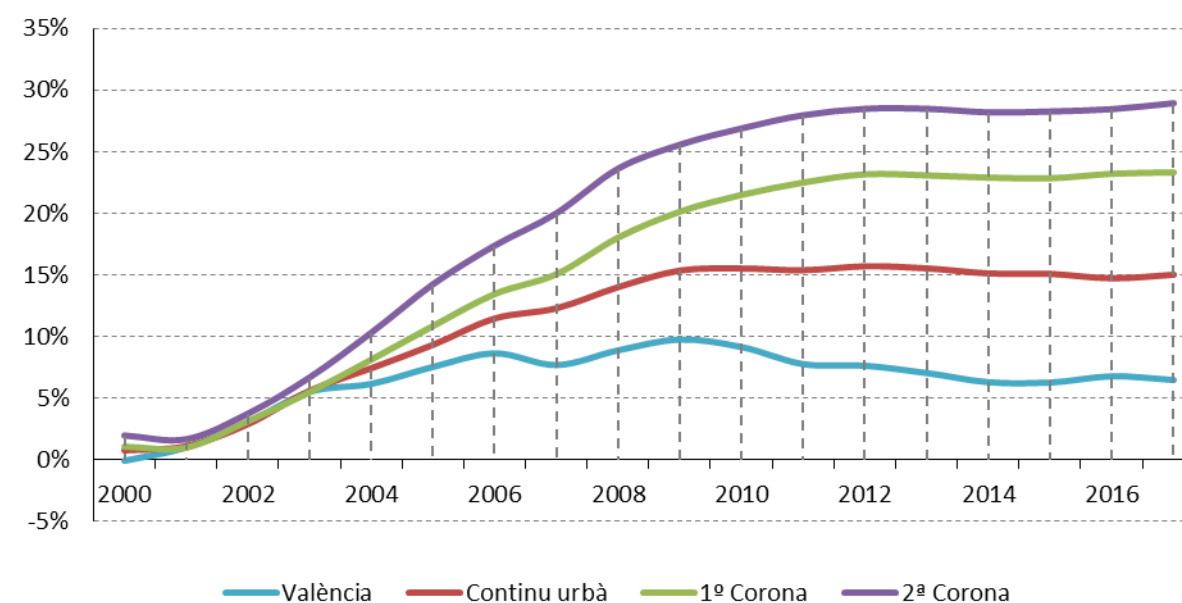
Evolució de la població de l'AMVLC

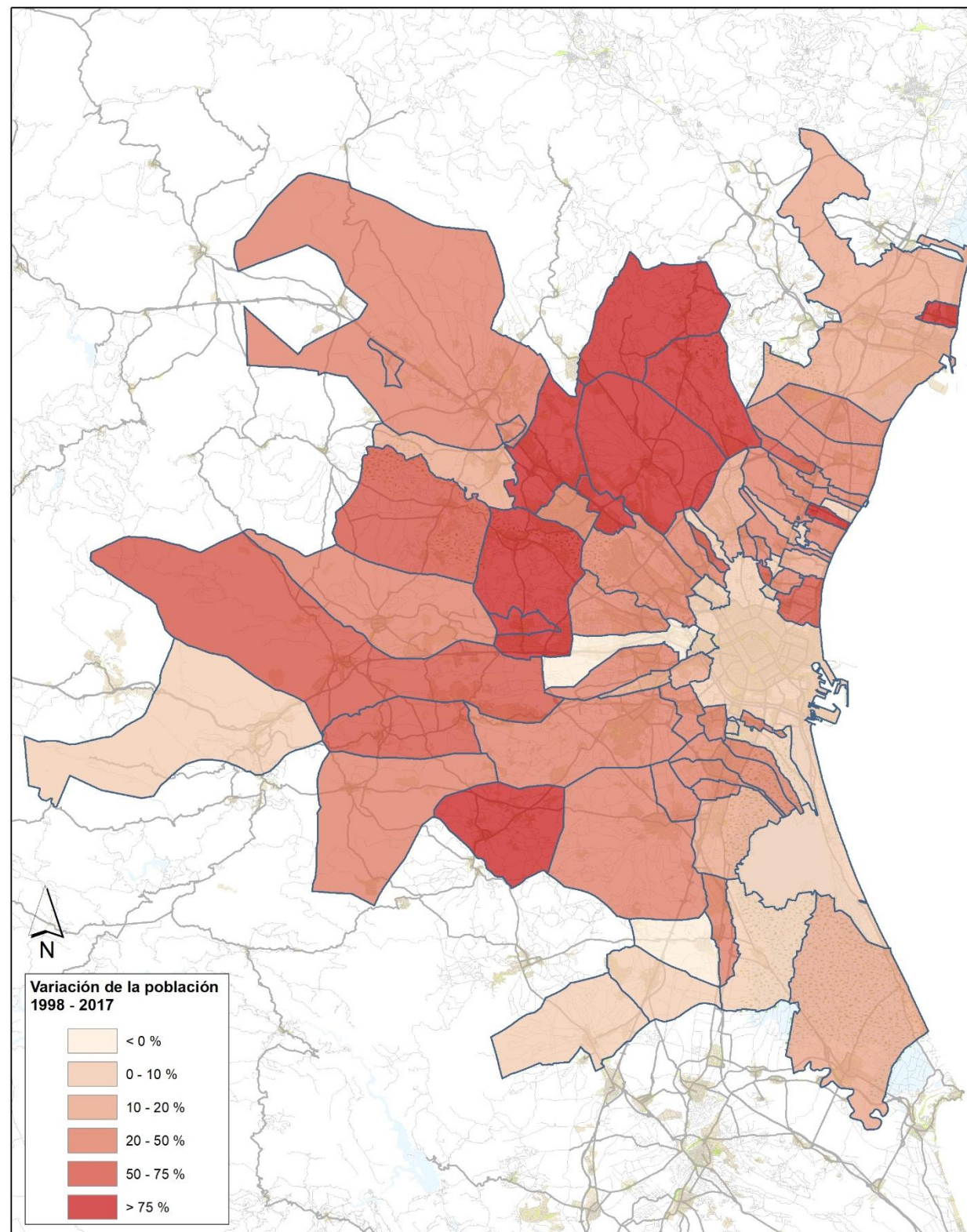


Analitzant amb més deteniment la distribució del creixement demogràfic en l'última dècada s'observa que aquesta no ha sigut homogènia en tots els municipis, podent afirmar que la població de l'Àrea Metropolitana de València s'ha centrifugat, dispersant aquest creixement cap a la primera i segona corona arribant a aconseguir variacions de població de més del 100% en alguns municipis del nord de l'AMVLC.

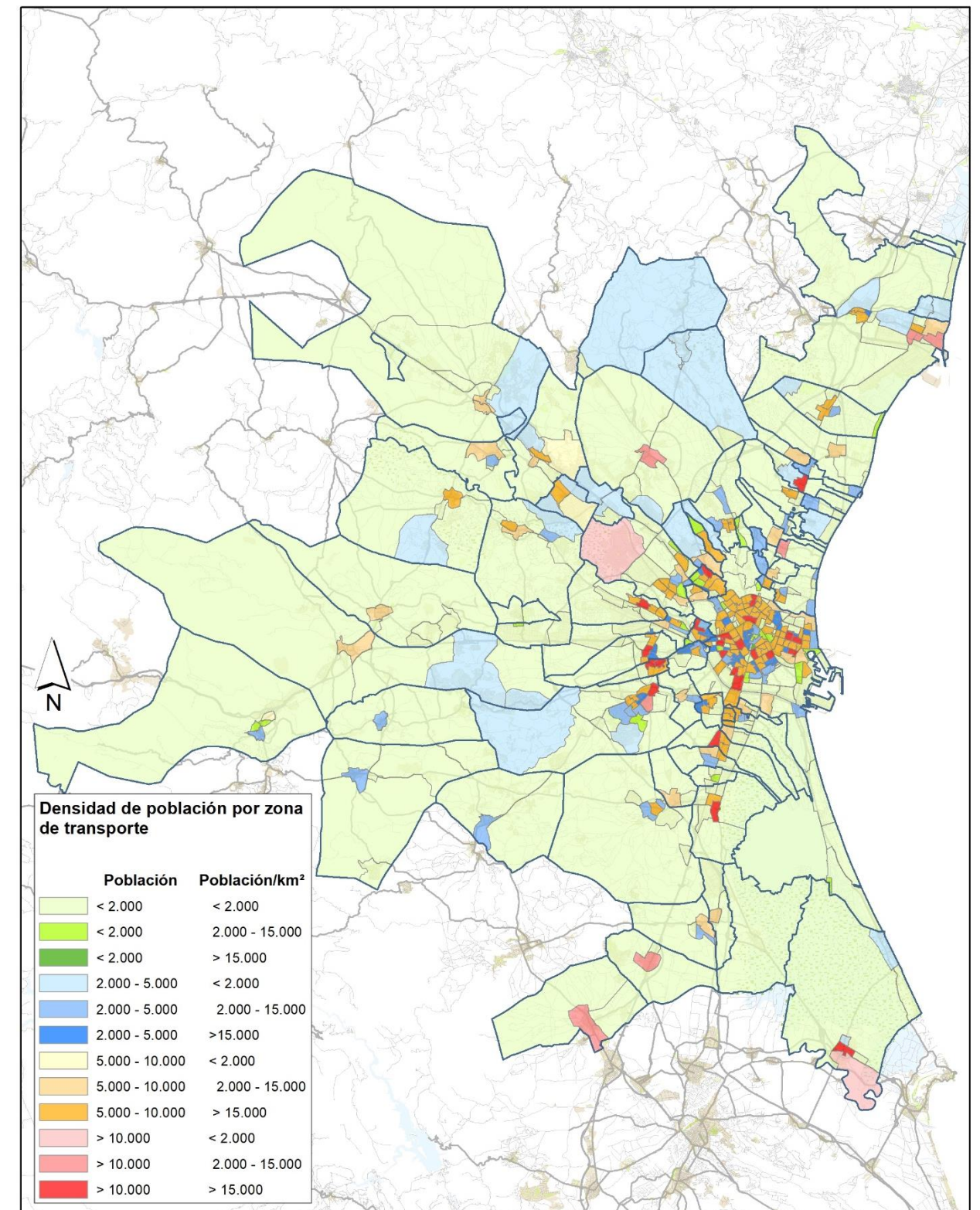
Així, el gràfic de variació acumulada de la població per corones mostra clarament la tendència de creixement poblacional en tots els municipis pertanyents al continu urbà, primera i segona corona amb creixements molt superiors al de la ciutat de València, mentre que la capital manté les seues xifres poblacionals pràcticament constants, si bé cal aclarir que els creixements de població són previs a la crisi econòmica, estabilitzant-se la població a partir de 2009 i fins i tot decreixent en el cas de la ciutat de València.

Variació acumulada de la població de l'AMVLC





Variació de la població en el període 1998-2017.
 Font: INE. Elaboració pròpia



Població i densitat de població per zones de transport
 Font: INE. Elaboració pròpia

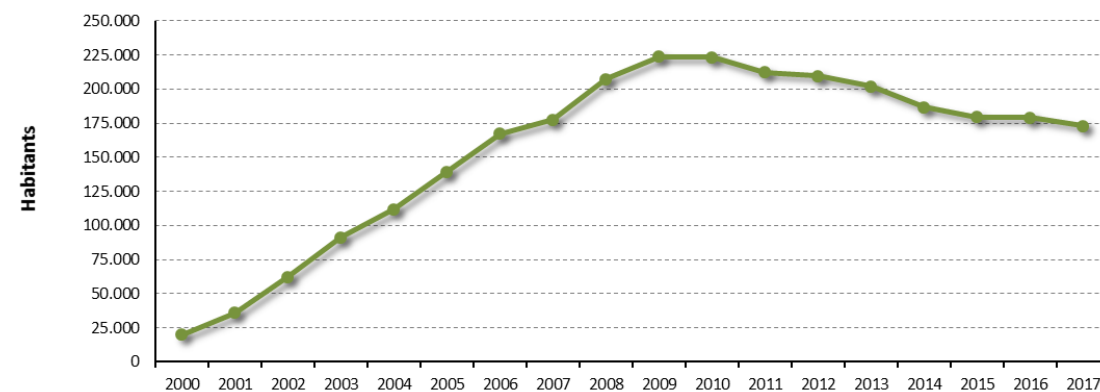
La concentració de població en el territori resulta més evident representant conjuntament un mapa que integre la informació poblacional amb la densitat de població (habitants/km²). D'aquesta forma per rangs de colors s'identifiquen fàcilment les zones de transport més poblades i amb major densitat, les zones més poblades amb menor densitat, les zones menys poblades amb major densitat i les zones menys poblades amb menor densitat. Amb aquest criteri es localitzen els entorns més hostils per al vehicle privat, a causa de la seua densitat poblacional, i més favorables per al transport públic, els quals s'hauran d'analitzar amb major profunditat.

Pel que fa a la procedència de la població, en l'Àrea Metropolitana de València el 9,14% de la població empadronada és de nacionalitat estrangera, ràtio una mica inferior al de la ciutat de València (11,52%). Comparant aquesta dada amb la mitjana de la província de València (9,35%), així com amb el conjunt de la Comunitat Valenciana (13,0%) i amb Espanya (9,82%), es tracta d'un indicador similar al global espanyol encara que per davall del corresponent al conjunt de la Comunitat Valenciana.

La variació acumulada de la població estrangera en el conjunt de l'àrea metropolitana en el període 2000-2017 és del 300%, amb grans increments interanuals entre els anys 2000 i 2003, amb variacions d'entre el 40 i 80% anual, que posteriorment es moderarien fins a acabar resultant decreixents a partir de l'any 2009, fruit de la crisi econòmica, amb un descens del 22,7% entre el 2009 i el 2017, tendència que encara no s'ha corregit.

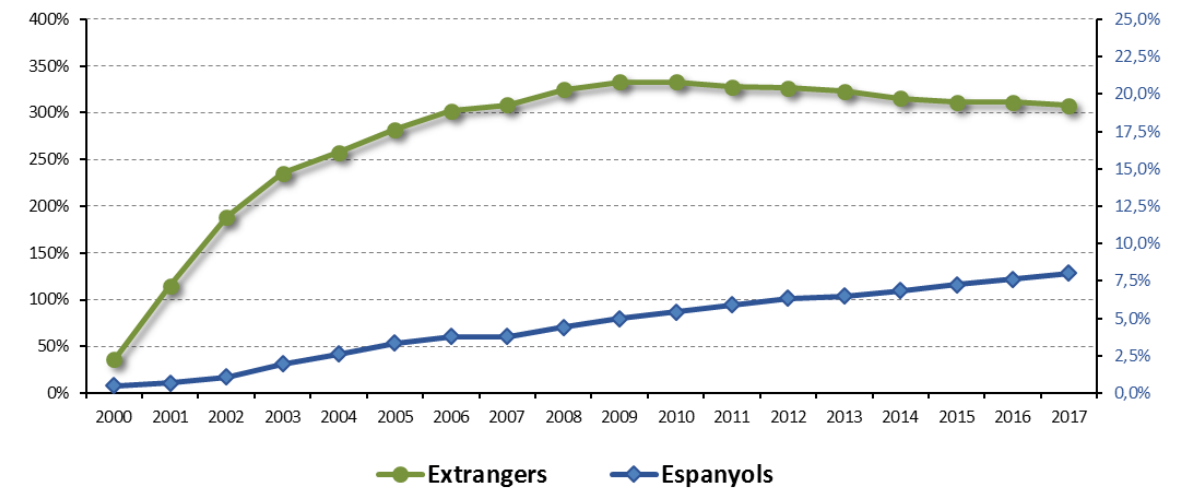
Si bé la població estrangera en l'Àrea Metropolitana de València s'ha multiplicat per 8 des de l'any 2000, analitzant l'evolució del creixement demogràfic i la seua distribució per municipis, existeixen molts municipis, sobretot xicotets, en els quals la població estrangera ha augmentat encara en molta major mesura. Aquest augment tan elevat de població estrangera sí que afecta considerablement en aspectes socials i econòmics.

Evolució de la població estrangera AMVLC

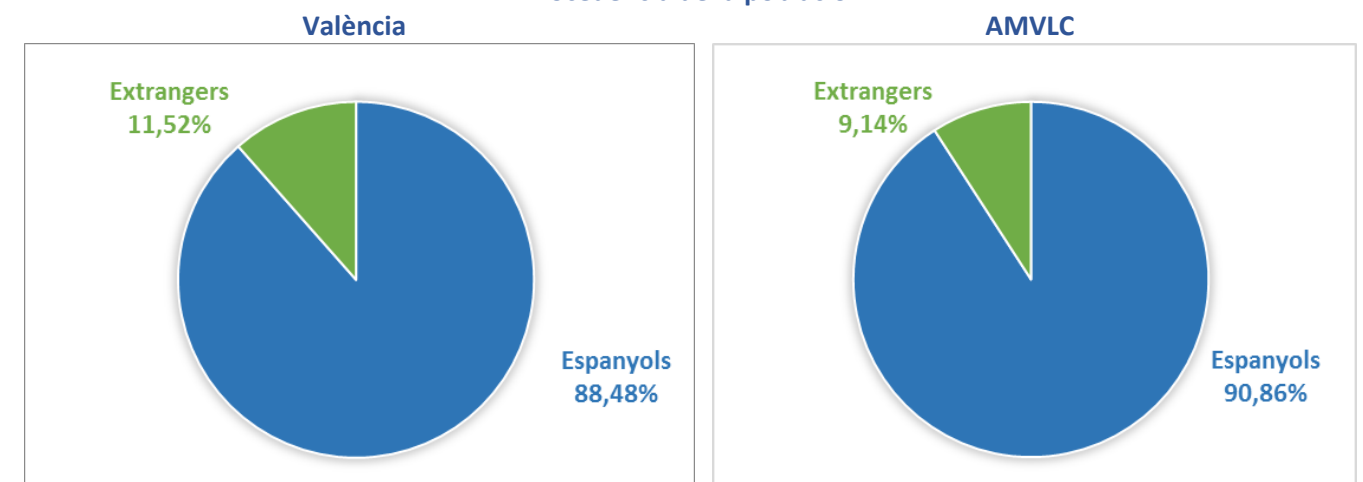


Així doncs, les causes del notable creixement demogràfic experimentat en l'AMVLC no són tant degudes a un creixement vegetatiu positiu, o el que és el mateix, major naixement de persones que las que moren, sinó més aviat a un saldo migratori positiu per l'arribada de població estrangera. A pesar que aquest increment de població estrangera dins de l'AMVLC s'ha multiplicat per 8 en les últimes dues dècades, **hi ha hagut un descens de població estrangera des de l'any 2009 fins a l'actualitat de més d'un 20%**, reducció que ha sigut motivada fonamentalment per la conjuntura econòmica.

Variació acumulada de població de l'AMVLC segons procedència

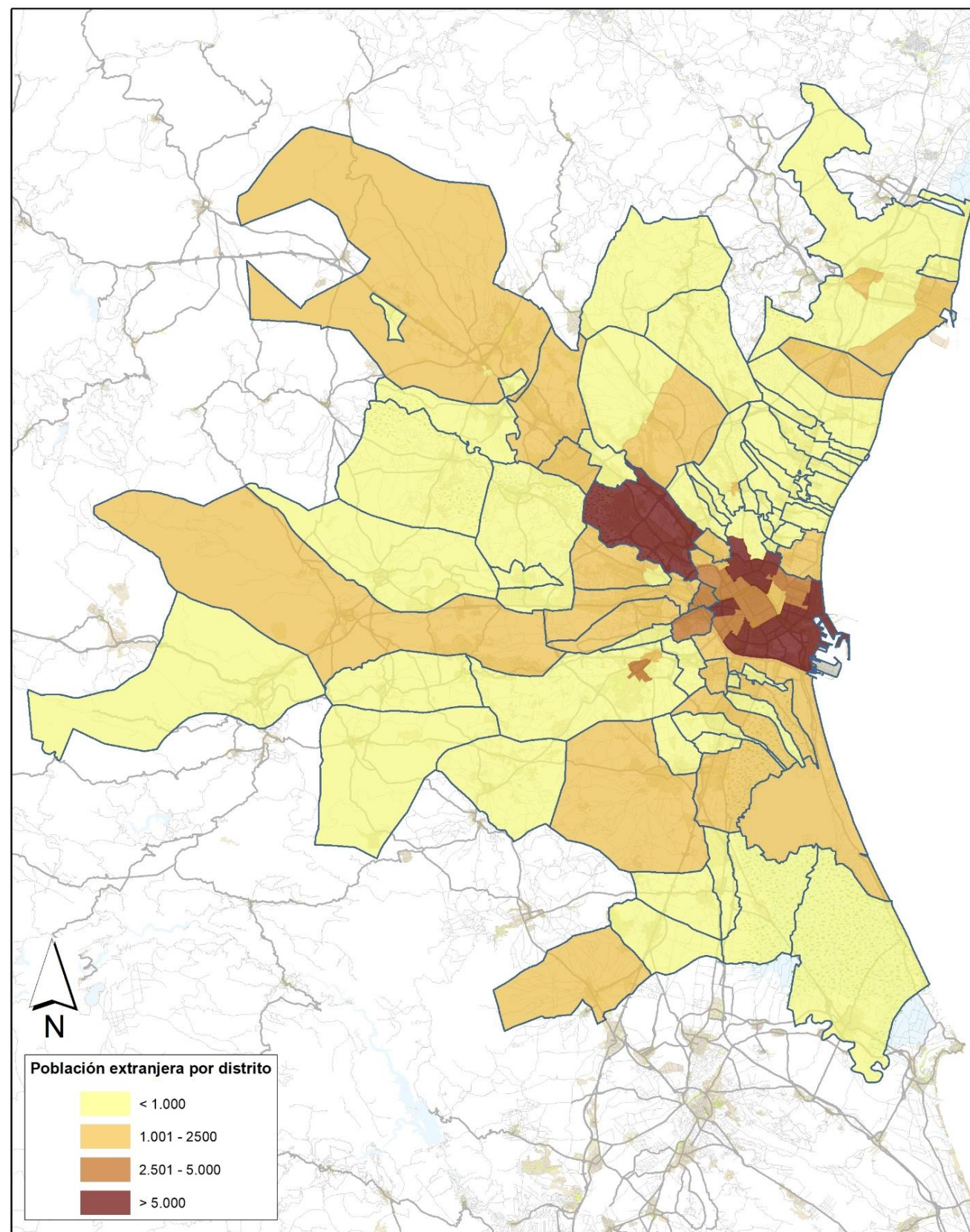


Procedència de la població



Aquesta reducció d'arribada d'immigrants ha afectat directament en el creixement poblacional de l'AMVLC, ja que el creixement de les dues últimes dècades ha vingut de la mà de la població estrangera.

Els municipis amb major població estrangera són València (90.721 persones) seguit de Torrent (6.879), Sagunt (6.833), Paterna (5178), Mislata (4.181) i Burjassot (3.154).



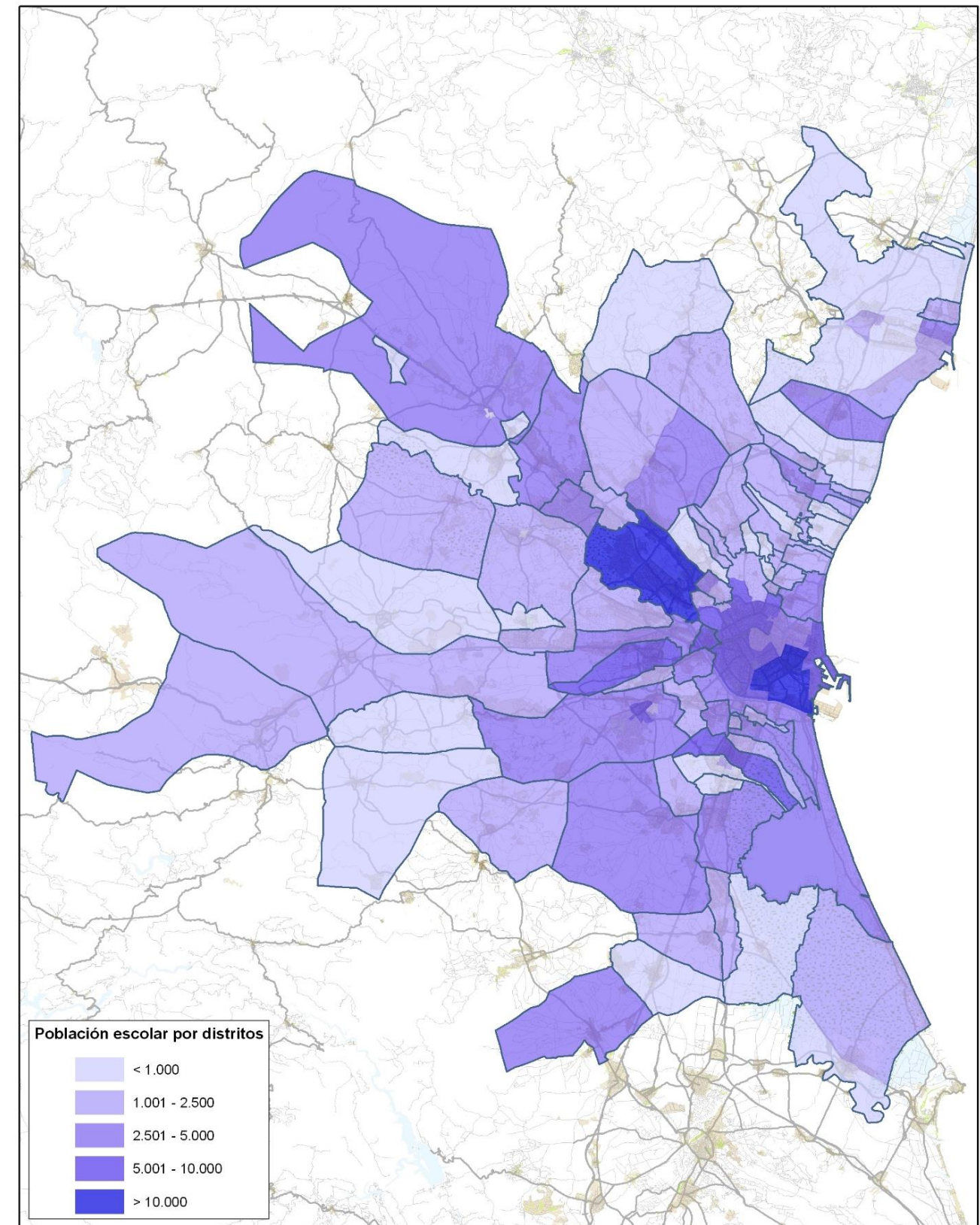
Població estrangera per districte
Font: INE (Padró 2017). Elaboració pròpia

A la ciutat de València la concentració de població estrangera es manifesta principalment en els següents districtes, tots ells amb una població estrangera major a 5.000 persones: Quatre Carreres (9.005), Rascanya (7.378), l'Oliverta (7.118), Poblat Maritims (6.801), Jesús (6.382), La Saïdia (5.881) i Benicalap (5.469).

Per a caracteritzar les relacions de mobilitat per motiu estudi és necessari analitzar també la **distribució de la població estudiantil a la ciutat** (tant escolar com universitària), juntament amb la distribució dels equipaments educatius ja que els centres escolars solen estar pròxims a la residència familiar, mentre que la universitat ha de disposar d'una oferta de transport adequada per a arribar a tots els barris i ciutats de la corona metropolitana i així facilitar el seu accés a la població en edat d'estudi. Per això, no solament és important analitzar els equipaments educatius sinó també la distribució de la població estudiantil a la ciutat de València i Àrea Metropolitana.

Els municipis amb major població escolar són els més poblats: València (108.671) seguit de Torrent (14.007), Paterna (13.280), Sagunt (9.811), Mislata (6.254) i Burjassot (5.818).

A València, els districtes amb major població escolar són els més perifèrics: Quatre Carreres (10.310), Camins al Grau (10.045), Rascanya (8.391), Pobles Maritims (7.917) i Patraix (7.608). En el centre històric (Ciutat Vella) la població escolar és baixa en comparació amb la resta de la ciutat (3.135).

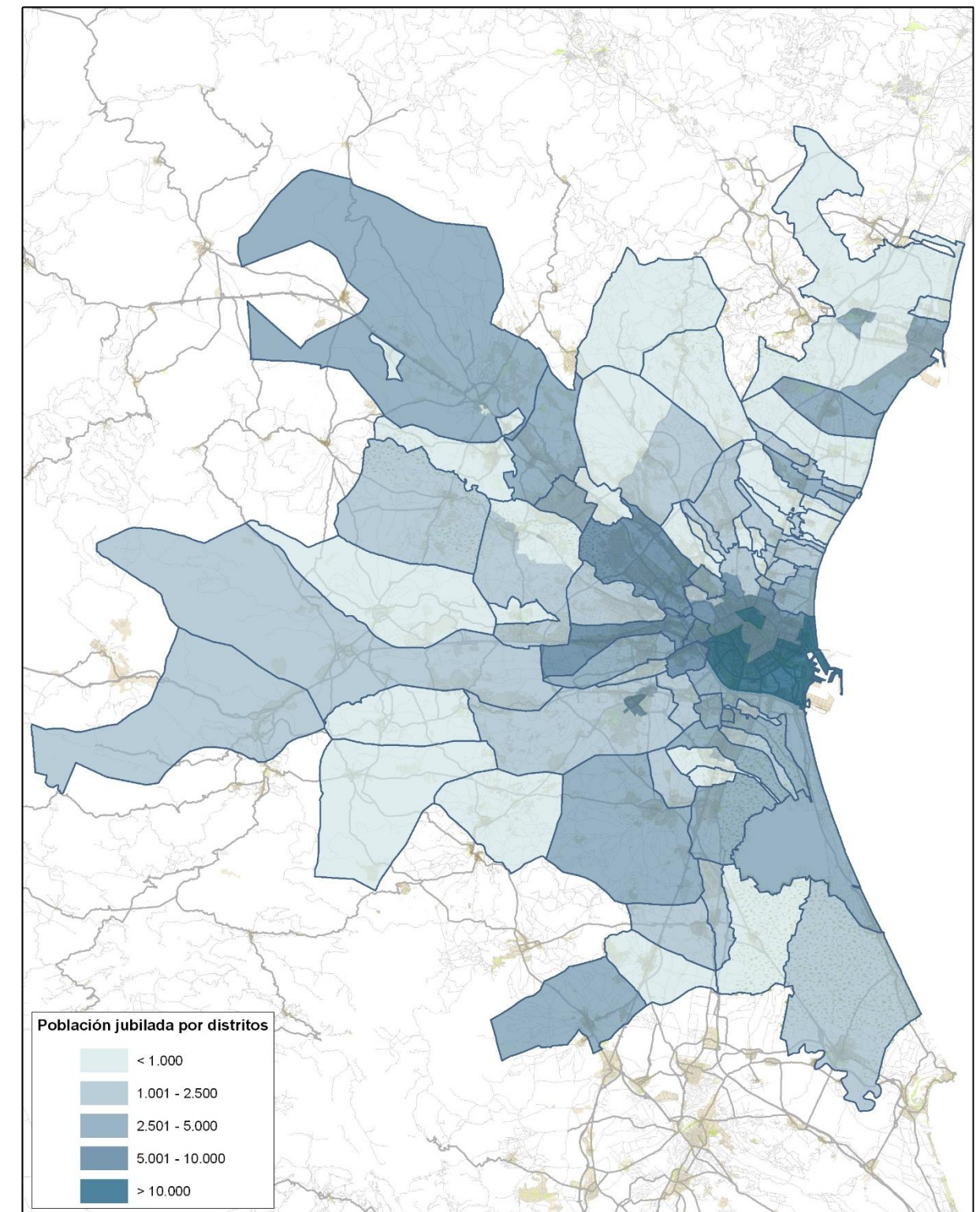


Població escolar per districte
Font: INE (Padró 2017). Elaboració pròpia

També s'ha analitzat la distribució de la població jubilada perquè es tracta de població que sol utilitzar el transport públic per no posseir un altre mitjà mecanitzat per a desplaçar-se. La distribució de la població jubilada es representa a continuació.

A nivell municipal, els municipis amb població jubilada (≥ 65 anys) major de 5.000 persones són, per aquest ordre, València (161.322), Sagunt (13.295), Torrent (12.204), Paterna (8.841), Mislata (7.709), Sueca (5.464) i Alaquàs (5.184).

Dins de València, els districtes amb major població jubilada són Quatre Carreres (14.936), Camins al Grau (11.370), Patraix (11.292), Extramurs (11.194), Poblat Marítims (11.089), l'Olivereta (10.945), La Saïdia (10.865) i Jesús (10.414), que coincideixen amb els districtes amb major població total, la qual cosa condueix a pensar que la població major està distribuïda de manera homogènia per la ciutat.



2.7.2. Activitat econòmica

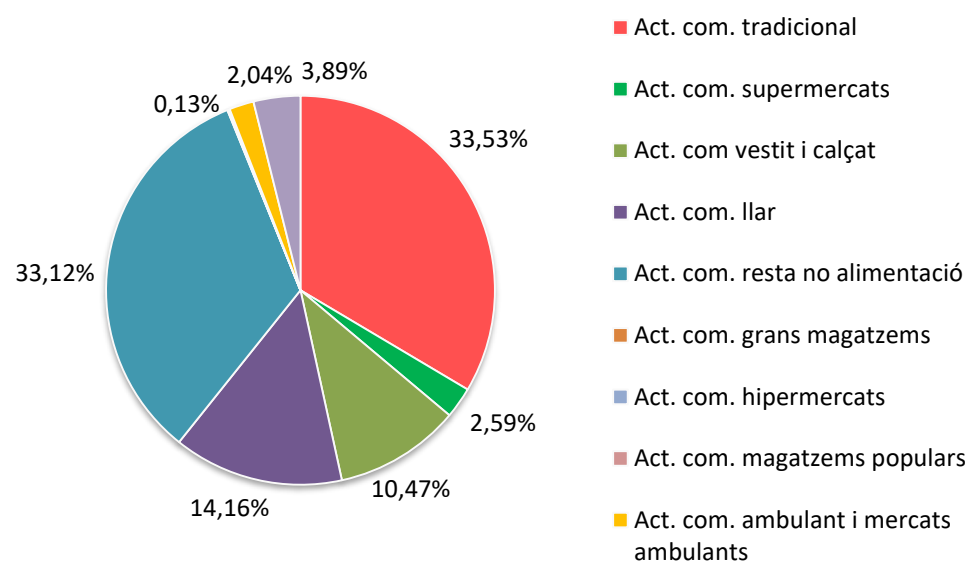
a. Comerç

L'expansió comercial de les últimes dècades, així com l'orientació del teixit empresarial valencià cap a la població turística, ha permés una major contribució del comerç al PIB regional en relació a Espanya. Així mateix, la Comunitat Valenciana se situa com la tercera autonomia per la seua oferta comercial, només per darrere d'Andalusia i Catalunya. En 2015 hi havia 96.347 locals dedicats al comerç (majorista o minorista) que donaven treball a 341.429 persones, amb una xifra de negoci de 61.652.077 € (Conselleria d'Economia Sostenible, Sectors Productius, Comerç i Treball, www.pegv.gva.es).

En 2017 a la ciutat de València hi havia 79.387 altes en l'Impost d'activitats Econòmiques (un 67,3% del total) en activitats comercials, de les quals 33.574 corresponien a comerç, hostaleria i reparacions (Anuari estadístic 2017. Ajuntament de València).

Segons dades de l'Anuari de La Caixa corresponents a 2011, el comerç minorista del municipi de València (sense tindre en compte les grans superfícies comercials), amb 15.083 activitats comercials i 1.978.413 m² de superfície total d'activitats comercials minoristes, concentra el 78,44% de superfície de venda comercial de la ciutat, sent la dotació comercial del municipi de 19 activitats comercials minoristes per 1.000 habitants, ràtio superior al de la província de València i al de l'àrea metropolitana amb un ràtio d'igual a 16 en tots dos casos.

Distribució de les activitats comercials minoristes València



Font: Anuari estadístic de La Caixa. 2011

La ciutat de València compta amb 16 **mercats ordinaris o d'alimentació** a més d'una gran varietat de mercats extraordinaris que solen establir-se al voltant dels tradicionals i amplien l'oferta d'aquests afegint tèxtil i altres productes a preus més econòmics.

MERCATS MUNICIPALS		
VALÈNCIA		
Mercat	Superfície (m2)	Nre. de parades
Algirós	3.387	167
Castilla - Av Cid	8.422	91
Benicalap	6.038	83
Benimàmet	216	12
el Cabanyal	3.585	425
Central	16.988	1.214
el Grau	2.480	108
Jerusalén	880	89
Jesús-Patraix	786	68
Mossén Sorell	910	15
Natzaret	273	52
Plaza Redonda	589	16
Rojas Clemente	2.484	59
Russafa	4.755	655
San Pedro Nolasco	374	31
Torreïel	2.334	74
Total	54.501	3.159

Font: Servei de Comerç i Proveïments. Ajuntament de València.

MERCATS EXTRAORDINARIS		
VALÈNCIA		
MERCATS EXTRAORDINARIS	Dia	Nre. de parades
Russafa	Dilluns	337
Algirós	Dilluns	339
Central	Dilluns	111
Jerusalén	Dimarts	435
San Pedro Nolasco	Dimarts	304
Natzaret	Dimarts	48
Av. del Cid	Dimecres	722
el Grau	Dimecres	50
Benimàmet	Dimecres	15
Mossén Sorell	Dimecres	1
el Cabanyal	Dijous	552
Torrefiel	Dijous	235
Benimaclet	Divendres	304
Mont-Olivet	Divendres	120
Castellar	Divendres	200
la Malva-rosa	Divendres	163
Benicalap	Dissabte	569
Jesús-Patraix	Dissabte	217
Rastro	Diumenges i Festius	332
Plaza Redonda	Diumenges i Festius	99
Navidad Reyes-Central	1 de desembre a 6 de gener	47
Navidad Reyes-Cabanyal	3 a 6 de gener	243
Paseo Marítimo	1 de juny a 30 de setembre	73
Festivos Navidad Av. del Cid	Diumenges	418
Total	-	5.934

Font: Servei de Comerç i Proveïments. Ajuntament de València.

Aquests mercats municipals vertebraren els barris de la ciutat, els dinamitzen i suposen un important motor econòmic generant sinergies positives amb la resta de comerços de la zona.

Els **centres comercials** també són importants pols atractores de viatges que destaquen pel seu significatiu impacte territorial i que requereixen una bona oferta d'infraestructures i de serveis de transport. En els centres comercials metropolitans, els viatges en vehicle privat solen representar la gran majoria de l'elecció modal, mentre que els centres comercials urbans, per contra, posseeixen un repartiment modal més distribuït depenent de l'oferta de transport i facilitat d'accessos, aparcament i localització del centre.

En l'Àrea Metropolitana de València se situen els següents centres comercials:

CENTRES COMERCIALS		
ÀREA METROPOLITANA VALÈNCIA		
Centre comercial	Municipi	Superfície (m²)
Bonaire	Aldaia	135.000
Nuevo Centro	Valencia	112.000
L'Epicentre	Sagunt	60.000
Alfapar Parc	Alfapar	60.000
Gran Turia	Xirivella	58.276
El Saler	Valencia	47.013
Heron City Valencia	Paterna	42.000
MN4	Alfapar	40.724
El Osito	L'Eliana	39.000
Aqua Multiespacio	Valencia	35.000
Arena Multiespacio	Valencia	30.000
Carrefour Alfapar	Alfapar	21.614
Alcampo Alboraya	Alboraya	18.800
Las Américas	Torrent	17.461
Carrefour Campanar	Valencia	16.060
Sedaví Parque Comercial	Sedaví	15.000
Espai Campanar	Valencia	13.177
El Manar	Massalfassar	12.500
Carrefour Paterna	Paterna	12.498
Carrefour Sagunto	Sagunt	7.979
Boulevard Austria	Valencia	4.200
La Galería Jorge Juan	Valencia	3.018
Total	-	801.320

(*) Parc comercial en desenvolupament

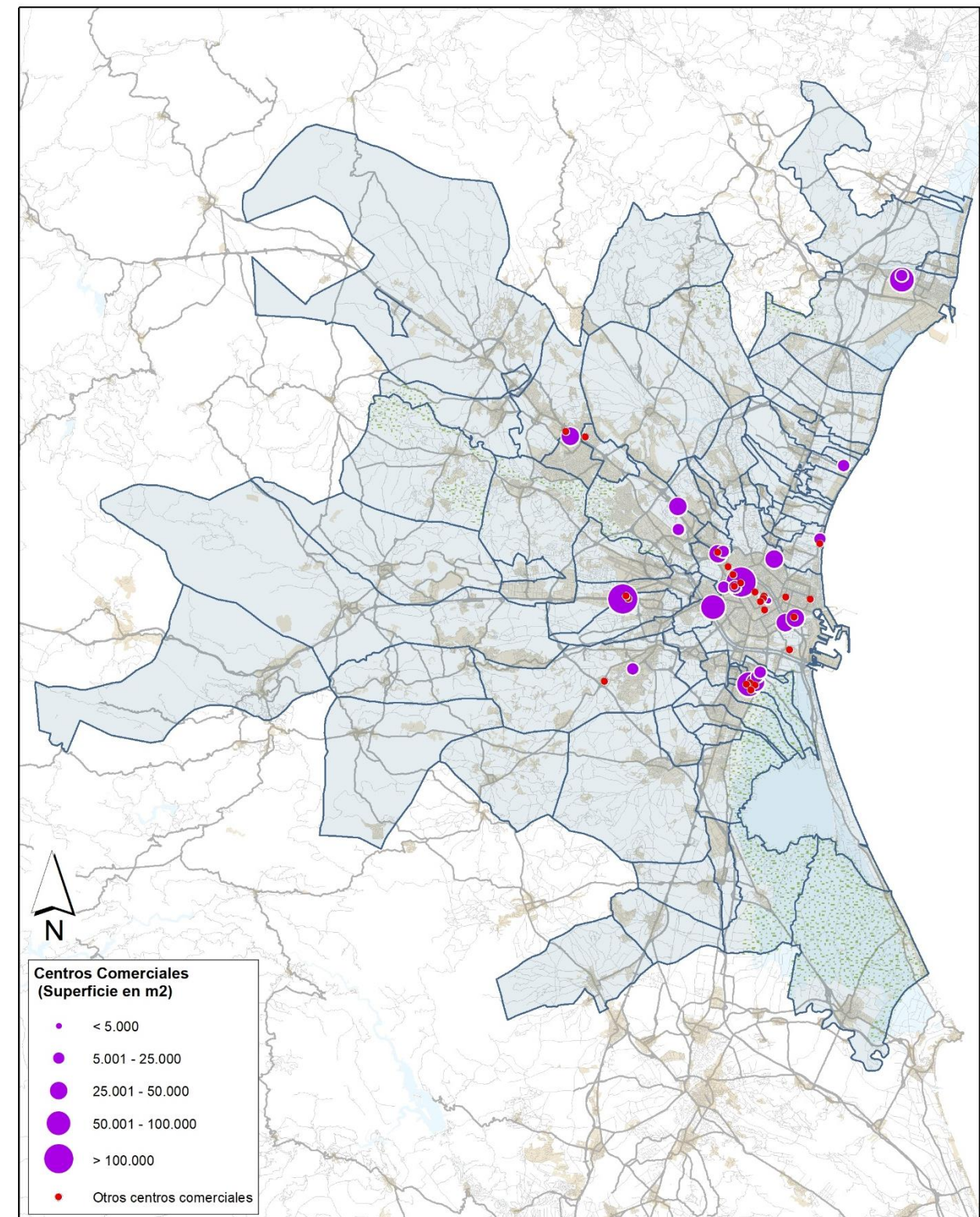
En el següent mapa queda representada la Superfície Bruta Alquilable comercial dels centres comercials de tota l'àrea metropolitana. Els centres comercials amb major SBA són Bonaire i Nou Centre, amb més de 100.000 m² de superfície bruta alquilable cadascun.

A més, hi ha una altra sèrie de superfícies comercials associades a hipermercats, alguns d'ells ja inclosos en els centres comercials multimarca anteriors:

- CC Av. de França - El Corte Inglés – València
- CC Pintor Sorolla-Colón – El Corte Inglés – València
- CC Nou Centre – El Corte Inglés – València (en CC Nou Centre)

- CC Ademús – El Corte Inglés – València
- Decathlon Aldaia (en CC Bonaire)
- Decathlon Alfafar – Alfafar (en CC Alfafar Parc)
- Decathlon Campanar – València
- Decathlon Sant Antoni de Benaixeve
- Decathlon Torrent
- Ikea Alfafar (en CC Alfafar Parc)
- Mitjana Markt Colón – València
- Mitjana Markt Palacio de Congressos – València
- Mitjana Markt Alfafar – Alfafar (en CC Alfafar Parc)
- Leroy Merlin Burjassot – Burjassot
- Leroy Merlin Massanassa – Massanassa
- Leroy Merlin Sa Pobla Vallbona – L'Eliana (en CC L'Osset)
- Leroy Merlin Alboraya – Alboraya (en CC Alcampo)
- Leroy Merlin Aldaia – Aldaia (en CC Bonaire)

En la següent imatge es mostra la ubicació de les principals superfícies comercials (centres comercials i altres):



b. Indústria

El **sector industrial** té una gran representació en termes de població ocupada així com d'activitats industrials a la ciutat i Àrea Metropolitana que no cal menysprear. Según el nombre de persones ocupades afilieus a la Seguretat Social per sector d'activitat corresponents al 4º trimestre de 2017 (Tresoreria General de la Seguretat Social)¹ a la ciutat de València, el sector industrial dóna treball al 3,9% de la població ocupada, enfront del 90,7% que treballa en el sector serveis. No obstant això, considerant el total de l'Àrea Metropolitana, aquesta xifra ascendeix fins al 13,6%, nivell similar al total provincial (14,5%).

Això és pel fet que l'Àrea Metropolitana de València compta amb nombrosos polígons industrials distribuïts en tot el territori. La desvinculació dels polígons industrials de les zones urbanes fa que existisca una gran dependència del vehicle privat per a accedir al lloc de treball. Així doncs a l'hora de dissenyar propostes de mobilitat sostenible per a la ciutat de València i tota la seua AMVLC s'haurà d'estudiar l'accessibilitat a les zones industrials de cara a facilitar la coexistència de diferents mitjans de transport per a assegurar la fluïdesa dels desplaçaments, la seguretat en la circulació així com la disminució de l'impacte ambiental produïda pels automòbils.



Polígon industrial Font del Pitxer (Paterna)

c. Serveis

La ciutat de València, com a capital regional i de l'àrea metropolitana, presenta una gran superfície d'equipaments públics administratius que generen mobilitat tant de públic com de les pròpies persones treballadores d'aquests equipaments. Exemples d'aquests equipaments són ajuntaments, consellerias, policia, guàrdia civil. Destacan a més, el Complex Administratiu 9 d'Octubre de la Generalitat Valenciana i la Ciutat de la Justícia.

Finalment, també són importants punts atractores de viatges la Fira de València, que en 2016 va celebrar 29 fires de mostres, amb una superfície neta d'exposició de 250.778 m² i 364.802 visitants i Mercavalencia, que en 2016

va comercialitzar un volum total de 223.161 tones de fruites i hortalisses, 96.461 tones de productes del mar i 69.853 tones de productes carnis.

2.7.3. Mercat laboral

A causa de la crisi econòmica i financera mundial, entre els anys 2007 i 2012, a la província de València es va anar produint un augment progressiu de la desocupació elevant la taxa d'atur d'un 8% fins al 27,9%². La Comunitat Valenciana va superar segons les xifres de l'EPA del IV trimestre de 2012 (28,10%) la taxa d'atur espanyola (26,18%). En a penes cinc anys la Comunitat Valenciana va passar de ser una autonomia líder, amb alts índexs de creixement a aconseguir valors negatius en els seus sectors tradicionals (indústria, construcció i serveis). En l'actualitat la tendència s'ha invertit, des dels màxims de 2012 la taxa d'atur a la província de València s'ha anat reduint fins al 16,43% en 2017, valor lleugerament inferior al de la Comunitat Valenciana (16,76%) i similar al total nacional (16,55%).

En l'Àrea Metropolitana de València la població desocupada va anar augmentant des de l'any 2007 fins al 2012 per a, posteriorment, descendir fins a l'actualitat tal com s'observa en el gràfic d'evolució de l'atur, aconseguint-se una taxa d'atur 17,6% a data 31/12/2016 mentre que a la ciutat de València la desocupació ascendia al 14,9% de la població activa³.

Indicadors del mercat laboral		
1-gener-2017		
	AMVLC	València
Població total	1.892.766	787.808
Població activa	890.703	413.513
Població ocupada	734.203	351.792
Població parada	156.500	61.721
Tasa d'atur (població parada/població activa)	17,57%	14,93%
Tasa d'activitat (població activa/població en edat activa)	70,74%	79,86%

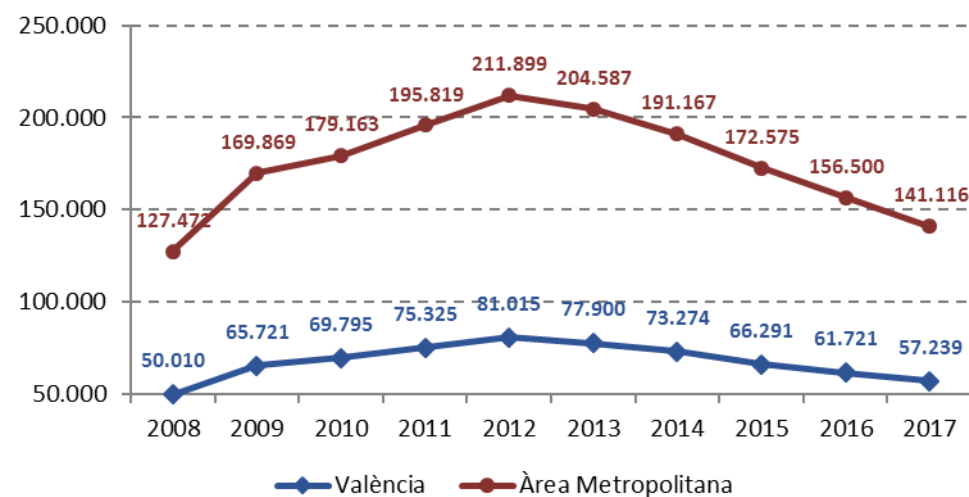
Font: Ministeri d'Ocupació i Seguretat Social, INE i elaboració pròpia

¹ . Portal Estadístic de la Generalitat Valenciana <http://www.pegv.gva.es/bdt>

² EPA - Principals resultats - Quart trimestre de 2012

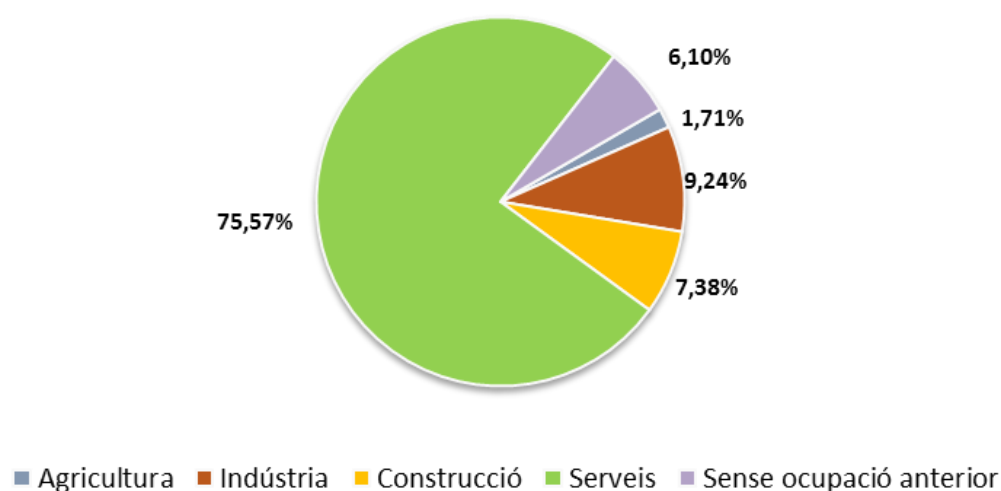
³ Elaboració pròpia a partir de dades del SEPE. Ministeri d'Ocupació i Seguretat Social. La taxa d'atur calculada no tindria en compte la població desocupada de llarga durada que no comptabilitza el Servei Públic d'Ocupació Estatal per no estar cobrant la prestació per desocupació.

Evolució de l'atur

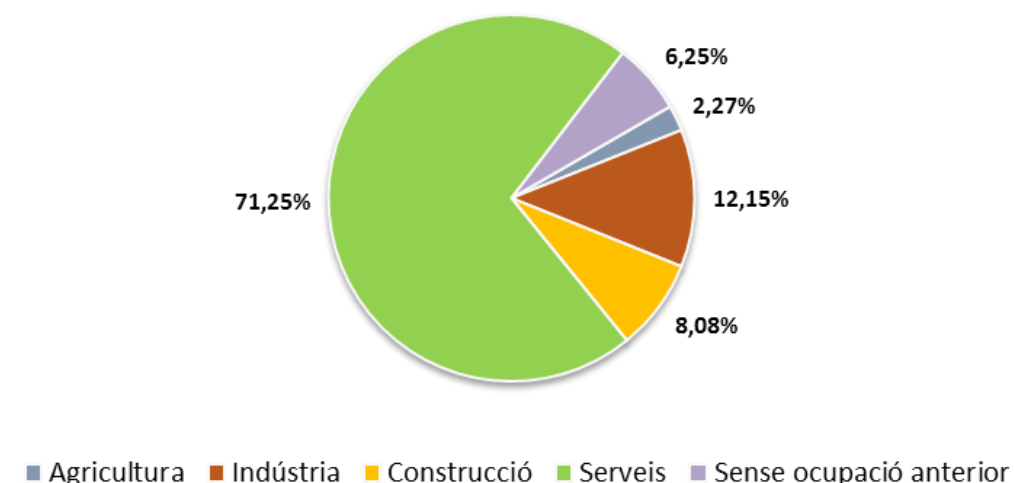


Paro Registrado por sectores de actividad. Diciembre 2017

Ciutat de València



Àrea Metropolitana de València



Font: Servei Públic d'Ocupació Estatal.

Durant la crisi econòmica, el nombre de demandants d'ocupació en l'àrea metropolitana va aconseguir un màxim al desembre de 2012, amb 263.615 persones (100.676 d'elles a València capital) per a anar després descendant gradualment. Al desembre de 2017 aqueixos valors s'havien reduït fins a 179.942 i 72.685 persones respectivament. El tram d'edat on el nombre de demandants és major és el de més de 45 anys.

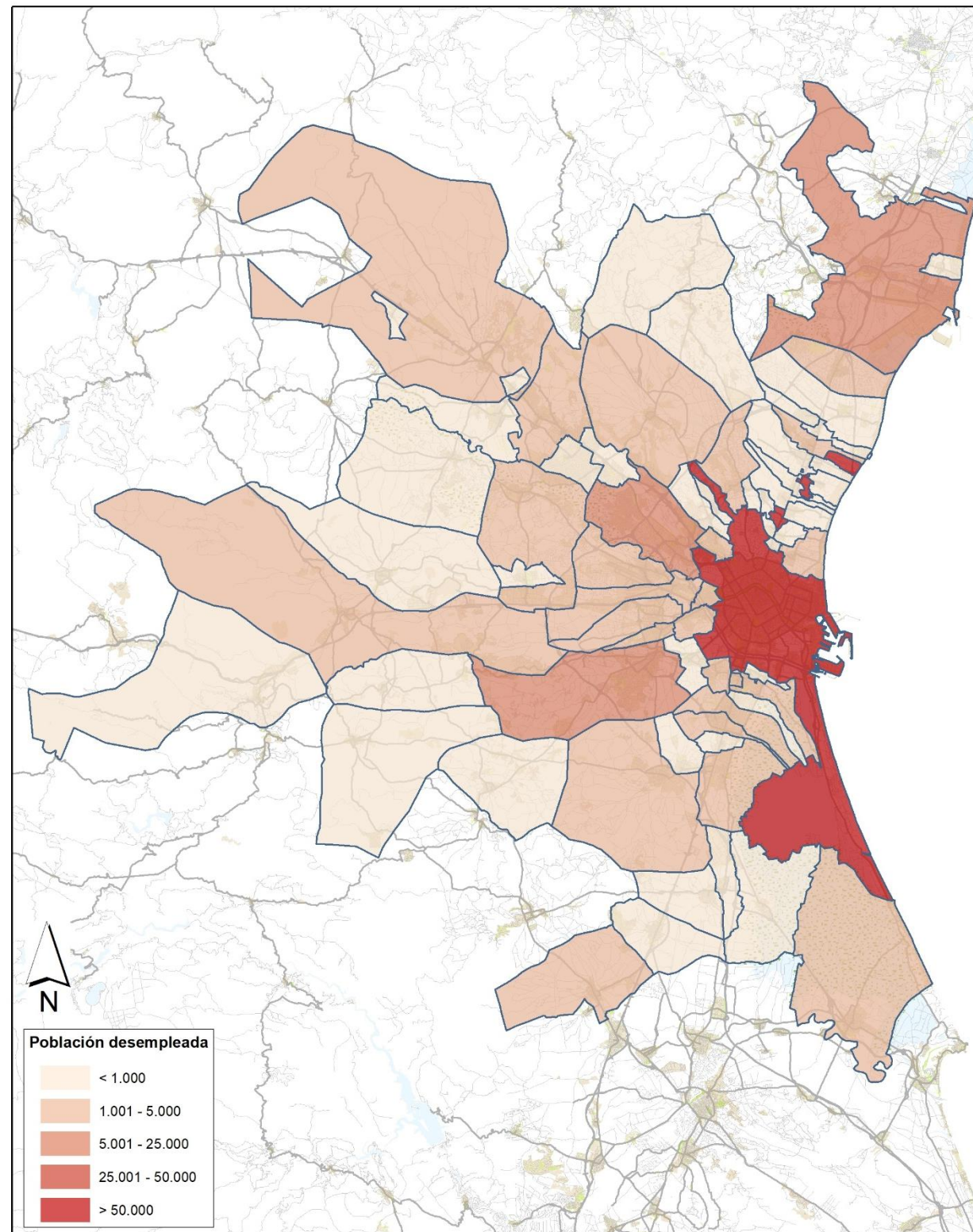
Per sectors d'activitat, la ciutat de València és un municipi l'economia del qual mostra un elevat nivell de tercerització, recaient el pes del model econòmic del municipi sobre el sector serveis.

Així i tot, el sector serveis no ha sigut l'únic castigat per la situació econòmica, sinó que el sector de la construcció i la indústria també han acusat un augment de l'atur. La recessió econòmica està provocant el tancament d'empreses industrials, que juntament amb el fre de l'activitat constructora ha donat lloc a una caiguda en el nombre d'ocupacions, tal com s'aprecia en el gràfic de distribució de l'atur registrat per sectors d'activitat. El major pes relatiu de la indústria i de la construcció en l'estructura productiva de la comunitat autònoma enfront del pes en altres comunitats ha determinat el major efecte de la recessió sobre l'economia Valenciana.

En general, s'observa un alentiment de l'economia en tots els indicadors econòmics: licitació d'obres, matriculació de vehicles, Índex de Comerç Menor, consum d'energia elèctrica d'ús industrial, Comerç exterior (importacions-exportacions). La situació econòmica es va evidenciar tant en els comptes de cotització d'empreses com de persones treballadores. Durant la crisi econòmica, a la província de València el número d'empreses ha disminuït de 98.131 en 2007 fins a 73.591 en 2011 i el nombre de persones treballadores es va reduir de 1.067.900 en 2007 a 838.012 en 2012. En l'actualitat, la millora de la situació es posa de manifest en l'augment del número d'empreses (76.510) i en el nombre de persones treballadores (921.253) al gener de 2017⁴. Per sexe i trams d'edat, en el quart trimestre de 2017 el nombre de treballadors homes afiliats és de 497.520 enfront de 417.445 dones afiliades. El grup majoritari de persones amb treball per grup d'edat és de 40 a 44 anys⁵.

⁴ Tresoreria General de la Seguretat Social (TGSS). Gener 2017.

⁵ Portal Estadístic de la Comunitat Valenciana (<http://www.pegv.gva.es>)



Població desocupada per municipi

Font: Servei Públic d'Ocupació Estatal. Ministeri d'Ocupació i Seguretat Social

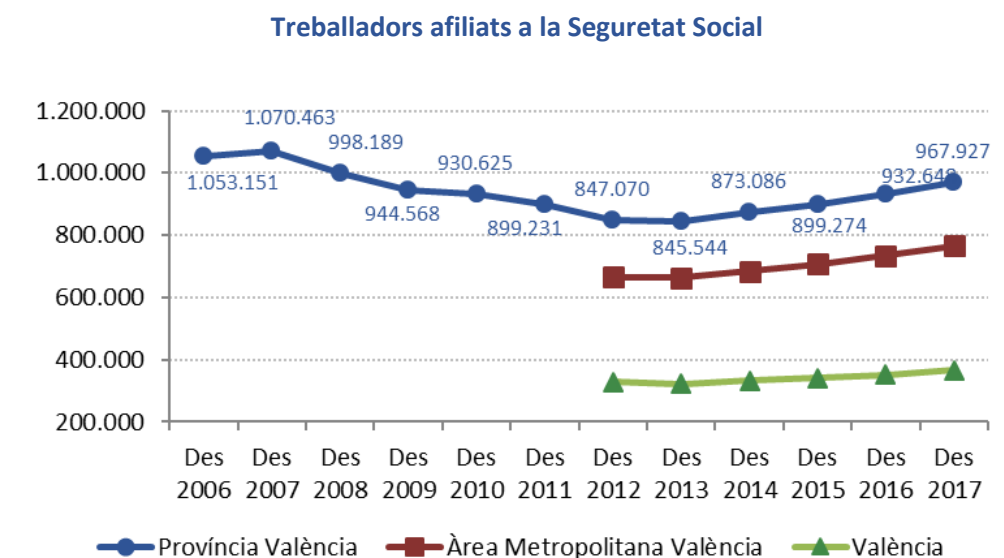
L'evolució del nombre de persones ocupades afiliades a la seguretat social per als diferents àmbits d'estudi contemplats es mostra en la següent taula:

Treballadors afiliats a la Seguretat Social			
Any	Província	AMVLC	València
Desembre 2006	1.053.151		
Desembre 2007	1.070.463		
Desembre 2008	998.189		
Desembre 2009	944.568		
Desembre 2010	930.625		
Desembre 2011	899.231		
Desembre 2012	847.070	665.221	328.982
Desembre 2013	845.544	662.474	322.255
Desembre 2014	873.086	684.266	331.967
Desembre 2015	899.274	707.896	340.324
Desembre 2016	932.648	734.203	351.792
Desembre 2017	967.927	765.864	366.102

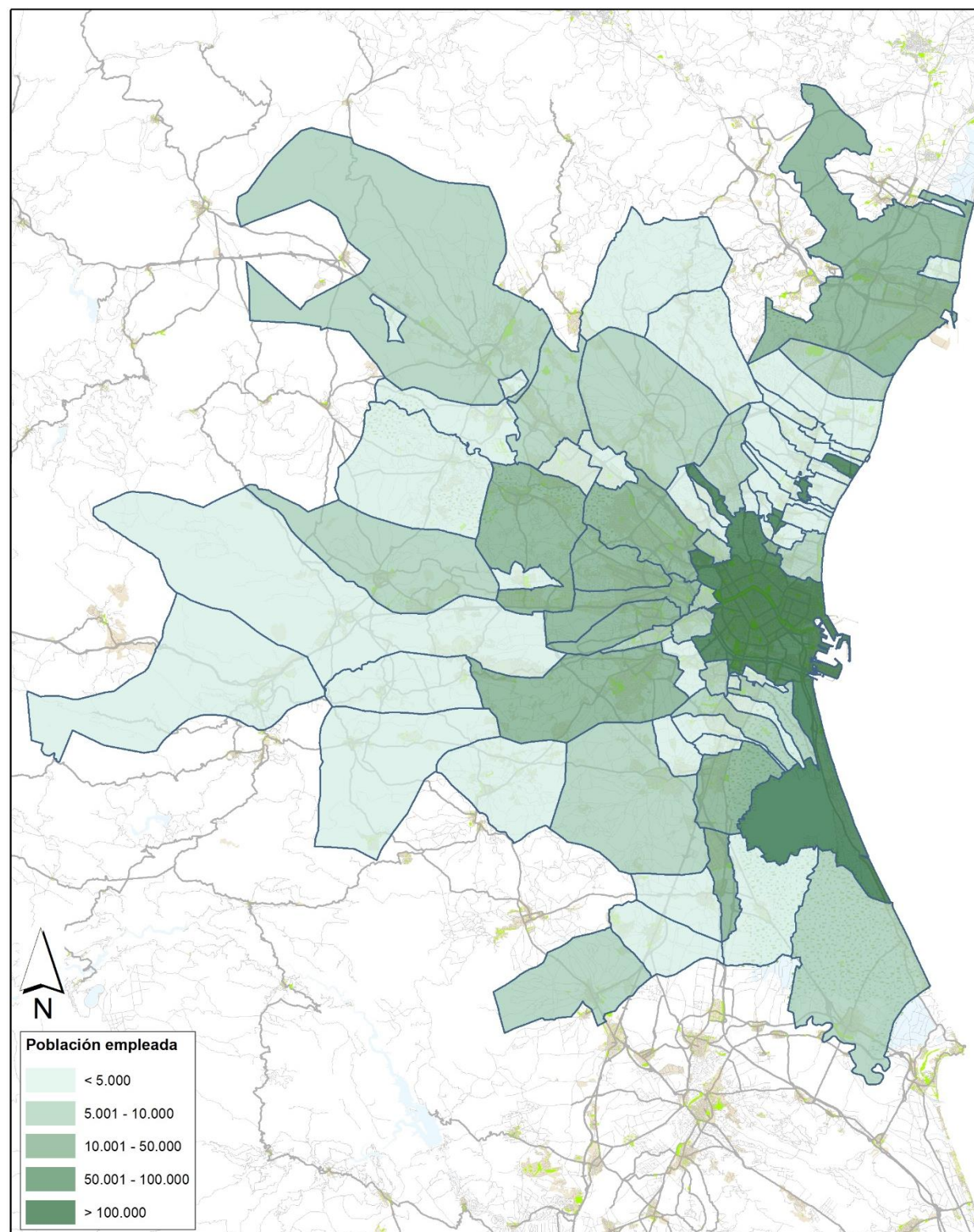
Font: Tresoreria General de la Seguretat Social (TGSS)

Conselleria d'Economia Sostenible, Sectors Productius, Comerç i Treball

<http://www.peqv.qva.es/es/bdt>



A partir de dades proporcionades pel Ministeri d'Ocupació i Seguretat Social s'ha representat la distribució d'afiliacions a la Seguretat Social (incloent tots els règims d'afiliació) a nivell municipal en el quart trimestre de 2017. Les poblacions amb major nombre d'afiliacions són València, amb 366.071; Paterna, amb 43.422; Torrent, amb 20.300; Almussafes, amb 18.827; Quart de Poblet, amb 16.750; Sagunt, amb 16.203 i Riba-roja de Túria, amb 15.229.



Població ocupada per municipi

Font: Conselleria de Economía Sostenible, Sectores productivos, Comercio y Trabajo. www.pegv.gva.es

A continuació es mostren la distribució d'afiliacions a la Seguretat Social (incloent tots els règims d'afiliació) per sectors d'activitat per a la ciutat de València, l'Àrea Metropolitana de València i el total provincial.

AFILIACIONES A LA SEGURETAT SOCIAL SEGONS SECTOR D'ACTIVITAT						
QUART TRIMESTRE 2017						
Sector	Província	%	AMVLC	%	València	%
Agricultura	44.171	4,6	17.589	2,3	5.484	1,5
Indústria	140.788	14,5	104.375	13,6	14.366	3,9
Construcció	53.802	5,6	39.982	5,2	14.282	3,9
Serveis	729.166	75,3	603.908	78,9	331.970	90,7
Total	967.927	100,0	765.854	100,0	366.102	100,0

Font: Conselleria d'Economia Sostenible, Sectors productius, Comerç i Treball. www.pegv.gva.es

S'observa el menor pes del sector agrícola en l'àrea metropolitana i sobretot a la ciutat de València enfront del total provincial i la clara tercerització de l'economia de la capital (90,7% de població afiliada enfront del 78,9 de l'àrea metropolitana), amb un pes del sector industrial també molt baix (3,9% de població afiliada enfront del 13,6 en l'àrea metropolitana).

Aquestes mateixes conclusions s'obtenen analitzant la distribució dels comptes de cotització per sectors: a la ciutat de València, només el 0,9% de les empreses pertanyen al sector agrícola enfront del 3,9% provincial i el 4,1% al sector industrial enfront del 10,2; per contra, el 88,5% de les empreses es dediquen al sector serveis enfront del 77,1% provincial. D'altra banda, en l'àrea metropolitana augmenta el percentatge d'empreses que pertanyen al sector industrial fins a aconseguir el 9,3%, la qual cosa indica que la indústria de l'àrea metropolitana es desplaça des de la capital cap a la perifèria.

EMPRESAS INSCRITAS EN LA SEGURETAT SOCIAL SEGONS SECTOR D'ACTIVITAT						
QUART TRIMESTRE 2017						
Sector	Província	%	AMVLC	%	València	%
Agricultura	2.858	3,9	1.215	2,2	238	0,9
Indústria	7.445	10,2	5.142	9,3	1.082	4,1
Construcció	6.342	8,7	4.616	8,4	1.732	6,5
Serveis	56.047	77,1	44.303	80,1	23.479	88,5
Total	72.692	100,0	55.276	100,0	26.531	100,0

Font: Conselleria d'Economia Sostenible, Sectors productius, Comerç i Treball.

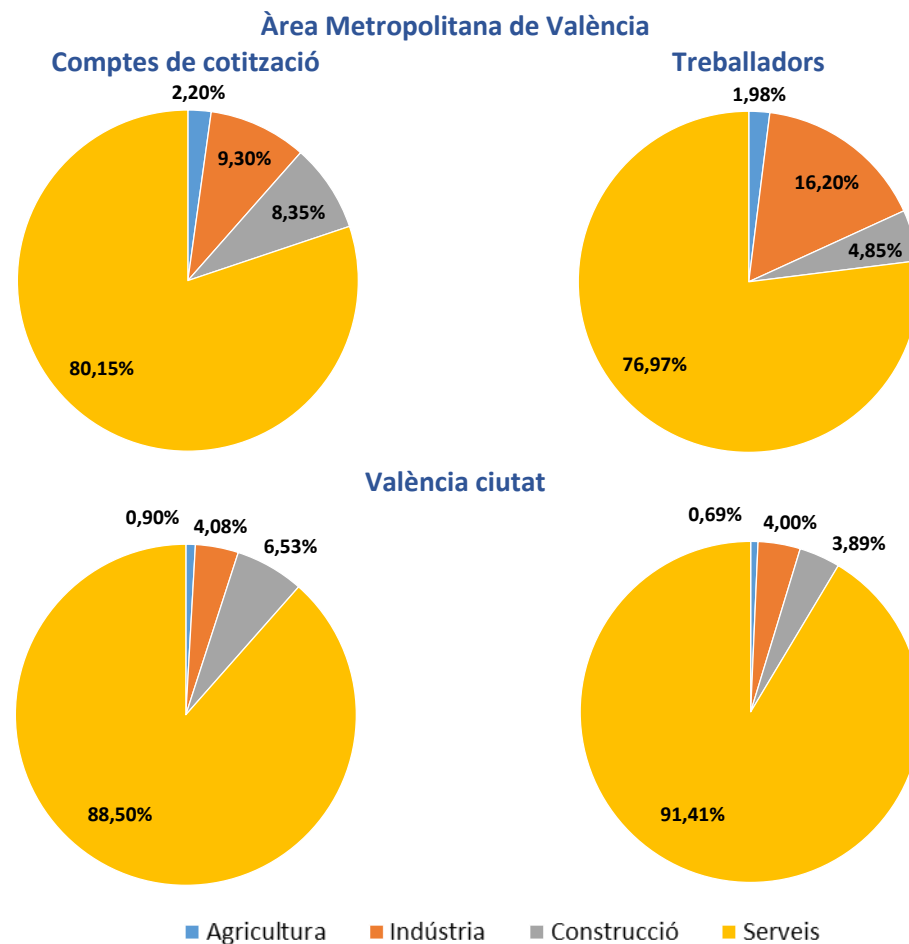
www.pegv.gva.es

Analitzant la distribució del nombre de persones treballadores per sector d'activitat (per compte d'altri), s'observa com augmenta el percentatge de persones dedicades al sector industrial en l'àrea metropolitana, la qual cosa dóna una idea de la major entitat de les empreses que pertanyen a aqueix sector ja que contracten a un major nombre de persones.

TREBALLADORS SEGONS SECTOR D'ACTIVITAT						
QUART TRIMESTRE 2017						
Sector	Província	%	AMVLC	%	València	%
Agricultura	29.668	4,1	11.526	2,0	1.885	0,7
Indústria	126.390	17,6	94.271	16,2	10.889	4,0
Construcció	36.251	5,1	28.242	4,9	10.583	3,9
Serveis	526.136	73,2	448.036	77,0	248.634	91,4
Total	718.445	100,0	582.075	100,1	271.991	100,0

Font: Conselleria d'Economia Sostenible, Sectors productius, Comerç i Treball.
www.peqv.qva.es

Distribució de comptes de cotització i treballadors afiliats per sectors econòmics



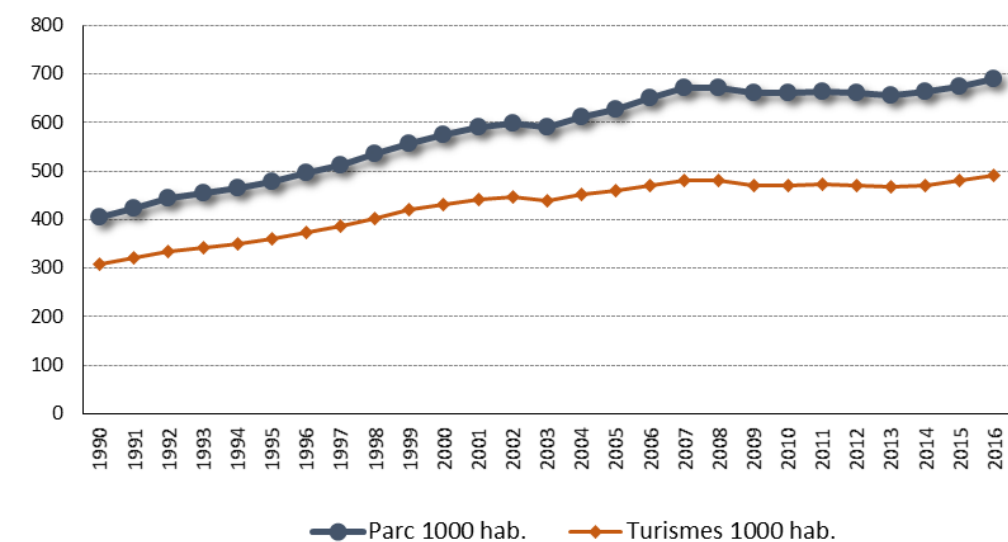
De l'anàlisi de les dades de població ocupada, s'extrau que en l'àrea metropolitana el 79% de la població ocupada treballa en el sector serveis, percentatge que aconsegueix el 90% a la ciutat de València. Per tant, l'àmbit dels serveis constitueix el vertader jaciment de l'ocupació, aglutinant la immensa majoria dels contractes efectuats, i relegant en aquest sentit als sectors primari i secundari.

2.7.4. Nivells de motorització

Un dels índexs socioeconòmics amb una major correlació amb la mobilitat d'un determinat àmbit és l'índex de motorització, definint-se aquest com el nombre de vehicles per habitant. Per a poder conèixer aquest índex cal per tant conèixer el parc de vehicles i la població, xifres obtingudes a nivell municipal de les estadístiques de la Direcció general de trànsit (DGT) en el primer cas i de l'Institut Nacional d'Estadística (INE) en el segon.

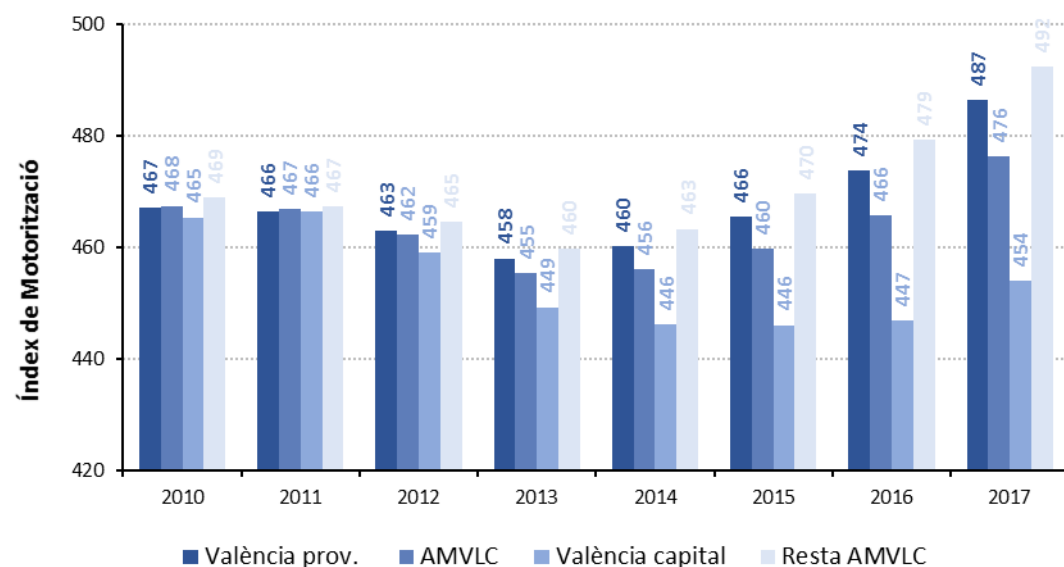
De l'evolució de la de la motorització a Espanya durant els últims 26 anys (1990 – 2016) es comprova que el parc automobilístic ha crescut més ràpid que la població i aquest creixement s'ha mantingut de forma continuada fins a l'any 2007. A partir d'enguany l'índex de motorització s'ha mantingut quasi inalterat fins a experimentar un xicotet repunt en els últims anys.

Evolució del Parc Automobilístic en Espanya 1989-2016



A partir de l'any 2010 es disposa de dades estadístiques a nivell municipal pel que durant aqueix període es pot fer una anàlisi més concreta, comparant els valors a nivell provincial, metropolità i municipal i l'evolució dels últims anys.

Evolució Ràtio Motorització (Turismes)



Font: INE, DGT y elaboració pròpia

Els índexs de motorització de la província de València, el conjunt de l'Àrea Metropolitana de València, la seua capital considerada de forma exclusiva i el conjunt de municipis de l'Àrea Metropolitana a excepció de la capital (Resta Àrea Metropolitana) van experimentar una reducció gradual des de 2010 per a repuntar posteriorment a partir de 2014, excepte en el cas de la ciutat de València on l'índex de motorització es manté molt més baix com a conseqüència de la millor oferta de transport públic i l'èxit de l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport local.

En aquest sentit, s'observa que en els primers anys de la sèrie, els índexs dels diferents àmbits considerats eren similars, mentre que a partir de 2013, el de la ciutat de València segueix una tendència diferent als altres: mentre aquests pugen, València es manté més o menys constant.

La caiguda de l'índex de motorització, conseqüència de la crisi econòmica, s'il·lustra millor si es compara amb valors previs a la crisi. L'any 2007 es van aconseguir els majors índexs de motorització registrats fins al moment (490 turismes/1000 habitants per a la capital i 485 per al conjunt de la província), any en què aquesta tendència de creixement va començar a disminuir, arribant a descendir fins a l'any 2013 entre 6 i 8 punts percentuals (449 turismes/1000 habitants per a la capital i 458 per al total provincial). A partir de l'any 2014, la millora de l'activitat econòmica es tradueix en un repunt dels índexs fins a aconseguir els nivells previs a la crisi, excepte en la capital tal com s'ha explicat en el paràgraf anterior.

Destaca sobre els altres el fet que la capital valenciana i la seua àrea metropolitana registren ràtios de mobilitat per davall i per damunt de la mitjana provincial respectivament. Aquest fet es justifica per la millor oferta de transport públic que existeix en la capital en comparació amb la resta de municipis de l'àrea metropolitana, així com les majors necessitats de desplaçament de la ciutadania en aquesta última.

A una escala més detallada s'han analitzat també els índexs de motorització a nivell de cadascun dels municipis que formen part de l'Àrea Metropolitana de València per a l'any 2015 (últim any amb dades definitives subministrades per la DGT; les dades dels anys 2016 i 2017 són provisionals). Els valors obtinguts es mostren en la següent taula:

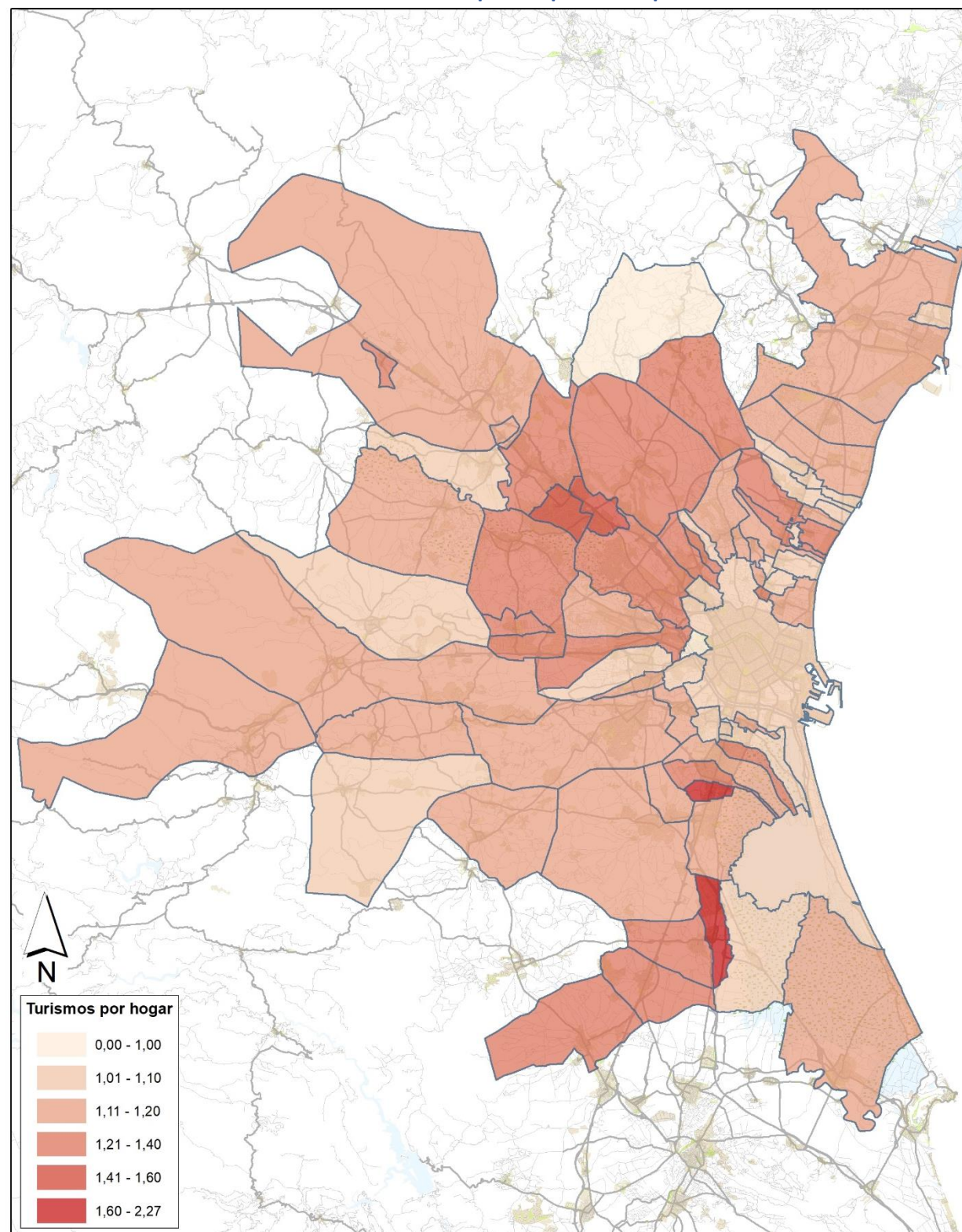
ÍNDEX DE MOTORITZACIÓ MUNICIPAL 2015

VALÈNCIA CAPITAL					
	Turismes/ Llar	Turismes/ 1000 hab		Turismes/ Llar	Turismes/ 1000 hab
València	1,0	446	Total AM	1,1	461
RESTA ÀREA METROPOLITANA					
	Turismes/ Hogar	Turismes/ 1000 hab		Turismes/ Llar	Turismes/ 1000 hab
Alaquàs	1,1	460	Loriguilla	1,3	484
Albal	1,2	466	Llocnou de la Corona	1,0	347
Albalat dels Sorells	1,3	486	Manises	1,2	475
Alboraia/Alboraya	1,1	439	Massalfassar	1,2	494
Albuixech	1,3	500	Massamagrell	1,1	423
Alcàsser	1,2	494	Massanassa	1,3	513
Aldaia	1,1	443	Meliana	1,1	446
Alfafar	1,1	438	Mislata	1,0	419
Alfara del Patriarca	1,2	464	Moncada	1,2	461
Alginet	1,2	518	Montserrat	1,2	448
Almàssera	1,1	441	Museros	1,2	490
Almussafes	2,3	894	Nàquera	1,3	485
Benaguasil	1,1	463	Païporta	1,1	433
Benetússer	1,0	460	Paterna	1,2	480
Benifaió	1,3	536	Picanya	1,2	454
Beniparrell	1,8	755	Picassent	1,2	471
Benissanó	1,2	487	Pobla de Farnals, la	1,1	449
Bétera	1,3	488	Pobla de Vallbona, la	1,3	474
Bonrepòs i Mirambell	1,2	478	Puig de Santa Maria, el	1,1	473
Buñol	1,2	473	Puçol	1,2	458
Burjassot	1,1	442	Rafelbunyol	1,1	439
Canet d'en Berenguer	1,1	431	Riba-roja de Túria	1,3	494
Carlet	1,3	491	Rocafort	1,4	495
Catarroja	1,1	451	Sagunt/Sagunto	1,1	491
Quart de Poblet	1,3	532	Sedaví	1,2	481
Cheste	1,0	450	Serra	1,0	448
Xirivella	1,1	451	Silla	1,2	491
Chiva	1,1	636	Sollana	1,1	472
Domeño	1,2	519	Sueca	1,1	462
Eliana, l'	1,5	514	Tavernes Blanques	1,4	566
Emperador	1,1	459	Torrent	1,1	434
Foios	1,2	471	Turís	1,1	403
Godella	1,3	497	Vilamarxant	1,2	450
Godella	1,2	621	Vinlesa	1,1	486
Llíria	1,1	451	San Antonio de Benagéber	1,5	500
Total Resta Àrea Metropolitana				1,2	472

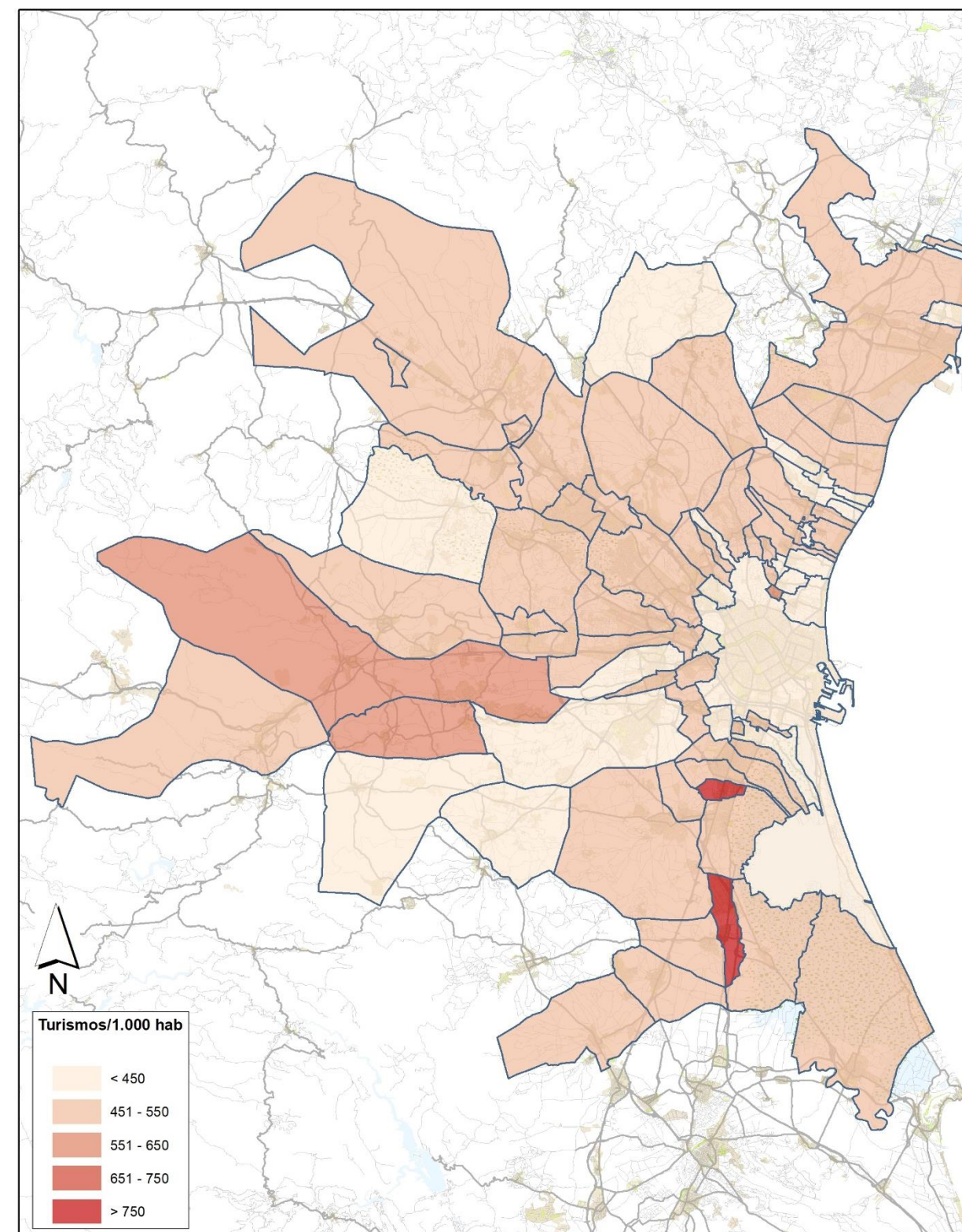
Font: INE, DGT

A continuació s'inclouen els mapes de turismes per llar i turismes per cada 1000 habitants per als municipis que componen l'àrea metropolitana.

Nre. de turismes per llar per municipi



Nre. de turismes per cada 1.000 habitants per municipi



Font: INE, DGT

Considerant únicament els municipis de més de 20.000 habitants, destaquen sobre els altres els 532 turismes per cada 1.000 habitants de Quart de Poblet, els 494 de Riba-roja i els 491 de Sagunt. En l'extrem oposat, amb el menor ràtio de motorització es troba Mislata amb 419 turismes per cada 1000 habitants.

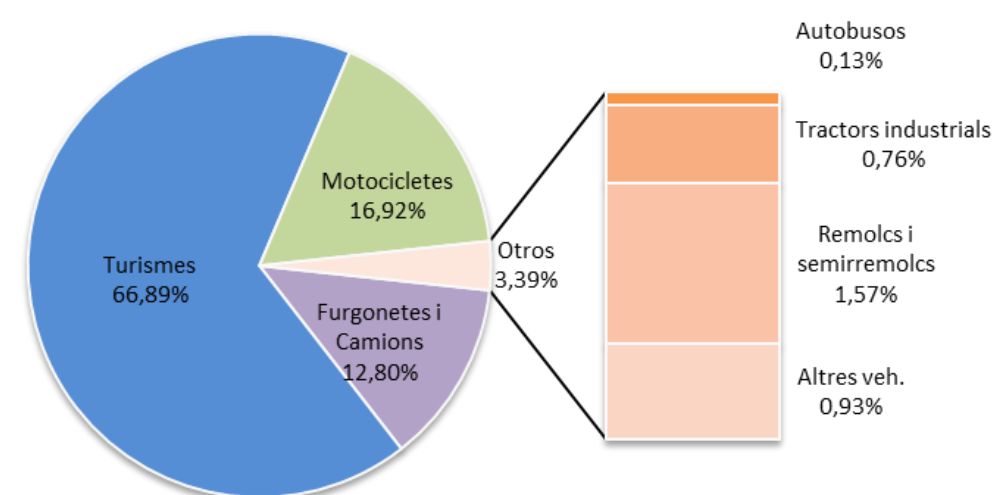
La capital valenciana es manté en una posició intermèdia amb 446 turismes/1000 habitants.

ÍNDEX DE MOTORITZACIÓ MUNICIPAL 2015			
MUNICIPIS DE MÉS DE 20.000 HABITANTS			
Municipis	Turismes/ Llar	Turismes/ 1000 hab	Població
Quart de Poblet	1,3	532	24.864
Riba-roja de Túria	1,3	494	21.391
Sagunt/Sagunto	1,1	491	64.944
Bétera	1,3	488	22.349
Paterna	1,2	480	67.340
Manises	1,2	475	30.807
Pobla de Vallbona	1,3	474	22.994
Total Resto Àrea Metropolitana	1,2	472	1.084.740
Picassent	1,2	471	20.427
Sueca	1,1	462	28.252
Moncada	1,2	461	21.842
Total Àrea Metropolitana	1,1	461	1.881.373
Alaquàs	1,1	460	29.838
Llíria	1,1	451	22.745
Catarroja	1,1	451	27.688
Xirivella	1,1	451	28.963
València	1,0	446	786.189
Aldaia	1,1	443	31.120
Burjassot	1,1	442	37.546
Alboraia/Alboraya	1,1	439	23.819
Alfafar	1,1	438	21.125
Torrent	1,1	434	80.107
Païporta	1,1	433	24.810
Mislata	1,0	419	43.320

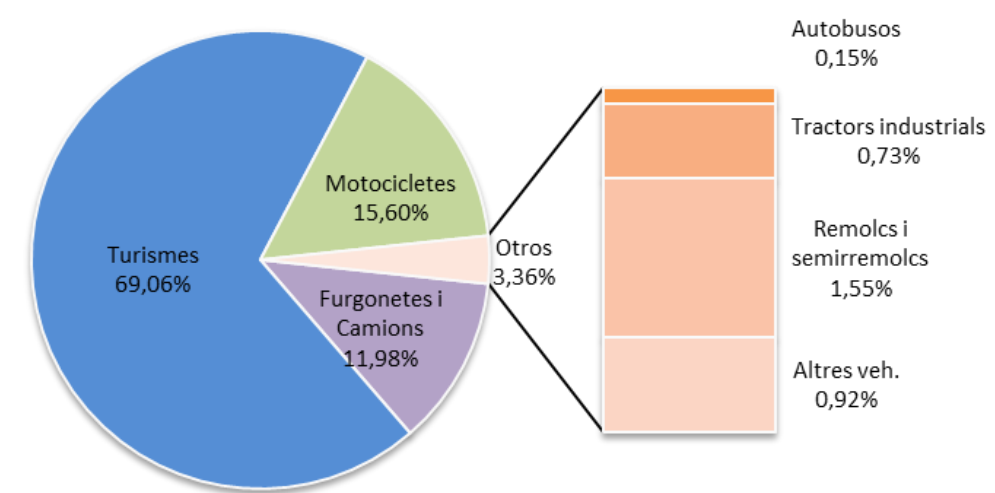
Font: INE, DGT

En el cas particular de València, s'ha analitzat la composició del parc automobilístic en 2016 per als quatre àmbits definits a l'inici d'aquest apartat (Província de València, Àrea Metropolitana de València, Municipi de València i Resta Àrea Metropolitana de València, sense la capital). En relació amb aquesta composició quasi les tres quartes parts del parc en els quatre casos són turismes (71% en el cas de la capital valenciana enfront del 68% de la resta de l'àrea metropolitana). En la comparació del parc automobilístic de la capital valenciana respecte als altres àmbits s'observa com en la capital també existeix una major proporció de motocicletes (17%) i una menor proporció de camions i furgonetes (10%) i altres vehicles (0,5%).

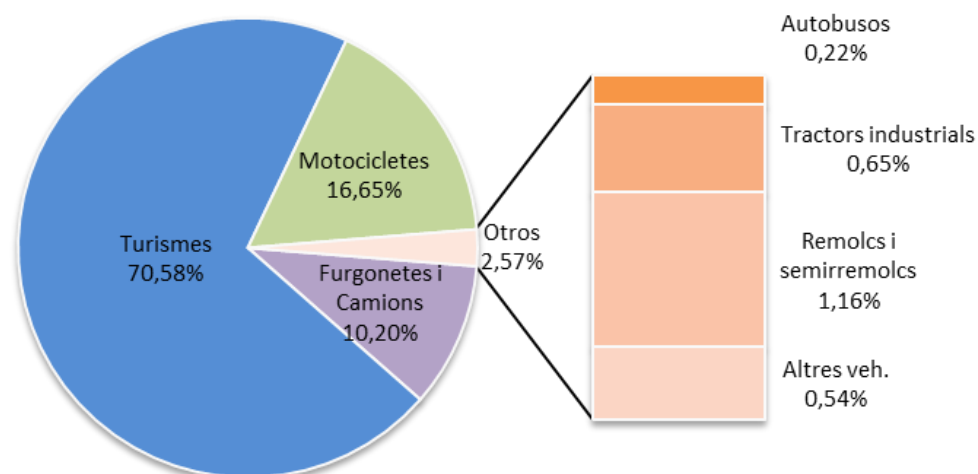
Parc de Vehicles (València Província)



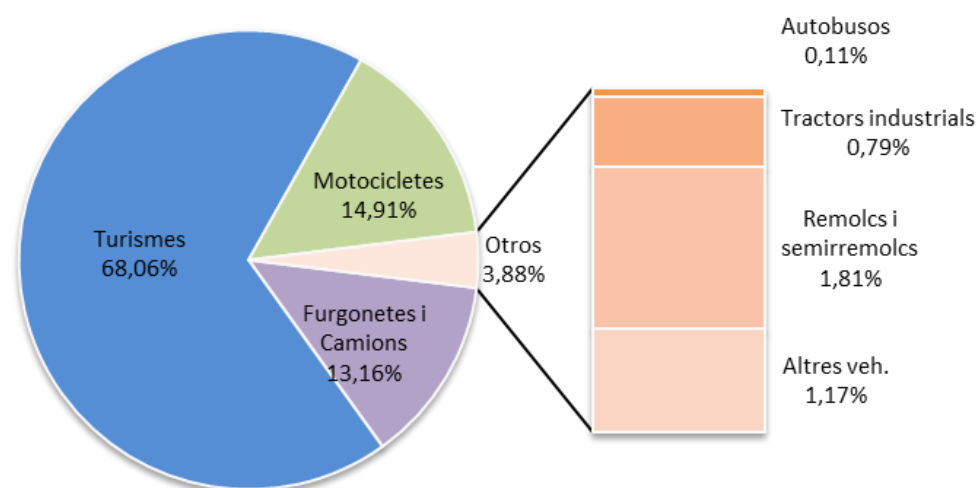
Parc de Vehicles (Àrea Metropolitana València)



Parc de Vehicles (València Capital)



Parc de Vehicles (Resta Àrea Metropolitana)



Font: INE, DGT y elaboració pròpia

2.7.5. Equipaments

La distribució dels equipaments en l'Àrea Metropolitana de València influeix de manera directa en les relacions de mobilitat entre zones de transport. Existeixen diferents pols d'atracció que generen necessitats de mobilitat a la ciutat a més del treball, com són:

- Equipaments educatius (centres escolars i universitats)
- Equipaments sanitaris (hospitals i centres de salut)
- Llocs de treball (polígons industrials, organismes públics, etc.)
- Punts d'atracció d'oci/turisme
- Grans infraestructures de transport

a. Equipaments educatius

En el curs 2016/2017 hi havia un total de 423 centres d'educació d'ensenyament no universitari (règim general), tant públics com privats, amb un total de 131.196 places escolars a la ciutat de València (Anuari Estadístic de la ciutat de València. Ajuntament de València. 2017). Per al conjunt de l'àrea metropolitana, les dades corresponen al curs 2017/18 i provenen del portal d'informació de la Generalitat València Argos (www.argos.gva.es) i ascendeixen a 1.089 centres educació infantil/primària/ESO i ensenyaments mitjans (règim general). La població en edat escolar en el conjunt de l'àrea metropolitana s'ha estimat en 274.953 persones (INE, 2017) mentre que a la ciutat de València és de 103.357, donant lloc a un ràtio de places escolars per població escolar de 1,27.

La distribució dels diferents centres educatius, classificats per diferents nivells educatius, segons el Portal d'Informació Argos de la Generalitat Valenciana per al curs 2017/18 es mostra en el següent quadre:

CENTRES EDUCATIUS. CURS 2017/18																							
ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA																							
Municipi	Tipus de centre							Nivell educatiu															
	Centres d'Acció Educativa Singular (CAES)	Centro d'Educació Especial	Centres d'Ensenyances Especialitzades	Centros d'Infantil/Primària/ ESO/Ensenyances Mitges	Centres Sistema Extranjer	Formación de Personas Adultas	Total	Educació Infantil	Educació primària	ESO	Batxiller	Cicles Formatius Grau Mitjà	Cicles Formatius Grau Superior	Escola Oficial d'Idiomes	Música	Dança	Formació de persones adultes	Educació Especial	Sistema Extranjer	Ensenyances Esportives	Cicles formatius Grau Bàsic	Cicles Formatius Grau Bàsic-2ª Oportunitat	Altres
46005 Alaquàs			4	16		1	21	13	7	4	3	1			3	1	1	4			2		
46007 Albal	1		2	11		1	15	11	5	2	1	1	1		2		1	2					
46009 Albalat dels Sorells				3		1	4	3	1								1	1					
46013 Alboraya/Alboraya			1	14		2	17	10	5	3	2	3	4		1		2	3			1		
46014 Albuixech				2		1	3	2	1								1						
46015 Alcàsser			1	6		1	8	5	3	2	1				1		1	1					
46021 Aldaia	2		2	16		1	21	15	8	4	3	1	1		1	1	1	1			2	1	
46022 Alfafar			1	11		2	14	10	5	4	1	2	1		1		2	3			1		
46025 Alfara del Patriarca			1	5		1	7	4	2	1				1	1		1						
46031 Alginet			2	8		1	11	7	4	2	1				2		1	1			1		
46032 Almàssera			2	5		1	8	4	2	1		1	1		2		1	1			1		
46035 Almussafes			2	5		1	8	3	2	1	1	2	2		2			2			1		
46051 Benaguasil			3	5		1	9	4	2	2	1	1			3		1	2			1		
46054 Benetússer			1	8		1	10	7	4	2	2				1		1						
46060 Benifaió			3	8		1	12	7	3	2	1				3		1	1			1		
46065 Beniparrell			1	2		1	4	2	1						1		1						
46067 Benissanó				2			2	2	1														

CENTROS EDUCATIVOS. CURSO 2017/18																							
ÁREA METROPOLITANA DE VALENCIA																							
Municipio	Tipo de centro							Nivel educativo															
	Centros de Acción Educativa Singular (CAES)	Centro de Educación Especial	Centros de Enseñanzas Especializadas	Centros de Infantil/Primaria/ESO/Enseñanzas Medias	Centros Sistema Extranjero	Formación de Personas Adultas	Total	Educación Infantil	Educación primaria	ESO	Bachiller	Ciclos Formativos Grado Medio	Ciclos Formativos Grado Superior	Escuela Oficial de Idiomas	Música	Danza	Formación de personas adultas	Educación Especial	Sistema Extranjero	Enseñanzas Deportivas	Ciclos formativos Grado Básico	Ciclos Formativos Grado Básico-2ª Oportunidad	Otros
46070 Bétera		1	3	16		1	21	14	5	4	2	1	2		2		1						
46074 Bonrepòs i Mirambell			2	3		1	6	3	1						2		1						
46077 Buñol			3	5		1	9	4	3	2	1	1			3	1	1	1				1	1
46078 Burjassot	2	1		24		1	28	20	9	7	4	4	4	4	1		1	3				2	
46082 Canet d'En Berenguer			1	4			5	4	3	1					1					1			
46085 Carlet			4	8		1	13	6	4	3	3	3	3		3		1			1	2		
46094 Catarroja			3	22		1	26	17	8	5	2	5	4		3		1	3				3	
46102 Quart de Poblet			5	16		1	22	11	7	5	2	3	3	1	4		1	4				2	
46109 Chestre		1	1	9		1	12	6	4	3	2	1	1		1		1	2		1	2		
46110 Xirivella			1	13		1	15	10	7	3	2	2	3		1		1	1				1	
46111 Chiva			2	8		1	11	7	4	2	2	1	1		1		1					1	
46114 Domeño			1	1			2	2	1														1
46116 Eliana, l'			5	15		1	21	14	7	4	4	2	2		4	1	1			1	1		
46117 Emperador							0																
46126 Foios			1	5		1	7	4	2	1	1				1		1				1		
46135 Godella		1	2	13	2	1	19	12	9	7	7	1	1		2		1	6	2		1		
46136 Godelleta			1	2		1	4	2	1						1		1						
46147 Llíria			5	8	1	1	15	7	6	6	4	2	2	1	3		1	4	1	1	3		
46148 Loriguilla			1	2			3	2	1						1								
46152 Llocnou de la Corona							0																
46159 Manises	1		3	15		1	20	13	8	5	3	2	2		2		1	3			3		2
46163 Massalfassar			1	2			3	2	1						1								
46164 Massamagrell			1	8		1	10	7	4	2	1	1	1		1		1	2			1		
46165 Massanassa			1	6		2	9	4	2	2	1				1		2	1					
46166 Meliana			3	7		1	11	6	3	2	1				2	1	1	1				1	
46169 Mislata	1		3	20		1	25	16	9	5	4	4	3		3		1	5			3		
46171 Moncada		1	4	16		1	22	13	7	5	4	4	3		4		1	2			1		
46172 Montserrat			2	4			6	3	1	1	1				2			1			1		
46177 Museros			1	6			7	5	2	2					1			1					
46178 Náquera			1	2			3	2	1						1								
46186 Paiporta			2	11		1	14	9	6	3	2	1	1		2		1	2			1		
46190 Paterna	4	2	3	48	3	1	61	43	21	14	8	3	5		2		1	13	4	1	3		
46193 Picanya			2	8		2	12	7	3	2	1				1	1	2	1			1		
46194 Picassent	2		2	14		3	21	12	7	6	2	2	2		2		3	2			2		
46199 Poble de Farnals, la			1	3		1	5	2	1	1	1	1	1		1		1				1		
46202 Poble de Vallbona, la			1	13		1	15	12	6	3	1	1	1		1		1	3			1		
46204 Puig de Santa Maria, el			2	6		1	9	5	3	2	2				2		1				1		
46205 Puçol			3	13	2	1	19	10	5	3	2	1	3		2		1		2	1	2		
46207 Rafelbunyol			1	5		1	7	4	1	1	1				1		1				1		
46214 Riba-roja de Túria			2	14		1	17	11	7	5	5	2	2		1	1	1	1			2		
46216 Rocafort			1	3	1	1	6	3	1						1		1		1				
46220 Sagunto/Sagunt	2	1	9	34		1	47	29	18	10	6	4	4	1	8		1	6			6		1
46223 Sedaví			1	6		2	9	5	4	2	1	1	1		1		2	1					
46228 Serra			2	2			4	2	1						2								
46230 Silla	1		2	10		1	14	9	6	3	2	2	2		2		1	3			1		
46233 Sollana			1	2		1	4	1	1	1					1		1						
46235 Sueca		1	2	15		1	19	14	10	7	2	1	1		2		1	3			1		
46237 Tavernes Blanques			1	7		1	9	4	2	1	1	1	1		1		1				1		
46244 Torrent	2	4	5	49		1	61	47	22	15	10	3	4		4		1	12		1	4		1
46248 Turís			1	3		1	5	2	1	1	1				1		1				1		
46250 Valencia\València	17	7	65	423	4	12	528	351	168	108	69	61	56	1	46	7	15	81	4	7	36	2	3
46256 Vilamarxant			1	5		1	7	4	3	2	1				1		1				1		
46260 Vinalesa				3		1	4	3	2	1							1	1					
46903 San Antonio de Benagéber			2	5			7	3	2	2	1				2			1					

Font: Conselleria d'Educació, Cultura i Esport. www.argos.gva.es

A la ciutat de València les àrees d'influència dels centres escolars les estableix el Consell Escolar Municipal de València. Amb les últimes modificacions del nou mapa escolar, la ciutat ha quedat delimitada en 4 zones (juny de 2013). Així, les famílies poden optar a aquells centres públics o concertats que es troben dins de la seua àrea d'influència, amb el que en l'actualitat cada família pot triar entre una mitjana de 44 col·legis i fins a 59 centres en algunes zones. La proximitat del lloc de residència al centre escolar triat començarà a no ser tan habitual.

Els motius educatius, el flux de mobilitat a causa d'escolar es distribueix en els diferents centres d'educació infantil, primària, secundària i batxiller a nivell de barri. La població escolar té un important pes específic. En la ciutat de València s'ha estimat una xifra de 108.254 escolars i la localització de les places d'educació obligatòria, secundària i batxiller es troben bastant repartides en tots els barris de la ciutat.

Els xiquets i xiquetes són predominantment vianants i ciclistes i per això, l'autonomia infantil en el camí cap al centre escolar està inevitablement vinculada a la promoció de les modes no motoritzades dels desplaçaments. No obstant això, el desplaçament als centres escolars no sempre es realitza en modes no motoritzats. L'afluència de pares i mares amb cotxe al col·legi genera a vegades problemes d'inseguretat viària en l'entorn i a la porta dels col·legis. Els embossos en els accessos i la falta de disciplina a l'hora d'aparcar (dobles fila, ocupació de passos de vianants...) són les situacions que es repeteixen habitualment depenent de la localització del centre escolar. Es produeixen així, importants riscos de seguretat viària, la qual cosa desincentiva més encara si cap les modes de transport més sostenibles com el caminar i la bicicleta.

Per a afavorir la promoció de modes no motoritzades dels desplaçaments dels xiquets i les xiquetes als col·legis i instituts de la ciutat, es plantejaren mesures que permetia millorar la seguretat viària en els entorns dels centres escolars.

En el cas de municipis xicotets que no disposen de centres per a tots els nivells educatius, és inevitable l'ús de transport motoritzat per a l'accés als centres escolars, ja que depenen del transport privat o de les rutes organitzades amb autobús.

D'altra banda els espais urbans dedicats a les universitats (campus, edificis, instal·lacions universitàries, centres d'investigació, parcs científics, etc.), són grans creadors de centralitat, ja que generen i articulen importants fluxos de mobilitat, atrauen massa i dinàmica social i generen al seu al voltant efectes multiplicadors sobre la localització d'activitats econòmiques diverses (llibreries i copisteries, bars i restauració, hostaleria, etc.).

Quant als ensenyaments universitaris, a la ciutat de València i la seua àrea metropolitana s'han estimat un total de 91.546 places universitàries (entre universitats públiques i privades), corresponent 87.987 a la ciutat de València i la resta a les situades en campus de municipis propers (Burjassot).

A continuació es mostren les dades corresponents a la ciutat de València, amb dades més segregades, si bé corresponents al curs 2016/2017, procedents de l'Anuari Estadístic de la ciutat de València 2017.

En aqueix curs hi havia un total de 131.196 places escolars en centres educatius de règim general no universitari. A més, el personal laboral adscrit a aquests centres ascendeix a 12.098 persones treballadores.

Equipaments educatius						
Ciutat de València						
Nivell	Nre de Centres			Nre. d'Alumnes		
	Públics	Privats	Total	Públics	Privats	Total
Preescolar/Educació Infantil	103	244	347	9.186	18.630	27.816
Educació Primària	90	78	168	18.395	24.246	42.641
Educació Secundària Obligatòria	34	72	106	11.094	16.830	27.924
Batxillerat	33	35	68	6.014	5.402	11.416
Cicle Formatiu de Grau Mitjà	18	35	53	4.463	4.202	8.665
Ciclo Formatiu de Grau Superior	19	28	47	8.853	3.881	12.734

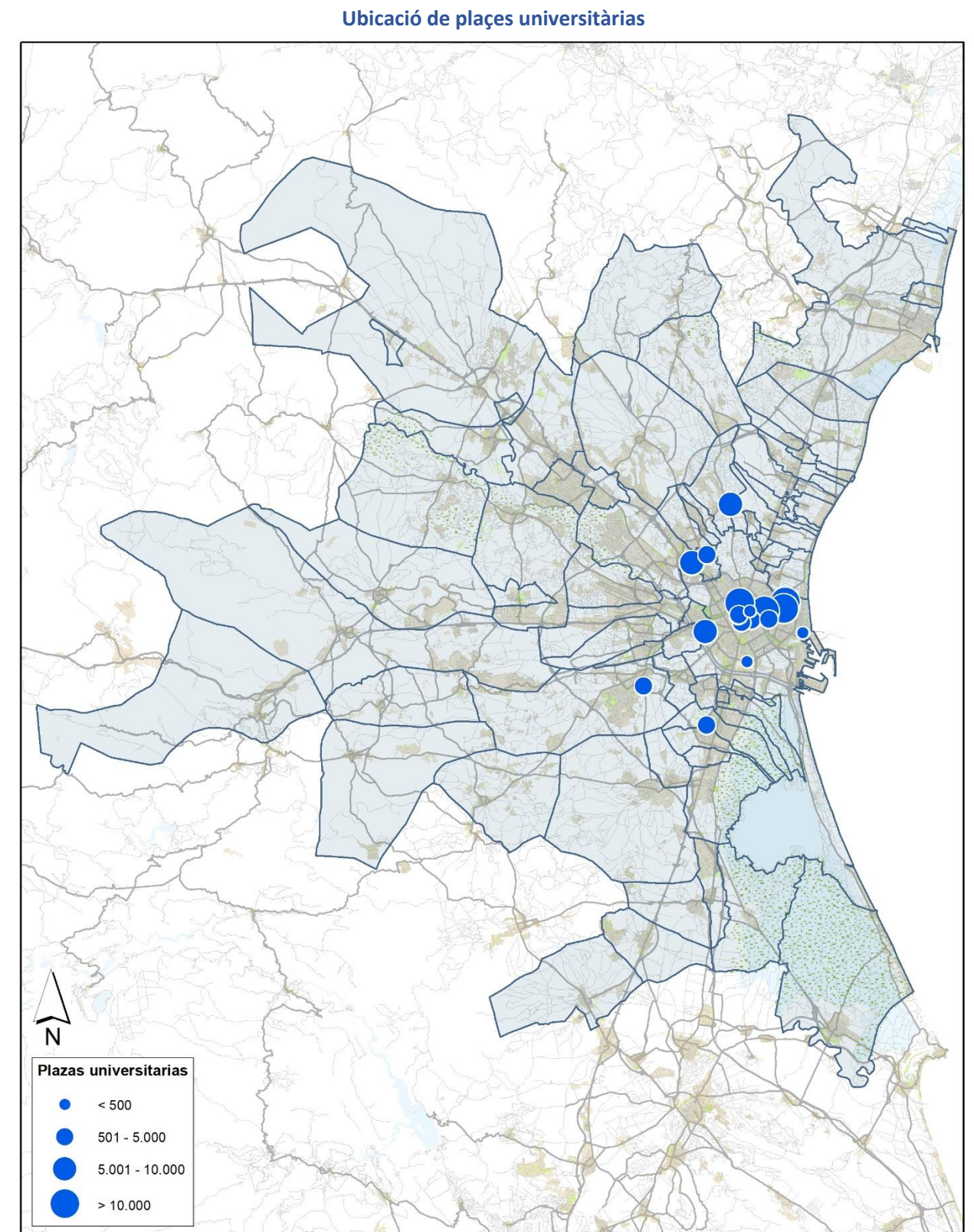
Font: Conselleria d'Educació, Investigació, Cultura i Esport. Oficina d'Estadística. Ajuntament de València

Quant a ensenyaments universitaris, a la ciutat de València es va comptabilitzar un alumnat de 87.987 persones, juntament amb un professorat format per 8.971 professionals.

Ensenyances Universitàries		
Ciutat de València		
Centre	Nre. d'Alumnes	Professorat
Universitat Politècnica de València	18.189	2.270
Universitat de València	39.998	4.186
UNED	6.071	121
Universidad Cardenal Herrera-CEU	6.275	943
Facultad de Teología San Vicente Ferrer	250	64
Universidad Europea de València	1.544	208
Florida Universitaria	1.147	102
Universidad Católica de Valencia San Vicente Mártir	9.128	982
Escuela de Enfermería La Fe (C.U. adscrito a la UV)	287	-
Universidad Internacional Valenciana-VIU	4.848	32
Centro Universitario EDEM	250	63

Font: Anuari 2017. Oficina d'Estadística. Ajuntament de València

A continuació es presenta la localització dels campus universitaris en funció del nombre de places respecte a l'àrea metropolitana.



Font: Anuari 2017. Oficina d'Estadística. Ajuntament de València. Pàgines web Universitats

Respecte a la resta d'ensenyaments, en el curs 2016/17 hi havia un alumnat de 4.454 persones en educació artística.

Ensenyances Artístiques		
Ciutat de València		
Centre	Nre. d'Alumnes	Professorat
Conservatorio Municipal de Música "José Iturbi"	225	54
Conservatorio Profesional de Música nº2	1.083	141
Conservatorio Profesional de Música "Joaquín Rodrigo"	611	132
Conservatorio Profesional de Danza	411	44
Conservatorio Superior de Danza	115	29
Escuela Superior de Arte Dramático	129	30
Escola d'Art i Superior de Disseny de València	1.880	148

Font: Anuari 2017. Oficina d'Estadística. Ajuntament de València

Destaquen les 12.263 persones matriculades a l'Escola Oficial d'Idiomes.

Altres Ensenyances		
Ciutat de València		
Centre	Nre. d'Alumnes	Professorat
Escuela Oficial de Idiomas	12.263	129
Universidad Internacional Menéndez Pelayo	865	308 (*)
Universidad Popular	8.508	-

Font: Anuari 2017. Oficina d'Estadística. Ajuntament de València

b. Equipaments sanitaris

Els hospitals i centres de salut de València i la seua àrea metropolitana són importants equipaments que atrauen mobilitat tant de pacients que acudeixen a rebre assistència sanitària com de persones treballadores del sector sanitari. La mobilitat per motiu salut genera desplaçaments de major distància als hospitals mentre que els centres de salut s'assignen per proximitat de residència.

El sistema sanitari públic valencià compte en l'Àrea Metropolitana de València amb un total de 13 hospitals públics i 4.064 llits en total (Catàleg Nacional d'Hospitals CNH-2017). A més, hi ha 9 centres d'especialitats, 80 centres de salut, 10 centres sanitaris integrats i 75 consultoris i consultoris auxiliars.

Equipaments sanitaris		
Àrea Metropolitana de València		
Tipus	València	Total AMVLC
Centre de Salut	30	80
Centre d'Especialitats	3	9
Centre Sanitari Integrat	2	10
Consultori	5	7
Consultori Auxiliar	18	65
Consultori d'Estiu		3
Hospital	7	13

Font: Conselleria de Sanitat. www.argos.qva.es

La distribució d'aquestes infraestructures per municipis de l'àrea metropolitana és la següent:

EQUIPAMENTS SANITARIS. ANY 2016						
ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA						
Municipi	Tipus de centre					
	Centre de Salut	Centre d'Especialitats	Centre Sanitari Integrat	Consultori	Consultori Auxiliar	Consultori d'Estiu
46005 Alaquàs			1			
46007 Albal	1					
46009 Albalat dels Sorells					1	
46013 Alboraya/Alboraya	1				3	
46014 Albuixech					1	
46015 Alcàsser	1					
46021 Aldaia	2	1				
46022 Alfafar	1			1		
46025 Alfara del Patriarca					1	
46031 Alginet	1					
46032 Almàssera	1					
46035 Almussafes	1					
46051 Benaguasil	1					
46054 Benetússer	1					
46060 Benifaió			1			
46065 Beniparrell					1	
46067 Benissanó					1	
46070 Bétera	1					1
46074 Bonrepòs i Mirambell					1	
46077 Buñol	1					
46078 Burjassot	2	1				
46082 Canet d'En Berenguer					2	
46085 Carlet			1			
46094 Catarroja	1	1				
46102 Quart de Poblet	1					
46109 Ceste	1					
46110 Xirivella			1		1	
46111 Chiva	1				2	1
46114 Domeño					1	

EQUIPAMENTS SANITARIS. ANY 2016							
ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA							
Municipi	Tipus de centre						
	Centre de Salut	Centre d'Especialitats	Centre Sanitari Integrat	Consultori	Consultori Auxiliar	Consultori d'Estiu	Hospital
46116 Elia, l'	1						
46117 Emperador					1		
46126 Foios	1						
46135 Godella	1						
46136 Godelleta					1		
46147 Lliria			1				1
46148 Loriguilla					1		
46152 Llocnou de la Corona							
46159 Manises	1				2		1
46163 Massalfassar					1		
46164 Massamagrell	1				1		
46165 Massanassa	1						
46166 Meliana	1				1		
46169 Mislata	1	1					1
46171 Moncada	1				1		
46172 Montserrat	1						
46177 Museros	1						
46178 Náquera					1		
46186 Paiporta	1						
46190 Paterna	1		1		5		
46193 Picanya	1						
46194 Picassent	1						
46199 Poble de Farnals, la					2		
46202 Poble de Vallbona, la	1						
46204 Puig de Santa Maria, el	1				1		
46205 Puçol	1				1		
46207 Rafelbunyol	1						
46214 Riba-roja de Túria	1						
46216 Rocafort					1		
46220 Sagunto/Sagunt	3	1			3		1
46223 Sedaví	1						

EQUIPAMENTS SANITARIS. ANY 2016							
ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA							
Municipi	Tipus de centre						
	Centre de Salut	Centre d'Especialitats	Centre Sanitari Integrat	Consultori	Consultori Auxiliar	Consultori d'Estiu	Hospital
46228 Serra					1		1
46230 Silla	1						
46233 Sollana				1	1		
46235 Sueca	1	1	1		3	2	
46237 Tavernes Blanques	1						
46244 Torrent	2		1		2		
46248 Turís	1						
46250 Valencia\València	30	3	2	5	18		7
46256 Vilamarxant	1						
46260 Vinalesa					1		
46903 San Antonio de Benagéber					1		
Total	80	9	10	7	65	3	13

Font: Conselleria de Sanitat. www.argos.qva.es

A més, existeixen 1.187 llits més en altres 9 centres hospitalaris de caràcter privat.

Les propostes de mobilitat han de tindre en consideració tant els centres de salut com els hospitals per a actuar sobre els hàbits de mobilitat i transport de la població implicada, de manera que es fomenten les modes més sostenibles i eficients, i per a això és necessari que tant el transport públic com la bicicleta o l'arribar caminant siguin opcions segures, còmodes i atractives.

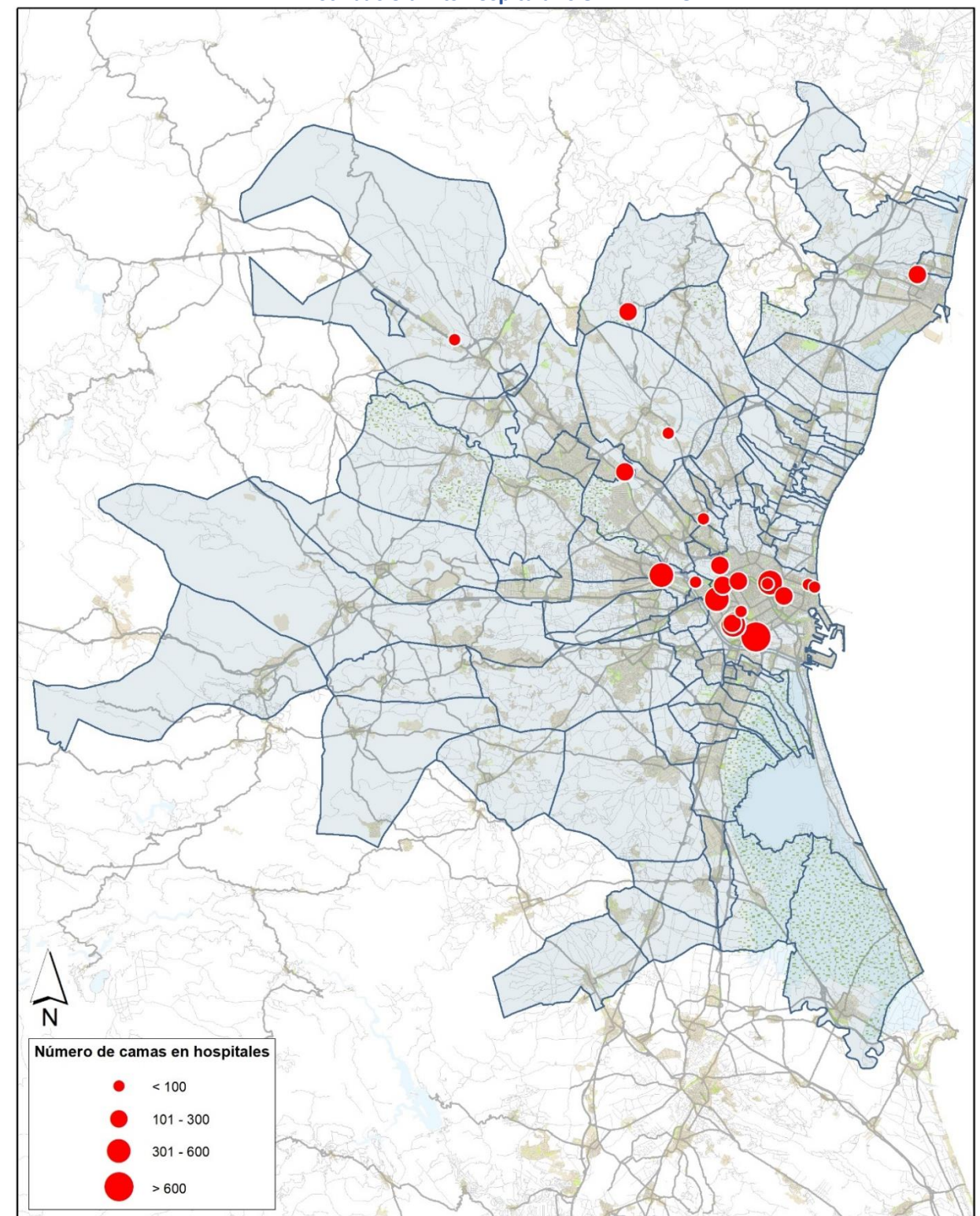
En l'Àrea Metropolitana de València hi ha 21 centres hospitalaris amb un total de 5.244 llits. A continuació es relacionen els diferents establiments i la seua grandària, així com la seua finalitat assistencial i la seua dependència funcional (públic/privat).

Hospitals				
Àrea Metropolitana de València				
Establiment	Municipi	Nre. de llits	Finalitat assistencial	Dependència funcional
Hospital Universitari i Politècnic La Fe	València	1.050	General	Conselleria Sanidad GV
Hospital Universitario Dr. Peset Aleixandre	València	517	General	Conselleria Sanidad GV
Hospital Arnau de Vilanova	València	280	General	Conselleria Sanidad GV
Hospital Clínico Universitario de Valencia	València	582	General	Conselleria Sanidad GV
Hospital La Malvarrosa	València	33	Quirúrgico	Conselleria Sanidad GV
Hospital Nisa Valencia al Mar	València	71	General	Privado no benéfico
Consortio Hospital General Universitario de Valencia	València	501	General	Conselleria Sanidad GV
Hospital Católico Universitario Casa de Salud	València	192	General	Privado-Benéfico
Fundación Instituto Valenciano de Oncología	València	134	Oncológico	Privado benéfico
Hospital Virgen del Consuelo	València	98	General	Privado no benéfico
Hospital QuirónSalud de Valencia	València	79	General	Privado no benéfico
Hospital Vithas 9 de Octubre, S.A.U.	València	300	General	Privado no benéfico
Hospital Pare Jofré	València	125	Geriatría	Conselleria Sanidad GV
Hospital Psiquiátrico Provincial	Bétera	40	Psiquiátrico	Diputación
Casa de Reposo San Onofre, S.L.	Godella	76	Psiquiátrico	Privado no benéfico
Hospital de Lliria	Lliria	96	General	Conselleria Sanidad GV
Hospital de Manises	Manises	348	General	Conselleria Sanidad GV
Hospital de Crónicos de Mislata	Mislata	57	Geriatría	Conselleria Sanidad GV
Hospital de Sagunto	Sagunt	252	General	Conselleria Sanidad GV
Hospital Doctor Moliner	Serra	183	Geriatría	Conselleria Sanidad GV
Hospital Intermutual de Levante	San Antonio de Benagéber	230	Traumatología	MATEP

Font: Catàleg Nacional d'Hospitals 2017

La localització d'aquests centres i la seua importància en funció del nombre de llits disponibles es presenta en la següent imatge. Lògicament, la major densitat es localitza a la ciutat de València.

Distribució d llits hospitalaris en l'AMVLC



Font: Catàleg Nacional d'Hospitals 2017

c. Polígons industrials

Dels 335 polígons industrials que hi ha a la província de València, amb 90.899.001 m² de superfície (dades de la Conselleria d'Economia, Indústria, Turisme i Ocupació. SEPIVA. Generalitat València, corresponents a 2008), en l'Àrea Metropolitana de València se situen 156, amb una superfície total de 59.326.991 m², mentre que a la ciutat de València només 4, amb 2.726.154 m².

Calculant el ràtio de superfície de polígon industrial entre població, es pot observar que el ràtio corresponent a l'àrea metropolitana total és similar al total provincial (31,3 enfront de 35,8 m²/hab) però el valor difereix molt comparant la ciutat de València amb la resta de l'àrea metropolitana (3,5 enfront de 51,2 m²/hab) el que indica que en la capital el sòl industrial és escàs ja que ha sigut substituït per altres usos més competitius i que s'ha anat desplaçant a la perifèria, la qual cosa implica una gran necessitat de desplaçaments radials des de la ciutat per motius laborals.

A continuació es mostra la relació de superfície industrial per municipis:

POLÍGONS INDUSTRIALS. ANY 2008		
ÀREA METROPOLITANA DE VALENCIA		
Municipi	Nre. de polígons	Superfície (m ²)
46005 Alaquàs	5	1.170.967
46007 Albal	4	827.662
46009 Albalat dels Sorells	1	99.553
46013 Alboraya/Alboraya	2	348.121
46014 Albuixech	1	1.136.597
46015 Alcàsser	1	292.329
46021 Aldaia	9	3.745.516
46022 Alfafar	2	434.567
46025 Alfara del Patriarca	2	196.863
46031 Alginet	5	833.397
46032 Almàssera	1	52.844
46035 Almussafes	3	3.080.939
46051 Benaguasil	1	114.607
46054 Benetússer	1	40.296
46060 Benifaió	3	492.425
46065 Beniparrell	9	855.141
46067 Benissanó	3	197.385
46070 Bétera	1	460.226
46074 Bonrepòs i Mirambell	1	322.236
46077 Buñol	3	1.420.945
46078 Burjassot	1	39.381
46082 Canet d'En Berenguer	0	-
46085 Carlet	3	848.658
46094 Catarroja	1	924.336

POLÍGONS INDUSTRIALS. ANY 2008		
ÀREA METROPOLITANA DE VALENCIA		
Municipi	Nre. de polígons	Superfície (m ²)
46102 Quart de Poblet	7	2.766.446
46109 Cheste	3	1.004.909
46110 Xirivella	4	731.490
46111 Chiva	1	741.629
46114 Domeño	1	169.931
46116 Eliana, l'	0	-
46117 Emperador	0	-
46126 Foios	3	241.572
46135 Godella	0	-
46136 Godelleta	0	-
46147 Lliria	6	1.482.699
46148 Loriguilla	1	273.261
46152 Llocnou de la Corona	0	-
46159 Manises	5	1.151.924
46163 Massalfassar	1	373.182
46164 Massamagrell	2	330.407
46165 Massanassa	1	813.473
46166 Meliana	1	107.615
46169 Mislata	1	95.640
46171 Moncada	3	511.583
46172 Montserrat	2	220.108
46177 Museros	1	433.403
46178 Náquera	3	922.998
46186 Paiporta	3	1.265.205
46190 Paterna	2	3.594.457
46193 Picanya	4	480.020
46194 Picassent	1	1.645.635
46199 Pobla de Farnals, la	1	216.985
46202 Pobla de Vallbona, la	5	1.203.998
46204 Puig de Santa Maria, el	2	606.732
46205 Puçol	2	711.216
46207 Rafelbunyol	1	534.523
46214 Riba-roja de Túria	3	2.874.240
46216 Rocafort	0	-
46220 Sagunto/Sagunt	5	7.030.242
46223 Sedaví	1	245.441
46228 Serra	1	53.961

POLÍGONS INDUSTRIALS. ANY 2008		
ÀREA METROPOLITANA DE VALENCIA		
Municipi	Nre. de polígons	Superfície (m²)
46230 Silla	3	1.963.404
46233 Sollana	2	602.352
46235 Sueca	1	499.549
46237 Tavernes Blanques	1	100.057
46244 Torrent	1	1.501.697
46248 Turís	1	471.304
46250 Valencia\València	4	2.726.154
46256 Vilamarxant	1	375.945
46260 Vinalesa	1	21.145
46903 San Antonio de Benagéber	1	295.468
Total	156	59.326.991

Font: Conselleria d'Economia, Indústria, Turisme i Ocupació. SEPIVA. www.argos.qva.es

A partir de la taula anterior s'ha elaborat la següent imatge en la qual es mostra la distribució de superfície d'ús industrial per municipis.

Com altres punts de concentració de viatges per motius laborals cal destacar la presència de parcs empresarials promoguts per IVACE:

- Parc Sagunt I (3.033.646 m², amb ús industrial, logístic i terciari)
- Parc empresarial Tàctica, a Paterna (1.390.000 m² oficines)

Així com parcs tecnològics i científics:

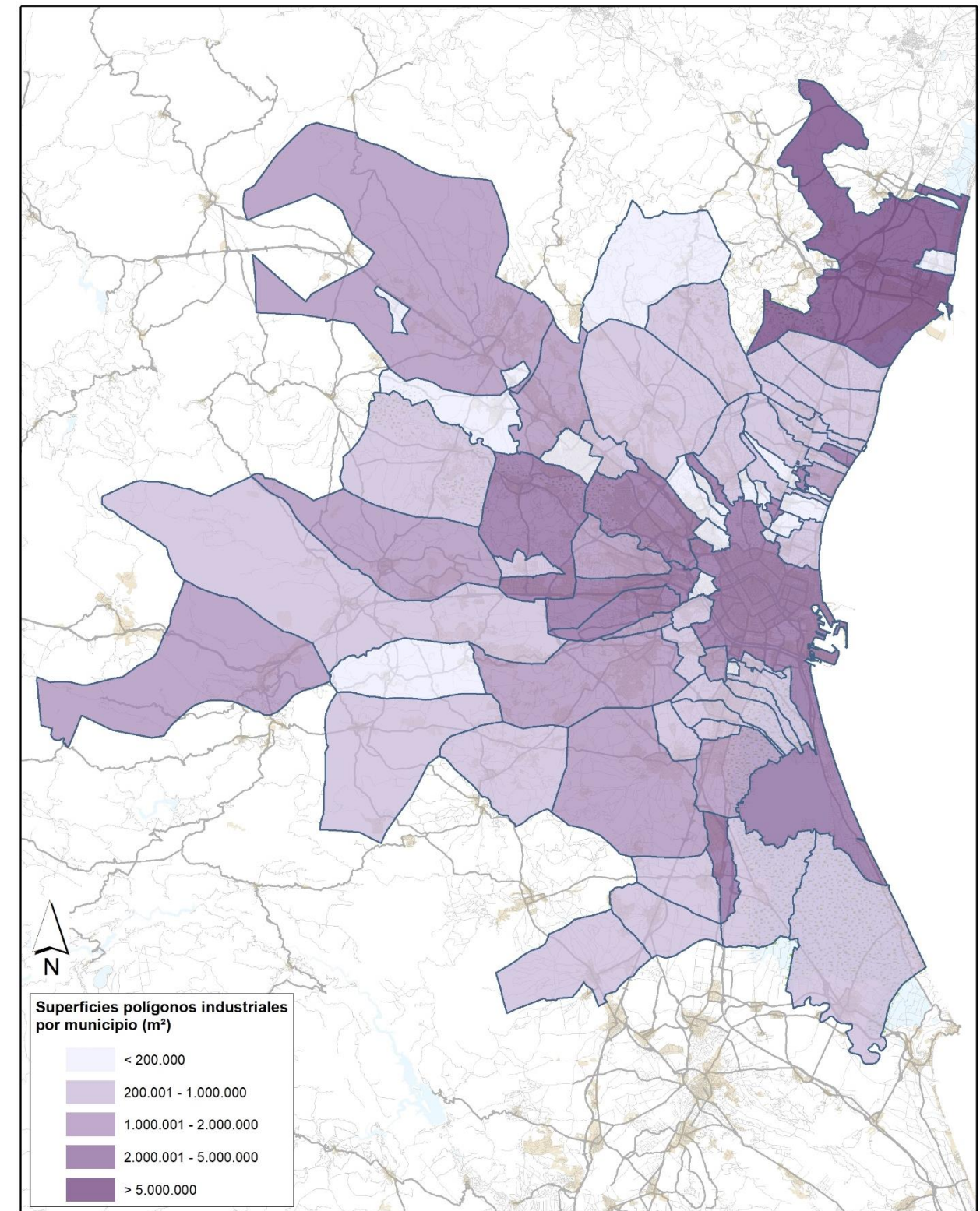
- Parc Científic Universitat de València (41,79 ha)
- Ciutat Politècnica de la innovació, vinculada a la UPV, amb 140.000 m² situats al campus de Vera.
- València Parc Tecnològic, a Paterna (1.038.290 m²)
- Recinte Firal de València
- Palau de Congressos

Finalment, també és un important punt atractor de viatges Mercavalencia, que en 2016 va comercialitzar un volum total de 223.161 tones de fruites i hortalisses, 96.461 tones de productes del mar i 69.853 tones de productes carnis.

d. Organismes públics

D'altra banda, també poden considerar-se com a punts atractores de viatges les seus d'organismes públics administratius amb gran afluència de públic i persones treballadores com: ajuntaments, consellerias, policia, guàrdia civil...: Destaquen:

- Ciutat de la Justícia
- Complex administratiu 9 d'octubre (Generalitat Valenciana)



Font: Conselleria d'Economia, Indústria, Turisme i Ocupació. SEPIVA. www.argos.qva.es

e. Punts d'atracció oci/turisme

En aquest apartat poden considerar-se, a més dels punts d'interés històric-artístic situats en el centre històric, les següents atraccions:

- IVAM
- Ciutat de les Arts i les Ciències
- Museu de Belles arts de València
- Bioparc
- Platja de la Malva-rosa
- Circuit Ricardo Tormo

A continuació es relacionan els punts d'interés cultural amb més de 100.000 visitants anuals:

NOMBRE DE VISITES ALS PRINCIPALS PUNTS D'INTERÉS CULTURAL	
ANY 2016	
Sector	Nre. de visites
Ciudad de las Artes y Ciencias (total)	2.149.227
L'Oceanogràfic	1.221.059
Museo de las Ciencias Príncipe Felipe	598.223
Bioparc	500.000
Palau de la Música	403.263
L'Hemisfèric	329.945
MuVIM	255.538
Torres de Serranos	175.375
Museo de Cerámica González Martí	166.286
Museo de Historia de València	163.923
Museo de Bellas Artes San Pío V	132.069
IVAM	123.144

Font: Anuari estadístic de la ciutat de València 2017. Ajuntament de València.

f. Grans infraestructures de transport

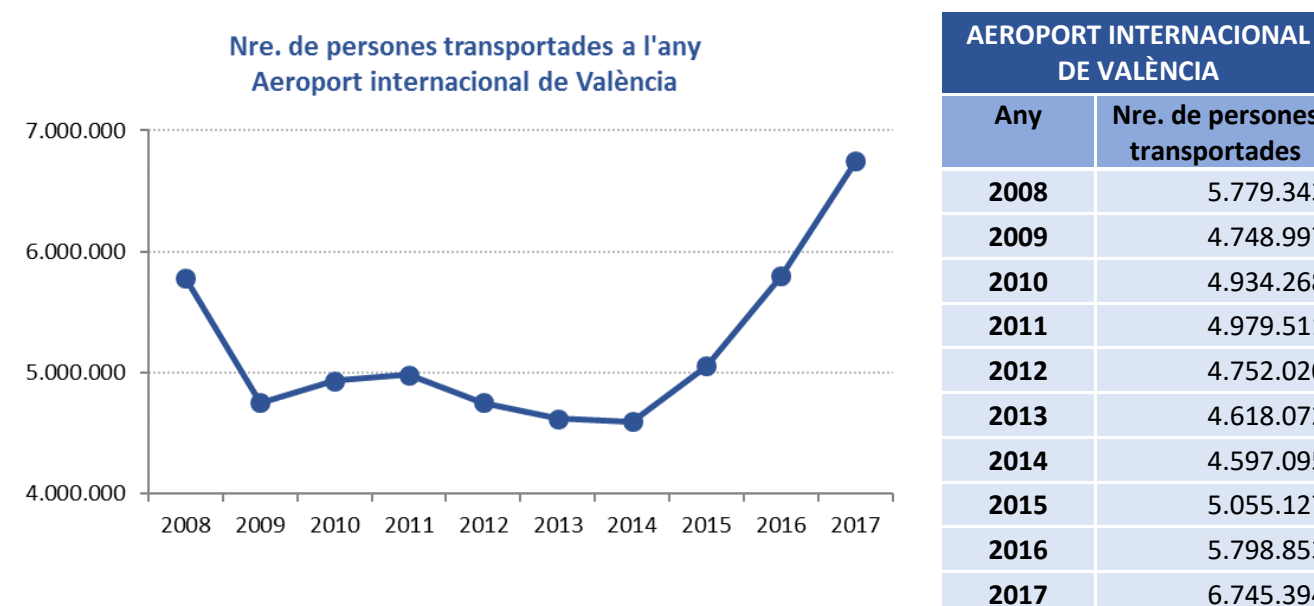
En aquest apartat destaquen l'aeroport internacional de València i les estacions de ferrocarril de mitjana i llarga distància de la ciutat.

L'aeroport **internacional de València**, localitzat a Manises és, en l'actualitat, una instal·lació imprescindible per al desenvolupament econòmic de la zona a la qual serveix. El seu trànsit és majoritàriament internacional (72%), sent Itàlia, Alemanya, Regne Unit i França els països que aporten major número de passatges. El trànsit nacional

representa el 28 per cent del total. Les tres destinacions amb major afluència són Palma de Mallorca, Madrid i Eivissa.

L'any 2017, l'aeroport va registrar un trànsit de 6.745.394 persones, 68.041 operacions i 13.125 tones de mercaderies.

A continuació es mostra l'evolució del tràfic de persones en els últims anys. S'observa que en aquests anys la tendència del flux de viatges s'ha invertit, superant les xifres prèvies a la crisi econòmica. En l'últim any, el creixement ha sigut del 16,3% respecte a l'any anterior.



Font: www.aena.es/es/aeropuerto-valencia/presentacion.html

Quant al transport per **ferrocarril**, les principals estacions són les de Joaquín Sorolla (AVE i mitjana distància) i Nord (llarga i mitja distàncies i rodalies). A continuació es mostren les persones transportades per RENFE amb origen o destinació en cadascuna de les estacions de la xarxa a la ciutat de València l'any 2016.

FERROCARRIL LLARGA DISTÀNCIA				
ANY 2016				
Estació	Persones transportades			
	Origen	Destinació	Total any	Total dia
Joaquín Sorolla	1.259,7	1.266,3	2.526,0	6,9
Nord	831,0	834,8	1.665,8	4,6

Nota: Dades expresades en milers de persones.

Font: Renfe.

FERROCARRIL MITJANA DISTÀNCIA				
ANY 2016				
Estació	Persones transportades			
	Origen	Destinació	Total any	Total dia
Nord	321,2	310,9	632,1	1,7
Cabanyal	17,8	16,2	34,0	0,1
Sant Isidre	7,3	7,9	15,2	0,0
Fuente de San Luis	0,2	0,2	0,4	0,0
Joaquín Sorolla	2,9	2,6	5,5	0,0

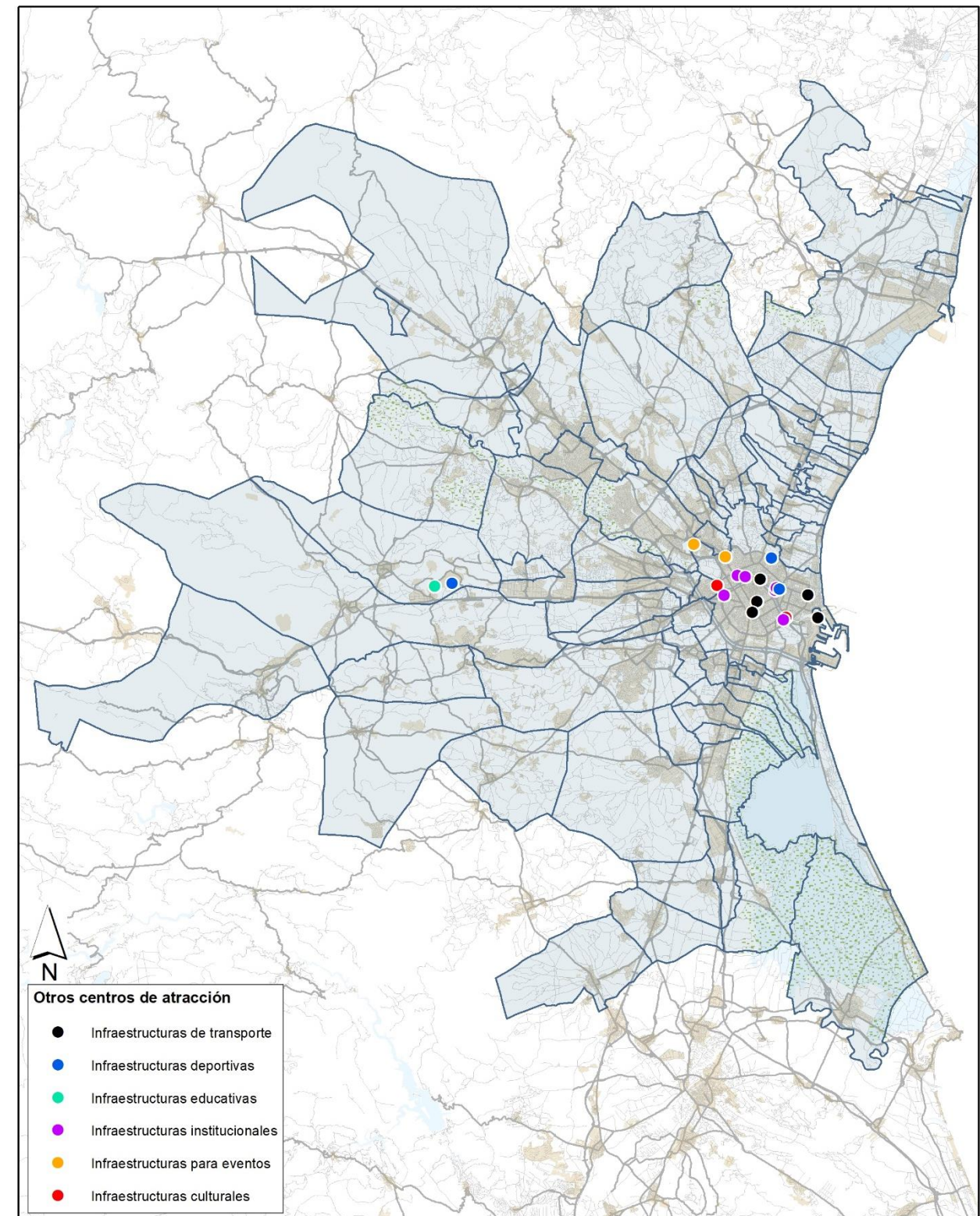
Nota: Dades expressades en milers de persones.
Font: Renfe.

FERROCARRIL RODALIES				
ANY 2016				
Estació	Persones transportades			
	Origen	Destinació	Total any	Total dia
Nord	5.210,3	4.790,1	10.000,4	27,4
Cabanyal	355,7	347,3	703,0	1,9
Sant Isidre	213,2	214,1	427,3	1,2
Fuente de San Luis	177,8	151,9	329,7	0,9

Nota: Dades expressades en milers de persones.
Font: Renfe.

En resum, el nombre total de persones que passen anualment per les principals estacions són 12.298.300 en l'estació del Nord i 2.531.500 en l'estació Joaquín Sorolla. La resta d'estacions de la xarxa presenten trànsits molt més reduïts.

En la següent imatge es localitzen altres centres d'atracció no localitzats en anteriors plans temàtics (estacions de tren, aeroport, infraestructures esportives –estadis de futbol, circuit de velocitat-, infraestructures per a esdeveniments –fira, palau de congressos-, centre educatiu de Xest, etc.).



Font: Elaboració pròpia

2.7.6. Centres atractores de viatges

Els centres atractores de viatges tenen un efecte directe sobre la mobilitat de la població. Per a analitzar els diferents centres d'atracció de viatges ha sigut necessari diferenciar entre diferents tipologies en funció del radi d'acció i del volum de viatges que generen.

Així per exemple la mobilitat interna de qualsevol dels barris de València estarà formada per desplaçaments de poca magnitud i de molt curt recorregut justificats per centres atractores de xicoteta escala, com pugen ser xicotets locals comercials on realitzar la compra diària, zones verdes on anar a passejar, poliesportius on poder realitzar activitats físiques, etc. En l'altre extrem està aquella mobilitat formada per desplaçaments molt més quantiosos generada per centres atractores de major magnitud. Dins d'aquesta tipologia de centres atractores queden englobats els centres comercials i d'oci, la universitat, el port, els estadis esportius, els polígons industrials, les grans empreses, etc.

Cadascun d'aquests centres tindrà un poder d'atracció de viatges en funció del seu ús i la seua dimensió. Tradicionalment, a l'hora de realitzar estimacions de demanda per a desenvolupaments futurs s'empren els denominats ràtios de generació, que estableixen un nombre diari de viatges en funció dels metres quadrats de superfície destinats a ús comercial, esportiu, terciari, industrial, etc.

No solament existeix un diferent poder de captació de cadascuna de les superfícies, sinó que a més cadascun d'ells genera una distribució horària i diària diferent. Un dels casos més significatius és el dels centres comercials, que registren els seus majors fluxos de demanda durant les vesprades dels divendres i els dissabtes. A més, en gran part dels casos existeix una estacionalidad que pot ser variable durant diversos mesos, com en el cas dels usos hotelers en zones de platja, amb molta major ocupació durant els mesos d'estiu o puntual, com pot ser un gran esdeveniment esportiu.

Per a conèixer detalladament la mobilitat en l'Àrea Metropolitana de València i la seua justificació ha sigut necessari, per tant, conèixer tots els centres atractores, identificant els grans centres d'atracció capaces de moure fluxos importants en totes les modes de transport.

Per a confeccionar un llistat amb els centres d'atracció considerats més rellevants, s'ha revisat el realitzat durant l'elaboració del PMUS de València i s'ha completat amb els situats en l'àrea metropolitana (centres comercials, hospitals i polígons industrials fonamentalment). Donat el gran nombre de polígons industrials existents, només s'han considerat aquells situats en municipis amb superfície industrial major a 500.000 m².

GRANS CENTRES ATRACTORS DE VIATGES		
València Capital		
Nre.	DESCRIPCIÓ	BARRI
1	Estación del Nord	LA ROQUETA
2	Estación Joaquín Sorolla	ARRACAPINS
3	Estación del Cabanyal	CABANYAL-CANYAMELAR
4	Estación Pont de Fusta	MORVEDRE
5	Ciudad de las Artes y las Ciencias	CIUTAT DE LES ARTS I CIENCIES
6	Ciudad de la Justicia	CIUTAT DE LES ARTS I CIENCIES
7	Universitat de València (Campus B. Ibáñez)	CIUTAT UNIVERSITARIA
8	Universitat de València (Campus Tarongers)	LA CARRASCA
9	Universitat Politècnica de València (Campus de Vera)	LA CARRASCA
10	Sede Nuevo Ayto. (Tabacalera)	EXPOSICIO
11	Ciutat Administrativa 9 d'Octubre (GV)	NOU MOLES
12	Eedificios PROP Gregorio Gea	MARXALENES
13	Acceso Puerto y Terminal Cruceros	EL GRAU
14	Centro Comercial El Saler	CIUTAT DE LES ARTS I DE LES CIENCIES
15	Centro Comercial Aqua y Corte Inglés Av. Francia	PENYA-ROJA
16	Centro Comercial Nuevo Centro	CAMPANAR
17	Centro Comercial Ademuz - El Corte Inglés	BENICALAP
18	Centro Comercial EspaiCampanar (Decathlon)	CAMPANAR
19	Centro Comercial Carrefour Campanar	SANT PAU
20	Centro Comercial Zona Centro - Colón	LA XEREA
21	Centro Comercial Arena	SANT LLORENS
22	Centro Comercial Media Markt Palacio Congresos	BENIFERRI
23	Mercado Central de Valencia	LA SEU
24	Hospital Clínico Universitario de Valencia	CIUTAT UNIVERSITARIA
25	Hospital General Universitario de Valencia	LA FONTSANTA
26	Hospital Universitario Dr. Peset Aleixandre	FAVARA
27	Hospital Universitari i Politècnic La Fe	MALILLA
28	Hospital Pare Jofré	FAVARA
29	Hospital Quironsalud de Valencia	CIUTAT UNIVERSITARIA
30	Hospital Arnau de Vilanova	SANT PAU
31	Hospital 9 de Octubre S.A.U.	SANT PAU
32	Hospital Virgen del Consuelo	LA RAIOSA
33	Hospital Católico Universitario Casa de Salud	ALBORS
34	Hospital Nisa Valencia al Mar	LA MALVA-ROSA
35	Instituto Valenciano de Oncología	CAMPANAR
36	Poligono Industrial Vara de Quart	VARA DE QUART
37	Poligono Industrial Horno de Alcedo	EL FORN D'ALCEDO
38	Mercavalencia	LA PUNTA
39	Conselleria de Educació	CAMPANAR
40	Conselleria de Sanitat	EXPOSICIÓ
41	Feria de Valencia	BENIMÀMET
42	Palau de Congresos	BENIFERRI
43	Bioparc	SANT PAU
44	Estadio de Mestalla	MESTALLA
45	Estadio Ciutat de València	SANT LLORENÇ

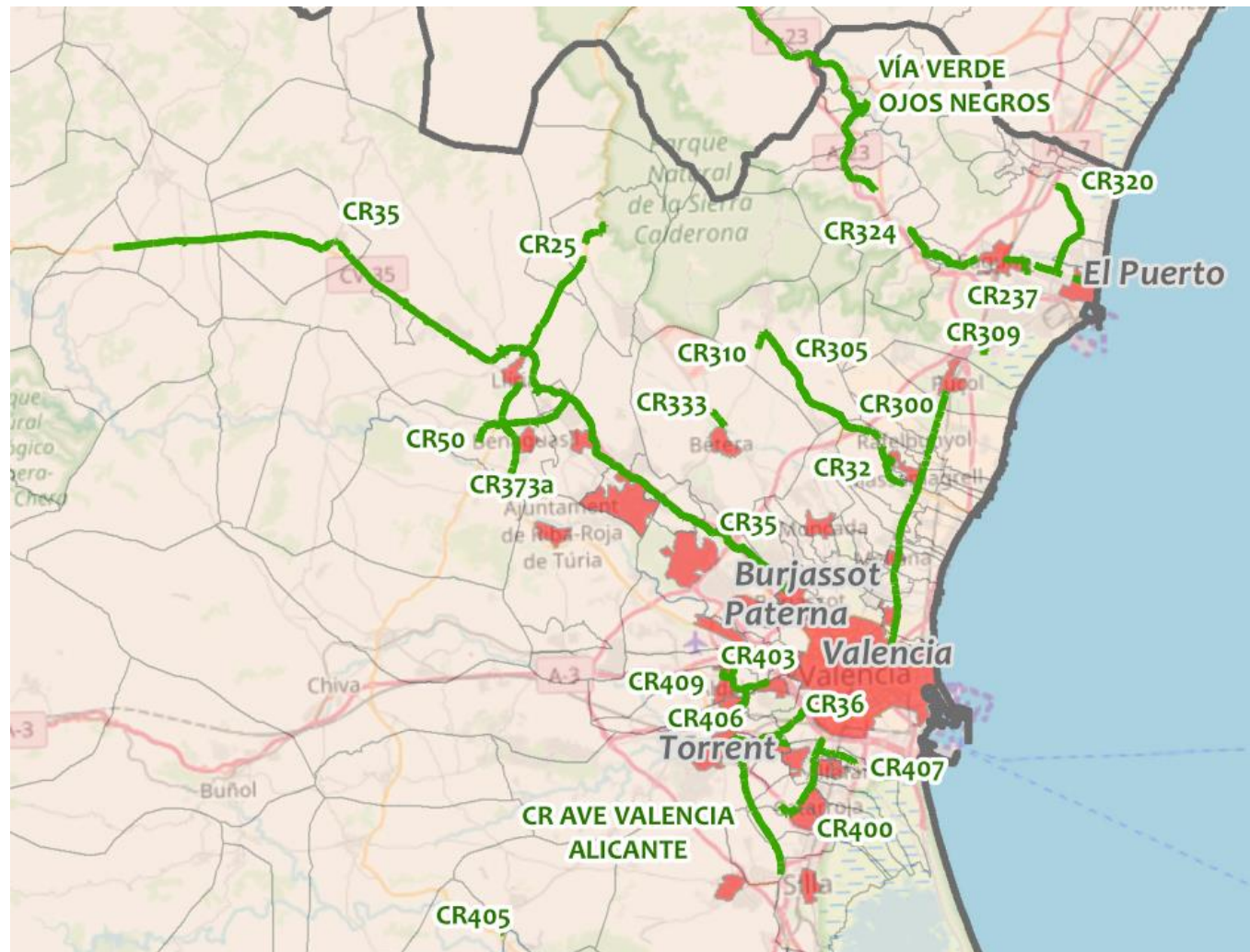
GRANS CENTRES ATRACTORS DE VIATJES		
Resta Àrea Metropolitana		
Nre.	DESCRIPCIÓ	BARRI
1	Centro Comercial Gran Turia	XIRIVELLA
2	Centro Comercial Bonaire	ALDAIA
3	Centro Comercial Leroy Merlin	ALBORAYA
4	Centro Comercial MN4	ALFAFAR
5	Centro Comercial Eroski Parque Alban	BURJASSOT
6	Centro Comercial El Manar	MASSALFASSAR
7	Centro Comercial Carrefour	PATERNA
8	Centro Comercial Carrefour	SAGUNT
9	Centro Comercial L'Epicentre	SAGUNT
10	Centro Comercial Las Américas	TORRENT
11	Centro Comercial El Osito	L'ELIANA
12	Centro Comercial Carrefour Alfafar	ALFAFAR
13	Centro Comercial Alcampo	ALBORAYA
14	Parque Comercial Sedaví	SEDAVÍ
15	Parque Comercial Alfafar Parc	ALFAFAR
16	Centro Comercial Heron City	PATERNA
17	Univ. De Valencia (Campus Burjassot-Paterna)	BURJASSOT-PATERNA
18	Complejo Educativo de Cheste	CHESTE
19	Aeropuerto Internacional de Valencia	MANISES
20	Hospital de Lliria	LLÍRIA
21	Hospital de Manises	MANISES
22	Hospital de Sagunto	SAGUNT
23	Hospital Intermutual de Levante	SAN ANTONIO DE BENAGÉBER
24	Hospital Doctor Moliner	SERRA
25	Hospital de crónicos de Mislata	MISLATA
26	Casa de reposo San Onofre	GODELLA
27	Hospital Psiquiátrico Provincial	BÉTERA
28	Polígono industrial Bobaler	ALAUQUÀS
29	Polígono industrial el Coscollar	ALAUQUÀS
30	Polígono industrial Els Mollons	ALAUQUÀS
31	Polígono industrial La Figuera	ALAUQUÀS
32	Polígono industrial La Garrofeta	ALAUQUÀS
33	Polígono industrial Carrascal	ALBAL
34	Polígono industrial Mediterrani	ALBUIXECH
35	Polígono industrial Bonarea	ALDAIA
36	Polígono industrial Cementiri Vell	ALDAIA
37	Polígono industrial El Pou	ALDAIA
38	Polígono industrial P1 Alginet	ALGINET
39	Polígono industrial P2 Alginet	ALGINET
40	Polígono industrial P3 Alginet	ALGINET
41	Polígono industrial Nord Alginet	ALGINET
42	Polígono industrial Sud Alginet	ALGINET
43	Polígono industrial El Romani	ALMUSSAFES
44	Polígono industrial Juan Carlos I	ALMUSSAFES
45	Polígono industrial Zona Norte	ALMUSSAFES
46	Polígono industrial 7	BENIPARRELL
47	Polígono industrial Polio	BENIPARRELL
48	Polígono industrial SU 1-5 I Gamabod	BENIPARRELL
49	Polígono industrial SUI 2 Carrascal	BENIPARRELL
50	Polígono industrial Vereda Norte Pista	BENIPARRELL

GRANS CENTRES ATRACTORS DE VIATJES		
Resta Àrea Metropolitana		
Nre.	DESCRIPCIÓ	BARRI
51	Polígono industrial SUI-7	BENIPARRELL
52	Polígono industrial Buñol	BUÑOL
53	Polígono industrial El Llano	BUÑOL
54	Polígono industrial Ciutat de Carlet	CARLET
55	Polígono industrial El Bernat	CARLET
56	Polígono Industries de la Carretera	CARLET
57	Polígono industrial Juan Peris	CATARROJA
58	Polígono industrial Pino Blay	CHESTE
59	Polígono industrial Castilla	CHESTE
60	Polígono industrial La Pahilla	CHIVA
61	Polígono industrial El Plá de Rascanya	LLÍRIA
62	Polígono industrial Aeroport	MANISES
63	Polígono industrial El Barranquet	MANISES
64	Polígono industrial Izar Manises	MANISES
65	Polígono Industrial La Cova	MANISES
66	Polígono industrial de Massanassa	MASSANASSA
67	Polígono industrial Virgen de los Dolores	MONCADA
68	Polígono industrial Alquería La Mina	PAIPORTA
69	Polígono industrial de la Estación	PAIPORTA
70	Polígono industrial de la Pascualeta	PAIPORTA
71	Polígono industrial de Fuente del Jarro	PATERNA
72	Parque Tecnológico de Paterna	PATERNA
73	Polígono industrial de Picassent	PICASSENT
74	Polígono industrial de La Pobla de Vallbona	LA POBLA DE VALLBONA
75	Polígono industrial de Gutemberg	LA POBLA DE VALLBONA
76	Zona Industrial IBM	LA POBLA DE VALLBONA
77	Polígono industrial Los Vientos	NÁQUERA
78	Polígono industrial de Campo Aníbal	PUÇOL
79	Polígono industrial Puig	PUIG
80	Polígono industrial de Estación	PUIG
81	Polígono industrial Barri Sant Josep Artesà	QUART DE POBLET
82	Polígono industrial Barri del Crist	QUART DE POBLET
83	Polígono industrial Nou d'Octubre	QUART DE POBLET
84	Polígono industrial Izar Manises	QUART DE POBLET
85	Polígono industrial de Rafelbuñol	RAFELBUNYOL
86	Polígono industrial de Riba-roja de Túria	RIBA-ROJA DE TÚRIA
87	Zona industrial de Riba-roja	RIBA-ROJA DE TÚRIA
88	Parque empresarial Parc Sagunt	SAGUNT
89	Polígono industrial El Regló	SAGUNT
90	Polígono industrial de El Altero	SILLA
91	Polígono industrial de Quatre Camins	SILLA
92	Polígono industrial de Sollana	SOLLANA
93	Polígono industrial de Sollana 2	SOLLANA
94	Polígono industrial de Sueca	SUECA
95	Polígono industrial de Mas del Jutge	TORRENT
96	Polígono industrial de Gran Turia	XIRIVELLA
97	Polígono industrial de Zamarra	XIRIVELLA
98	Polígono industrial Sector E de Xirivella	XIRIVELLA
99	Polígono industrial Vega de la Salut	XIRIVELLA
100	Circuito Ricardo Tormo	CHESTE

La utilitat de la localització de tots aquests centres atractores es posa de manifest a l'hora d'analitzar els principals fluxos de transport de la ciutat, especialment en la seua classificació per motiu. D'aquesta forma, a tall d'exemple, en les zones on es localitza la Universitat es registren un gran nombre de viatges per motiu estudis o en les zones on es localitzen els centres comercials es registren un gran nombre de viatges per motiu oci.

2.8. Anàlisi de la xarxa de transport no motoritzat

Actualment no existeix una xarxa de transport no motoritzat d'àmbit metropolità. La millora de la infraestructura ciclista s'ha centrat, en aquests últims anys, en els àmbits estrictament urbans. Les connexions interurbanes existents estan deslligades i fins i tot sense connexió amb les xarxes municipals.



Itineraris ciclistes existents a la província de València. Font: XINM

Enfront d'aquesta situació, en l'àmbit estrictament urbà, la bicicleta, entesa com un mode de transport quotidià, ha fet un salt qualitatiu i quantitatiu a la ciutat de València, principalment, per dos motius:

- A partir de l'any 2008 i gràcies als plans d'inversió dels governs autonòmic i estatal (Pla Confiança i Pla E), es van començar a executar les ciclocalles, itineraris ciclistes senyalitzats en carrers amb velocitat màxima

a 30 quilòmetres hora. Aquestes actuacions, juntament amb la millora i ampliació de la xarxa ciclista, han permès millorar notablement l'oferta d'infraestructura ciclista a la ciutat, la qual cosa ha generat al seu torn un augment important de la demanda.

- En segon lloc, el sistema de lloguer de bicicleta pública VALENBISI (277 estacions i un total de 2.750 bicicletes), inaugurat al juny del 2010, ha fet visible la bicicleta urbana a la ciutat i ha servit de catalitzador per a promoure l'ús de la bicicleta en general.

Segons una enquesta realitzada en deu grans ciutats al març de 2017 per OCU, València, juntament amb Sevilla, està al capdavant en l'ús de la bicicleta. València és la ciutat on més ciclistes ixen al carrer, ja siga ocasionalment o de manera habitual.

El sistema Valenbisi (gestionat per JCDecaux) va aconseguir el seu pic màxim de persones registrades dos anys després de la seua inauguració amb 112.000 abonaments, però en a penes 3 anys el nombre de persones abonades es va reduir un 56% (48.304 en 2015) coincidint amb una successió de pujades de tarifes, per a posteriorment estabilitzar-se.

Malgrat això, l'ús de la bicicleta a València no ha parat de créixer, per la qual cosa la possible causa del descens de persones abonades és la generalització d'ús de la bicicleta pròpia com a mitjà de transport, incentivat per la pujada de tarifes dels abonaments de llarga durada.

D'altra banda, en l'Àrea Metropolitana de València està implantat MIBISIVALENCIA, el servei metropolità de bicicleta pública, gestionat per l'empresa MOVUS-MIBISI. MiBisiValència opera actualment en els municipis Catarroja, Torrent, Paterna, Mislata, Aldaia, Quart de Poblet, Xirivella, Alaquas, Burjassot i Alboraia. En total MibisiValencia compta amb 114 estacions i més de 1.200 bicicletes en rotació diària, i durant els últims 3 anys ha sigut responsable de més de 600.000 viatges atenent una xarxa de quasi 10.000 persones usuàries.

Des de setembre de 2017, es pot connectar l'àrea metropolitana amb València amb bici mitjançant 6 estacions intermodals situades en la perifèria de la ciutat, amb 116 llocs de bicicleta.

2.8.1. Oferta per a la bicicleta

L'oferta destinada a la bicicleta privada se centra principalment en la infraestructura ciclista i en l'estacionament.

a. Infraestructura

Segons les últimes dades publicades per l'Ajuntament de València (Anuari 2017), la ciutat de València compta actualment (juliol 2018) amb 131 quilòmetres de carrils bici (bidireccionals) i 43,5 quilòmetres de ciclocalles.

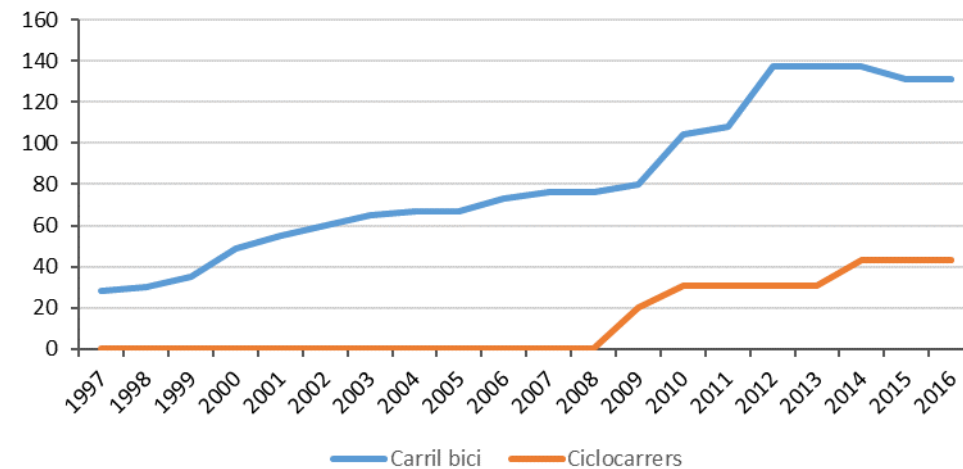
L'any 1997, la ciutat de València disposava de 28 quilòmetres de carrils bici i en 20 anys ha arribat a tindre implantada una xarxa de 131 quilòmetres. Cada any s'han anat construint una mitjana de 5 quilòmetres de carrils bici, però cal ressaltar l'important increment que es va registrar en els anys 2009 i 2011. L'any 2009 (Pla E) la ciutat de València va implantar un total de 25,4 quilòmetres de carrils bici i tan sols dos anys més tard, el 2011 (Pla Confiança), va implantar altres 12,6 quilòmetres.

A la xarxa de carrils-bici se suma, a partir de 2009, la xarxa de ciclocalles, amb el que la infraestructura total aconsegueix en 2016 els 175 km. En l'actualitat, aquesta xifra és encara major perquè en 2017 es va posar en servei l'anell ciclista de la ronda interior que s'ha convertit en la via més transitada de tota la xarxa. Aquesta important oferta ha contribuït de forma decisiva en l'augment de la demanda registrada, la qual cosa constata que una millora

de l'oferta, en aquest cas l'ampliació de la xarxa de carrils bici, impacta directament en la demanda (ciclistes), convertint-se en un element de foment de l'ús de la bicicleta de primer ordre.

En el següent gràfic es pot observar com l'augment acumulat de quilòmetres de carrils bici a la ciutat ha sigut constant, amb els increments notables, ja comentats, dels anys 2008 i 2011.

Infraestructura ciclista en servei

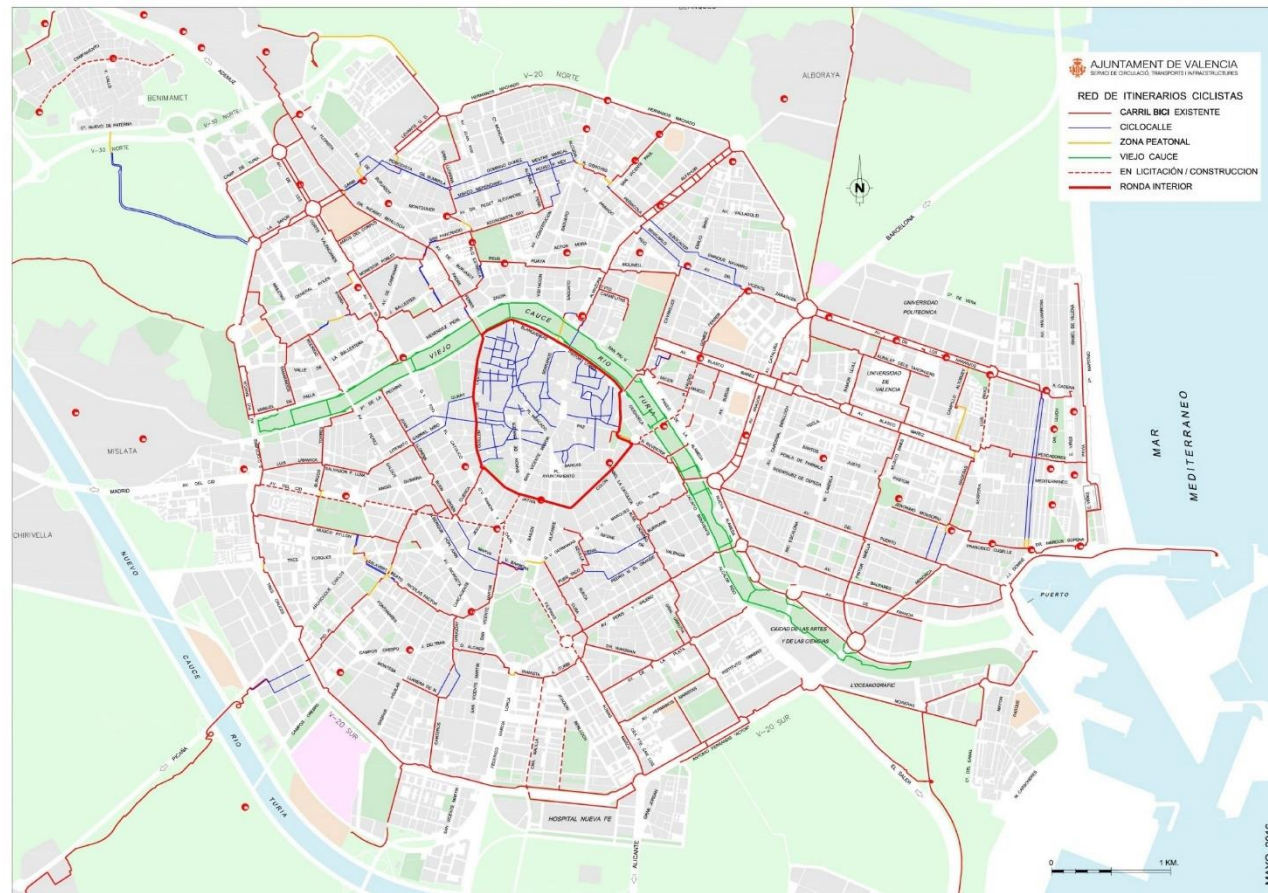


En la següent taula es mostra l'evolució dels km d'infraestructura ciclista en servei en els últims 20 anys.

INFRAESTRUCTURA EN SERVEI		
CIUTAT DE VALÈNCIA		
ANY	Red existent	
	Carril bici	Ciclocarrers
1997	28	-
1998	30	-
1999	35	-
2000	49	-
2001	55	-
2002	60	-
2003	65	-
2004	67	-
2005	67	-
2006	73	-
2007	76	-
2008	76	-
2009	80	20
2010	104	30,5
2011	108	30,5
2012	137	30,5
2013	137	30,5
2014	137	43,5
2015	131	43,5
2016	131	43,5

Font: Servei de Mobilitat Sostenible. Ajuntament de València. Anuari 2017

La xarxa de carrils bici a la ciutat de València resultant d'aquesta evolució històrica pot veure's en el següent mapa:

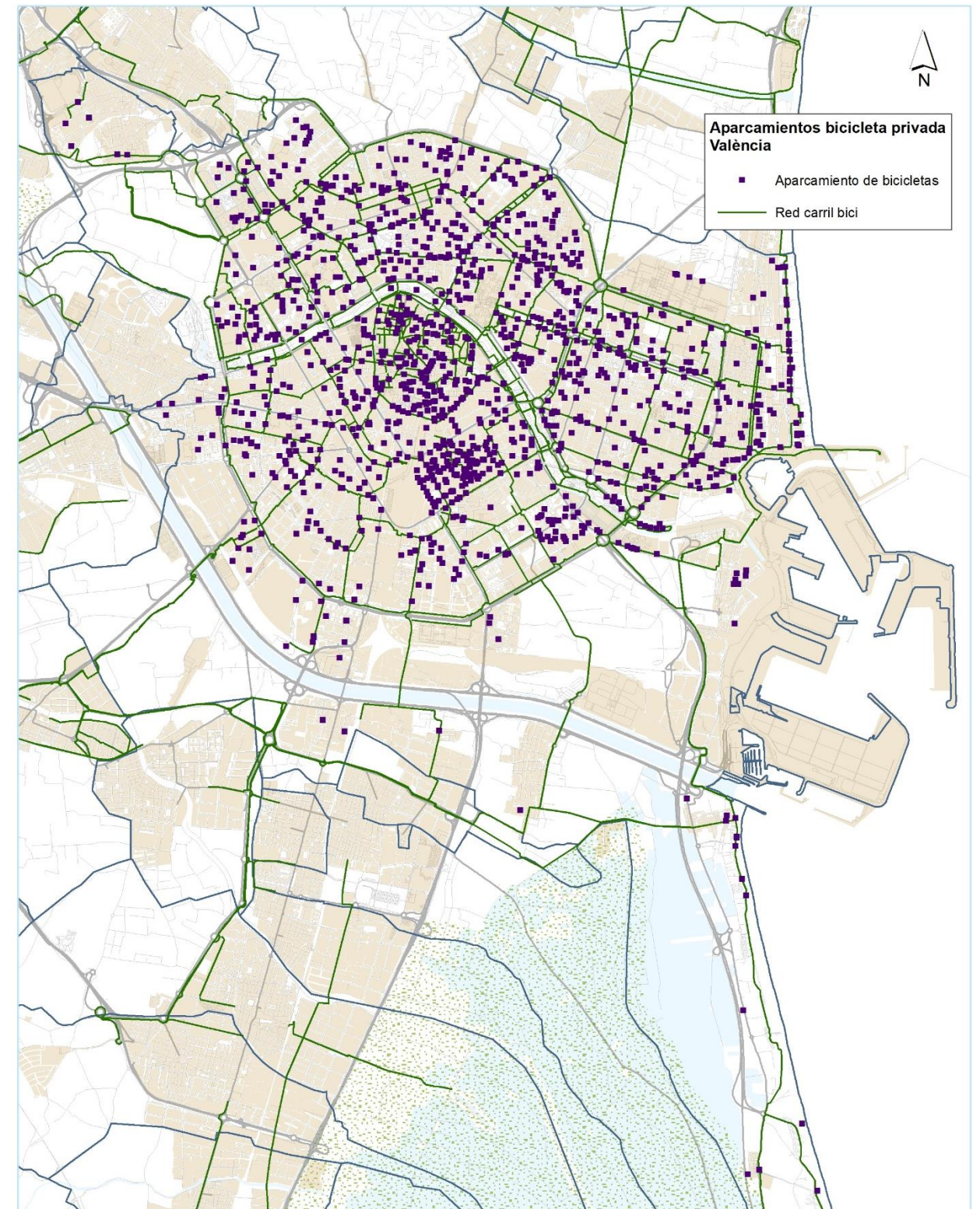


Font: Servei de Mobilitat Sostenible. Ajuntament de València.

b. Estacionament

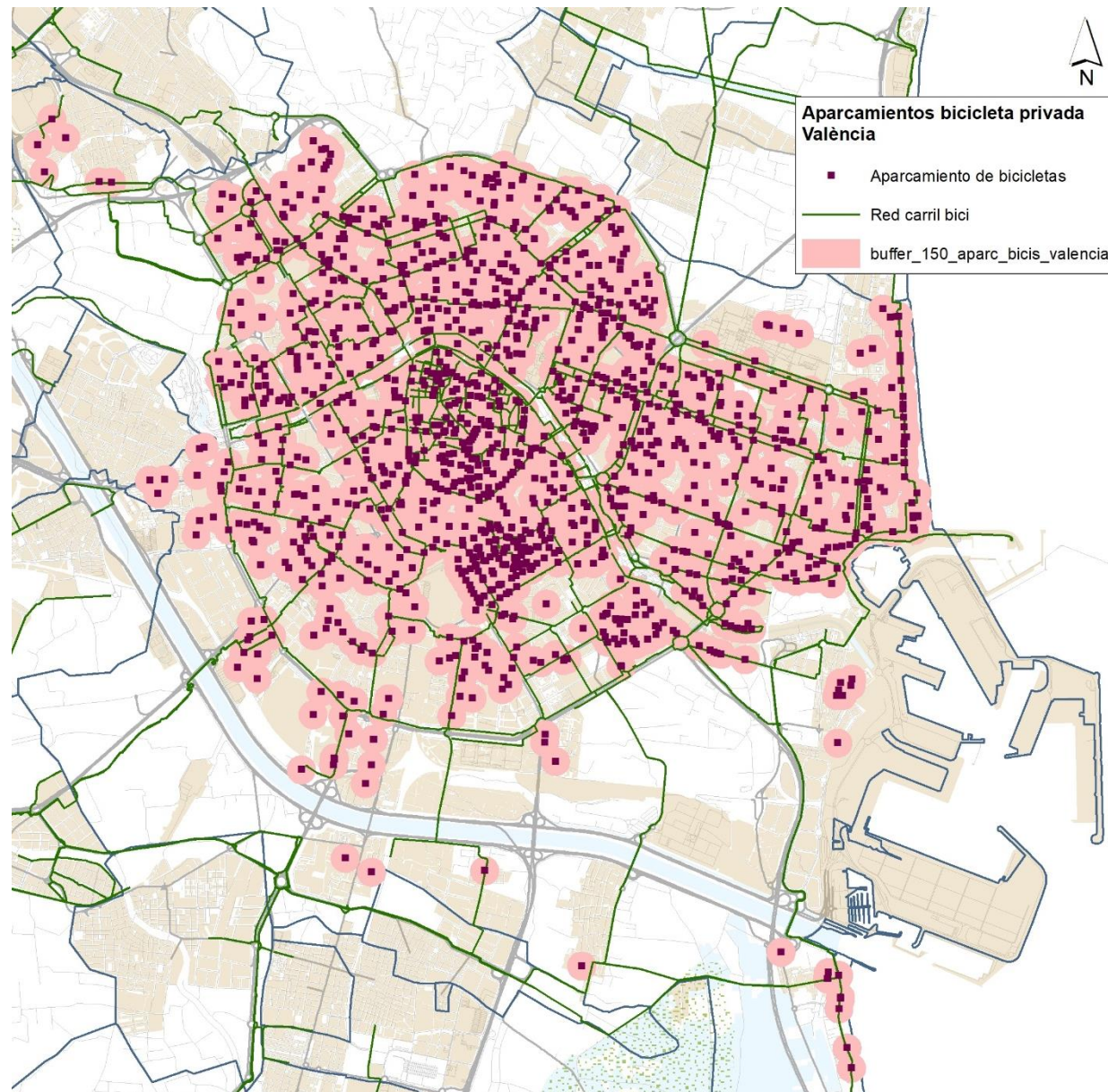
La disponibilitat d'un aparcabici còmode i segur en l'origen i en la destinació dels desplaçaments és una condició imprescindible per a una encertada estratègia de promoció de la bicicleta. A més, la tipologia i ubicació dels aparcabici implantats a la ciutat té un paper dissuasiu per als robatoris de bicicletes, una de les principals barreres a superar per a convertir la bicicleta en un mode de transport quotidià.

La distribució dels punts d'estacionament a la ciutat de València es mostra en el següent mapa:



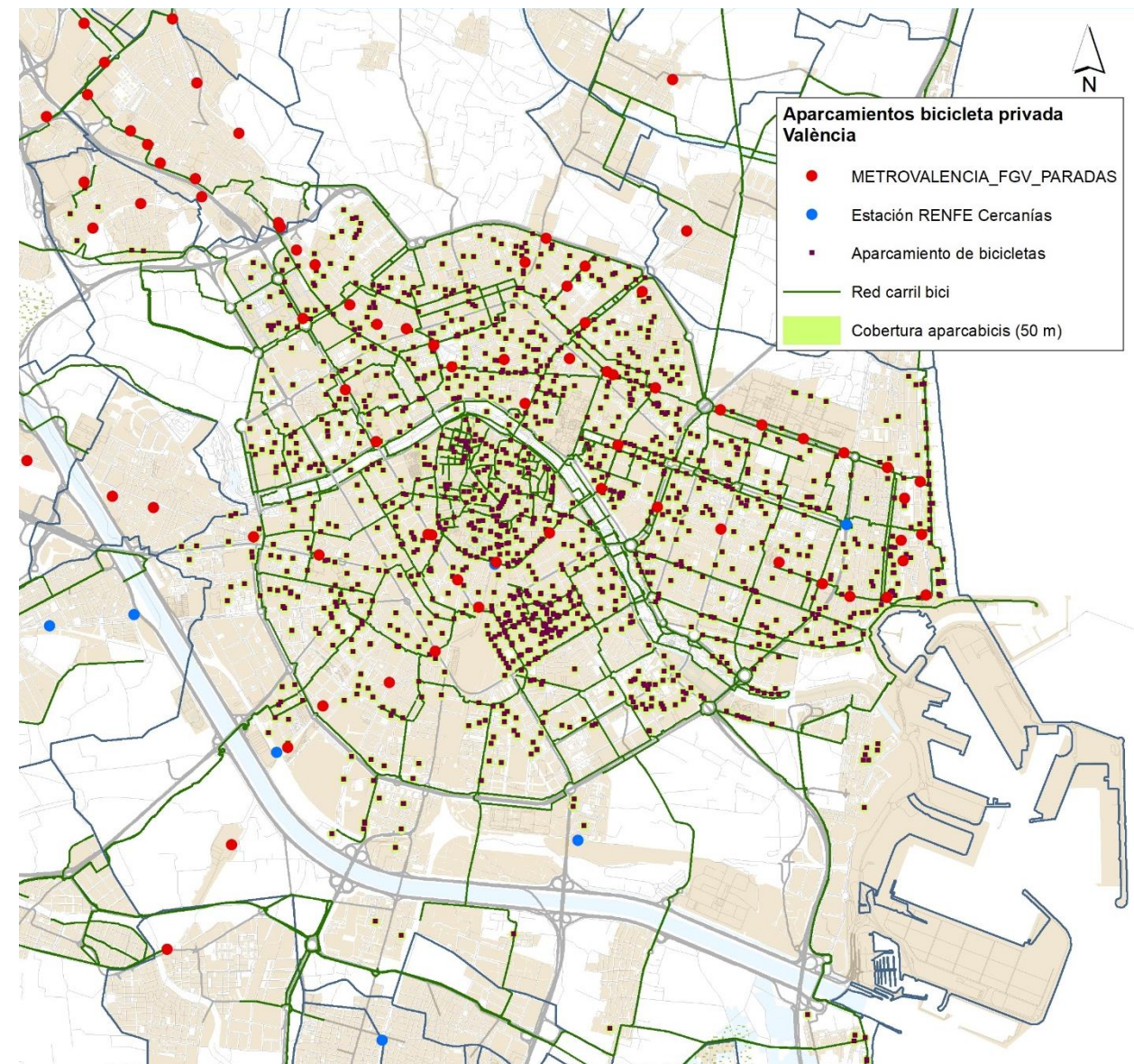
Font: Elaboració pròpia

Si s'analitza la cobertura territorial dels aparcabicis (ràdio de 150 metres) s'observa com en el centre de la ciutat i de trànsits cap a dins existeix una bona oferta.



La distribució d'aparcaments és bastant regular a la ciutat, encara que s'observa una menor densitat en la zona sud pel fet que s'han realitzat menys sol·licituds per part de la ciutadania que en altres zones.

La intermodalitat de la bicicleta privada amb el transport públic, entesa com la possibilitat d'estacionar amb comoditat i seguretat la bicicleta en les estacions de transport públic (metre, tramvia i Rodalies Renfe) està mitjanament resolta. En quasi totes les estacions de la xarxa de transport públic ferroviari existeixen estacionaments de bicicleta privada. Tan sols existeixen algunes parades de transport públic sense estacionaments per a bicicletes com són el barri de Benicalap en general i estacions de metro de Túria, Campanar, Hospital, Patraix, Amistat i Alfauir.



2.8.2. La bicicleta en el transport públic

La possibilitat de pujar la bicicleta en el transport públic de València té diferent tractament depenent de la manera de transport.

En els autobusos de l'EMT i de MetroBus no és possible pujar les bicicletes no plegables en cap franja horària. En Metrovalencia existeix una normativa específica per a poder pujar les bicicletes al metre:

- Els dies laborables únicament es permetrà el transport de bicicletes en els trams de superfície.
- Els dissabtes, les bicicletes podran accedir als trens i tramvies fins a les 14:00h en tots els trams de les línies de Metrovalencia. La resta del dia es permetrà el transport de bicicletes en els trams de superfície. L'hora de limitació es refereix només a l'accés, per la qual cosa les bicicletes podran romandre als trens/tramvies després de les 14.00 fins a l'arribada a la seua destinació.

- Els diumenges i festius a l'efecte de circulació es permetrà el transport de bicicletes durant totes les hores del dia i en tots els trams de les línies d'FGV.
- No es permetrà el transport de bicicletes durant la Setmana Fallera.

En Metrovalencia tota persona pot transportar una bicicleta de forma gratuïta, situant les bicicletes en les plataformes de manera que en tot moment vagen subjectes i procurant no molestar al reste del passatge. S'admeten fins a 2 bicicletes per plataforma. Les bicicletes plegables es consideren com a equipatge de mà pel que el seu transport només està limitat per les disposicions establides per les Normes Generals que, "en atenció a las altres persones que viajan" impedeixen introduir objectes excessivament voluminosos o perillosos en les unitats.

En rodalies Renfe sí que és possible pujar les bicicletes durant tota la setmana, encara que pot determinar la limitació o suspensió del transport de bicicletes en les dates o períodes d'horaris que si escau es determine, amb les següents restriccions segons línia:

- Línies C1 (València Nord – Gandia), C2 (València Nord - Xàtiva/Moixent) i C6 (València Nord – Castelló) es poden pujar les bicis de dilluns a diumenge durant tot el dia. S'admeten 6 bicicletes per cotxe.
- Línia C3 (València Sant Isidre - Bunyol / Utiel) es poden pujar les bicis de dilluns a diumenge durant tot el dia. S'admeten 4 bicicletes per cotxe.
- Línia C5 (València Nord – Caudiel) s'admeten bicicletes de dilluns a diumenge prèvia autorització telefònica al telf: 963 357 261. S'admeten 10 bicicletes per cotxe.

2.8.3. Àmbit metropolità

La xarxa de carrils bici de la ciutat de València es connecta amb la xarxa de ciclorutas existents en l'Àrea Metropolitana de València i, a través d'elles, amb les xarxes de carrils-bici dels municipis del seu entorn.

La xarxa d'itineraris no motoritzats de la Comunitat Valenciana està formada per una sèrie de ciclorutas destinades a vianants i ciclistes amb unes 50 rutes i més de 600 km, gran part encara sense construir.

Dins de l'Àrea Metropolitana de València destaca l'Anell Verd Metropolità de València, corredor circular de més de 52 km que travessarà i unirà les comarques de L'Horta. Està estructurat en 4 grans trams:

- Tram Sud: entre Pinedo i Aldaia.
- Tram Oest: entre Aldaia i Massarojos
- Tram Nord: entre Montcada i Port Saplaya (Alboraia)
- Trame Front Litoral: entre Port Saplaya i Pinedo

L'Anell Verd es conforma com un eix estructurante de la futura malla metropolitana integrada pels carrils bici existents més les actuacions que es desenvolupen a nivell municipal i comarcal, unint municipis contigus i permetent recorreguts de major longitud.

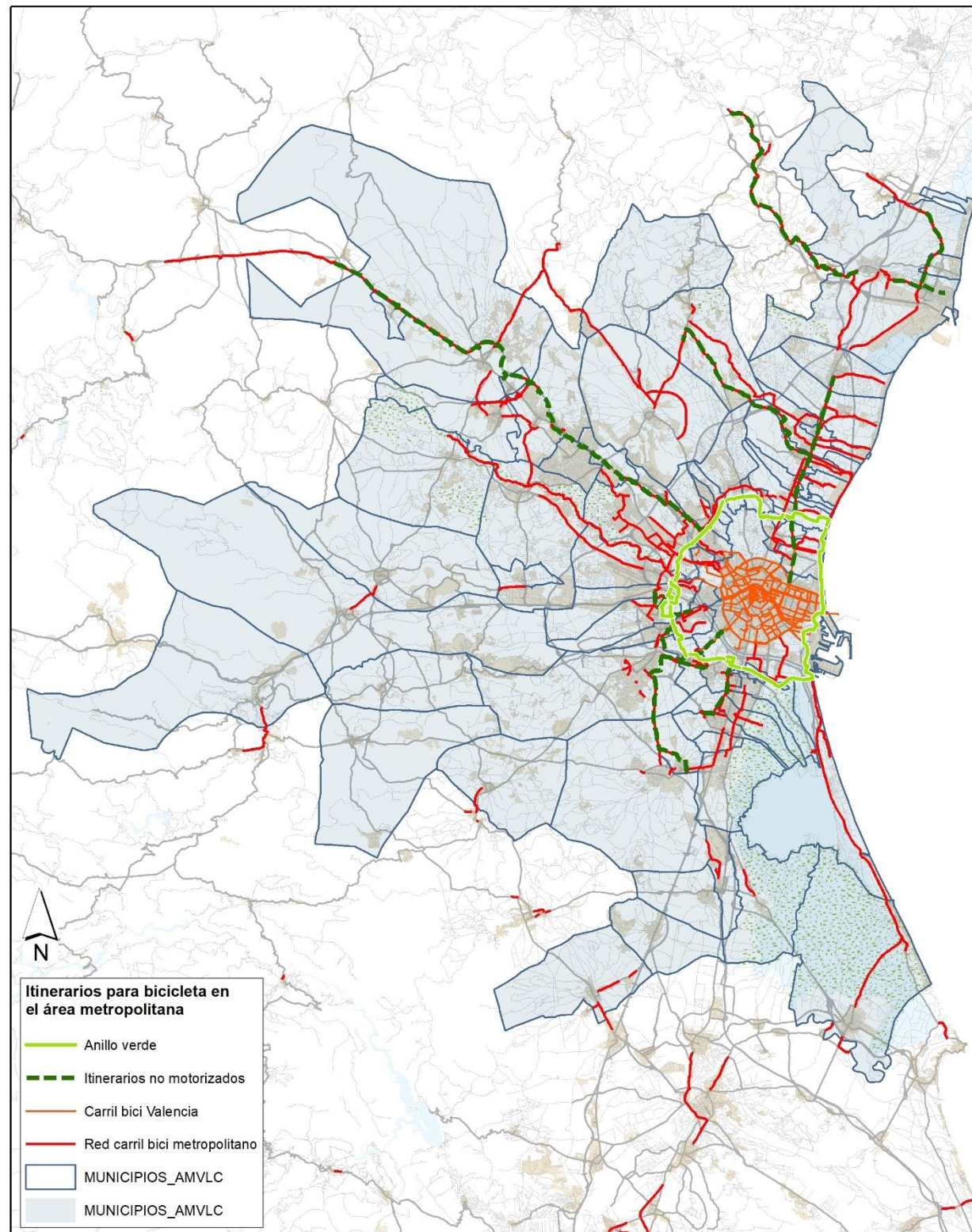
Acaba d'eixir a licitació (maig 2018) el primer subtram de l'anell, entre Montcada i Meliana, de 6,5 km de longitud. L'actuació es desenvolupa dins del Programa FEDER 2014-2020.

Unes altres ciclorutas incloses dins de l'àrea metropolitana són:

- CR-500: Sueca-El Saler-València
- CR-300: València-Puçol
- CR-32: Massamagrell-Nàquera
- CR-35: València-Sant Antoni de Benaixeve
- CR-400: València-Albal
- CR-407: Sedaví-Pinedo
- CR-409: Aldaia-Barri Crist
- CR-406: Accés a Picanya-Torrent-Benetússer
- CR-320: Puçol-Port de Sagunt-Canet
- CR-23: Puçol-Sagunt
- CR-234: Via Verda Ulls Negres
- CR-50: Xiva-Xest
- CR-305: Nàquera-A7
- CR-37: A7-Llíria
- CR-310: Bétera-Nàquera
- CR-370: Vilamarxant-Manises
- CR-373: Benissanó-Benaguasil-Llíria

La xarxa d'itineraris no motoritzats existent (i projectada) en l'àmbit d'estudi es mostra en la següent figura:

Xarxa de vies ciclistes en l'àmbit metropolità de València



Itineraris per a bicicleta en l'Àrea Metropolitana de València

Font: Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori. Generalitat Valenciana

Comarca	Longitud (m)
4 - El Camp de Túria, los Serranos i el Rincón de Ademuz	85.569
6 - El Camp de Morvedre	38.036
7 - L'Horta	64.734
8 - La Ribera Alta i la Ribera Baixa	8.465
9 - La Costera, la Vall d'Albaida i la Canal de Navarrés	33.967
10 - La Safor	23.759
Total	254.529

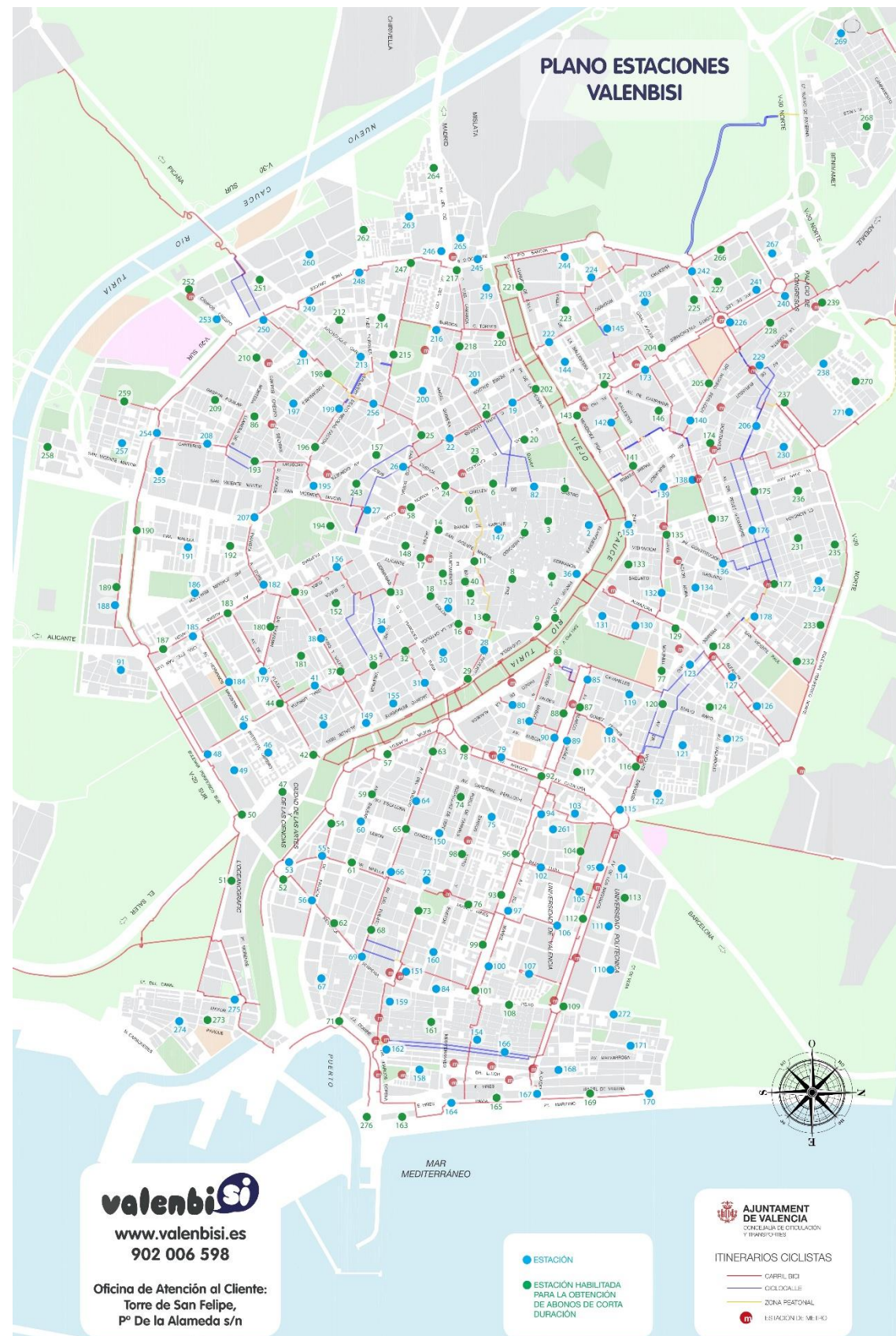
Els principals eixos ciclistes d'àmbit metropolità són la CV-35 de València a Llíria i la via Xurra, que connecta València amb Puçol a través de la CV-300. La resta de trams estan inconnexos, la qual cosa impedeix la creació d'una malla d'itineraris metropolitans que connecten amb les xarxes de carrils bici municipals.

2.8.4. Sistema de bicicleta pública

a. Ciutat de València

El 21 de juny de 2010 es va instal·lar el sistema de lloguer de bicicleta pública VALENBISI a València (277 estacions, 5.502 punts d'ancoratge i un total de 2.750 bicicletes) gestionada per l'empresa JCDecaux.

Actualment s'han identificat un total de 254 quilòmetres d'infraestructura ciclista a la província de València.



Font: <http://www.valenbisi.es/>

Segons l'Anuari Estadístic de la ciutat de València 2017 de l'Ajuntament de València, en 2016 la distribució d'estacions i ancoratges del sistema de bicicleta pública per districtes és el següent:

NOMBRE TOTAL D'ESTACIONES DE BICICLETA I ANCORATGES PER DISTRICTE			
CIUTAT DE VALÈNCIA			
Districte	Estacions	Punts d'ancoratge	Punts d'ancoratge per 1.000 habitants
1. Ciutat Vella	22	465	17,3
2. l'Eixample	15	291	6,8
3. Extramurs	17	369	7,6
4. Campanar	22	430	11,4
5. la Saïdia	13	244	5,2
6. el Pla del Real	16	404	13,3
7. l'Olivereta	16	288	6,0
8. Patraix	16	258	4,5
9. Jesús	10	185	3,5
10. Quatre Carreres	26	533	7,2
11. Poblats Marítims	26	462	8,2
12. Camins al Grau	21	428	6,6
13. Algirós	21	535	14,4
14. Benimaclet	6	96	3,3
15. Rascanya	13	235	4,5
16. Benicalap	13	230	5,0
17. Pobles del Nord	1	0	0,0
18. Pobles de l'Oest	1	20	1,4
19. Pobles del Sud	2	29	1,4
Total València	277	5502	6,9

Nota: Població a 01/01/2017

Font: Servei de Mobilitat Sostenible. Ajuntament de València

L'empresa JCDecaux té implantant el seu sistema Cyclocity amb el nom de Valenbisi. Cyclocity és un sistema automàtic en el qual la persona usuària opera a través d'una targeta magnètica (Mòbilis). Cada bicicleta està subjecta a un ancoratge que al seu torn està connectat a la terminal d'accés al servei (lector de targeta). El sistema es va estrenar a Viena (Àustria) l'any 2002.

La bicicleta que ofereix el sistema de Valenbisi pes 20 kg, disposa de cistella davantera, selló regulable, canvi de velocitats integrat, llums reglamentàries i roda no pneumàtica (goma). Les bicicletes tenen un tancament que es pot utilitzar per a deixar-la lligada durant estacionaments de curta durada.



Els bulones són els característics de Cyclocity i les estacions de Valenbisi disposen d'ancoratges aïllats, la qual cosa permet la permeabilitat per als vianants quan l'ancoratge està buit.

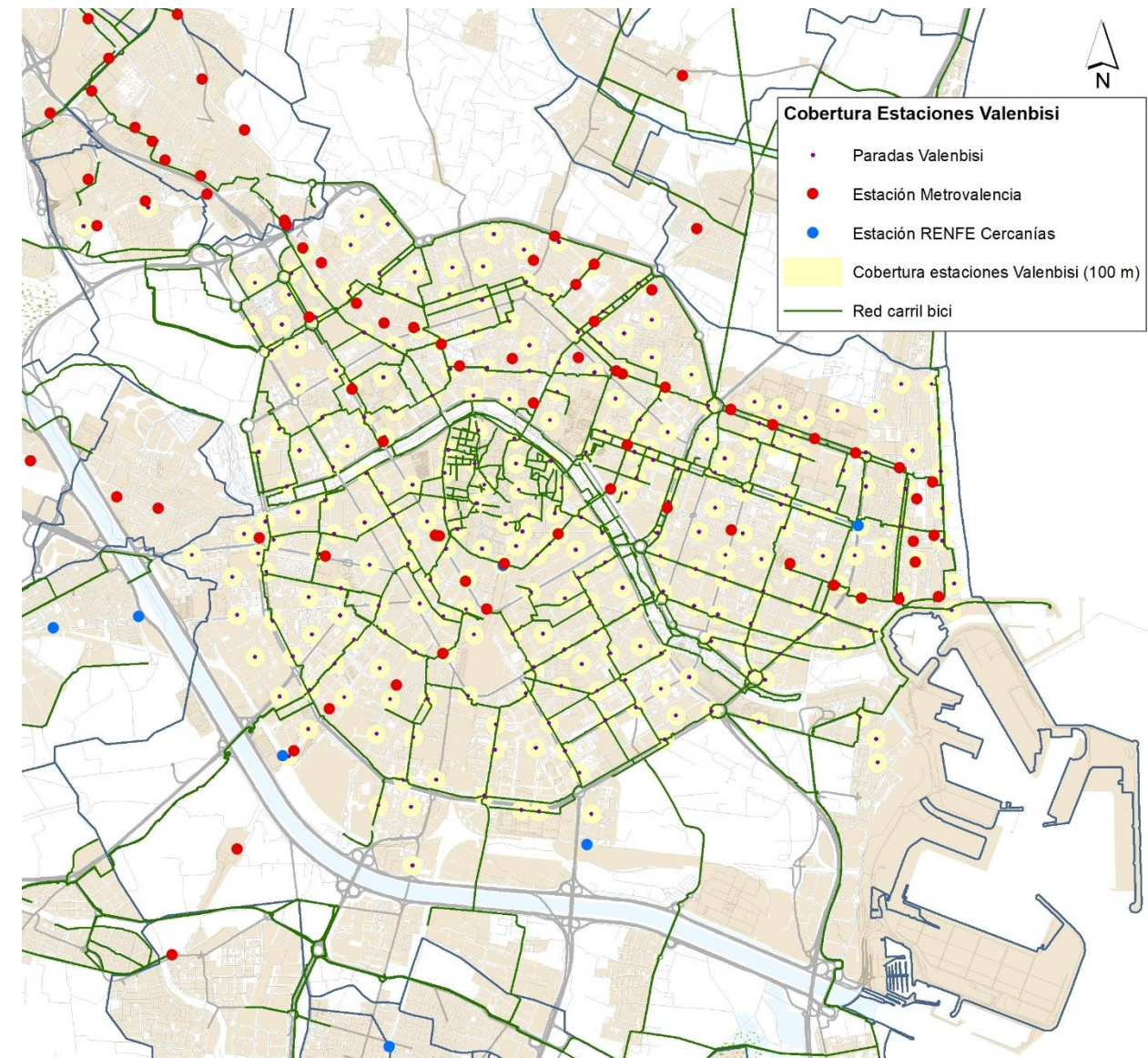


Existeixen dos tipus d'abonaments per a poder utilitzar el sistema de bicicleta pública.

- Amb l'abonament de Llarga Durada és possible realitzar un nombre il·limitat de trajectes durant un any, 12 mesos consecutius, 365 dies a l'any durant les 24 hores. L'import de l'abonament anual de Valenbisi costa 29,21 Euros. Els primers trenta minuts d'utilització són gratuïts. Si la bicicleta s'utilitza més de 30 minuts el cost és el següent: de 30 a 60 minuts 0,52 cèntims d'Euro i cada 60 minuts addicionals 2,08 euros.
- Abonament de Curta Durada (una setmana). En els terminals d'accés al servei és possible obtenir, de manera immediata, un abonament de durada setmanal (Abonament de Curta Durada). Per a això, únicament és necessari disposar d'una targeta de crèdit i seguir les instruccions indicades en la pantalla i en el datafò. L'import de l'abonament setmanal Valenbisi és de 13,30 euros. Amb això, els 30 primers minuts d'utilització són gratuïts. 30 minuts addicionals tenen un cost de 1,04 euros i cada 60 minuts addicionals 3,12 Euros.
- Abonament combinat Mibisi-Valenbisi: Amb motiu de la posada en marxa de les noves estacions intermodals en València, MIBISIVALENCI i VALENBISI han arribat a un acord de col·laboració per a crear

un abonament combinat, de manera que qui tinga l'abonament MIBISIVALENCIA tindrà un descompte en l'abonament de VALENBISI, i viceversa. Té les mateixes característiques que l'abonament anual i el seu import és de 26,00 euros i després dels primers 30 minuts gratuïts, els següents 30 minuts addicionals tenen un cost de 0,52 euros i cada 60 minuts addicionals 2,08 euros.

La intermodalitat de la bicicleta pública amb el transport públic està bastant resolta. En quasi totes les estacions de transport públic de la ciutat existeix en els seus voltants (menys de 100 metres) una parada de Valenbisi.



Font: Elaboració pròpia

El sistema Valenbisi va aconseguir el seu pic màxim de persones registrades en 2012, dos anys després de la seua inauguració, amb 112.000 abonaments, però en a penes 3 anys el nombre de persones abonades es va reduir un 56% (48.304 en 2015) coincidint amb una successió de pujades de tarifes, per a posteriorment estabilitzar-se.

Segons l'Anuari Estadístic de la ciutat de València 2017, el nombre d'abonaments de Valenbisi l'any 2016 va oscil·lar entre 45.000 i 50.000 segons el mes. La seua distribució mensual es presenta a continuació:

NOMBRE D'ABONAMENTS A VALENBISI PER MES			
ANY 2016			
Mes	Total	Abonament llarga duració	Abonament curta duració
Enero	48.860	48.465	395
Febrero	48.805	48.343	462
Marzo	48.938	48.031	907
Abril	49.021	47.934	1.087
Mayo	48.669	47.404	1.265
Junio	48.555	47.120	1.435
Julio	49.618	47.016	2.602
Agosto	50.145	46.922	3.223
Septiembre	48.901	46.632	2.269
Octubre	47.747	45.615	2.132
Noviembre	46.136	45.026	1.110
Diciembre	45.457	44.702	755

Font: Servei de Mobilitat Sostenible. Ajuntament de València

b. Àrea metropolitana

En l'Àrea Metropolitana de València, a més de la ciutat de València hi ha altres 10 municipis amb sistemes de lloguer de bicicleta pública: Montcada, Godella, Paterna, Burjassot, Xirivella, Alaquàs, Aldaia, Quart de Poblet, Torrent i Catarroja. Els sistemes de lloguer estan gestionats per l'empresa MOVUS.

Des de l'any 2013, els deu sistemes gestionats per MOVUS en l'àrea metropolitana funcionen de forma integrada sota el nom de MIBISI València. Això permet a cada municipi mantindre el seu propi sistema de lloguer de bicicleta pública (bikesharing) intern en el seu propi territori i al mateix temps intercanviar bicicletes i persones usuàries amb la resta de municipis de l'Àrea Metropolitana de València. D'aquesta forma, las persones usuàries de bicicletes públiques poden utilitzar les bicicletes entre els punts que desitgen sense limitar-se als presents en el propi municipi de pertinença, exactament com si es tractara d'un únic gran sistema de lloguer de bicicleta pública.

Els sistemes municipals adherits al servei metropolità de bicicleta pública són:

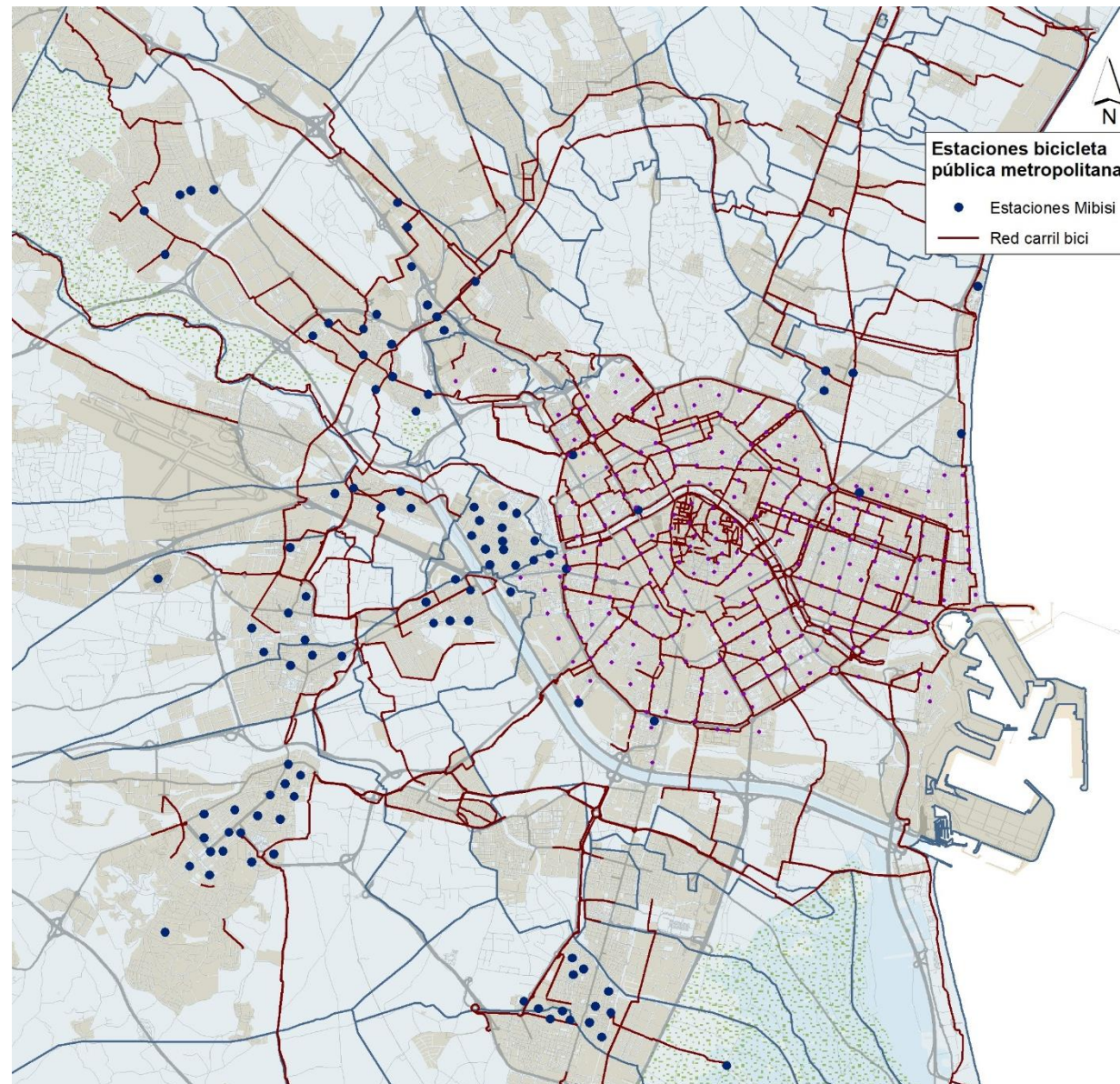
SERVEI METROPOLITÀ DE BICICLETA PÚBLICA DE VALÈNCIA	
MIBISI	
Sistemes adherits	Municipis
Catarroja	Catarroja
TorrentBici	Torrente
BiciMislata	Mislata
BiciPaterna	Paterna
Horta Sud en Bici	Aldaia
	Quart de Poblet
	Xirivella
	Alaquàs
	Burjassot
XufaBike	Alboraya

Font: <http://www.mibisivalencia.es/>

El servei metropolità de bicicleta pública de València MIBISI València gestiona al voltant de 100 bases i 1.577 bicicletes. En els últims tres anys ha sigut responsable de més de 600.000 viatges atenent una xarxa de quasi 10.000 persones usuàries

A continuació, es mostra la ubicació de les estacions de Mibisi en l'Àrea Metropolitana de València.

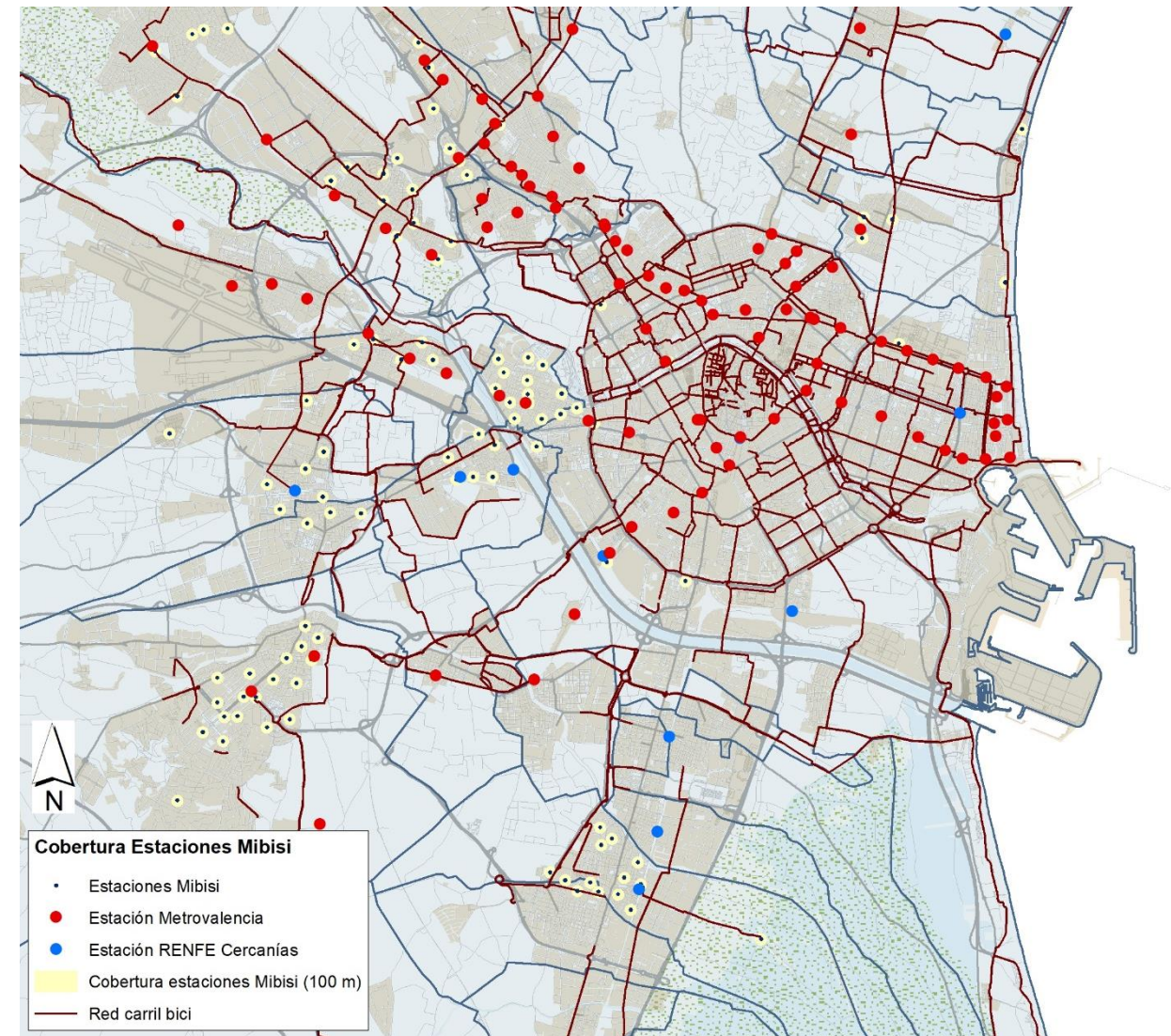
Són 96 estacions en total i estan distribuïdes pels deu municipis adherits al servei metropolità a més de les estacions intermodals de connexió amb València instal·lades al setembre de 2017. Aquestes últimes són 6 estacions intermodals amb 116 llocs de bicicleta situades en Mediamarkt de Campanar, NuevoCentro, Rectorat UPV, Sant Isidre, Complex 9 d'octubre –Conselleries- i Cruz coberta i permeten l'intercanvi entre la xarxa de Mibisi i la de Valenbisi.



Distribució d'estacions de bicicleta pública metropolitana

Quant al foment de la intermodalitat entre la bicicleta pública metropolitana i el transport públic (Metrovalencia i Rodalies RENFE), com pot veure's en la següent figura, encara que en alguns casos al costat de les estacions de transport públic sí que hi ha a prop una estació de Mibisi, en alguns municipis això no es produeix (Paterna, Aldaia, Burjassot, Xirivella) el que dificulta l'ús de la bicicleta en el sistema de transport metropolità.

En la següent figura es mostra la cobertura de les estacions de Mibisi (100 m) en relació amb les estacions de transport públic.



Cobertura d'estacions de Mibisi respecte al transport públic
Font: Elaboració pròpia

Les tarifes són variables en funció del sistema municipal abonat:

TARIFES MIBISI							
MIBISI							
Sistemes municipals	ABONAMENT 30				ABONAMENT 120		
	Abonament anual	Primers 30 minuts	Del min. 31 al 60	Del min. 61 i següents	Abonament anual	Primers 120 minuts	Del min 121 i següents
Catarroda	-	-	-	-	-	Gratuitos	Sanción
TorrentBici	12 €	Gratuitos	0,40 €	0,80 €	18 €	Gratuitos	0,80 €
BiciMislata	-	Gratuitos	0,40 €	0,80 €	-	-	-
BiciPaterna	12 €	Gratuitos	0,40 €	0,80 €	18 €	Gratuitos	0,80 €
Horta Sud en Bici	-	-	-	-	0 €	Gratuitos	1,00 €
XufaBike	12 €	Gratuitos	0,40 €	0,80 €	18 €	Gratuitos	0,80 €

Font: <http://www.mibisivalencia.es/>

Amb motiu de la posada en marxa de les noves estacions intermodals en València, MIBISIVALENCI i VALENBISI han arribat a un acord de col·laboració per a crear un abonament combinat, de manera que qui tinga l'abonament MIBISIVALENCIA tindrà un descompte en l'abonament de VALENBISI, i viceversa.

Encara que no hi ha integració tarifària entre sistemes de bicicleta pública, si existeix la possibilitat d'usar la targeta Mòbilis com a targeta sense contacte per a accedir als diferents sistemes. Encara és necessari donar-se d'alta de manera individualitzada en cada sistema (sense una tarifa metropolitana), però s'elimina la necessitat de tindre una targeta sistemàticament. Això facilita el dia a dia de les persones usuàries, que pot usar el sistema de Torrent, per exemple, per a accedir al metre i una vegada a València, amb la mateixa Mòbilis, usar el sistema Valenbisi.

2.8.5. Demanda de mobilitat ciclista

a. Desplaçaments amb bicicleta

Segons les dades de l'EDM 2012 a València es realitzaren diàriament 75.114 desplaçaments amb bicicleta (pública + privada). Això representa un 4,76% del repartiment modal de la ciutat. L'última enquesta de mobilitat realitzada a la ciutat (Estudi de mobilitat de l'Àrea Metropolitana de València, 2010) li donava a la bicicleta un repartiment modal del 3,1% (64.000 desplaçaments diaris).

En l'actualitat, les dades de l'enquesta domiciliària realitzada per al present PMoMe llancen per a 2018 una xifra de 118.779 viatges diaris per al total de l'àrea metropolitana. D'aquests viatges, 101.204 són viatges interns als municipis (85,2%), 16.529 es realitzen entre diferents municipis de l'àrea metropolitana (13,9%) i 1.047 tenen origen o destinació fora de l'àrea.

Centrant el focus a la ciutat de València es realitzen 96.854 viatges diaris amb bicicleta (81,5% del total de viatges realitzats amb bicicleta en l'àrea metropolitana, dels quals 85.417 viatges es realitzen en el seu interior (88,2%) i 11.067 amb altres municipis de l'àrea metropolitana (11,4%). A València destaca l'elevada participació de la bicicleta en els viatges no mecanitzats (8,7%).

Les principals connexions entre municipis de l'àrea metropolitana es produeixen entre València i els municipis més propers, concretament, Alboraya, Almàssera, Burjassot, Mislata i Paterna

A la ciutat de València existeix una xarxa d'estacions de presa de dades automàtiques amb punts de mesura o espires (detectors d'inducció magnètica) instal·lats, que permet comptabilitzar les intensitats mitjanes diàries de bicicletes.

Les dades d'aforaments corresponents a l'any 2016, extrets de l'Anuari Estadístic de la ciutat de València 2017, són els següents:

AFORAMENTS BICICLETA 2016	
CIUDAD DE VALENCIA	
Estació	IMD
Avenida Maestro Rodrigo-Miguel Navarro	173
Avenida Aragón	2.494
Avenida Blasco Ibáñez (M.Candela - Músico Ginés)	2.321
Avenida Blasco Ibáñez (Facultades)	1.999
Calle Dr. Gómez Ferrer	877
Cuba	849
Avenida la Plata	510
Pío Baroja	397
Teruel - Paseo Petxina	636
Avenida Pérez Galdós - Gabriel Miró	465
Beato Nicolás Factor - Jacinto Labaila	519
Avenida Ausias March - Avenida de la Plata	182
Músico Ginés	568
Avenida Francia	292
Pío XII	532
Cuenca	579
Joaquín Costa	446
Bulevar Sur (S. Vicente)	671
Bulevar Sur (Ausias March)	789
Ruaya - Sagunto	625
Músico Ayllón	363
Avenida Antonio Ferrandis "Actor"	538
Avenida Los Naranjos	1.460
Avenida Puerto	1.413
Puente de las Artes	657
Navarro Reverter	1.318
Molinell	469
General Elío	1.510
Avenida de Baleares-Dama de Elche	334
Politécnico	3.087
Puente del Real	781
Almazora-Pintor Vilar	1.309
San Pío V-Llano del Real	1.456
Puente del Ángel Custodio	1.371
Joaquin Ballester-La Fe	206

Nota: Intensitat Mitjana Diària
Font: Servei de Mobilitat Sostenible. Ajuntament de València

Les intensitats més elevades es localitzen en l'avinguda d'Aragó, avinguda de Blasco Ibáñez, avinguda dels Tarongers (campus universitari) i en l'avinguda del Port, amb IMD mitjanes anuals de 1.500 i 2.500 bicicletes/dia.

S'ha realitzat una anàlisi de l'evolució històrica de les IMD de bicicletes en els últims 10 anys a partir de les dades d'aforaments publicats en els Anuaris estadístics, publicats per l'Ajuntament de València.

Si bé els punts d'aforament han anat modificant-se i creixent al llarg dels anys, en la següent taula es mostren els tretze punts que presenten la sèrie completa.

Analitzant l'evolució històrica de la IMD en aquestes estacions, s'aprecia que ha crescut clarament en aquest període, si bé aquest creixement no ha sigut sostingut sinó que es concentra en els primers anys de la sèrie. Mentre en el decenni 2007-2016 l'increment total de les IMD va ser del 43%, en els cinc primers anys va ser del 38%.

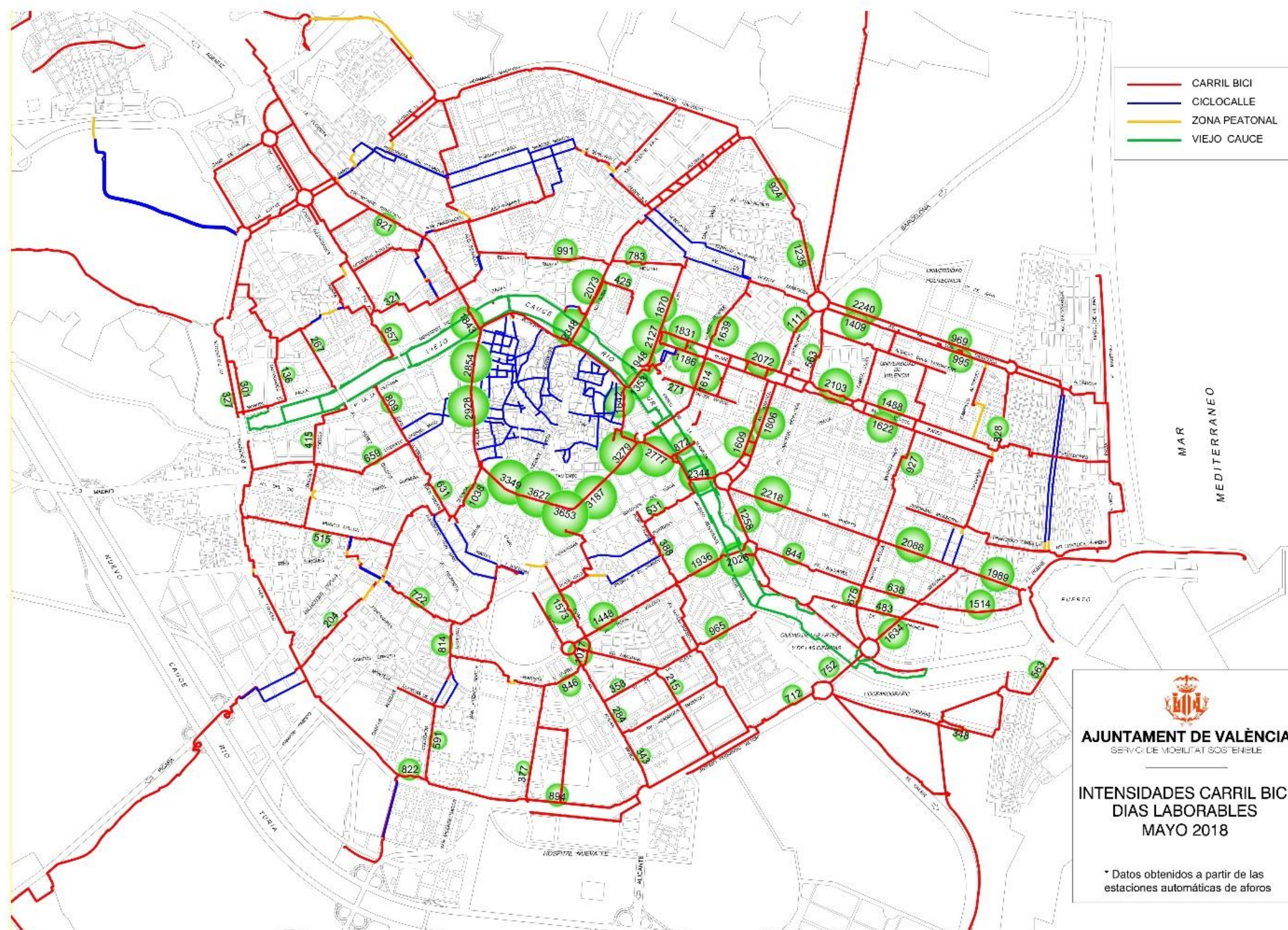
EVOLUCIÓ HISTÒRICA DE LA IMD DE BICICLETES										
ESTACIONS D'AFORAMENT AJUNTAMENT DE VALÈNCIA										
Mes	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Avenida Aragón	1.569	1.809	1.927	2.357	2.942	2.830	2.543	2.186	2.400	2.494
Avenida Blasco Ibáñez (M.Candela - Músico Ginés)	1.356	1.594	1.728	1.935	2.422	2.404	2.286	2.394	2.293	2.321
Avenida Blasco Ibáñez (Facultades)	1.217	1.434	1.677	1.782	2.185	2.114	1.992	2.004	2.013	1.999
Calle Dr. Gómez Ferrer	853	1.089	701	831	1.086	994	893	911	875	877
Avenida la Plata	431	585	588	452	458	573	537	530	516	510
Avenida Francia	634	299	282	291	364	389	345	365	288	292
Pío XII	414	487	516	407	561	651	644	654	610	532
Cuenca	249	368	403	510	702	676	609	587	560	579
Bulevar Sur (S. Vicente)	212	262	365	468	695	838	772	769	717	671
Bulevar Sur (Ausiàs March)	315	423	537	650	848	951	859	821	810	789
Músico Ayllón	160	151	220	316	336	374	379	410	382	363
Avenida Los Naranjos	1.704	2.076	2.414	2.497	2.408	2.500	2.269	1.862	1.984	1.460
Avenida Puerto	865	900	1.016	1.269	1.566	1.455	1.380	1.381	1.362	1.413

Font: Servei de Mobilitat Sostenible. Ajuntament de València

Representant els increments anuals s'observa clarament que l'increment de demanda es localitza en els primers anys de les sèries (2007-2011) coincidint amb importants millores en l'oferta ciclista de la ciutat, ja siga increments de la infraestructura ciclista o la implantació del sistema de lloguer de bicicleta pública Valenbisi. Posteriorment, la IMD s'ha mantingut o fins i tot s'ha reduït lleugerament.

Cal fer notar que aquestes IMD són anteriors a la posada en servei de l'anell ciclista del centre històric (2017) que s'ha convertit en el carril-bici més usat de la ciutat, per la qual cosa la seua posada en funcionament ha suposat un nou estímul per a la utilització de la bicicleta.

Les dades més recents són els publicats en forma de mapa per l'Ajuntament de València on ja figuren intensitats de trànsit per a l'anell ciclista del centre històric A continuació es mostra el corresponent a maig de 2018:



L'obertura de l'anell ciclista del centre històric en 2017 ha suposat un increment de trànsit com es posa de manifest en l'anterior mapa d'intensitats, amb xifres superiors a 3.600 bicicletes/dia en l'anell i mantenint com a vies de major intensitat l'avinguda d'Aragó, avinguda de Blasco Ibáñez, avinguda dels Tarongers, avinguda del Port i els ponts sobre el vell llit del Túria que connecten el viari anterior amb l'anell del centre històric.

Font: [http://www.valencia.es/ayuntamiento/trafico.nsf/vCategoriaDescargasV/4456A609D3C3B0D0C12582A9003857A3/\\$FILE/lmd%20bici%202018-05.pdf](http://www.valencia.es/ayuntamiento/trafico.nsf/vCategoriaDescargasV/4456A609D3C3B0D0C12582A9003857A3/$FILE/lmd%20bici%202018-05.pdf)

b. Uso del sistema de bicicleta pública

NOMBRE MITJÀ DE VIATGES DIARIS EN BICICLETA PÚBLICA SEGONS MES		
ANY 2016		
Mes	Laborables	Festius
Gener	20.834	15.047
Febrer	27.510	10.480
Març	24.354	13.395
Abril	25.202	14.591
Maig	31.150	12.743
Juny	27.879	13.940
Juliol	23.973	11.416
Agost	18.283	7.480
Setembre	32.125	11.682
Octubre	32.075	17.641
Novembre	27.591	11.825
Desembre	18.459	11.658
Mitjana anual	25.786	12.658

Actualment el sistema de bicicleta pública Valenbisi compta amb entre 45.000 i 50.000 persones registrades (en funció del mes) i una mitjana de 25.800 usos diaris en dia laborable. Durant l'any 2012 van arribar a estar registrades 112.000 persones i l'any 2011 es va arribar a puntes de 45.000 usos diaris, molt per damunt de les previsions inicials de JCDecaux.

En 2016, el nombre mitjà de viatges diaris amb bicicleta pública en dia laborable va ser de 25.800, reduint-se a menys de la meitat en festiu (Anuari Estadístic de la ciutat de València 2017)

Font: Servei de Mobilitat Sostenible. Ajuntament de València

Si es comparen aquestes dades de demanda amb els altres dos grans sistemes de bicicleta pública implantats a Espanya (Bicing a Barcelona i Sevici a Sevilla), el sistema de Valenbisi obté indicadors molt positius.

El sistema Valenbisi té el ràtio de rotació més elevat, amb una mitjana en dia laborable de més de 9,4 usos bici dia (per 5,9 a Barcelona). El nombre de persones registrades relacionat amb la població de la ciutat és una mica inferior a València que a Barcelona o Sevilla: mentre que a València està registrat en el sistema el 6,1% de la població, a Barcelona o Sevilla ho fan el 6,6% i el 7,5% respectivament. El sistema Valenbisi és el més econòmic dels tres el que provoca que existisquen persones usuàries poc actives: a València es registra un ús de la bicicleta per cada 1,9 persones registrades, mentre que a Barcelona aquest ràtio és del 3,0.

La relació de persona usuària per bicicleta a València (17,6) és bastant similar a la de Barcelona (17,8) i Sevilla (19,5) així com el nombre de bicicletes per cada mil habitants, per la qual cosa l'oferta de bicicletes és similar a la d'aquestes altres ciutats.



La comparativa entre els tres sistemes de bicicleta pública més importants d'Espanya pot veure's en el següent quadre:

COMPARATIVA ENTRE SISTEMES DE BICICLETA PÚBLICA			
Sistema	Valenbisi	Bicing	Sevici
Ciutat	Valencia	Barcelona	Sevilla
Operador	JCDecaux	Cespa	JCDecaux
Habitants	787.808	1.620.809	689.434
Bicicletes	2.750	6.000	2.650
Estacions	277	420	260
Bicicletes per estació	10	14	10
Persones usuàries registrades	48.404	106.717	51.576
Usos diaris (laborables)	25.800	35.400	-
Cost abonament anual (€)	29,21	47,10	39,33
Usos per bicicleta i dia	9,4	5,9	-
Población abonada	6,1%	6,6%	7,5%
Persones usuàries per usos	1,9	3,0	-
% usuaris per usos	53%	33%	-
Bicicletas/1.000 habitants	3,5	3,7	3,8
Usuaris per Bicicleta	17,6	17,8	19,5

2.9. Anàlisi de la xarxa de transport públic

2.9.1. Metrovalencia (FGV)

Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV) es va constituir en 1986 després de la culminació del procés de transferències a la Comunitat Valenciana dels serveis de transport que explotava en el seu territori l'empresa Ferrocarrils Espanyols de Via Estreta (FEVE) dependent de l'Administració Central de l'Estat.

FGV gestiona els serveis de transport de persones i les infraestructures de les línies de via estreta i de les línies tramviàries que recorren per la Comunitat Valenciana. Aquests serveis es presten a través de dues marques comercials: Metrovalencia i TRAM Metropolità d'Alacant.

Metrovalencia engloba la xarxa viària d'FGV a València que dona cobertura a la ciutat de València, a la seua Àrea Metropolitana i zones d'influència. La xarxa d'FGV ofereix a l'Àrea Metropolitana de la ciutat de València 9 línies ferroviàries, de les quals 3 són tramviàries (4, 6 i 8). Dels 156 quilòmetres de xarxa que té Metrovalencia, 27 kms són en túnel.

METROVALENCIA	
DADES DE LA XARXA	
Tipus de línia	Nre. de línies
Metro	6
Tramvia	3
Total línies	9

Font: www.fgv.es/memorias/memoria2016

Les dades principals de la infraestructura de la xarxa són:

METROVALENCIA	
DADES DE LA INFRAESTRUCTURA. 2016	
Km red	156,39
Km en túnel	26,59
Km en superfície	129,79
Km de vía única	79,10
Km de vía doble	67,68
Km recorreguts	7.769.832
Total estacions	139
Estacions subterrànies	35
Estaciones en superfície	102
Escales mecàniques	137
Ascensors	85
Ud. de tren i tramvia	106
Places/km (milers)	4.393.792

Font: Informe de gestió, comptes anuals i memòria de sostenibilitat 2016. FGV
www.fgv.es/memorias/memoria2016

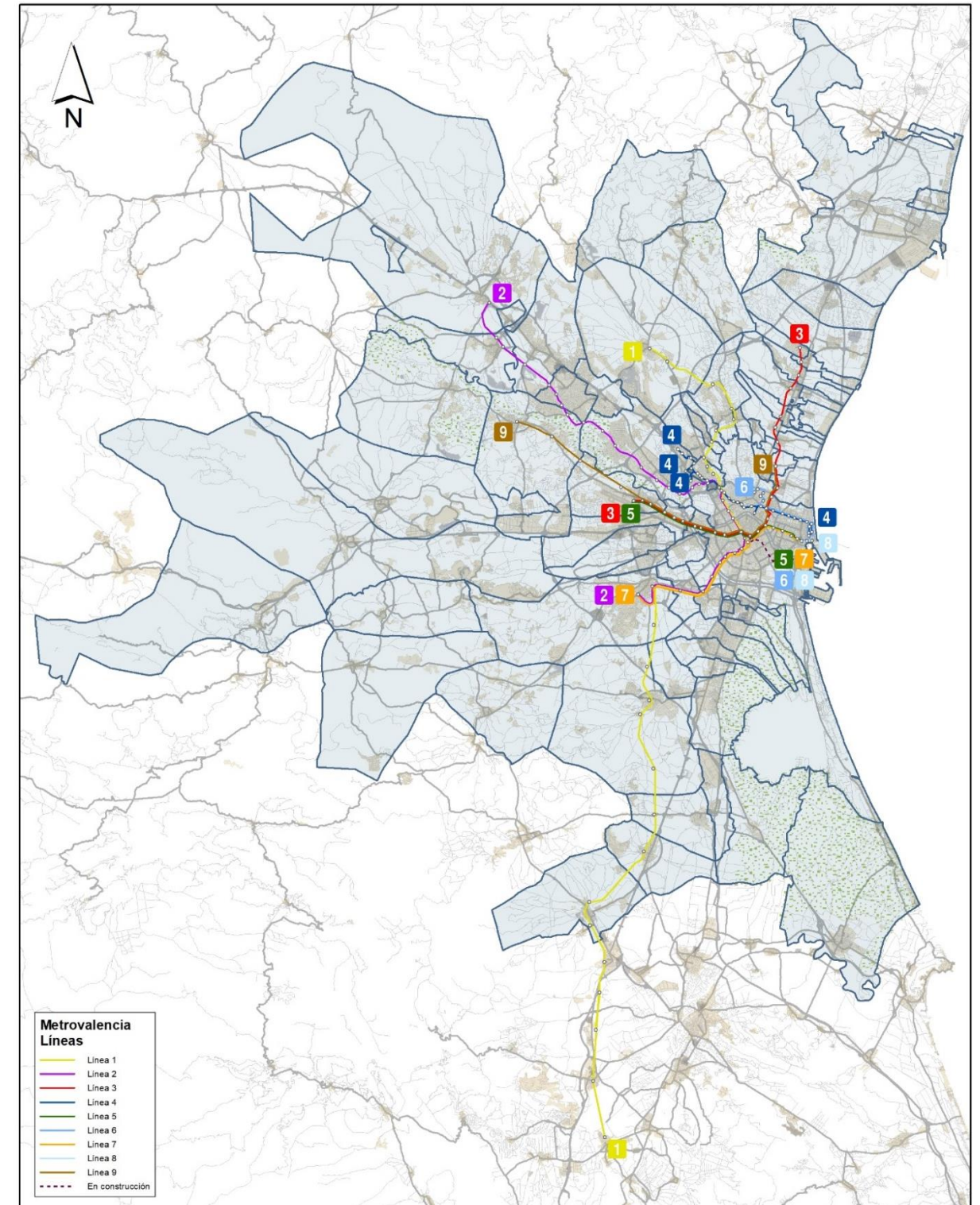
El 55% de la xarxa és de via única, encara que en l'àmbit metropolità això només succeeix en la línia 3 entre Alboraya i Rafelbunol i en la línia 1 a partir de Torrent i cap a Vilanova de Castelló.

Durant l'any 2017 Metrovalencia va transportar a 63,8 milions de persones en les seues 9 línies. Les principals característiques de les línies són:

METROVALENCIA					
DADES DE LA RED. ANY 2017					
Línia	Tipus	Capçaleres	Estacions	Long. (km)	Viatges
1	Metro	Bétera-Villanueva de Castellón	40	70,24	9.157.724
2	Metro	Llíria-Torrent Avinguda	33	39,75	8.518.631
3	Metro	Rafelbunol-Aeroport	27	24,69	12.843.485
4	Tranvia	Mas del Rosari-Dr. Lluch	33	15,92	6.188.548
5	Metro	Marítim Serreria-Aeroport	18	12,95	9.724.913
6	Tranvia	Tossal del Rei-Marítim Serreria	21	10,07	1.906.035
7	Metro	Marítim Serreria-Torrent Avinguda	16	15,45	7.030.834
8	Tranvia	Marina Reial Joan Carles I-Marítim Serreria	4	1,2	402.381
9	Metro	Alboraya Peris Aragó-Riba-roja de Túria	22	23,37	8.070.682
Total			137	156,39	63.843.233

Font: www.fgv.es

A continuació es mostra un mapa de les línies i itineraris de metre i tramvia de Metrovalencia, on s'observa que algunes línies tenen quilòmetres de via compartits (las línies 1 i 5 comparteixen un tram comú de vies de 10,845 quilòmetres; les línies 3 i 5 comparteixen 10,535; les línies 5 i 6 comparteixen 1,028 i les línies 4 i 6 comparteixen 6,126).

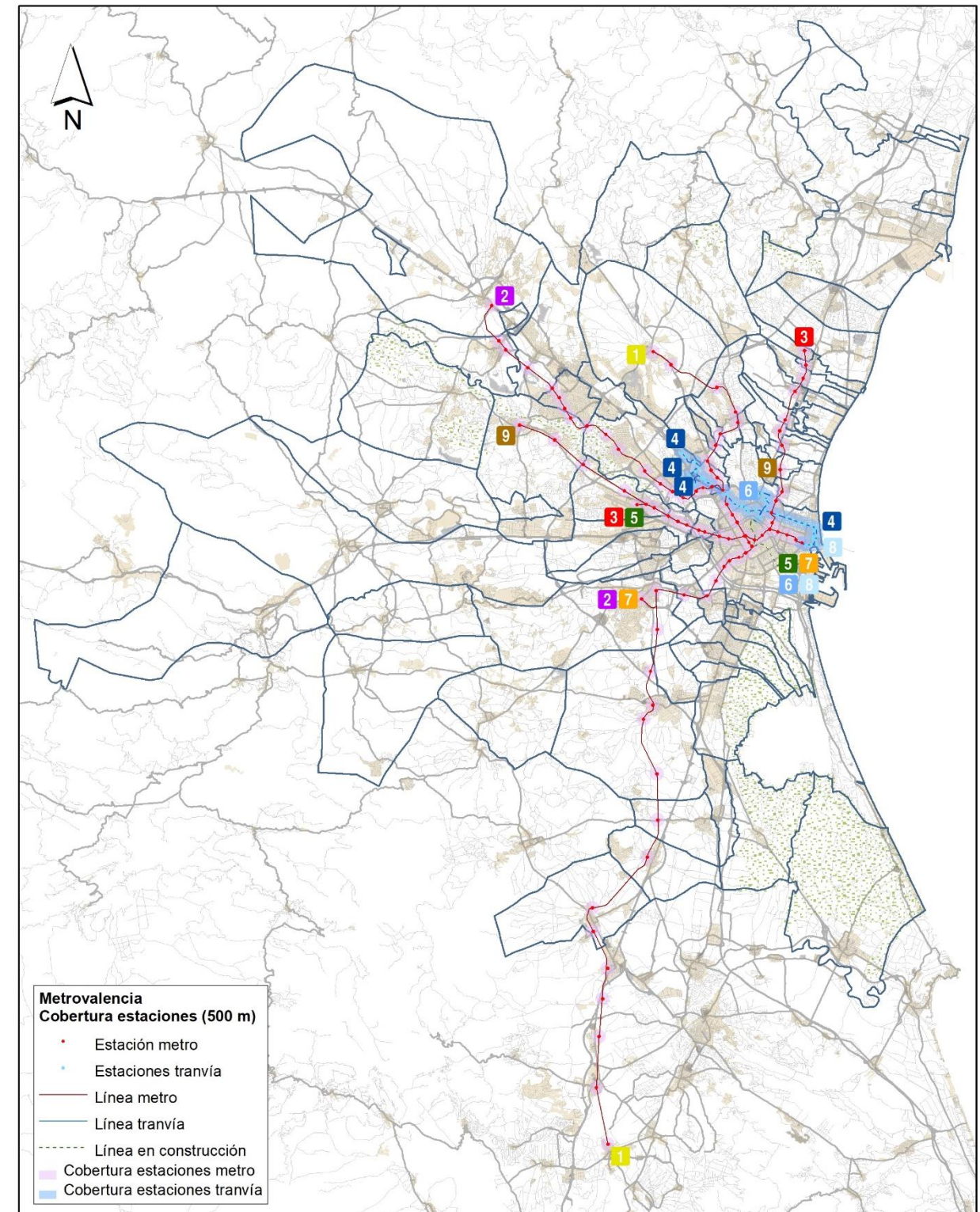


Xarxa de Metrovalencia en l'Àrea Metropolitana de València

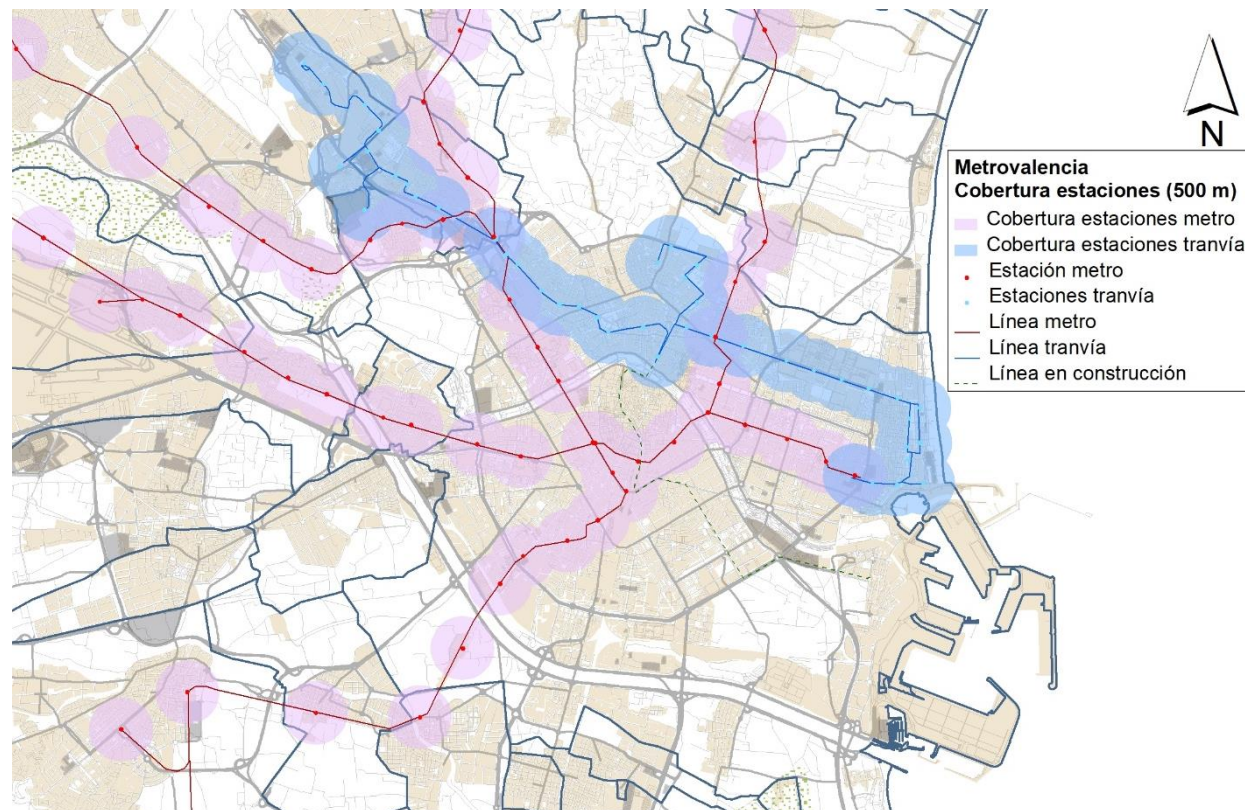


Xarxa de Metrovalencia en l'entorn urbà de València

S'ha estimat la cobertura territorial de l'oferta actual de parades de Metrovalencia considerant un radi de cobertura de 500 metres (uns 8 minuts a peu). Si bé la cobertura territorial és àmplia, sobretot en el municipi de València, encara té una gran capacitat d'expansió, tal com es mostra en les següents figures:



Cobertura de les estacions de Metrovalencia en l'Àrea Metropolitana de València



Cobertura de les estacions de Metrovalencia en el municipi de València

Tant la línia de Torrent com la de l'aeroport tenen durant tot el dia freqüències inferiors a 15 minuts, arribant en alguns itineraris a freqüències fins i tot de 3 minuts. Aquestes línies en les seues parades compartides amb la línia 1, ofereixen uns intervals de pas clarament diferenciats en funció de la distribució horària (hora punta) i setmanal de la demanda (laborable, dissabte i diumenge) de cadascuna de les parades. L'interval de pas en les parades situades entre l'Entroncament i Torrent se situa entre 2 i 5 minuts en hora punta.

En les parades situades en els municipis de l'AMVLC entre l'Entroncament i Bétera l'interval de pas augmenta, però no supera els 15 minuts en hora punta.

L'interval de pas és de 20 minuts en hora punta en les parades de la línia 1 situades en els municipis de l'AMVLC entre Torrent i Picassent i aconseguix els 45 minuts en aquelles situades entre Picassent i Vilanova de Castelló (fóra ja de l'àmbit d'estudi).

Les línies de tramvia mantenen les mateixes freqüències en totes les franges horàries tant en dies laborables com en cap de setmana, excepte el tram Tossal-P. Reig que incrementa l'interval de pas en el cap de setmana. Els intervals de pas dels tramvies se situen entre els 5 i 20 minuts.

Metrovalencia possibilita la intermodalidad oferint aparcament gratuït en diverses parades de les seues línies de metro, per a deixar aparcant el cotxe i continuar el viatge amb metro. En concret, oferta 2.180 places d'aparcament, de les quals 1.113 són de propietat municipal, sent el major d'ells el de Quart de Poblet amb 562 places. La ubicació i el nombre de places es concreten en la taula següent.

METROVALENCIA	
PÀRQUING+METRO 	
Ubicació	Nre. de places
València Sud	168
Païporta	50
Massarajos	62
Rocafort	54
Fuente del Jarro	52
Seminari-CEU	48
Llíria	41
Empalme	40
La Pobla de Vallbona	40
L'Elia	39
Bétera	60
Paterna	23
Santa Rita	133
Burjassot	250
Font Almaguer	42
Sant Ramón	3
Sant Isidre	115
Benaguasil 1r	30
Quart de Poblet	562
La Presa	123
Masía de Traver	198
Riba-roja de Túria	47
Total	2.180

(1): 220 places extres del 15 al 19 de març

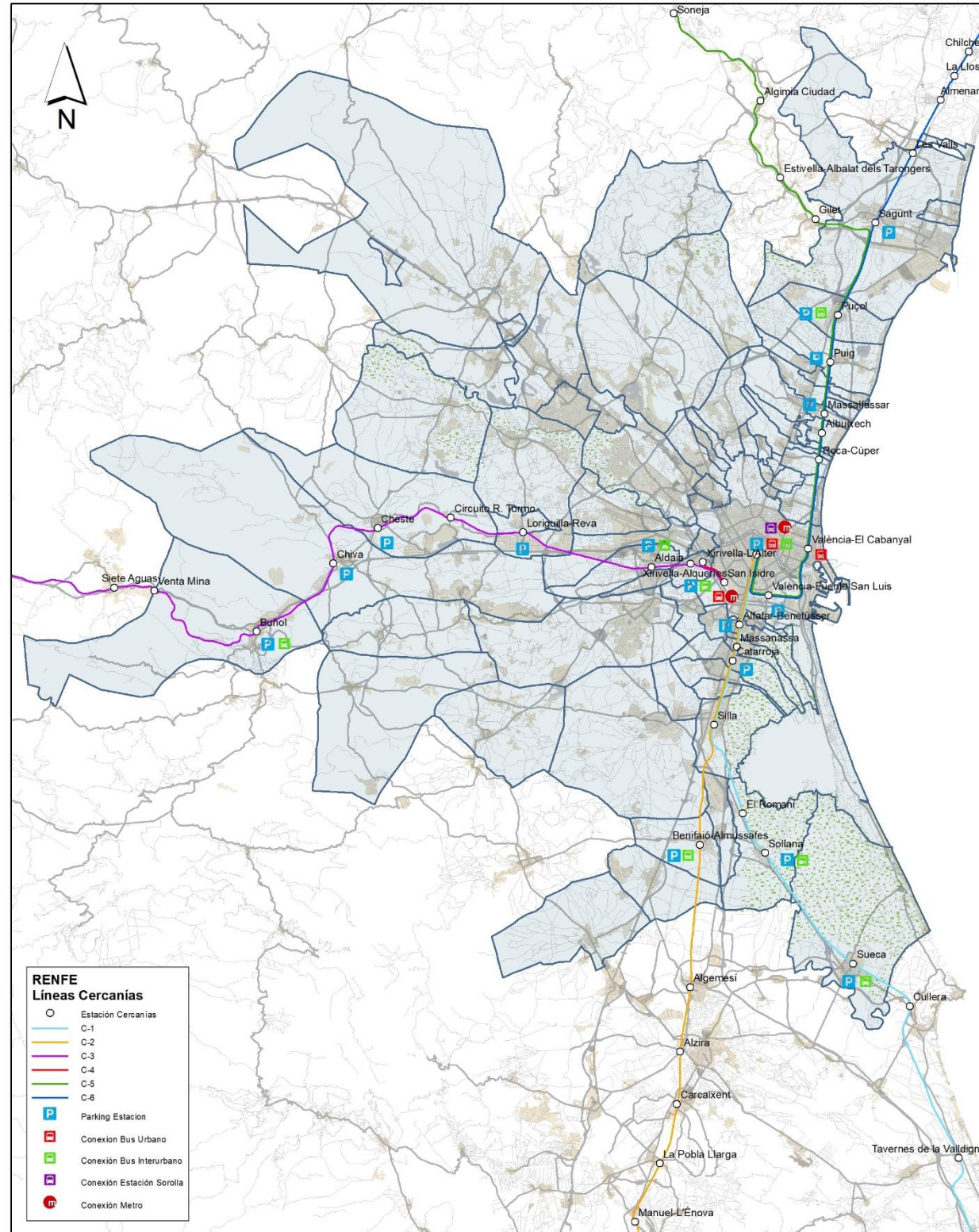
(2): propietat municipal

Font: www.metrovalencia.es

2.9.2. Rodalies Renfe

El servei de Rodalies Renfe de València està format per sis línies, 252 km de vies fèrries i 66 estacions. Quatre de les línies tenen el seu origen a València-Estació del Nord i dos tenen la seua capçalera en l'estació terme de València-Sant Isidre, que reemplaza a l'antiga Estació de Vara de Quart. Ambdues són estacions terminals.

Des de l'estació de Sant Isidre parteixen les línies que es dirigeixen a l'oest (línies C-3 i C-4). Des de l'estació del Nord parteixen les que es dirigeixen al sud (C-1 i C-2, que comparteixen ruta fins a bifurcar-se a Silla) i al nord pel litoral (línies C-5 i C-6, que se separen a Sagunt).



Xarxa de Rodalies RENFE en l'Àrea Metropolitana de València i connexions amb altres mitjans de transport

Com pot veure's en l'anterior figura, gran part de les estacions de rodalies disposen d'aparcament (Sueca, Sollana, Catarroja, Alfafar-Benetússer en la línia C-1; Benifaió-Almussafes en la línia C-2; Bunyol, Xiva, Xest, Loriguilla,

Aldaia, Xirivella-Alquerías, en la línia C-3; València-F.S.L., Massalfassar, El Puig, Puçol i Sagunt en les línies C-5 i C-6, a més de l'estació València Nord).

LÍNIES RODALIES RENFE			
Línia	Itinerari	Nre. parades	Parades
C-1	Valencia Nord-Gandía	13	València Nord, Alfafar-Benetússer, Massanassa, Catarroja, Silla, El Romaní, Sollana, Sueca, Cullera, Tavernes de la Valldigna, Xeraco, Gandia, y Platja y Grau de Gandia
C-2	València Nord-Moixent	16	València Nord, Alfafar-Benetússer, Massanassa, Catarroja, Silla, Benifaió-Almussafes, Algemesí, Alzira, Carcaixent, La Pobla Llarga, Manuel-L'Enova, Xàtiva, L'Alcúdia de Crespins, Montesa, Vallada y Moixent
C-3	València Sant Isidre-Utiel	14	València Sant Isidre, Xirivella-Alquerías, Aldaia, Loriguilla-Reva, Circuit R. Tormo, Cheste, Chiva, Buñol, Venta-Mina, Siete Aguas, El Rebollar, Requena, San Antonio de Requena y Utiel.
C-4	València Sant Isidre-Xirivella L'Alter	2	València Sant Isidre, Xirivella L'Alter.
C-5	València Nord-Caudiel	18	València Nord, València F.S.L., València-Cabanyal, Roca-Cuper, Albuixech, Massalfassar, El Puig, Puçol, Sagunt, Gilet, Estivella-Albalat dels Tarongers, Algimia, Soneja, Segorbe-Ciudad, Segorbe-Arrabal, Navajas, Jérica-Viver y Caudiel.
C-6	València Nord-Castelló	19	València Nord, València F.S.L., València-Cabanyal, Roca-Cuper, Albuixech, Massalfassar, El Puig, Puçol, Sagunt, Les Valls, Almenara, La Llosa, Xilxes, Moncofa, Nules-La Vilavella, Burriana-Alquerías N.P., Vila-real, Almassora y Castelló.

Quant a connexions amb altres modes de transport, n'hi ha amb metre en les estacions terme de València Nord i València-Sant Isidre i amb autobusos urbans en les estacions València Nord (C1, C-2, C-5 i C-6), València-Cabanyal (C5 i C-6) i València-Sant Isidre (C-3, C-4). Les connexions més freqüents en l'àrea metropolitana són amb autobusos interurbans (estacions de Sueca i Sollana en la C-1; Benifaió-Almussafes en la C-2; Bunyol, Aldaia, Xirivella-Alquerías en la línia C-3; Puçol en les C-5 i C-6 i València Nord).

S'han analitzat els horaris de Rodalies de València a fi de caracteritzar l'oferta a partir de la freqüència de les línies.

Les línies C-1 i C-2 tenen recorregut comú des de València Nord fins a Silla. Considerant les dues línies conjuntament, hi ha 86 trens diaris en sentit Silla amb una freqüència de viatges que varia de 3 a 22 minuts al llarg del dia. Els viatges d'una i una altra línia es van alternant, amb 43 trens cadascuna d'elles i freqüència de 9 i 36 minuts i 9 i 72 minuts respectivament. L'horari és ampli, des de les 6.11 a les 22.41. En el sentit contrari, hi ha 81 viatges en total, amb horari que varia des de 6.17 a 23.05. La continuació fins a les capçaleres de destinació és desigual, mentre a Gandia (C_1) arriben 41 trens diaris, fins a Moixent només arriben 12.

La freqüència de trens en la línia C-3 depén de l'estació d'origen-destine: mentre una estació com Aldaia, propera a la capçalera de la línia té 31 trens diaris (32 en el sentit invers), amb intervals de pas variable entre 15 i 57 minuts;

a Bunyol, a major distància, ja només parteixen 25 trens (26 en sentit invers), amb intervals de pas de 14 i 69 minuts; al municipi Utiel només hi ha 7 trens diaris, amb intervals de pas de 50 a 228 minuts.

En la línia C-4, hi ha només 10 trens diaris per sentit, amb intervals de pas variables entre 40 i 83 minuts, destacant la poca amplitud de l'horari, ja que es deixa l'hora punta del matí sense atendre: de 8.50 a 18.38 en sentit Xirivella i de 9.10 a 18.55 en sentit València.

Les línies C-5 i C-6 recorren de manera conjunta fins a Sagunt, per a després separar-se fins a arribar a les seues respectives capçaleres de destinació. Mentre des de València Nord parteixen 42 trens diaris fins a Sagunt, només un d'ells pertany a la línia C-5. La resta dels viatges (són 4 en total) de la línia C-5 parteixen de Sagunt fins al final de línia (Caudiel). L'horari és ampli, des de les 5.40 fins a les 22.30, amb intervals de pas variable dins de l'àrea metropolitana, entre 2 i 50 minuts fins a Sagunt. Per contra, els viatges fins a Caudiel, presenten intervals de pas major a 3 hores.

En l'anuari estadístic de la ciutat de València 2017, publicat per l'ajuntament de València, es faciliten les dades de trens i viatgers en el nucli de València l'any 2016. No inclou viatges entre altres municipis que no tinguen com a origen/destine València.

RODALIES RENFE					
DADES BÀSICS DEL NUCLI DE VALÈNCIA. ANY 2016					
Persones transportades (milers)		Trens per any	Mitjana de trens segons tipus de dia		
Per any	Per dia		Laborables	Dissabtes	Diumenges i festius
11.460,4	31,3	101.780	308	207	204

Font: Renfe

L'única connexió per rodalies de Xirivella, Aldaia i Loriguilla amb València són les línies C-3 i C-4. Dins del Àrea Metropolitana de València, la C-5 i la C-6 tenen el mateix recorregut i parades.

La C6 oferta, en tots dos sentits, tres expedicions a l'hora en les seues hores pic, concentrades en les primeres hores del matí fins a les 8.00, al migdia de 14.00 a 16.00 i a la vesprada de 18.00 a 20.00; en la resta del dia la freqüència és de 30 minuts. La C-5 oferta molt poques expedicions al dia.

En la següent taula es mostren les expedicions d'anada i de tornada en dia laborable de les línies de Rodalies de València.

RODALIES RENFE			
NOMBRE D'EXPEDICIONS DIÀRIES			
Línia	Itineraris	Expedicions/dia	
		Anada	Tornada
C-1	Valencia Nord-Gandia	41	38
C-2	Valencia Nord-Xàtiva-Moixent	31	34
C-3	Valencia Sant Isidre-Utiel	8	8
C-4	Valencia Sant Isidre- Xirivella L'Alter	10	10
C-5	Caudiel -Valencia Nord	4	5
C-6	Valencia Nord- Castelló de la Plana	41	41

Font: Renfe

Els trens de rodalies de València recorren anualment 6.124.473 quilòmetres i ofereixen un total d'1.533.980.195 places.

S'ha realitzat un mapa de cobertura territorial de les actuals parades de rodalies de València, estimant un radi de cobertura de 600 metres (10 minuts a peu aproximadament) per a cada parada.

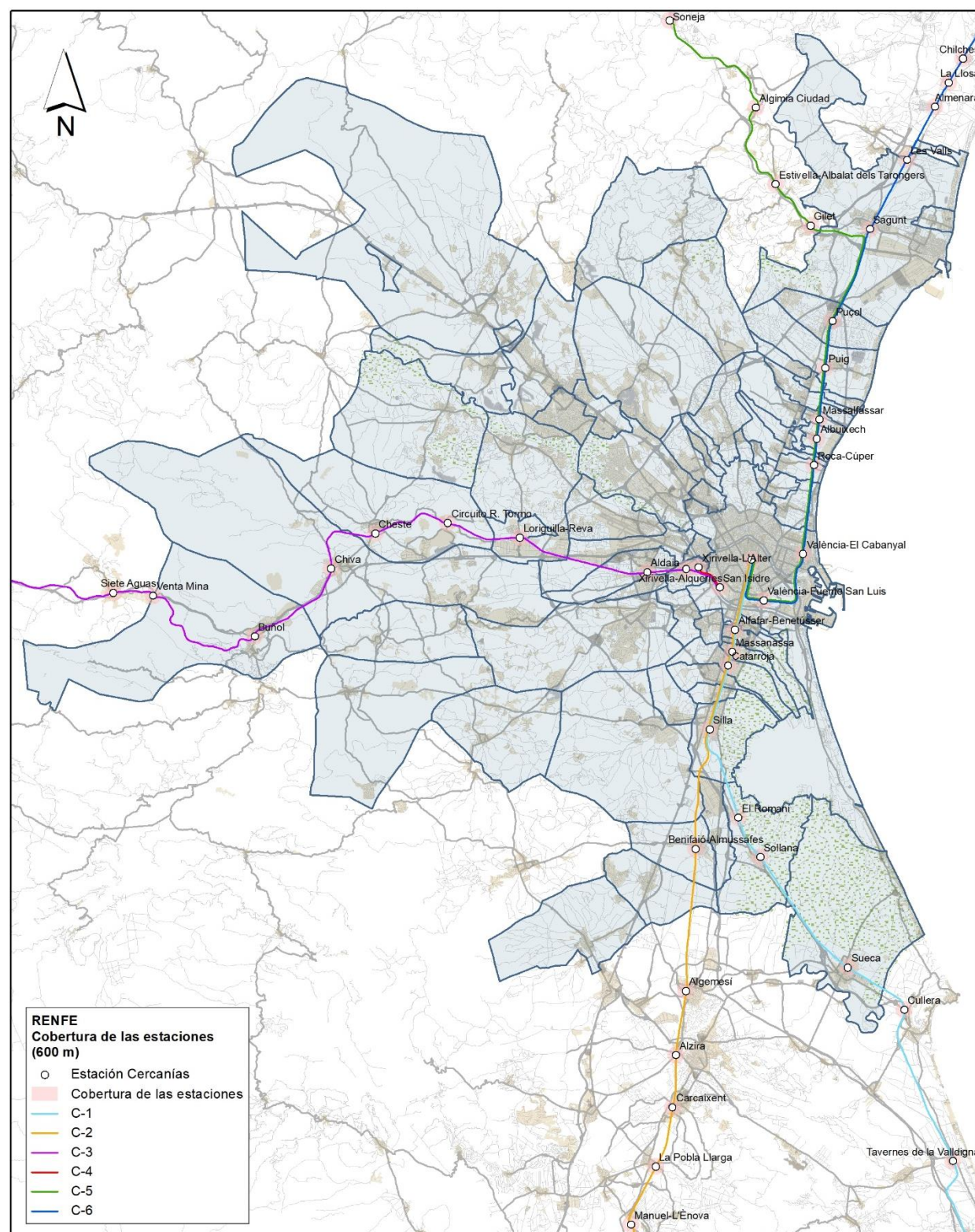


Figura x: Cobertura de les estacions de Rodalies

2.9.3. MetroBus

METROBUS, Autobuses Metropolitans de València, és l'encarregada de prestar el servei entre la ciutat de València i tota la seua àrea metropolitana, així com les connexions entre si d'aquestes zones suburbanes. METROBUS està composta per 7 companyies d'autocars i autobusos que exploten les línies que componen el servei metropolità. Són les següents:

- AUVACA
- Grup EDETANIA BUS-AVSA
 - ✓ EDETANIA
 - ✓ AVSA
- Grup TRANSVÍA
 - ✓ FERNANBUS
 - ✓ Autocars BUNYOL
 - ✓ Autocars HERCA
 - ✓ URBETUR

Aquestes companyies exploten les línies repartides per tota l'àrea suburbana de València.

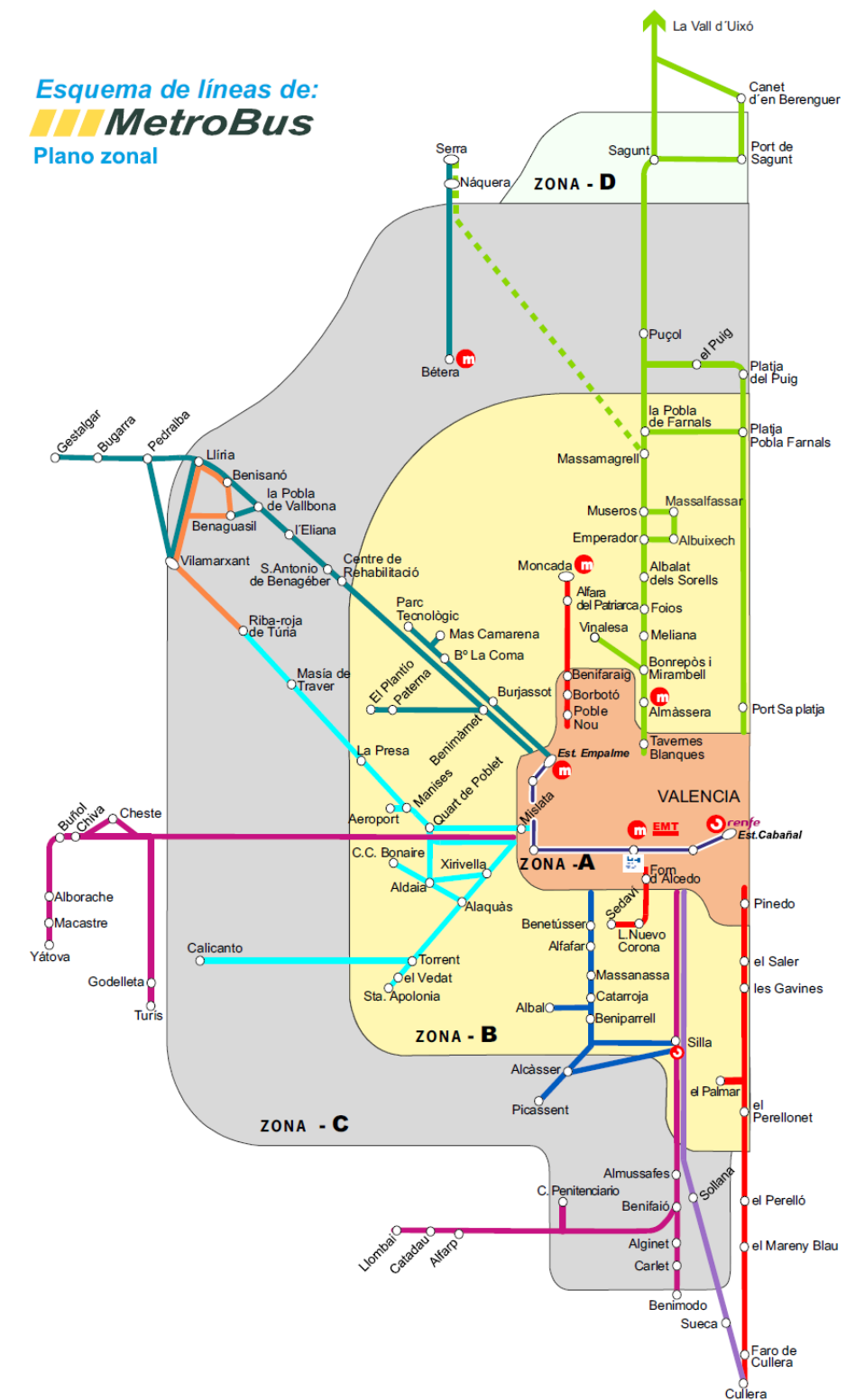
La flota d'autobusos interurbans està pintada de groc perquè totes les persones usuàries puegan identificar-los ràpidament.

Les concessions s'han adjudicat per corredors de la següent manera:

- **AUVACA:** Dóna servei als següents municipis de L'Horta Sud: Alcàsser, Silla, Picassent, Albal, Alfafar, Benetússer, Catarroja i Beniparrell
- **EDETANIA:** Presta servei en el corredor de la Pista d'Ademús, des de Lliria a Paterna, Burjassot i València, amb parades en els següents municipis: Benaguasil, Benissanó, Bétera, Burjassot, Godella, L'Eliana, Lliria, Nàquera, Paterna, La Pobla de Vallbona, Rocafort, Sant Antoni de Benaixeve i Serra.
- **AVSA:** Dóna servei als municipis de la Zona Nord de la ciutat i al litoral entre Castelló i València: Albalat del Sorells, Bonrepòs i Mirambell, El Puig de Santa Maria, Emperador, Foios, Massalfassar, Massamagrell, Meliana, Museros, Nàquera, Port de Sagunt, Sagunt, Pobla de Farnals, Puçol, Rafelbunyol, Serra i Tavernes Blanques. A més, explota el transport urbà de Sagunt (a través de l'empresa Urbà Sagunt), Puçol i Massamagrell.
- **FERNANBUS:** Presta servei als següents municipis de les comarques de L'Horta Sud i Oest: Xirivella, Alaquàs, Aldaia, Torrent, Quart de Poblet, Manises i Mislata. A més de les línies metropolitanes, explota el servei urbà de Manises, Torrent i Godella.
- **AUTOCARS BUNYOL:** Dóna servei als municipis d'Alginet, Almussafes, Benifaió, Bunyol, Carlet, Centre Penitenciari, Xest, Xiva, Godella, Silla i Torís.

- **AUTOCARS HERCA:** Dona servei als municipis de Montcada, Alfafar, Sedaví i a les pedanies properes a l'Albufera (El Saler, El Perelló, El Perellonet, El Palmar, Els Palmeres, Mareny Blau, Mareny de Barraquetes) unint-les amb València.
- **URBETUR:** Presta servei als municipis de Vilamarxant, Riba-roja de Túria, Benaguasil, Benissanó i Lliria.

L'esquema actual de línies de MetroBus juntament amb les parades queda reflectit en la següent figura:



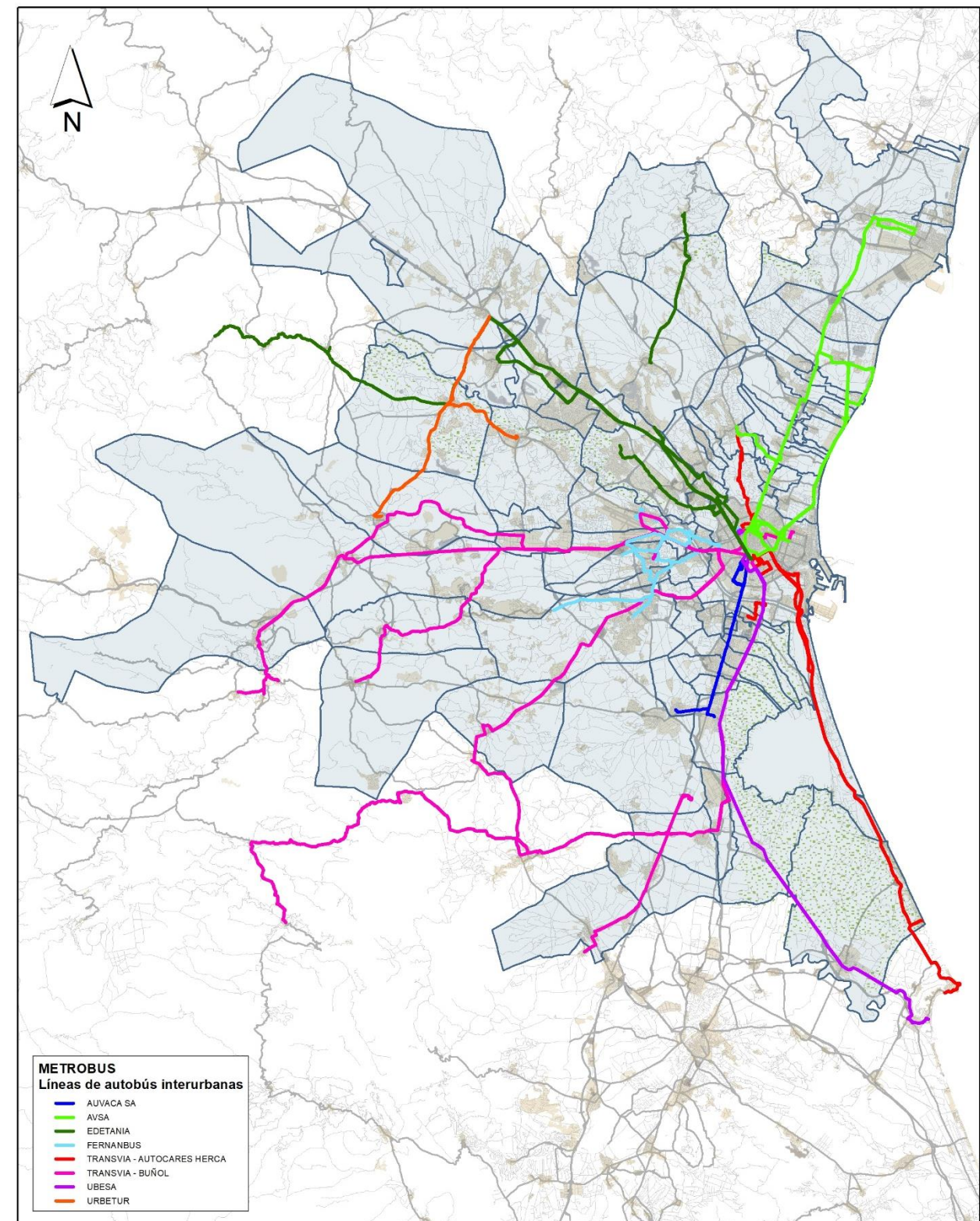
Les línies i itineraris que presten servei entre València i la seua Àrea Metropolitana, així com el nombre d'expedicions diàries en dia laborable, s'identifiquen en la següent taula, extreta de l'Anuari estadístic de la ciutat de València 2017, publicat per l'Ajuntament de València.

METROBUS							
DADES GENERALS PER LÍNIES. ANY 2016							
Línia	Distància en km		Expedicions/dia		km/línia/ dia	Cotxes/dia	Persones transportades
	Anada	Tornada	Anada	Tornada			
AUVACA S.A							
103. Alcàsser-Silla	4,99	3,63	30	30	259	1	32.041
108. Picassent-el Saler	24,14	24,82	2	2	98	1	3.772
180. València - Albal	10,92	8,71	79	79	1.572	6	1.232.569
181. València – Picassent (por La Nueva Fe)	20,1	18,92	17	16	567	2	257.813
182. València - Silla	15,51	15,94	18	17	529	2	257.845
AVSA							
101. La Magdalena de Masamagrell-Playa Poble Farnals	8,91	9,51	1	1	18	1	277
102. Sagunto - Puerto Sagunto	9,89	9,41	33	34	984	4	373.705
112. València - Port Saplaya - Playa Poble - el Puig de Santa Maria	22,5	24,21	14	14	662	2	208.872
115. València - Puerto Sagunto	32,94	32,86	24	21	1.817	7	354.214
310. Benavides-Puerto de Sagunto	22,93	22,6	1	1	30	1	632
AUTOBUSES BUÑOL S.L.							
186. València - Centro Penitenciario	32,95	23,33	3	3	23	3	4.465
185a. València - Benifaió	27,2	28,49	5	7	169		25.958
260a. València - Turís	41,36	39,46	8	7	289	2	79.007
260b. València - Godelleta - Turís (por Quart)	41,94	42,05	1	1	97		
265a. València - Yátova (directo)	54,53	51,54	8	9	92	3	138.557
265b. València - Cheste - Yátova	55,97	56,36	3	2	284		
266. València - Cheste	32,02	34,75	6	7	291		12.370
EDETANIA BUS							
130. Empalme - Parque Tecnológico	9,97	10,69	5	5	109	1	32.252
131. València - Mas Camarena	12,8	13,17	15	14	363	1	157.312
140a. València - Paterna	9,94	9,74	44	45	792	4	383.929
140b. València - Paterna - el Plantío	15,15	14,3	7	6	180		
145. València - Llíria	28,02	28,77	21	23	886	4	422.952
245. València - Llíria - Gestalgar (por la Rambla)	54,89	54,93	2	2	165		34.880
146. València - l'Elia - Benaguasil	21	20,59	14	13	686	2	104.253
230. Bétera - Serra	12,02	12,04	13	13	307	1	82.930
FERNANBUS							
106 Torrent - CC Bonaire - Quart de Poblet	15,76	14,59	23	23	752	4	234.665
150. València - Manises	11,04	13,23	41	41	1.064	5	169.930
160. València - Xirivella - Aldaia - B. Cristo - C.C. Bonaire	14,19	15,61	62	68	1.848	6	1.276.659
161. València - Xirivella - Alaquàs - Aldaia - Quart - Mislata	16,09	16,08	44	48	1.402	7	155.605
170a. València - Torrent	10,7	12	81	80	1.801	10	1.512.582
170b. València - el Vedat	12,77	14,33	2	2	56		
AUTOCARES HERCA S.L.							
120. València - Moncada	10,94	10,5	1	1	22	1	542
183. València – Sedaví – C.C. Alfafar – IKEA	8,82	9,41	29	31	586	3	171.649
190a. València - el Perelló	26,23	26,51	8	8	421	2	48.729
190b. València - el Perelló - el Mareny Blau	33,75	33,85	3	3	255		
URBETUR							
105a. Vilamarxant- Riba-roja de Túria	5,13	7,42	6	6	75	1	25.005
105b. Vilamarxant - Llíria	12,21	7,61	4	4	76		

Nota: Les dades corresponen a dies laborables.

Font: Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori. Direcció General de Transports i Logística.

La distribució de les línies en l'Àrea Metropolitana de València es mostra en la següent figura:



Xarxa de MetroBus

2.9.4. EMT

L'Empresa Municipal de Transports de València (EMT), pertanyent íntegrament a l'ajuntament de València, és l'entitat que dona servei de transport públic de superfície mitjançant autobusos a la ciutat de València i les seues connexions amb els municipis d'Alboraia, Alfara del Patriarca, Burjassot, Montcada, Tavernes Blanques, Sueca i Vinalesa.

EMT ofereix 59 línies d'autobús urbà: 44 són línies diürnes; 12, nocturnes i 3 són línies especials (una línia específica per a persones discapacitades porta a porta i dos temporals)

EMT	
DADES DE LA XARXA	
Tipus de línia	Nre. de línies
Regulars	44
Nocturnes	12
Temporals (Festa de Tots Sants)	2
Discapacitats	1
Total Línies Urbanes	59

Els itineraris de les línies urbanes oferides per EMT es mostren en el següent mapa:

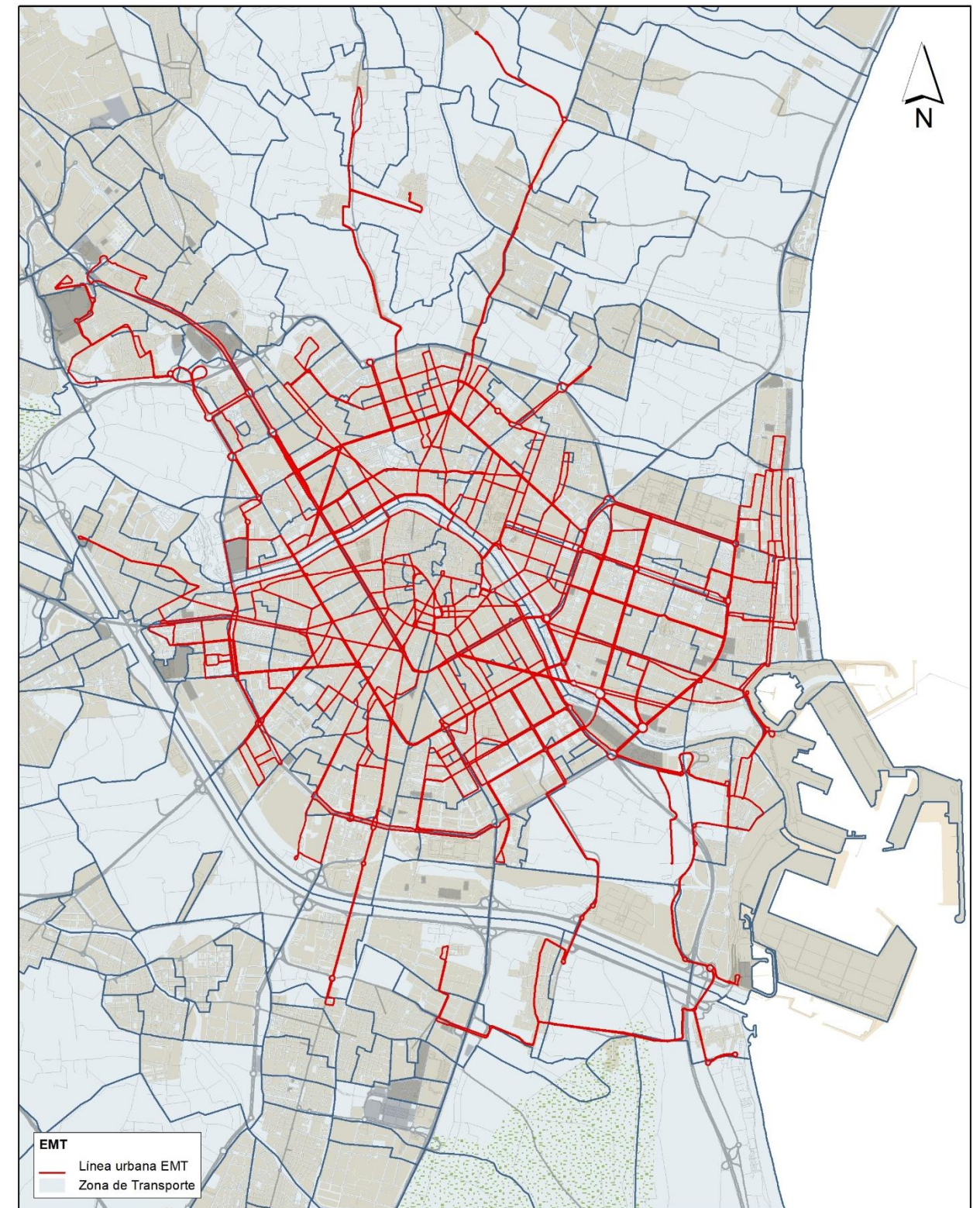


Figura: Xarxa d'EMT

Les freqüències de cadascuna de les línies són ajustades per part d'EMT en funció de la distribució horària de la demanda de persones transportades, assignant freqüències més baixes en les hores punta de la demanda. Així doncs, excepte en les línies de menor demanda, la freqüència en les hores punta se situa entre 6 i 10 minuts.

En les següents taules es mostren les principals característiques de les línies diürnes, nocturnes i especials (núm. de línia, capçaleres, freqüència i longitud).

Línies diürnes

EMT					
LÍNIES DIÜRNES					
Línia	Capçaleres	Freqüència (min.)			Longitud (km)
		Laborables	Dissabtes	Festius	
4	NATZARET/PORT-PL. DE L'AJUNTAMENT	7-13	13-18	17-21	13,7
5	INTERIOR	6-10	7-11	10-20	4,5
6	TORREFIEL-NOU HOSPITAL LA FE	8-14	11-16	14-18	16,88
7	MERCAT CENTRAL-FTA. SANT LLUÍS	8-14	10-19	13-19	11,2
8	PORTA DE LA MAR-NOU HOSPITAL LA FE	9-13	13-18	14-20	11,27
9	LA TORRE-ALBEREDA	7-11	9-14	12-18	15,39
10	BENIMACLET-SANT MARCEL·LI	7-10	13-18	15-21	18
11	PATRAIX-ORRIOLS	8-11	10-13	12-18	14,26
12	CIUTAT ART. FALLER-PL. AMÈRICA	11-14	22-30	22-30	15,3
13	LA FONTETA/C.ARTS I CIÈNCIES-B. DE CÀRCER	10-16	11-18	14-19	11,4
14	FORN D'ALCEDO/PINEDO-PL. DE L'AJUNTAMENT	Castellar L'Oliveral Pinedo/Forn d'Alcedo	12-13/20/20 24/40/40		22,3
15	PINEDO-PL. DE L'AJUNTAMENT	90	90	90	38,3
16	VINALES-PL. DE L'AJUNTAMENT	8-14	12-16	12-16	19,5
18	HOSPITAL DR. PESET-UNIVERSITATS	12-16	26-38	27-78	15,316
19	PL. DE L'AJUNTAMENT-MARINA REAL /LA MALVA-ROSA	8-10	8-15	9-13	16
25	VALENCIA-EL PALMAR / EL PERELLONET	Pinedo/El Saler El Perellonet: El Palmar:	15-30/15-30/15-30 30/30/30 110/110/110		60,6
26	MONCADA/ALFARA-POETA QUEROL	21-22	40-45	35-40	20
27	LA TORRE-MERCAT CENTRAL	5-9	8-16	10-15	11,5
28	CIUTAT ART. FALLER-MERCAT CENTRAL	6-12	11-16	13-18	11,71
30	NATZARET-HOSPITAL CLÍNIC	16-21	30	27	16
31	LA PATACONA/LA MALVA-ROSA-POETA QUEROL	13-16	14-16	17-19	15,26
32	PASSEIG MARÍTIM-PL. DE L'AJUNTAMENT	9	12-14	12-18	15,2
35	PL. AJUNTAMENT-C. ARTS I CIÈNCIES/I.CANÀRIES	8-14	11-12	11-19	10,3
40	UNIVERSITATS-ESTACIÓ NORD	8-12	12-18	12-20	9,8
60	AV. BARÓ DE CÀRCER-TORREFIEL	6-9	7-12	8-14	10,5
62	BENIMÀMET-PL. DE L'AJUNTAMENT	10-15	14-18	13-21	18,7
63	CAMPUS DE BURJASSOT-ESTACIÓ NORD	10-23			15,3
64	BENICALAP-EST. J. SOROLLA / NOU HOSP. LA FE	7-10	10-15	12-20	17,3
67	PL. DE L'AJUNTAMENT-NOU CAMPANAR	8-9	11-14	16-18	11,8
70	LA FONTSANTA-ALBORAIA	8-13	10-17	13-20	17,5
71	LA LLUM-UNIVERSITATS	6-11	12-18	15-21	17,82
72	SANT ISIDRE-PL. DE L'AJUNTAMENT	8-11	11-18	14-20	8,4
73	TRES CREUS-ESTACIÓ DEL NORD	9-11	13-14	15-16	14,2
79	CIRCULAR-GRANS VIES	8-13	9-17	11-18	8,6
80	CIRCULAR-GRANS VIES	8-12	12-17	15-19	8,7
81	ESTACIÓ DEL NORD-BLASCO IBAÑEZ	6-7	10-12	12-13	9,75
89	CIRCULAR-RONDA TRÀNSITS	6-8	8-16	9-16	12,5
90	CIRCULAR-RONDA TRÀNSITS	5-8	8-16	8-13	12,3
92	LA MALVA-ROSA-CAMPANAR	7-10	10-13	13-16	21,424
93	AV. DEL CID-PG. MARÍTIM	7-10	11-14	14-18	19,152
94	CAMPANAR-AV. FRANÇA	9-10	12-16	13-15	14,476
95	JARDÍ DEL TÚRIA	7-12	13-18	13-17	23,5
98	AV. DEL CID-EST. CABANYAL/PG. MARÍTIM	7-12	15-19	18-20	19,897
99	PALAU DE CONGRESSOS-LA MALVA-ROSA	8-11	13-14	15	30,413

Línies nocturnes

EMT				
LÍNIES NOCTURNES				
Línia	Capçalera	Freqüència (min.)		Longitud (km)
		Laborables	No laborables	
N1	PL.DE L' AJUNTAMENT-B. IBAÑEZ/LA MALVA-ROSA	55	27	13
N2	PL. DE L'AJUNTAMENT-P.REIG / TAVERNES	45	45	12,5
N3	PL. DE L'AJUNTAMENT-F. CATÓLIC / BENIMÀMET	45	22-23	12,3
N4	PL. DE L'AJUNTAMENT-AV.CID/MISLATA	45	45	14,2
N5	PL. DE L'AJUNTAMENT-SANT ISIDRE/LA FONTSANTA	45	45	12,5
N6	PL. DE L'AJUNTAMENT-JESÚS/LA TORRE	45	22-23	15,8
N7	PL. DE L'AJUNTAMENT-MALILLA/LA FONTETA	45	45	10,5
N8	PL. DE L'AJUNTAMENT-AV.PORT/NATZARET	45	22-23	11,3
N9	PL. DE L'AJUNTAMENT-MONT-OLIVET/CABANYAL	55	55	12,4
N10	PL.DE L'AJUNTAMENT-C.FALLERA/CNO.MONTCADA	45	45	10,5
N89	CIRCULAR-RONDA TRÀNSITS	45	25	12,5
N90	CIRCULAR-RONDA TRÀNSITS	45	25	12,3

Línies especials

EMT			
LÍNIES ESPECIALS			
Línia	Capçalera	Freqüència (min.)	Funció
77	PLAÇA DE L'AJUNTAMENT-CEMENTERI	6-7	Servei especial al Cementeri General amb motiu de la festivitat de Tots Sants
SE	SERVEI ESPECIAL	-	Servei especial exclusiu per a usuaris amb movilidad reducida (UMR) per a anar des de la porta de sa casa fins a la porta del lloc sol·licitat sempre que siga dins del terme municipal de València i hi haja línia regular
SE2	TANATORI MUNICIPAL-INTERIOR CEMENTERI	10-15	Servei especial a l'ampliació del Cementeri General des del Tanatori Municipal amb motiu de la festivitat de Tots Sants

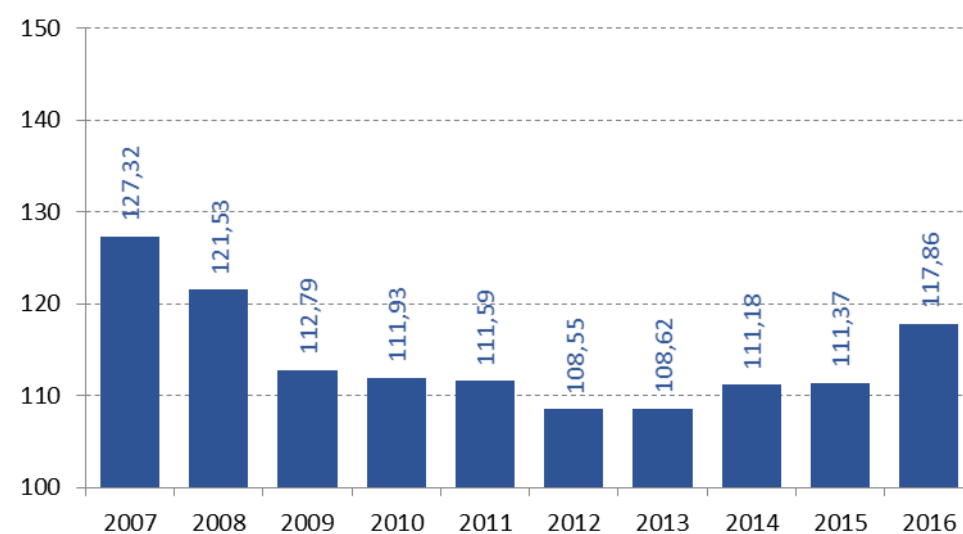
A continuació es relacionen una sèrie de dades generals extretes de l'Anuari estadístic de la ciutat de València 2017, publicat per l'Ajuntament de València, corresponents a l'any 2016.

EMT	
DADES GENERALS. ANY 2016	
Concepte	Total
Línies de la xarxa	60
Vehicles	488
km recorreguts	21.406.482
Hors-cotxe	1.642.824
Velocitat comercial (mitjana)	13,03
Places/km oferides (milers)	2.323.530
Viatges realitzats	3.092.407
Viatges peduts	53.616
Persones transportades	93.331.639

Font: Empresa Municipal de Transportes de València

La evolución en los últimos años del número de viajes de la EMT por cada persona residente se presenta a continuación:

Viatges EMT/ habitant



Font: www.valencia.es/ayuntamiento/estadistica_indicadores.nsf

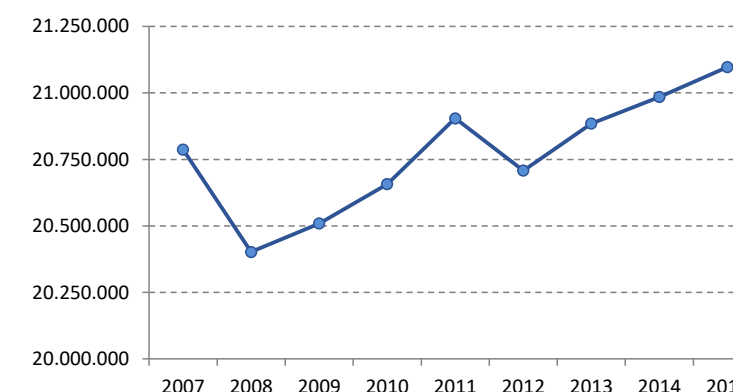
Després de la caiguda continuada en el nombre de viatges des de l'inici de la crisi econòmica, a partir de l'any 2012 en el qual es produeix un mínim, l'evolució ha sigut positiva, creixent de manera contínua encara que sense aconseguir els nivells inicials.

A continuació es presenta el gràfic de l'evolució dels quilòmetres anuals recorreguts per les línies d'autobús d'EMT en els últims anys amb dades disponibles, entre 2007 i 2015. El valor anual és pràcticament de 21 milions de km recorreguts, amb un lleuger creixement sostingut en els últims anys: l'increment entre els dos últims anys amb dades va ser del 0,5%.

Evolució de kilòmetres recorreguts

EMT	
EVOLUCIÓ KM RECORREGUTS	
Any	Km
2007	20.786.534
2008	20.401.995
2009	20.509.324
2010	20.657.080
2011	20.904.423
2012	20.708.099
2013	20.884.927
2014	20.984.537
2015	21.096.855

Font: Empresa Municipal de Transportes de València

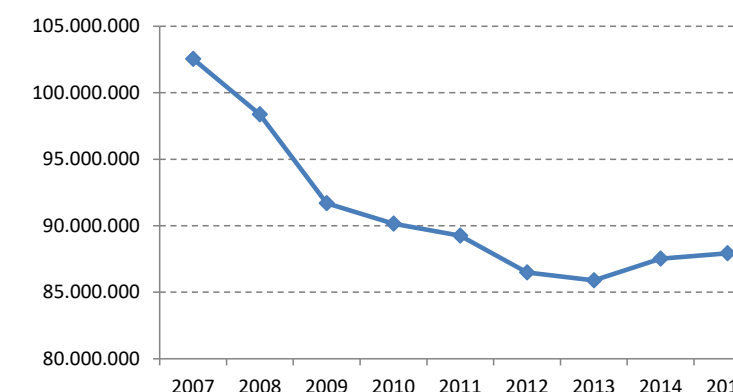


No obstant això, en aqueix període de temps el nombre de persones transportades no ha parat de disminuir. Coincidint amb l'inici de la crisi econòmica, 2007 presenta un màxim i a partir d'ací fins a 2012, la caiguda en el nombre de persones transportades va ser molt acusada, un 16%, uns 16,5 milions fins a 2013. A partir d'aqueix mínim, la tendència és lleugerament creixent en els dos anys següents: 1,9% en 2014 i 0,5% en 2015.

Evolució de persones transportades

EMT	
EVOLUCIÓ PERSONES TRANSPORTADES	
Any	Nre. de persones
2007	102.538.459
2008	98.368.942
2009	91.694.633
2010	90.157.382
2011	89.256.724
2012	86.479.786
2013	85.893.640
2014	87.528.191
2015	87.924.809

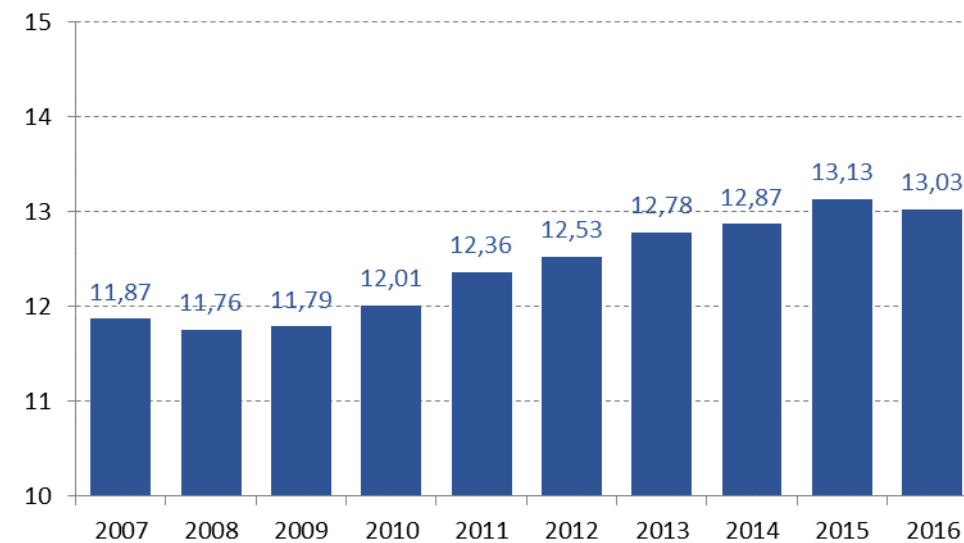
Font: Empresa Municipal de Transportes de València



Quant a la velocitat comercial, ha anat creixent d'una manera sostinguda en els últims deu anys. En 2016, va anar de 13,03 km/h.

Encara que hi haja hagut un important avanç de la velocitat comercial en els últims anys, el seu baix valor permet un marge considerable de millora, amb l'indubtable impacte que tindrà sobre la captació.

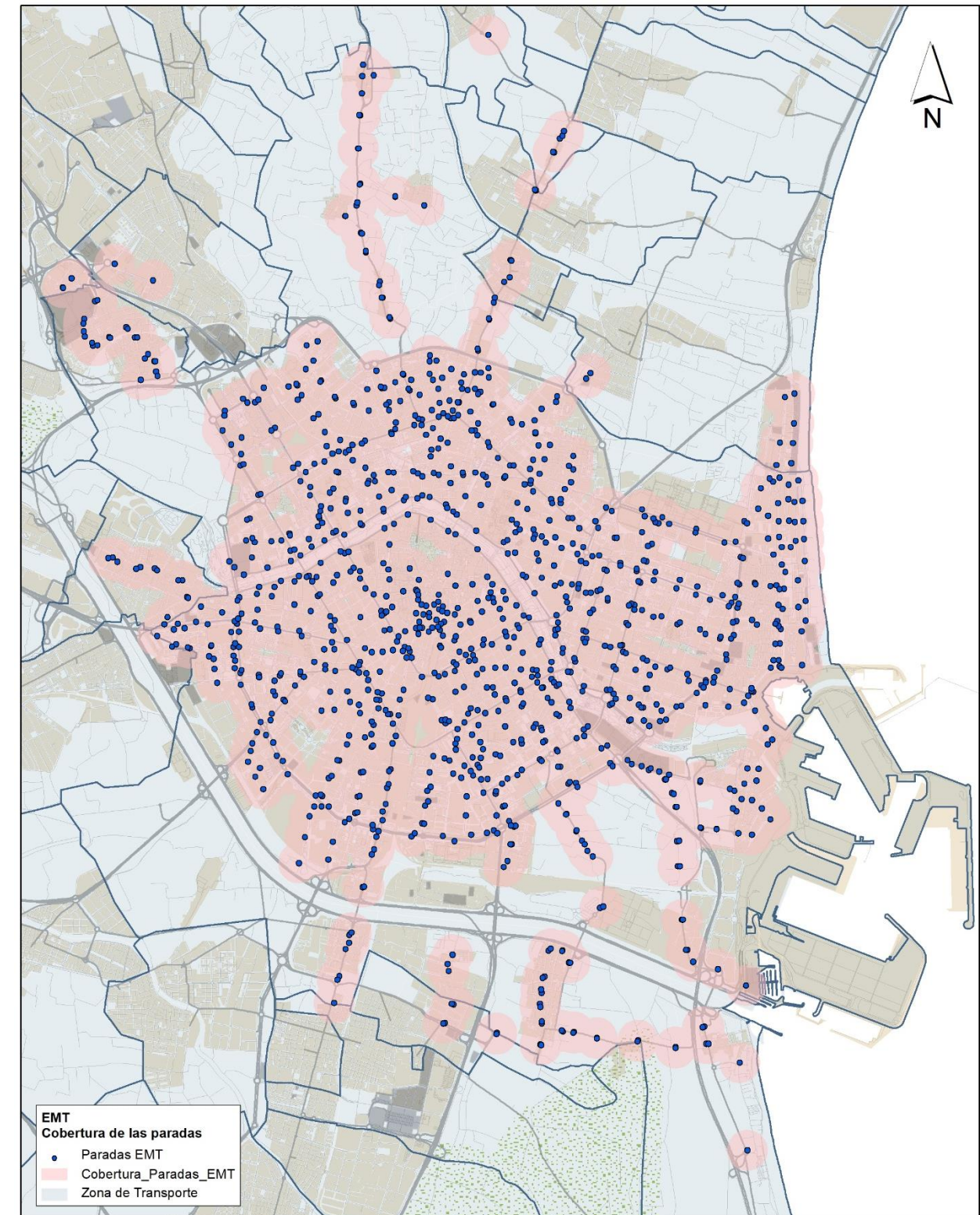
Velocitat comercial mitjana (km/h)



Font: www.valencia.es/ayuntamiento/estadistica_indicadores.nsf

S'ha efectuat una anàlisi de la cobertura territorial de les parades d'EMT i, per tant, de l'accessibilitat de la població (per districtes) a les diferents parades. És a dir, com d'accessibles són aquestes parades per a la població de cadascun dels districtes de la ciutat de València.

S'ha estimat un radi de cobertura de 250 metres (uns 4 minuts a peu), amb l'oferta actual de parades d'EMT (1.262 parades), resultant una cobertura territorial total.



Cobertura de les parades d'EMT

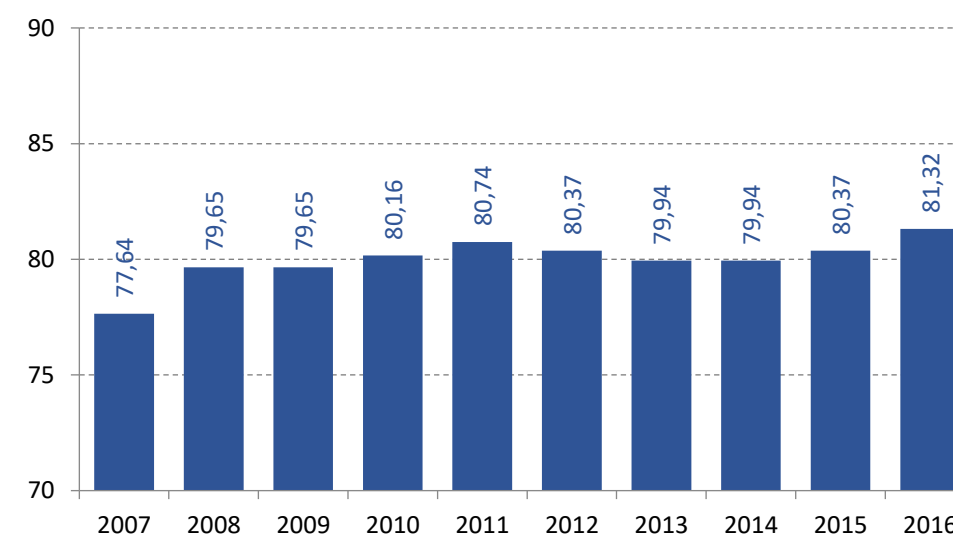
Com pot veure's en la figura anterior, l'EMT presta servei a altres municipis a més de València: Burjassot (campus universitari), Sedaví, Tavernes Blanques, Bonrepòs i Mirambel, Almassera, Alboraya i Vinalesa.

A continuació es mostra el nombre de línies que passa per cada districte de València i el nombre de parades, així com l'evolució de la densitat de parades. En els últims deu anys la densitat de parades s'ha incrementat un 4,7%.

EMT					
LÍNIES I PARADES PER DISTRICTE. 2017					
Districte	Nre. de línies	%	Nre. de parades	%	Parades x 1.000 hab.
1. Ciutat Vella	42	70,0	60	5,5	2,24
2. l'Eixample	30	50,0	61	5,6	1,43
3. Extramurs	26	43,3	50	4,5	1,03
4. Campanar	21	35,0	66	6,0	1,75
5. la Saïdia	18	30,0	51	4,6	1,09
6. el Pla del Real	32	53,3	58	5,3	1,91
7. l'Olivereta	14	23,3	58	5,3	1,20
8. Patraix	15	25,0	52	4,7	0,90
9. Jesús	13	21,7	54	4,9	1,03
10. Quatre Carreres	21	35,0	152	13,8	2,06
11. Poblat Marítims	20	33,3	97	8,8	1,71
12. Camins al Grau	16	26,7	62	5,6	0,95
13. Algirós	15	25,0	45	4,1	1,21
14. Benimaclet	11	18,3	21	1,9	0,72
15. Rascanya	12	20,0	56	5,1	1,06
16. Benicalap	14	23,3	43	3,9	0,94
17. Pobles del Nord	3	5,0	36	3,3	5,51
18. Pobles de l'Oest	4	6,7	26	2,4	1,86
19. Pobles del Sud	7	11,7	51	4,6	2,52
Total València	60	100,0	1.099	100,0	1,39

Elaboració: Oficina d'Estadística. Ajuntament de València. Nota: Població a 1/1/2017.
Font: Servei Mobilitat Sostenible. Ajuntament de València.

Densitat parades EMT/ 10 km²



2.9.5. Taxi

La creació de l'Àrea de Prestació Conjunta del Taxi de València en 1986 va permetre que els taxis de tots els municipis que integren aquesta àrea treballen en igualtat de condicions.

a. Oferta del sistema de transport en taxi

Segons l'Anuari estadístic de València, l'any 2016 existeix un total de 2.810 llicències de taxi en l'àrea de prestació de València, un número similar al de 2007, encara que alguna cosa menor al màxim de la sèrie 2007-2016, que correspon a 2013 amb 2.911 llicències. En el quadre següent s'observa com el nombre de llicències s'ha mantingut sense a penes variació des de l'any 2007.

ÀREA DE PRESTACIÓ DE VALÈNCIA. ANYS 2007-2016									
2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
2.816	2.816	2.816	2.822	2.835	2.835	2.911	2.830	2.826	2.810

Font: Entitat de Transport Metropolità de València fins a 2011.
Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori. Direcció General d'Obres Públiques, Transport i Mobilitat.

Els municipis que integren l'Àrea de Prestació de València són els següents:

Alaquàs, Albal, Albalat dels Sorells, Alboraya, Albuixec, Alcàsser, Aldaia, Alfafar, Alfara del Patriarca, Almàssera, Almussafes, Benifaió, Benetússer, Beniparrell, Bonrepòs i Mirambell, Burjassot, Catarroja, Foios, Godella, Llocnou de la Corona, Manises, Massalfassar, Massamagrell, Massanassa, Meliana, Mislata, Montcada, Museros, Paiporta, Paterna, Picanya, La Poble de Farnals, Picassent, Quart de Poblet, Rafelbunyol, Rocafort, Sedaví, Silla, Sollana, Tavernes Blanques, Torrent, València, Vinalesa i Xirivella.

D'aqueixes 2.810 llicències de taxi, 877 estan assignats a les parades oficials de taxi de la ciutat de València. Segons l'Anuari estadístic de València, la desagregació de les dades de llicències de taxi per districtes és la següent:

PARADES I NOMBRE DE TAXIS ASIGNATS PER DISTRICTE			
VALENCIA. ANY 2017			
Districte	Parades	Taxis assignats	Parades per 10.000 hab.
1. Ciutat Vella	14	103	5,2
2. l'Eixample	9	53	2,1
3. Extramurs	9	60	1,9
4. Campanar	13	148	3,4
5. la Saïdia	3	20	0,6
6. el Pla del Real	8	46	2,6
7. l'Olivereta	4	42	0,8
8. Patraix	6	35	1,0
9. Jesús	5	25	1,0
10. Quatre Carreres	12	105	1,6
11. Poblets Marítims	9	39	1,6
12. Camins al Grau	8	43	1,2
13. Algirós	5	23	1,3
14. Benimaclet	1	7	0,3
15. Rascanya	3	19	0,6
16. Benicalap	6	64	1,3
17. Pobles del Nord	0	0	0,0
18. Pobles de l'Oest	4	34	2,9
19. Pobles del Sud	3	11	1,5
Total València	122	877	1,5

Nota: El nombre de taxis per parada és aproximat i s'ha calculat segons la longitud de la parada. Població a 1/1/2017.

Font: Servei de Mobilitat Sostenible. Ajuntament de València.

S'observa clarament que per damunt de la mitjana de pareuas per 10.000 habitants de tota València només se situen els districtes de Ciutat Vella, l'Eixample, Campanar, el Pla del Real i Pobles de l'Oest. El cas més evident és el de Ciutat Vella amb un ràtio quasi quatre vegades superior al de la mitjana, pel fet que en aquest districte es concentren tant les principals zones turístiques i d'oci com els principals centres de treball. En l'altre extrem es troba el cas de Pobles de l'Oest que, si bé pot semblar estrany el seu alt valor de parades de taxis per habitant, es justifica degudament per la localització de la Fira de Mostres a l'interior d'aquest districte. Com a casos intermedis es troben els districtes de l'Eixample, Campanar i el Pla del Real, que justifiquen la seua major concentració de parades de taxis per la localització de l'estació de tren, la localització de nou Centre i l'alt poder adquisitiu, respectivament.

La distribució de parades de taxi es mostra en la següent figura:

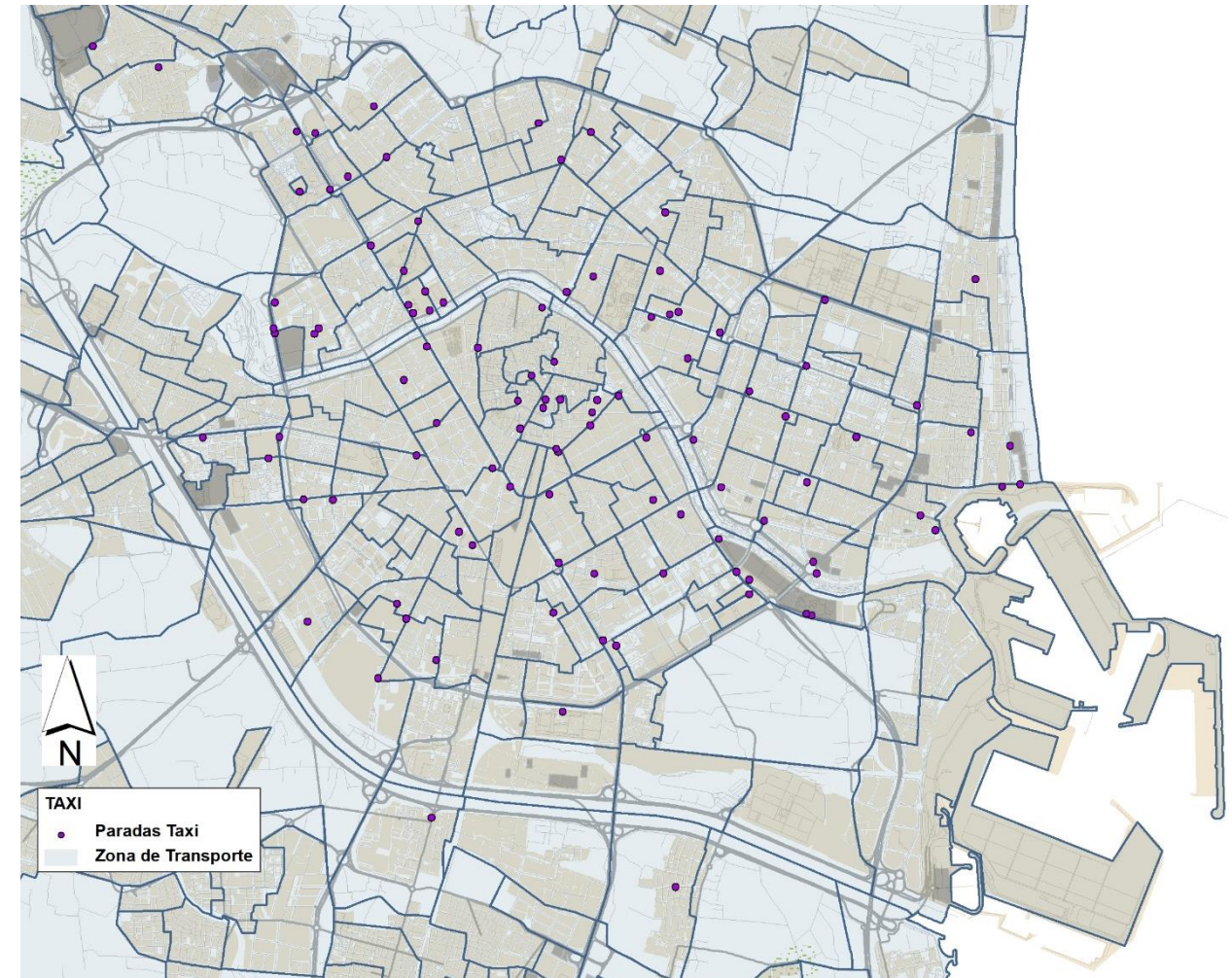


Figura x: Parades de taxi en el municipi de València

b. Tarifes

Les tarifes corresponents a l'any 2018 per a l'àrea de Taxi de València són les següents:

ÀREA DE TAXI DE VALÈNCIA					
TARIFES 2018					
Període	Tarifa	€/km	€/hora d'espera	baixada de bandera	Mínim de percepció
Dies laborables					
07:00-21:00 (Diurno)	1	1,08	19,15	1,45	4,00
21:00-07:00 (Nocturno)	2	1,18	22,45	2,00	6,00
Dissabtes i festius					
07:00-21:00 (Diurn)	2	1,08	22,45	2,00	4,00
21:00-07:00 (Nocturn)	2	1,18	22,45	2,00	6,00
Recorreguts fora de l'àrea de prestació conjunta					
Tarifa ordinària	3	0,58	14,20	-	3,12
Tarifa especial (Nocturn)	3	0,68	17,00	-	3,68
Suplements					
Servei amb origen Puerto		2,95			
Servei amb origen Recinto Ferial		2,95			
Servei amb origen Aeropuerto		5,40			12,00

Font: Conselleria d'Educació, Cultura i Esport. Generalitat Valenciana

Amb la intenció d'aportar informació sobre la dimensió de l'oferta de taxi a València, s'ha considerat oportú relacionar el nombre de llicències amb el número d'habitants i comparar aquesta xifra amb l'obtinguda per a altres ciutats espanyoles.

S'han seleccionat les capitals de província de major població incloses les capitals de la Comunitat Valenciana.

COMPARATIVA LLICÈNCIES TAXI CAPITALS DE PROVÍNCIA			
ANY 2017			
Ciutat	Llicències taxi	Població	Llicències /1000 hab
Barcelona (*)	10.523	1.620.809	6,49
Madrid	15.723	3.182.981	4,94
Santa Cruz de Tenerife	896	203.692	4,40
Palmas de Gran Canaria, Las	1.635	377.650	4,33
València (*)	2.843	787.808	3,61
Palma de Mallorca	1.246	406.492	3,07
Sevilla (*)	1.971	689.434	2,86
Zaragoza	1.777	664.938	2,67
Málaga	1.432	569.002	2,52
Granada	557	232.770	2,39
Bilbao	774	345.110	2,24
Coruña, A	522	244.099	2,14
Pamplona/Iruña	330	197.138	1,67
Donostia/San Sebastián	308	186.370	1,65
Alicante/Alacant	537	329.988	1,63
Córdoba	509	325.916	1,56
Valladolid	466	299.715	1,55
Vitoria-Gasteiz	188	246.976	0,76
Castellón de la Plana/Castelló de la Plana	123	169.498	0,73
Murcia	290	443.243	0,65

(*) Algunes de les llicències concedides faculten per a prestar servei en un àrea unificada o mancomunitat

Dades taxi a 31 de juliol de 2017

Població a 1 de gener de 2017

Font: INE i elaboració pròpia

Els ràtios de llicències de taxi per cada 1.000 habitants se situen en un rang molt ampli, entre el 6,5 de Barcelona i el 0,65 de Múrcia. València se situa com la cinquena capital de província amb un ràtio per a l'any 2017 de 3,61 llicències de taxi per cada 1.000 habitants, només superat Madrid i Barcelona, principals ciutats administratives d'Espanya i per Santa Cruz de Tenerife i Las Palmas, principals ciutats turístiques.

c. Desplaçaments en taxi

Els resultats de l'enquesta de mobilitat 2018 donen una xifra de 17.524 viatges diaris en taxi en l'àrea metropolitana, dels quals 14.704 corresponen a València. Això suposa el 0,36 i 0,71% respectivament respecte del total de viatges realitzats.

Cal considerar que els resultats de l'enquesta han de prendre's amb especial cura per dues raons principals:

- En primer lloc, el taxi no sol constituir per norma general una manera “principal” que la ciutadania utilitze per norma en els seus desplaçaments, sinó que és una manera més lligada a desplaçaments més esporàdics de pitjor planificació i que, per tant, són més difícils de captar en les respostes de l'enquesta.
- En segon lloc, és lògic pensar que gran part de la demanda de taxi sorgeix com a resposta a les necessitats de persones transportades que no resideixen a València i que fonamentalment es desplacen per motius d'oci o treball. Aquesta previsible part de la demanda no és visible a partir dels resultats de les enquestes de mobilitat i el seu pes sobre el total de la demanda de taxi se suposa rellevant.

Sobre la base de l'anterior, s'adverteix que els resultats obtinguts són segurament inferiors a la demanda real de taxi.

2.9.6. Park & Ride

Els Park & Ride o, més correctament, aparcaments dissuasius, són els estacionaments per a automòbils situats en la perifèria de les grans ciutats, la finalitat de les quals és encoratjar a les persones que condueixen a aparcar el seu vehicle privat i accedir al centre de les ciutats mitjançant el transport públic. Aquest tipus d'aparcaments solen situar-se pròxims a estacions d'autobús, metre o ferrocarril per a facilitar el transbord, constituint-se en bescanviadors que fomenten la intermodalitat entre el transport privat i el transport col·lectiu. En general solen ser aparcaments gratuïts.

En alguns casos posseeixen infraestructures que faciliten també el depòsit de motocicletes i bicicletes. En uns altres, la persona usuària també pot optar per deixar el seu cotxe en l'estacionament dissuasiu i prendre en aqueix punt un minibus cortesia de l'empresa per a la qual treballa o muntar en el cotxe d'una altra persona compartint així el vehicle (en anglés, carpool). En aquest últim cas, el seu denominació en anglés és Park and Pool.

Aquests sistemes estan molt fomentats en les principals ciutats de la Unió Europea dins de les polítiques lligades a la mobilitat sostenible, ja que permeten donar solució a les dificultats i cost que suposa l'accés de les persones usuàries de l'automòbil al centre urbà de les grans ciutats. Else vitan la tensió de conduir per zones densament congestionades pel trànsit i enfrontar-se al cost que suposa, tant monetari com de temps, la cerca d'aparcament en aquests espais.

En l'Àrea Metropolitana de València existeixen una sèrie d'aparcaments dissuasius associats a estacions de MetroValencia i Rodalies RENFE. Si bé la majoria forma part de la pròpia infraestructura i són propietat d'FGV i ADIF, algunes són de titularitat municipal o, fins i tot, mers aprofitaments informals que hauran de ser regularitzats i adequats convenientment al seu ús des del present Pla.

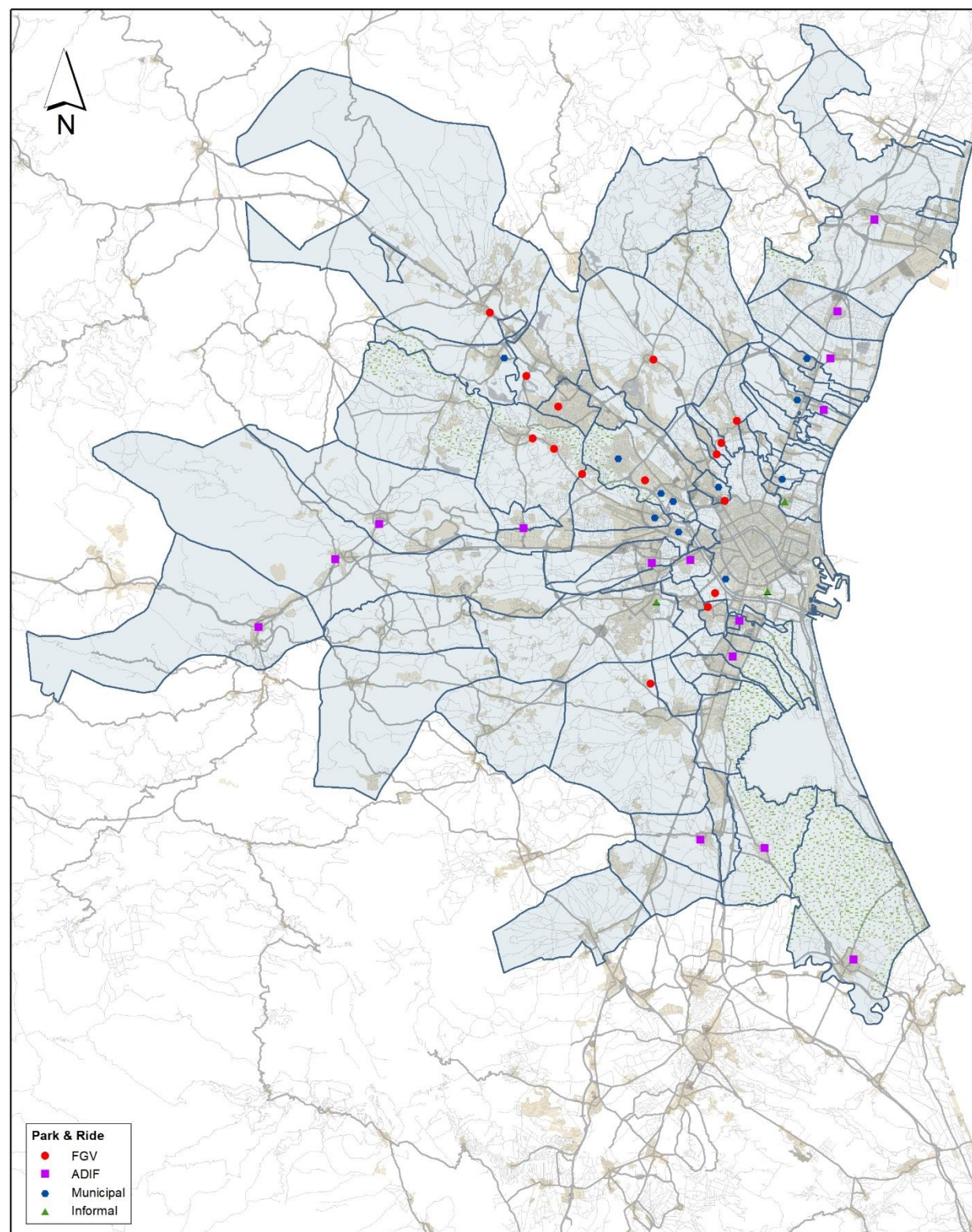
En total hi ha 44 estacionaments dissuasius, amb 3.628 places. Setze d'ells estan associats a estacions de Rodalies RENFE i la resta a MetroValencia. Once són de titularitat municipal i tres són estacionaments informals situats en àrees properes a les estacions.

La relació completa es mostra en la taula següent:

PARK & RIDE				
APARCAMENTS DISSUASORIS EN LES XARXES DE TRANSPORT PÚBLIC				
Infraestructura associada	Estació	Municipi	Titularitat	Places
MetroValencia	Alboraya	Alboraya	Informal	70
MetroValencia	Almàspera	Almàspera	Municipal	35
MetroValencia	Benaguasil 1r	Benaguasil	Municipal	30
MetroValencia	Bétera	Bétera	FGV	60
MetroValencia	Burjassot	Burjassot	Municipal	250
MetroValencia	Empalme	Burjassot	FGV	40
MetroValencia	Font del Jarro	Paterna	FGV	52
MetroValencia	La Canyada	Paterna	Municipal	40
MetroValencia	La Pobra de Vallbona	La Pobra de Vallbona	FGV	40
MetroValencia	La Presa	Riba-roja de Túria	FGV	123
MetroValencia	L'Elia	L'Elia	FGV	39
MetroValencia	Llíria	Llíria	FGV	41
MetroValencia	Manises	Manises	Municipal	25
MetroValencia	Masia de Traver	Riba-roja de Túria	FGV	198
MetroValencia	Massarjós	València	FGV	62
MetroValencia	Museros	Museros	Municipal	100
MetroValencia	Païporta	Païporta	FGV	50
MetroValencia	Paterna	Paterna	Municipal	23
MetroValencia	Quart de Poblet	Quart de Poblet	Municipal	562
MetroValencia	Rafelbunyol	Rafelbunyol	Municipal	60
MetroValencia	Riba-roja de Túria	Riba-roja de Túria	FGV	47
MetroValencia	Rocafort	Rocafort	FGV	54
MetroValencia	Sant Isidre	València	Municipal	115
MetroValencia	Sant Ramon	Picassent	FGV	3
MetroValencia	Santa Rita	Paterna	Municipal	133
MetroValencia	Seminari-CEU	Moncada	FGV	48
MetroValencia	Torrent	Torrent	Informal	50
MetroValencia	València-Sud	València	FGV	168
Cercanías RENFE	Aldaia	Aldaia	ADIF	45
Cercanías RENFE	Alfara-Benetússer	Alfara	ADIF	15
Cercanías RENFE	Benifaió-Almussafes	Benifaió	ADIF	150
Cercanías RENFE	Buñol	Buñol	ADIF	52
Cercanías RENFE	Catarroja	Catarroja	ADIF	50
Cercanías RENFE	Cheste	Cheste	ADIF	60
Cercanías RENFE	Chiva	Chiva	ADIF	20
Cercanías RENFE	Loriguilla-Reva	Loriguilla	ADIF	20
Cercanías RENFE	Massalfassar	Massalfassar	ADIF	15
Cercanías RENFE	Puçol	Puçol	ADIF	120
Cercanías RENFE	Puig	El Puig de Santa Maria	ADIF	60
Cercanías RENFE	Sagunt	Sagunt	ADIF	350
Cercanías RENFE	Sollana	Sollana	ADIF	28
Cercanías RENFE	Sueca	Sueca	ADIF	10
Cercanías RENFE	València-Font de Sant Luis	València	Informal	70
Cercanías RENFE	Xirivella-Alquerjies	Xirivella	ADIF	45
Total places				3.628

Font: Elaboración propia

En la següent figura es presenta la ubicació d'aquests estacionaments:



Ubicació de Park&Ride en l'Àrea Metropolitana de València

2.9.1. Sistema tarifari

El sistema de transport públic de València i la seua Àrea Metropolitana posseeix transport en coordinació. Les empreses operadores de transport coordinat són EMT, Metrovalencia i Metrobus.

a. Targeta Mòbilis

Mòbilis és un sistema de pagament amb tecnologia sense contacte, amb un xip incorporat, pilotat per l'Entitat d'Infraestructures de la Generalitat (EIGE) i coordinat per la Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori.

No són títols de transport, sinó el suport físic sobre el que es poden carregar els diferents títols de transport. Presenta 3 tipus de suport:

- Targeta Mòbilis
- Telèfon mòbil (amb app Mòbilis NFC)
- Relotge Mòbilis

Existeixen dos tipus de targeta Mòbilis:

Targeta Mòbilis personalitzada

Permet la càrrega d'Abonament Transport, Abonament Transport Jove, ABCD i combinacions, Bono transborde A i AB, T1, T2, T3, Bono transborde Mislata, Bono de Serveis Especials, Bonobús Plus, Bonometro, Senzill Metre, Anada i volta Metre i bons de Metrobus (Bono 10 Marxant Bus, Bono Transbordo Parc Tecnològic, Bono 10 Burjassot-parc tecnològic i Bono 10 viatges servei Alcàsser-Silla). També permet registrar-se en els serveis de lloguer de bicicletes de València (Valenbisi) i metropolità (Mibisi).

Targeta Mòbilis anònima

Permet la càrrega de Bono Transbordo, Bono de Serveis Especials, Bonobús, Bonometro, Senzill Metre, Anada i volta Metre, Bono Transbordo Mislata, Bono Transbordo AB i específics (els 4 bons de Metrobus de la targeta personalitzada). També permet registrar-se en els serveis de lloguer de bicicleta pública.

b. Targeta TuiN de Metrovalencia

La targeta TuiN és una targeta moneder que permet viatjar per tota la xarxa independentment de la zona a la qual la persona es dirigeixca. Es valguda tant en l'entrada com en l'eixida. La Targeta TuiN cobra en funció del viatge, és a dir, depenent de per quantes zones es viatge, es cobrarà més o menys.

Permet viatjar per tota la xarxa de Metrovalencia, amb qualsevol combinació zonal i el preu per viatge és el mateix que el de Bonometro.

La targeta es recarrega amb un mínim de 10 euros. Cada vegada que es valida el títol, la TuiN descompta l'import del viatge del saldo disponible, segons el nombre de zones que es recorren. La targeta cal validar-la tant en l'entrada com en l'eixida. Quan es valida el títol en l'eixida, la targeta descompta automàticament l'import del viatge del saldo, segons el nombre de zones que s'hagen recorregut. És a dir, el descompte de saldo s'efectuarà a l'eixida i el cobrament serà major o menor depenent del nombre de zones que s'hagen recorregut des del moment de la validació d'entrada fins al moment de la validació d'eixida.

c. EMT

EMT ofereix una gran varietat de títols enfocats a cada tipus de client. Distingeix dos grans tipus de títols: els no personalitzats i els personalitzats.

En la tipologia de títols no personalitzats hi ha tant títols senzills com bons, alguns dels oferits són vàlids alhora per a la xarxa de Metrovalencia. Aquests bons són: Bono Transbord, T1, T2, T3 i València Tourist Card, enfocats aquests quatre últims principalment per a turistes i visitants ocasionals de la ciutat.

En la tipologia de títols personalitzats s'inclou també l'Abonament Transport, un bo mensual vàlid tant per a la xarxa d'EMT com per a Metrovalencia. A més, EMT ofereix el Bo Or, una targeta Mòbilis especialment dissenyada per a les persones majors de 65 anys i les discapacitats.

En la taula es mostren cadascun dels títols oferits per EMT i les seues corresponents tarifes vigents al maig de 2018.

EMT	
TARIFES 2018	
Títols no personalitzats	€
Bitllet senzill	1,5
Bonobús Plus	8,5
Bono Transbord	9,0
Bono Transbord zona AB	15,5
Targeta T1	4,0
Targeta T2	6,7
Targeta T3	9,7
Valencia Tourist Card, 1 día	15,0
Valencia Tourist Card, 2 días	20,0
Valencia Tourist Card, 3 días	25,0
Títols personalitzats	€
Bono Oro	
Abonament anual	20,0
3 trimestres	15,0
2 trimestres	10,0
1 trimestre	5,0
Duplicat per pèrdua o robatori	5,0
Targeta mensual	
Zona A	45,0
Zona AB	58,3
Zona ABC	68,7
Zona ABCD	79,1
EMT Jove	25,0
EMT Infantil	Gratuito
EMT família nombrosa especial	4,25
EMT família nombrosa general	6,8
EMT Amb tu	10,0
Sanció	9,0

Notes:

(1): PVP targeta 2 €

(2): PVP targeta 3 €

(3): PVP targeta 5 €

Font: www.emtvalencia.es.

d. MetroValencia

En la següent taula s'observa la gran quantitat de tipologies de títols i targetes que ofereix Metrovalencia als seus clients.

Metrovalencia presenta tant títols propis (bitllet senzill, anada i volta i diversos tipus d'abjnos) com a títols integrats amb l'EMT i Metrobus.

METROVALENCIA				
TARIFES 2018				
Títols propis de MetroValencia	1 zona A, B, C o D	2 zones AB, BC o CD	3 zones ABC o BCD	4 zones ABCD
Senzill	1,50 €	2,10 €	2,80 €	3,90 €
Anada i tornada	2,90 €	4,00 €	5,30 €	7,40 €
Bonometro	7,60 €	11,00 €	14,70 €	21,00 €
Gent Major	-	-	-	9,70 €
Mobilitat mensual	-	-	-	9,70 €
Mobilitat anual	-	-	-	87,30 €
Tarjeta TuiN (targeta monedero)	1 zona	2 zones	3-4 zones	Aeroport
Preu per viatge	0,72 €	1,04 €	1,40 €	2,00 €
Límit mensual	41,00 €	53,00 €	63,00 €	72,00 €
Títols integrats	1 zona	2 zones	3 zones	4 zones
Bono Transbord (Metrovalencia+EMT+MMetroBus)	9,00 € (Zona A)	15,50 € (solo AB)	-	-
T1 (Metrovalencia+EMT)	4,00 € (Zona A)	-	-	-
T2 (Metrovalencia+EMT)	6,70 € (Zona A)	-	-	-
T3 (Metrovalencia+EMT)	9,70 € (Zona A)	-	-	-
Abonament Transport (Metrovalencia+EMT+MetroBus)	45,00 € (A, B, C)	58,30 € (AB, BC, CD)	68,70 € (ABC, BCD)	79,10 € (ABCD) ⁽¹⁾
Abonament Transport Jove (Metrovalencia+EMT+MetroBus)	38,25 € (A, B, C)	49,55 € (AB, BC, CD)	58,40 € (ABC, BCD)	67,25 € (ABCD) ⁽¹⁾

(1): L'AT i AT Jove no són vàlids en la zona D de Metrovalencia, excepte Aeroport

Font: www.metrovalencia.es

e. MetroBus

Les tarifes de l'autobús metropolità són molt variades en funció de les diferents empreses operadores presents i de la varietat d'itineraris entre municipis.