

# > 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 metropolitanas.....	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
	GESTIÓ I COORDINACIÓ DE LA MOBILITAT METROPOLITANA.....	169
	COORDINACIÓ DEL DESENVOLUPAMENT TERRITORIAL I LA MOBILITAT.....	169
	MILLORA DEL SISTEMA LOGÍSTIC METROPOLITÀ.....	169
	EFICIÈNCIA 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





## 7. PROPOSTES D'ACTUACIÓ

Les propostes d'actuació s'han estructurat en diferents fitxes, organitzades d'acord als eixos estratègics d'acció establits. La informació continguda en cada fitxa és la següent:

- Descripció de la mesura
- Àmbit d'actuació: es defineixen tres àmbits d'actuació depenent de l'afecció de la proposta: territorial, quan la proposta té una afecció supramunicipal; municipal, quan la mesura únicament s'aplica en els límits de cadascun dels municipis metropolitans; i uns altres, en els casos de propostes referents a tecnologia, participació i altres àmbits.
- Objectius: En aquest punt, s'inclouen els objectius propis de la mesura i, també, els objectius del Pla Bàsic de Mobilitat que es veuran afectats d'una manera més directa per la mesura.
- Actuacions a dur a terme: Breu explicació d'actuacions que cal dur a terme per a desenvolupar la mesura.
- Grau d'eficàcia i termini: s'indica el nivell d'eficàcia per a aconseguir els objectius que s'han determinat per a la mesura i si s'obtenen en un termini curt, mitjà o llarg a partir de la seua implementació.
- Agents implicats: Administracions, institucions, operadors de transport públic que poden ser necessaris per a poder a dur a terme la mesura.
- Indicadors de seguiment: Aquells indicadors del Pla Bàsic de Mobilitat amb relació directa amb la mesura.
- Cost d'implantació estimat: Cost aproximat de les inversions a realitzar i dels costos d'explotació anuals, una vegada la mesura està en funcionament.
- Calendari d'implantació: Proposta de calendari anual d'execució de la mesura. Aquelles que assenyalen tots els anys es consideren transversals i d'implementació contínua al llarg del desenvolupament del Pla Bàsic de Mobilitat.
- Plànol: algunes de les mesures van acompanyades d'un pla indicatiu d'on es proposa que s'execute.

Les propostes plantejades en el Pla Bàsic de Mobilitat es troben llistades en la taula següent;

NM	Fomentar la mobilitat no motoritzada
NM01	Foment i consolidació de la xarxa d'itineraris ciclistes d'àmbit metropolità
NM02	Foment de la xarxa d'itineraris ciclistes d'àmbit municipal estructurants
NM03	Foment i consolidació de la xarxa d'itineraris ciclopeatonals intermunicipals
NM04	Suport a projectes de conversió en zona de vianants municipals amb caràcter vertebrador supramunicipal
NM05	Compatibilització de la xarxa de bicicleta pública metropolitana amb nous sistemes de lloguer
NM06	Foment de la instal·lació d'estacionaments per a bicicletes en grans centres atractores a nivell municipal
NM07	Ampliació i consolidació de les Zones 30 municipals amb ambició estructurant supramunicipal
NM08	Garantir itineraris per als vianants accessibles i segurs al transport públic
NM09	Regulació de l'ús i implantació dels nous modes de transport elèctric (PMD)

<b>TPS Millorar i potenciar el transport públic de superfície metropolitana</b>	
TPS01	Priorització de la circulació per al transport públic metropolitana de superfície (Metrobus)
TPS02	Reestructuració de la xarxa d'autobusos metropolitans (Metrobus) i licitació de les noves concessions per a la prestació del servei públic de transport de passatgers per carretera
TPS03	Millora de les parades d'autobús metropolitana i coordinació amb els punts de parada urbans
TPS04	Estudi de millora del transport en zones de baixa densitat
TPS05	Establiment de criteris de qualitat, sostenibilitat i homogeneïtat de vehicles en el sector del taxi
TPS06	Foment del cotxe compartit i els "Serveis de Mobilitat com a Servei" (Mobility as a Service) en els desplaçaments diaris
<b>TPF Millorar el transport públic ferroviari</b>	
TPF01	Millora de l'accessibilitat de la xarxa de metro i tren metropolitans
<b>INT Intermodalitat com a prioritat en la mobilitat metropolitana</b>	
INT01	Xarxa d'estacionaments de bicicletes en les parades de transport públic d'alta capacitat (FGV i Rodalies)
INT02	Foment d'àrees urbanes d'Intermodalitat - intercanviadors de transport
INT03	Foment i ampliació dels Parks & Rides
INT04	Foment d'actuacions de disseny urbà que afavorisquen al transport públic
<b>GES Gestió i coordinació de la mobilitat metropolitana</b>	
GES01	Integració del sistema tarifari metropolitana
GES02	Coordinació de la informació web i creació d'una APP de la mobilitat
GES03	Gestió integrada de les incidències que afecten el servei de transport públic
GES04	Reduir l'accidentabilitat en la xarxa d'infraestructures
GES05	Foment de la gestió dinàmica de la velocitat en les vies metropolitanes
GES06	Establir un model de gestió i tarifes coordinades en l'estacionament
GES07	Gestió integrada dels estacionaments Park&Ride actuals i futurs
<b>TER Coordinació del desenvolupament territorial i la mobilitat</b>	
TER01	Directrius per als plans territorials i urbanístics per a fomentar la mobilitat sostenible
TER02	Impulsar els Plans de Mobilitat Urbana Sostenible
TER03	Revisió de la normativa i legislació relativa a la mobilitat generada
<b>MER Millora del sistema logístic metropolitana</b>	
MER01	Promoure mesures d'optimització de l'activitat logística
MER02	Harmonització d'aspectes normatius i la gestió de mercaderies dels municipis metropolitans
<b>EE Eficiència energètica, mobilitat sostenible i medi ambient</b>	
EE01	Electrificació i millora de l'eficiència de la flota de vehicles del sector públic metropolitana
EE02	Impuls del vehicle elèctric i de major eficiència en la mobilitat de flotes i particulars.
EE03	Incentivar la conducció eficient i segura
EE04	Definició i gestió de Zones de Baixes Emissions - ZBE
EE05	Suport en la implantació d'una xarxa de punts de recàrrega metropolitana a nivell municipal
EE06	Impulsar la realització de Plans de Mobilitat en els Centres Generadors de Mobilitat
<b>PARELL Participació i coneixement en l'àmbit de la mobilitat</b>	
PAR01	Reforçar la comunicació i sensibilització de la ciutadania
PAR02	Promoció de la investigació i la innovació
PAR03	Promoció de la participació en projectes europeus
PAR04	Impulsar la formació en valors de mobilitat sostenible
PAR05	Impulsar la coordinació de la mobilitat sostenible entre els diferents municipis metropolitans
PAR06	Aprofundir en el coneixement de les pautes de la mobilitat sostenible
PAR07	Fomentar l'adhesió dels municipis metropolitans al "Pacte Valencià per la Mobilitat Segura i Sostenible"

Les propostes són:



PROGRAMA NM (Fomentar la mobilitat no motoritzada)

## NM01

### Foment i consolidació de la xarxa d'itineraris ciclistes d'àmbit metropolità

#### Descripció de la proposta

Desenvolupar la xarxa ciclable metropolitana en l'Àrea metropolitana de València és una tasca bàsica a desenvolupar en els pròxims anys per tal de potenciar una mobilitat ciclista i sostenible. Amb aquest objectiu el Pla Bàsic de Mobilitat presenta una proposta de xarxa amb la voluntat que siga reconeguda com a objectiu comú per les institucions, entitats i la ciutadania.

A partir de l'Anell Verd Metropolità (55 km), es proposa crear una xarxa d'itineraris ciclistes d'àmbit metropolità on:

- Cada municipi es connecte a l'Anell Verd.
- Les estacions de transport públic tinguen connexió ciclista amb el municipi més proper.
- Els polígons industrials tinguen connexió ciclista amb els municipis i/o estacions de transport públic més propers.

Amb tot això, es pren com proposta base la xarxa existent supramunicipal pertanyent a Conselleria, a la Diputació de València i municipal estructurant, amb una longitud inventariada de 342 km actuals (incloent València 533 km) de carrils bici dins dels termes municipals dels municipis del Pla Bàsic de Mobilitat.

La proposta planteja, dins del Pla Bàsic de Mobilitat, que les xarxes ciclistes projectades per la Generalitat Valenciana i Diputació a nivell metropolità s'executen fins al seu ple desenvolupament, completant i estenent l'actual infraestructura ciclista dels 342 km actuals (incloent València 533 km) fins als 516 km (incloent València 707 km), un augment en 174 km ja planificats.

Posteriorment, fomentar i potenciar la Xarxa d'itineraris no motoritzats (Xarxa d'itineraris No Motoritzats) dins de la proposta realitzada pel servei de planificació territorial de la Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori, amb un total de 105 km, a detallar en la proposta NM03, així com l'Anell Verd ciclista (55 km).

En total, la infraestructura ciclista proposta a desenvolupar dins del Pla Bàsic de Mobilitat comptarà amb 174 km de nous carrils bici i 55 km d'Anell Verd ciclista, amb un total de 571 km de xarxa ciclista metropolitana.

La proposta es basa en utilitzar camins existents, adaptant-los per a incloure infraestructura ciclista en els mateixos o en els vorals, depenent de les característiques de la via, amb una afecció mínima sobre el territori. S'ha de dotar la xarxa amb punts d'estacionament per a bicicletes cada certa distància, a estudiar per a cada cas concret.

La proposta de xarxa estructurant presenta una gran oportunitat per a dotar a l'àrea metropolitana de València d'una infraestructura ciclista extensa i de qualitat.

Àmbit d'actuació		
Territorial	Municipal	Altres

#### Objectius

- Connectar les xarxes urbanes de carril bici a la xarxa metropolitana.
- Potenciar la bicicleta com a manera de desplaçament urbà i interurbà.

Objectius PMOME	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13

#### Actuacions a realitzar

1. Estudi detalladament dels recorreguts, camins i sendes a adaptar amb carril bici
2. Creació de la nova infraestructura ciclista amb un criteri de prioritització que tinga en compte la proposta plantejada, així com el potencial nombre de persones usuàries, priorititzant les connexions entre poblacions de grandària mitjana o gran o d'aquestes amb la ciutat de València.

Grau d'eficàcia i termini								
Eficàcia Baixa			Eficàcia Mitjana			Eficàcia Alta		
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg

#### Agents implicats

- Generalitat Valenciana. Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori.
- Ajuntament de València i Municipis metropolitans
- Diputació de València

#### Indicadors de seguiment

NM01.1	Km de xarxa ciclista executada de titularitat Diputació de València
NM01.2	Km de xarxa ciclista executada de titularitat Conselleria
NM01.3	Km de xarxa ciclista executada de titularitat municipal-urbans
NM01.4	Km de carril bici completat respecte objectiu del Pla

Cost estimat d'implantació

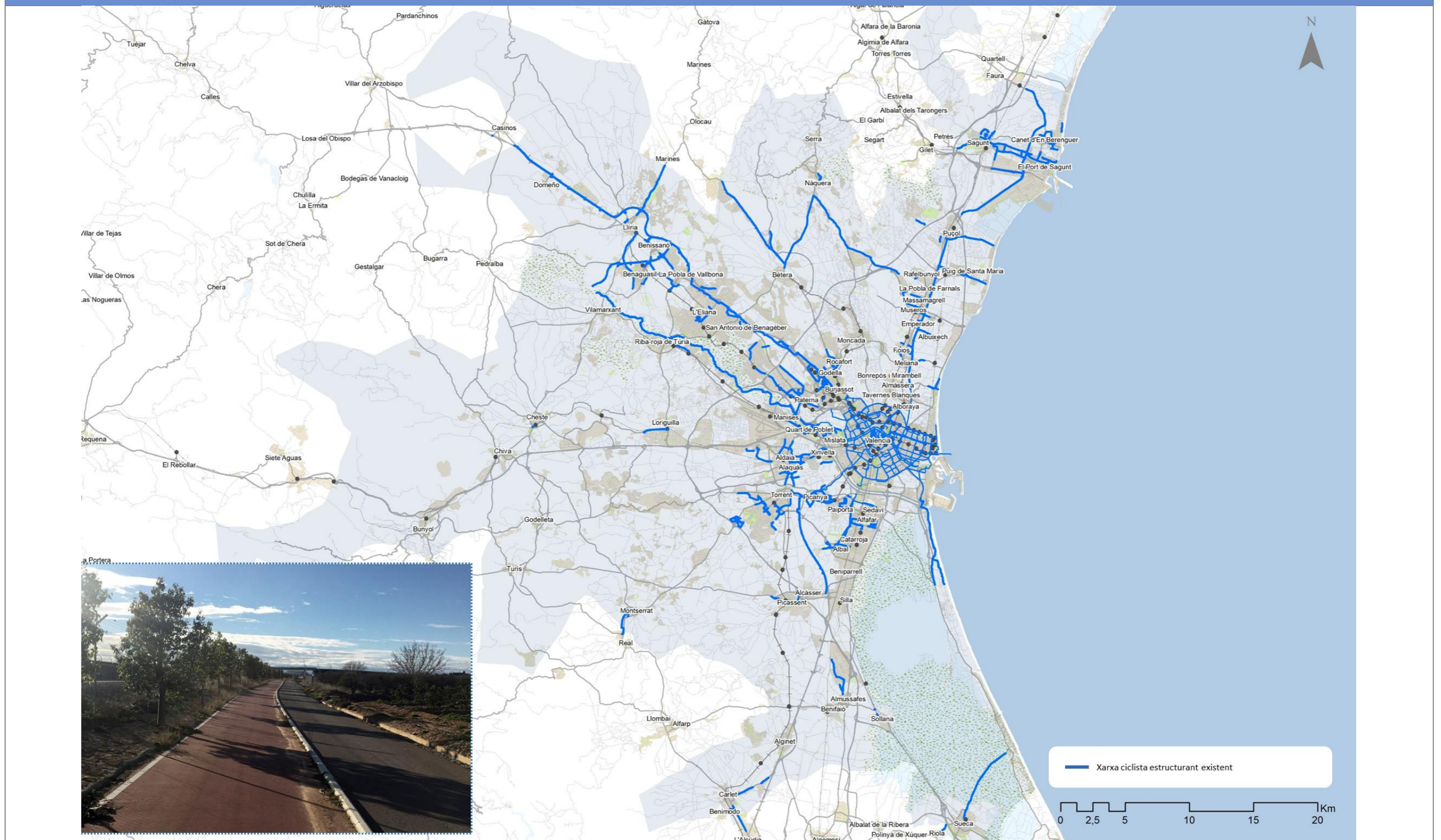
Cost total d'inversió	14,52 M€
-----------------------	----------

Calendari d'implantació (any)

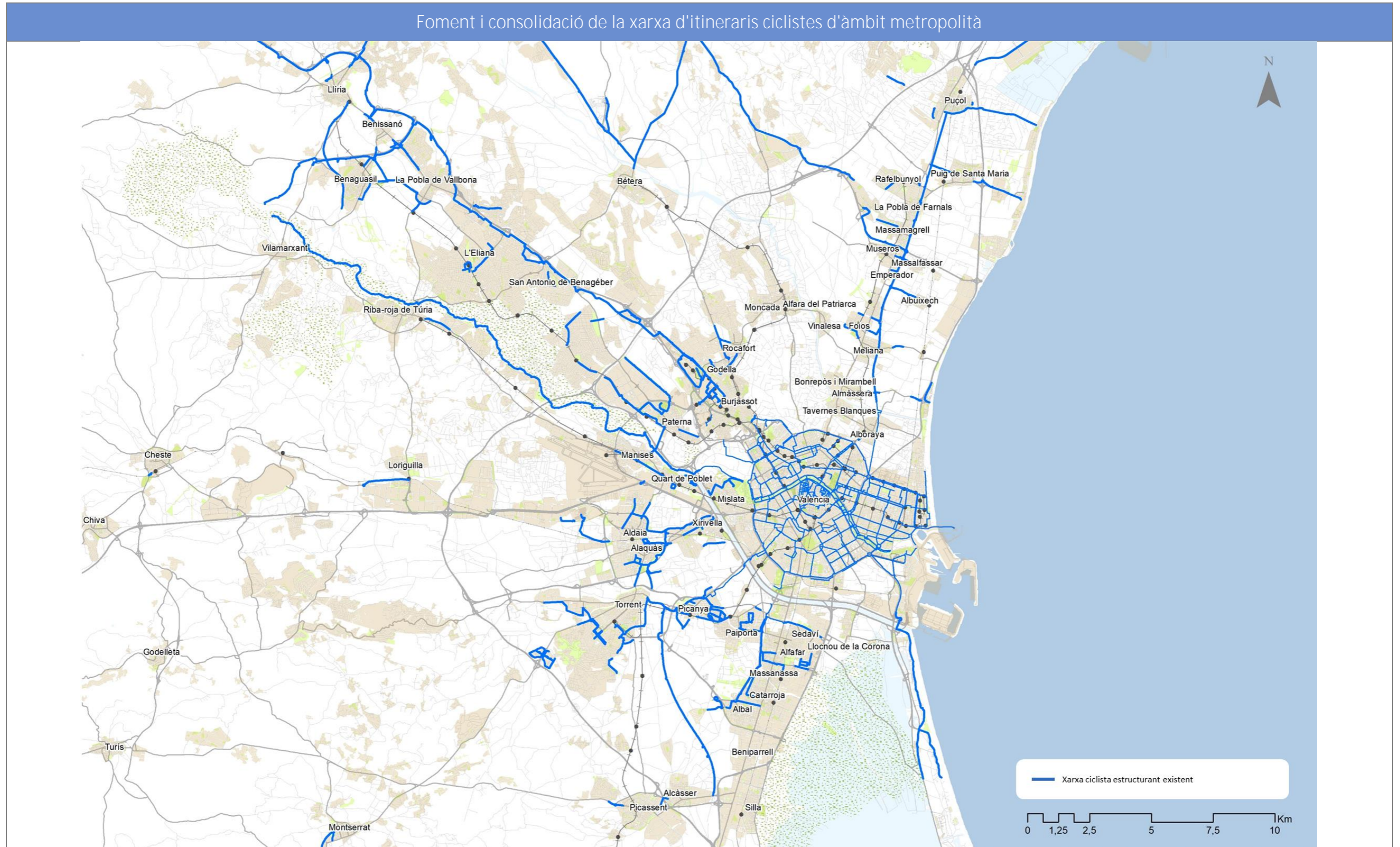
1	2	3	4	5	>5
---	---	---	---	---	----



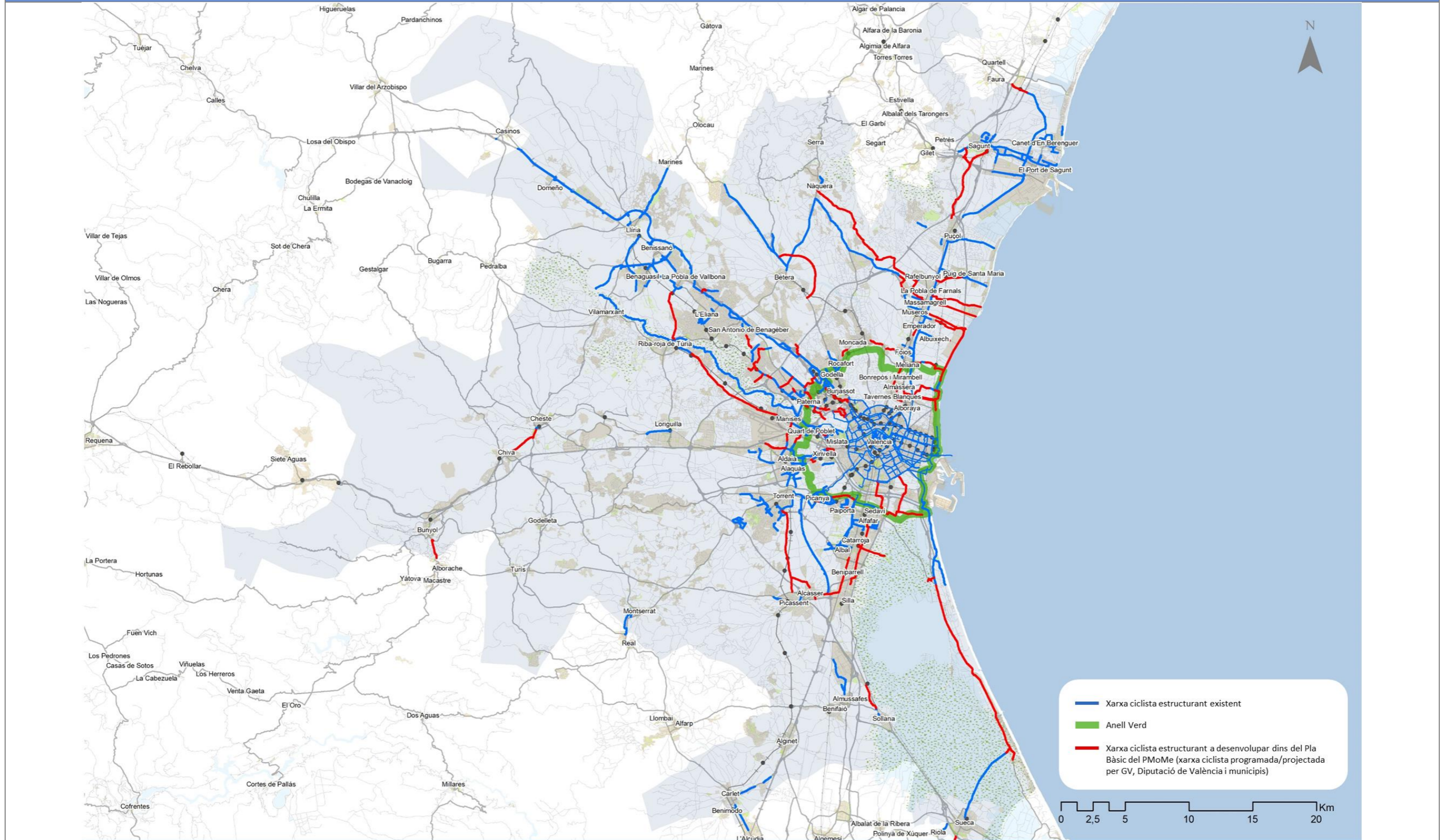
Foment i consolidació de la xarxa d'itineraris ciclistes d'àmbit metropolità



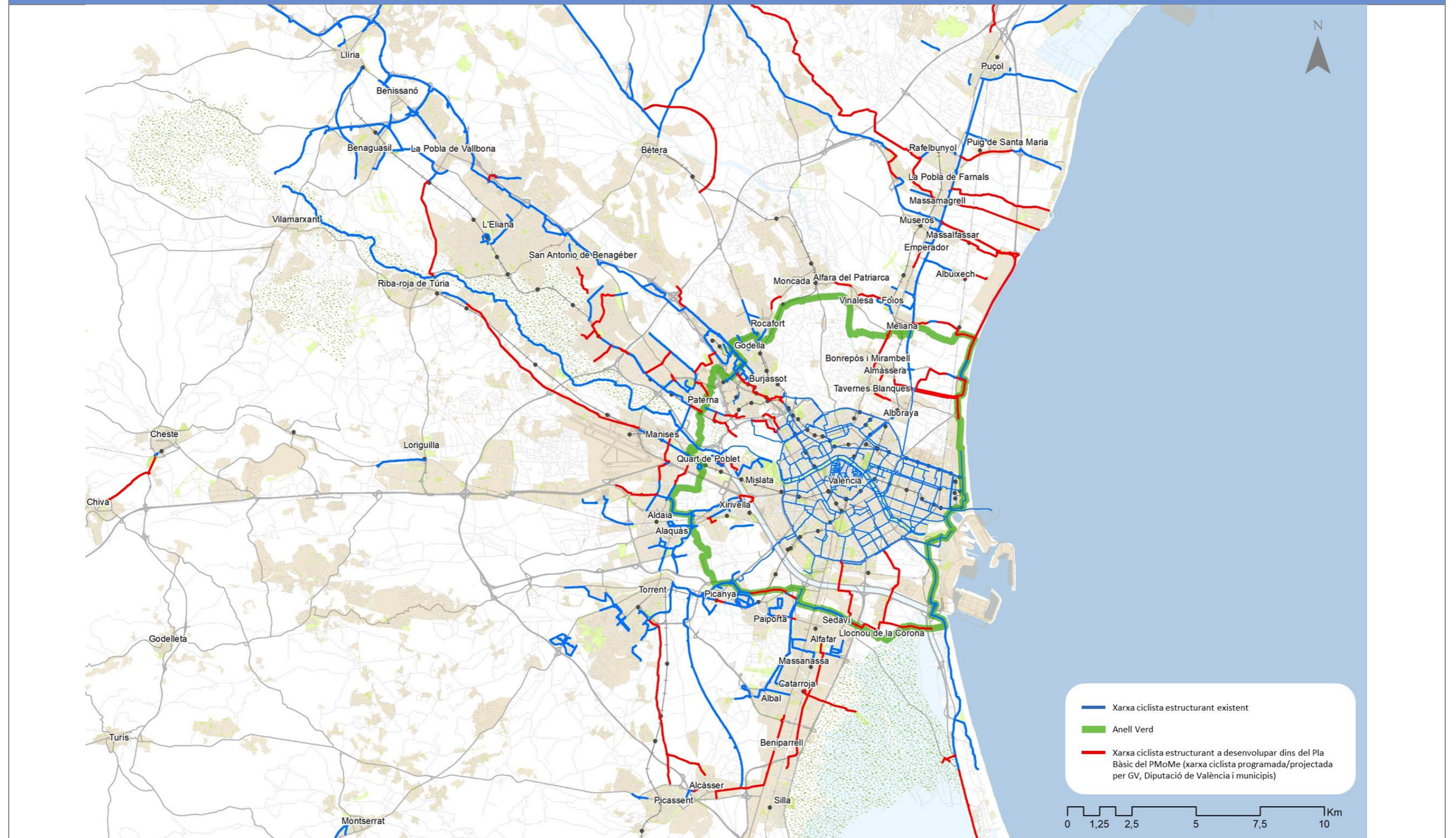
Foment i consolidació de la xarxa d'itineraris ciclistes d'àmbit metropolità



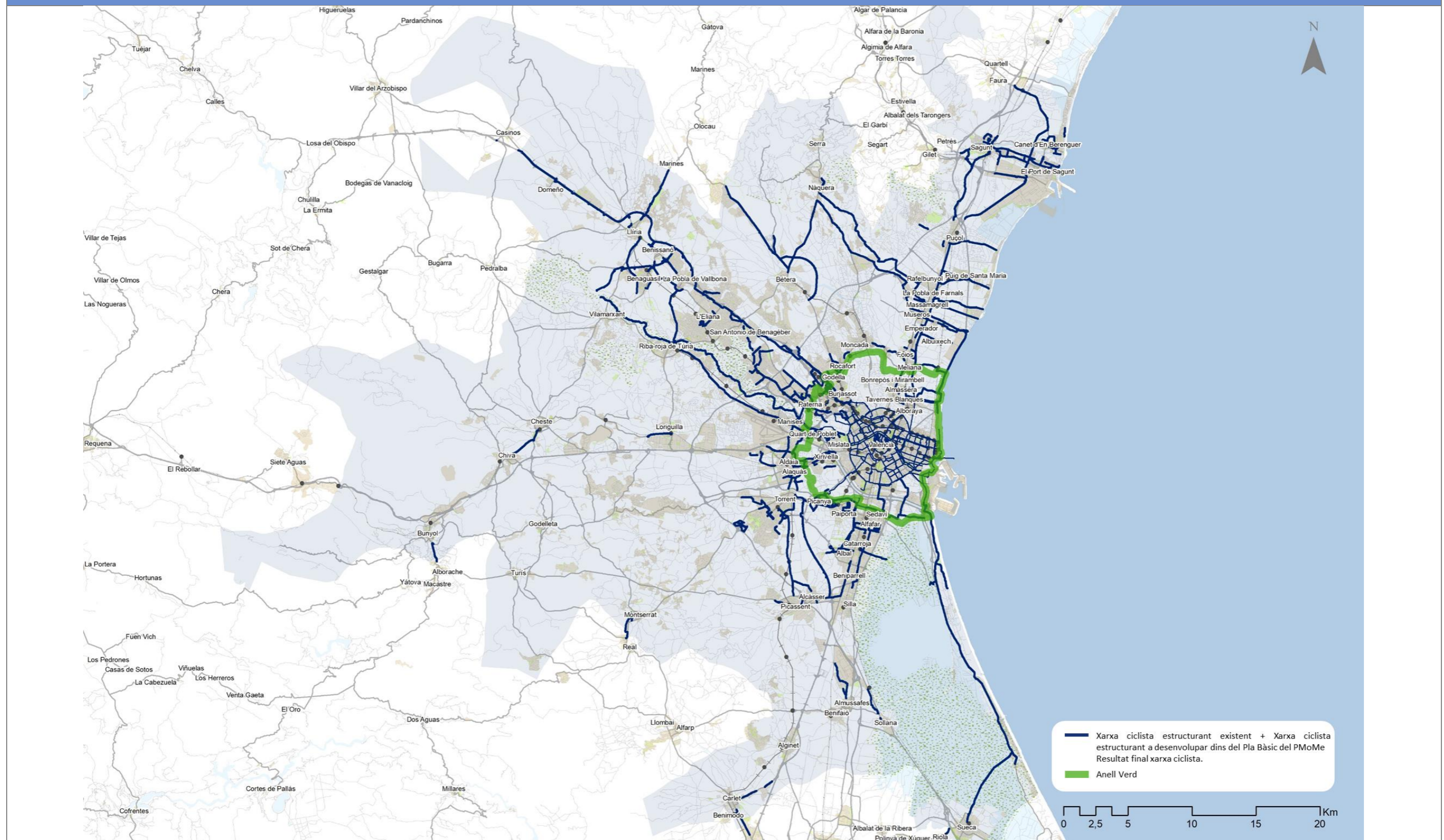
Foment i consolidació de la xarxa d'itineraris ciclistes d'àmbit metropolità



Foment i consolidació de la xarxa d'itineraris ciclistes d'àmbit metropolità

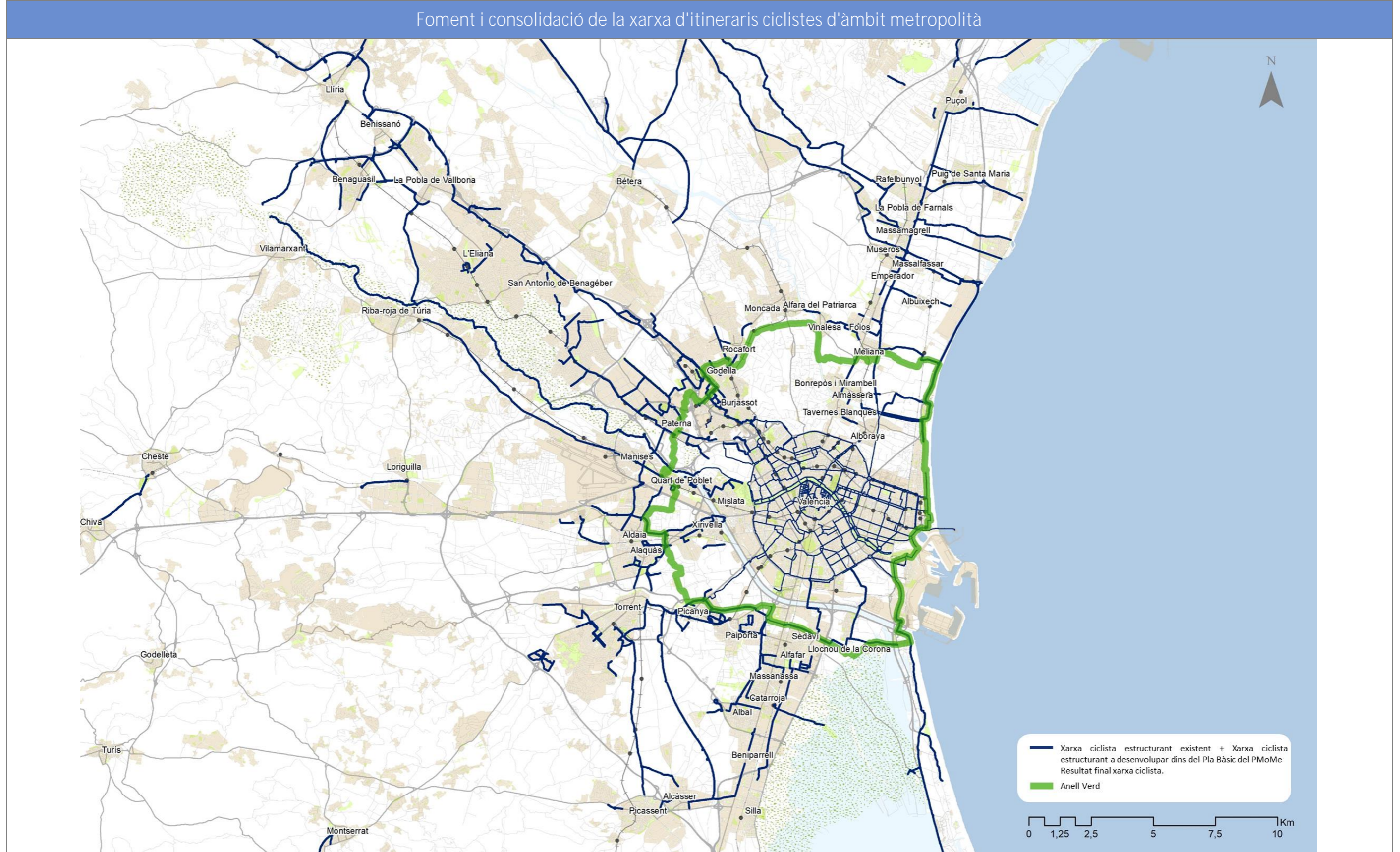


Foment i consolidació de la xarxa d'itineraris ciclistes d'àmbit metropolità





Foment i consolidació de la xarxa d'itineraris ciclistes d'àmbit metropolità



## NM02 Foment de la xarxa d'itineraris ciclistes d'àmbit municipal estructurants

### Descripció de la proposta

Fomentar la mobilitat ciclista i sostenible dins dels entorns metropolitans i de les relacions internes dels municipis permet potenciar les relacions de proximitat i els desplaçaments interns mitjançant bicicleta.

La proposta es basa en la possibilitat de contribuir al finançament de la construcció de carrils bici que estiguen planificats en els diferents Plans de Mobilitat Urbana Sostenible de cada municipi per part de la Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori.

Es prioritzarà aquells que:

- Estiguen planificats en calçada i segregats.
- Que ajuden a crear una malla d'itineraris ciclistes urbans.
- Que connecten amb pols atractores de viatges.
- Que permeten la connexió amb la xarxa metropolitana d'itineraris ciclistes.

Els carrils bici hauran de complir unes condicions mínimes de disseny de 1,5m d'ample per a carrils bici unidireccionals i 2 a 2,5m per a bidireccionals per a ser considerats aptes.

Aquells municipis de menor entitat que no disposen de Pla de Mobilitat Sostenible aprovat podran plantejar a la Conselleria connexions internes vertebradores que connecten amb la infraestructura territorial principal, de manera que potencien i alimenten la xarxa intermunicipal.

### Àmbit d'actuació

Territorial	Municipal	Altres
-------------	-----------	--------

### Objectius

- Connectar les xarxes urbanes de carril bici a la xarxa metropolitana.
- Potenciar la bicicleta com a manera de desplaçament urbà i interurbà.

Objectius PMOME	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
-----------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----

### Actuacions a realitzar

1. Establiment de les condicions i característiques dels carrils bici municipals.
2. Obertura de període de suggeriments per part dels municipis metropolitans.
3. Avaluació de les propostes i finançament de reforma o creació de nous carrils bici urbans.

### Grau d'eficàcia i termini

Eficàcia Baixa			Eficàcia Mitjana			Eficàcia Alta		
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg

### Agents implicats

- Generalitat Valenciana. Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori.
- Ajuntament de València i Municipis metropolitans

### Indicadors de seguiment

NM01.3	Km de xarxa ciclista executada de titularitat municipal-urbans
NM02.1	Km de carril bici urbans amb 1,5m d'ample per a carrils bici unidireccionals i 2 a 2,5m per a bidireccionals
NM02.2	Nombre de projectes de nous carrils bici municipals finançats per Conselleria

### Cost estimat d'implantació

Cost total d'inversió	29,82 ME
-----------------------	----------

### Calendari d'implantació (any)

1	2	3	4	5	>5
---	---	---	---	---	----



## NM03

### Foment i consolidació de la xarxa d'itineraris ciclopeatonals intermunicipals

#### Descripció de la proposta

Existeixen municipis pràcticament conurbats amb relacions de mobilitat significatives i sense infraestructures adequades ciclopeatonals que permeten connectar-se mitjançant modes de transport no motoritzats.

La proposta d'actuació en el marc del Pla Bàsic Metropolità consisteix a identificar aquestes relacions entre municipi conurbats i proposar la implantació d'infraestructura ciclopeatonals que complemente a la infraestructura de l'Anell Verd i potencie la Xarxa d'itineraris no motoritzats (XINM) dins de la proposta realitzada pel servei de planificació territorial de la Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori.

En total, la Xarxa d'itineraris no motoritzats (XINM) proposa 105 km de nova infraestructura, juntament amb els 55 km planificats i en desenvolupament de l'Anell Verd ciclista metropolità. En total, es proposa desenvolupar un total de 160 km d'infraestructura ciclopeatonal.

Dites itineràries es plantejaran mitjançant l'adaptació dels trams ja executats de carril bici o planificats per la Conselleria i inclosos dins d'aquest Pla Bàsic Metropolità.

La proposta de xarxa estructurant presenta una gran oportunitat per a dotar a l'àrea metropolitana de València d'una infraestructura ciclopeatonal extensa i de qualitat.

#### Àmbit d'actuació

Territorial	Municipal	Altres
-------------	-----------	--------

#### Objectius

- Connectar els nuclis urbans de carril bici i per als vianants entre si.
- Potenciar la bicicleta i el caminar com a manera de desplaçament urbà i interurbà.
- Connectar el transport públic a la xarxa ciclopeatonals.

#### Objectius PMOME

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----

#### Actuacions a realitzar

1. Estudi detalladament dels recorreguts, camins i senderes a adaptar amb carril bici
2. Creació de la nova infraestructura ciclopeatonal amb un criteri de prioritització que tinga en compte la proposta plantejada, així com el potencial nombre de persones usuàries, prioritant les connexions de poblacions de grandària mitjana o gran o amb la ciutat de València.

#### Grau d'eficàcia i termini

Eficàcia Baixa			Eficàcia Mitjana			Eficàcia Alta		
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg

#### Agents implicats

- Generalitat Valenciana. Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori.
- Ajuntament de València i Municipis metropolitans
- Diputació de València

#### Indicadors de seguiment

NM03.1	Km de carril ciclopeatonals
NM03.2	Km de carril ciclopeatonals completat respecte objectiu del Pla

#### Cost estimat d'implantació

Cost total d'inversió	2,10M€
-----------------------	--------

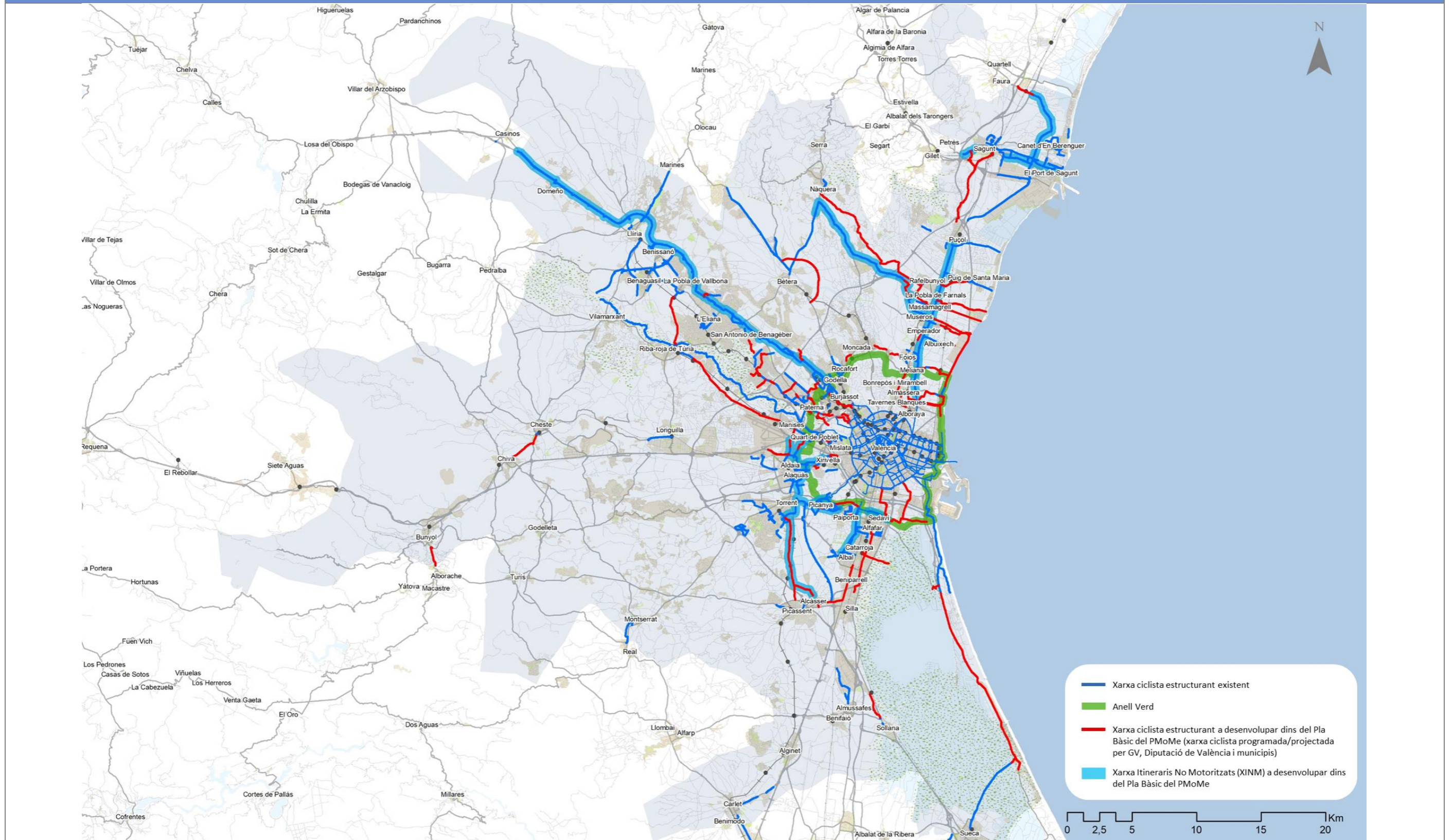
\*Es considera el cost calculat com el valor d'afegir un carril per als vianants a xarxa ciclista proposta.

#### Calendari d'implantació (any)

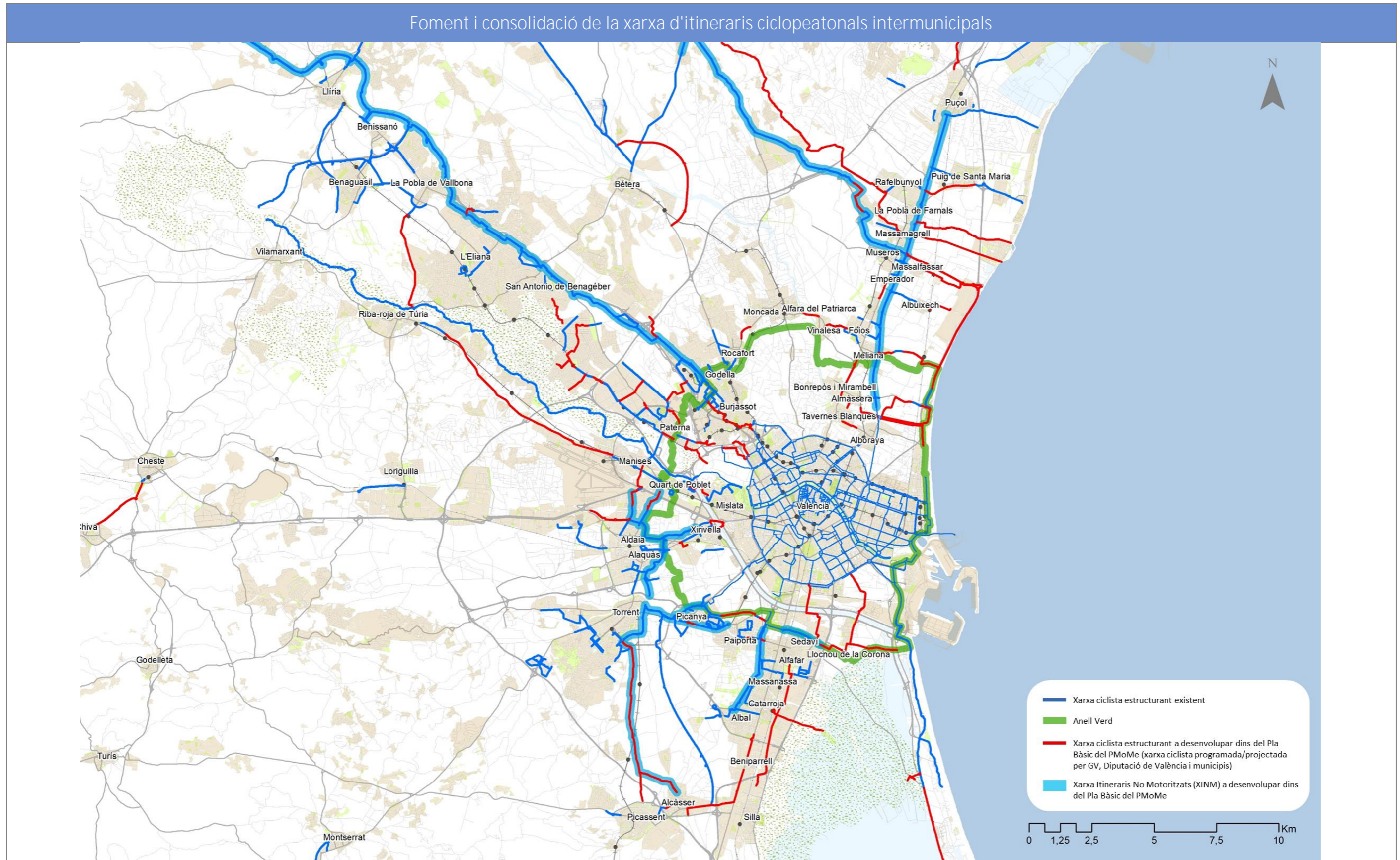
1	2	3	4	5	>5
---	---	---	---	---	----



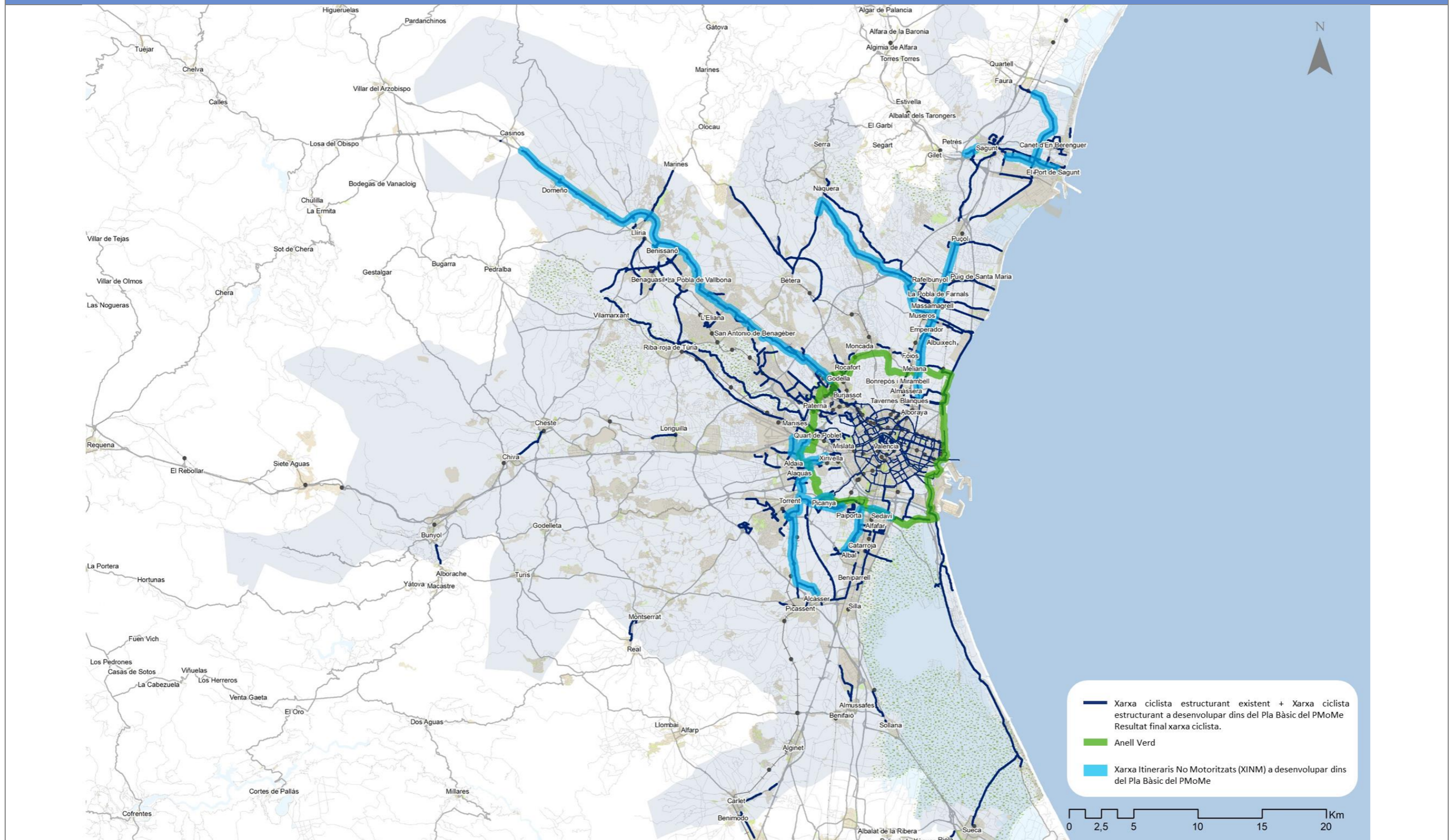
Foment i consolidació de la xarxa d'itineraris ciclopeatonals intermunicipals



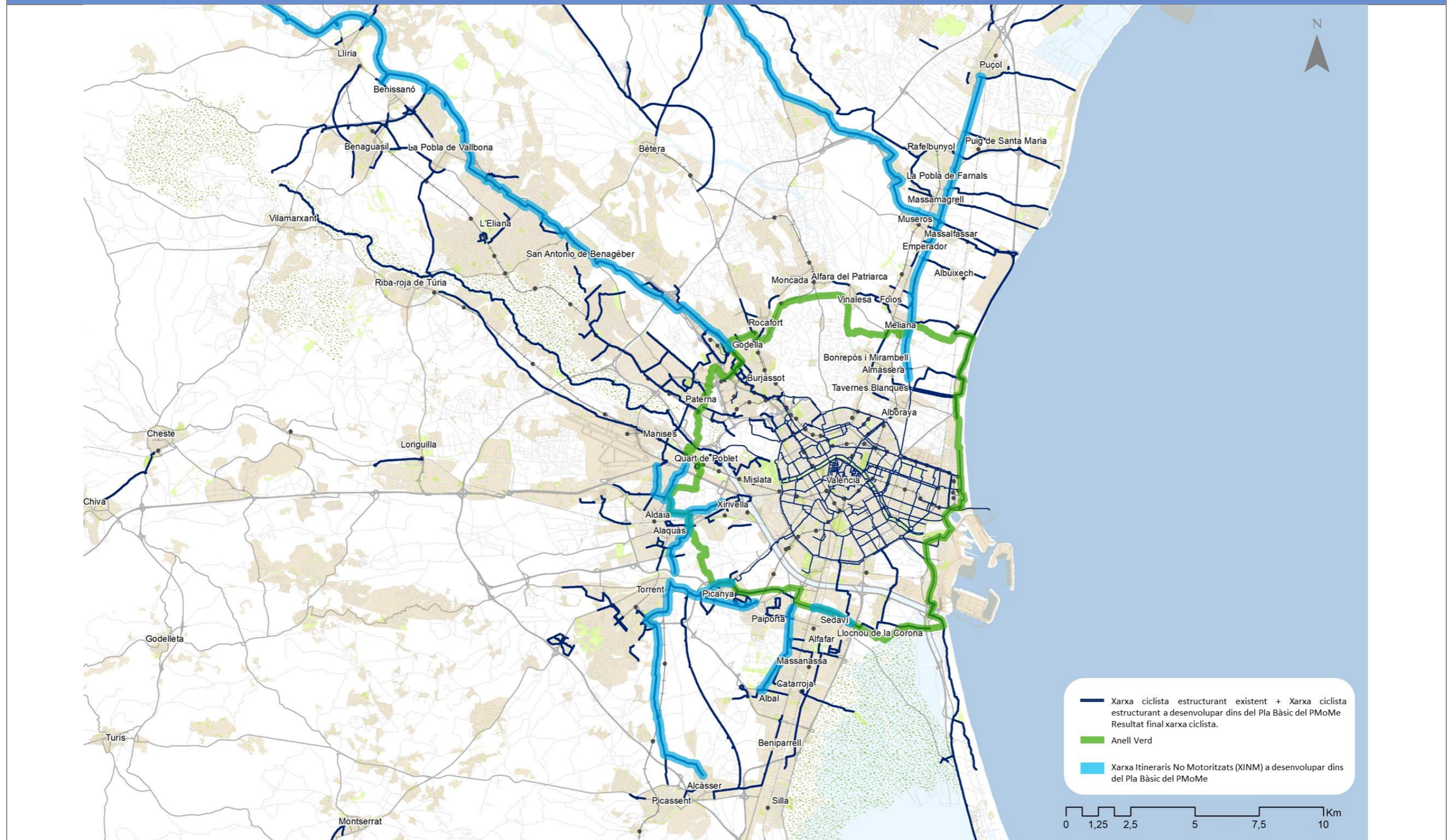
Foment i consolidació de la xarxa d'itineraris ciclopeatonals intermunicipals



Foment i consolidació de la xarxa d'itineraris ciclopeatonals intermunicipals



Foment i consolidació de la xarxa d'itineraris ciclopeatonals intermunicipals



## NM04

### Suport a projectes de conversió en zona de vianants municipals amb caràcter vertebrador supramunicipal

#### Descripció de la proposta

La conversió en zona de vianants de carrers o centres urbans són actuacions que, ben analitzades, permeten reduir el trànsit a la ciutat, reduir emissions i sorolls alhora que dinamitzen econòmicament i socialment l'entorn urbà.

La proposta es basa en la possibilitat que la Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori pugui contribuir en el finançament de la implantació de carrers per als vianants en municipis de l'àrea metropolitana de València sempre que aquests municipis disposen del seu Pla de Mobilitat corresponent i estiguen adherits al Pacte Valencià per la Mobilitat Segura i Sostenible.

S'hauran de fomentar aquells projectes que, si bé d'un caràcter local, tinguen un impacte a nivell territorial vertebrador que fomenti els desplaçaments en modes no motoritzades interns i externs al municipi.

Aquells municipis que disposen d'infraestructura supramunicipal pròxima a itineraris ciclopeatonals, així com aquelles àrees urbanes de major potencial en el foment del comerç local i els desplaçaments en modes no motoritzades hauran de ser prioritàries.

Les àrees per als vianants hauran de ser part d'itineraris ciclopeatonals urbans amb connectivitat supramunicipal, actuant com a trams de reunió i descans de l'itinerari en el municipi. Igualment, les conversions en zona de vianants hauran de dissenyar-se com a plataformes contínues o places urbanes, on el vianant siga prioritari.

En cas de conurbacions urbanes, els espais a convertir en zona de vianants hauran de mantindre una continuació entre els diferents municipis.

#### Àmbit d'actuació

Territorial	Municipal	Altres
-------------	-----------	--------

#### Objectius

- Millorar la qualitat de l'espai urbà i la seguretat del mateix per al vianant.
- Fomentar les relacions de proximitat.
- Fomentar els desplaçaments intermunicipals en l'àrea metropolitana de València.

Objectius PMOME	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
-----------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----

#### Actuacions a realitzar

1. Establiment de les condicions i característiques de les zones a convertir en zona de vianants.
2. Estudi detallat dels recorreguts/itineraris a convertir en zona de vianants.
3. Avaluació de les propostes i finançament de les reformes, prioritzant aquells municipis que disposen d'infraestructura supramunicipal pròxima d'itineraris ciclopeatonals que permeten la seua connexió amb la futura zona/itinerari per als vianants, fomentant la vertebració territorial.
4. Creació de la nova infraestructura per als vianants.

Grau d'eficàcia i termini								
Eficàcia Baixa			Eficàcia Mitjana			Eficàcia Alta		
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg

#### Agents implicats

- Generalitat Valenciana. Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori.
- Ajuntament de València i Municipis metropolitans

#### Indicadors de seguiment

NM04.1	Àrees per als vianants existents en els municipis de l'àrea metropolitana (km)
NM04.2	Nombre de projectes de conversió en zona de vianants finançats per Conselleria

#### Cost estimat d'implantació

Cost total d'inversió	9,94 M€
-----------------------	---------

#### Calendari d'implantació (any)

1	2	3	4	5	>5
---	---	---	---	---	----





## NM05

### Compatibilització de la xarxa de bicicleta pública metropolitana amb nous sistemes de lloguer

#### Descripció de la proposta

Actualment el sistema Mibisi (servei de bicicleta pública metropolitana) està operant integradament en els municipis de Paterna, Mislata, Quart de Poblet, Xirivella, Alaquàs, Aldaia, Torrent, Catarroja i Alboraya.

És un sistema consolidat que ha de continuar proporcionant solucions de mobilitat a les persones que viuen en aquests municipis, alhora que fomenta l'ús de la bicicleta privada.

Amb l'objectiu d'expandir les possibilitats del sistema actual (Mibisi), se proposa compatibilitzar-ho amb la implantació de sistemes "dockless", de major flexibilitat i possibilitats que el sistema convencional, i que actualment està substituint als sistemes tradicionals en la majoria de les ciutats. L'estacionament de bicicletes haurà de regular-se i definir-se, sent possible el seu estacionament o bé en les àrees assenyalades en el paviment o en estacionaments de bicicleta convencionals (amb sistemes d'estacionament ancorats al paviment de tipus O invertida)

Les àrees d'estacionament es proposen com a espais de major grandària i capacitat on poder estacionar de forma còmoda la bicicleta "dockless", amb elements d'ancorat de roda fixats al paviment per a facilitar la seua col·locació i evitar caigudes d'aquestes.

Per tant, la proposta té dues línies de treball principals:

- Acostar a més municipis el sistema de bicicleta pública a través del sistema dockless.
- Millorar i ampliar les opcions de mobilitat amb bicicleta, flexibilitzant la rigidesa dels sistemes amb badies d'estacionament.

Amb aquestes premisses, l'ampliació de les opcions de mobilitat amb bicicleta compartida es planteja seguint els eixos principals cap als municipis més propers a la ciutat de València. Es proposen àrees d'estacionament en els eixos València-Manises, València-Silla-Picassent, València-Paiporta-Torrent, València - Godella-Mocada, i València-Rafelbunyol. Igualment, en aquells municipis amb sistemes ja en funcionament, es proposa ampliar el nombre d'àrees d'estacionament dels nous sistemes "dockless" de manera que ambdues tecnologies estiguen integrades i es puguen complementar.

Les localitzacions proposades es plantegen en els principals equipaments i estacions de transport públic dels diferents municipis.

En total, es proposa incrementar el sistema actual amb la creació de 269 noves àrees d'estacionament. El nombre de bicicletes necessari haurà d'estudiar-se detalladament amb la implementació del nou sistema, establint-se un procés en fases segons corredors. Les mateixes hauran de disposar de sistemes de GPS o similar per a la seua localització.

El lloguer i gestió del sistema haurà de coordinar-se de la mà de l'Autoritat de Transport Metropolità de València, permetent l'ús de la Mòbilis per al seu ús i la implementació dins d'una App de la localització de les mateixes en qualsevol moment. Així mateix es regularan les normes d'estacionament i els criteris de qualitat en el servei que els nous sistemes hauran de complir.

Àmbit d'actuació		
Territorial	Municipal	Altres

#### Objectius

- Incrementar l'ús de la bicicleta en els desplaçaments diaris.
- Facilitar un servei alternatiu de bicicleta per a les persones que resideixen en l'àrea metropolitana i turistes.
- Promoure hàbits més saludables entre la ciutadania.

Objectius PMOME	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13

#### Actuacions a realitzar

1. Estudi d'implementació de sistema dockless en l'àrea metropolitana de València
2. Establir els criteris d'oferta d'infraestructura i les característiques d'aquestes.
3. Integració dels sistemes actuals amb sistemes tipus dockless.
4. Elaboració d'una regulació de caràcter metropolitana per a garantir un nivell de servei adequat en els nous sistemes, alhora que s'assegura un ús correcte de l'espai urbà.

#### Grau d'eficàcia i termini

Eficàcia Baixa			Eficàcia Mitjana			Eficàcia Alta		
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg

#### Agents implicats

- Generalitat Valenciana. Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori.
- Ajuntament de València i Municipis metropolitans
- Empreses adjudicatàries del sistema Mibisi i Valenbisi
- Autoritat de Transport Metropolità de València

#### Indicadors de seguiment

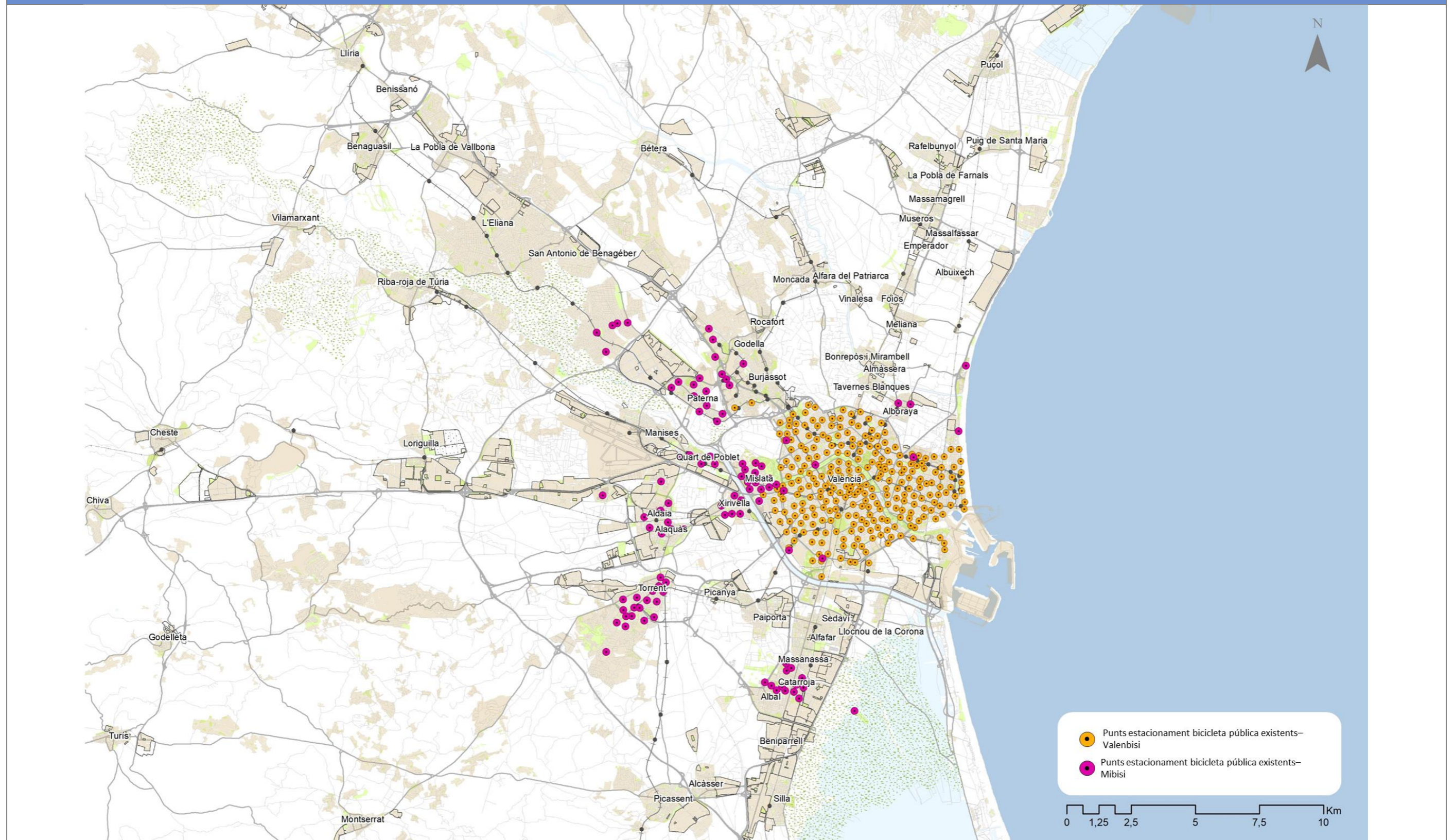
NM05.1	Nombre de municipis amb sistema de bicicleta pública
NM05.2	Nombre de bicicletes "dockless" existents en el sistema Mibisi
NM05.3	Nombre d'àrees d'estacionament del sistema MiBisi
NM05.4	Nombre d'estacions del sistema Valenbisi
NM05.5	Nombre de bicicletes sistema Valenbisi
NM05.6	Nombre total de persones usuàries sistema Mibisi
NM05.7	Nombre total de persones usuàries sistema Valenbisi

NM05.8	Quota modal del sistema de bicicleta pública (%)	
Cost estimat d'implantació		
	Cost total d'inversió	8,00 M€

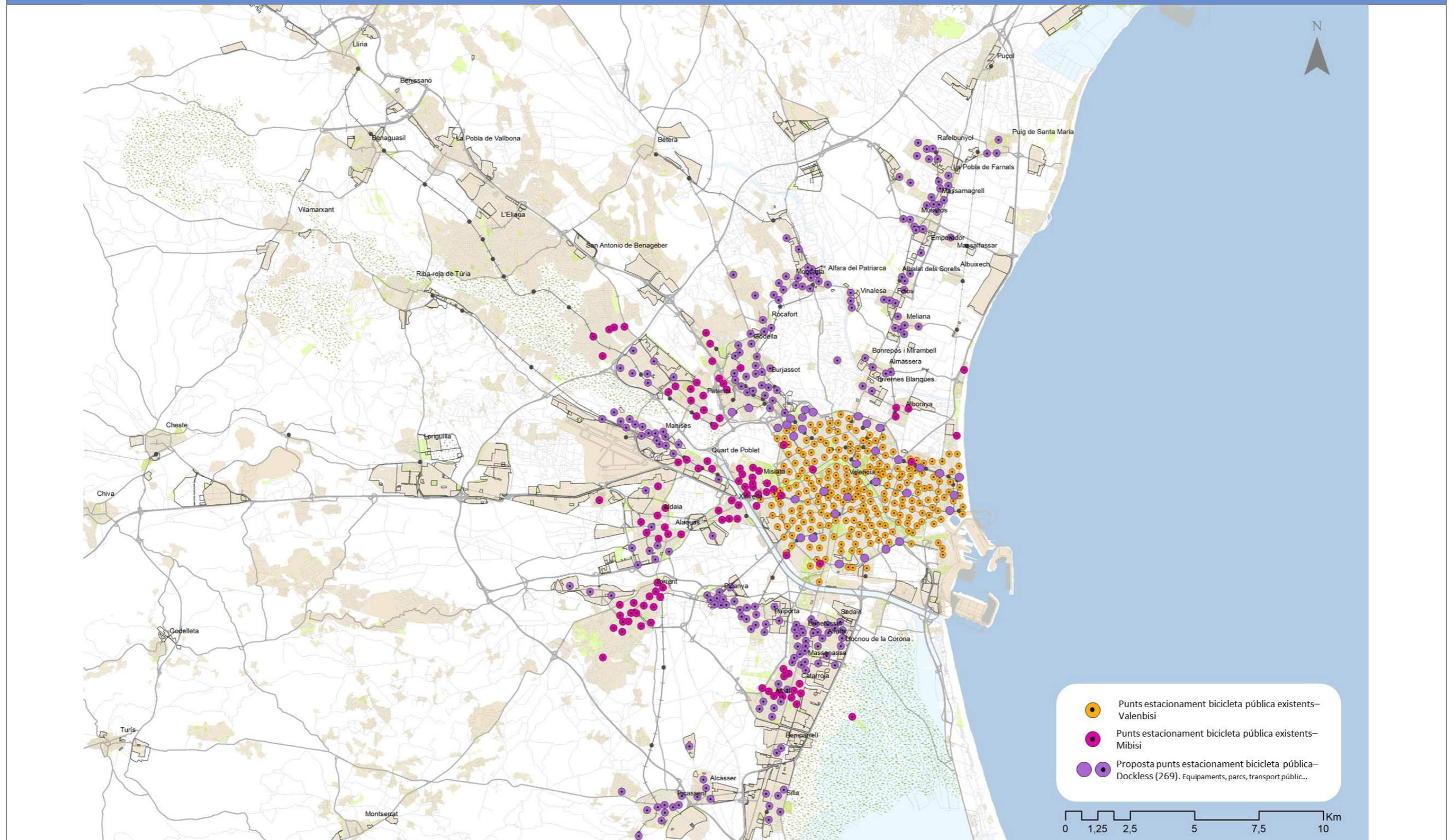
Calendari d'implantació (any)						
1	2	3	4	5	>5	



Compatibilización de la xarxa de bicicleta pública metropolitana amb nous sistemes de lloguer



Compatibilización de la xarxa de bicicleta pública metropolitana amb nous sistemes de lloguer



## NM06

### Foment de la instal·lació d'estacionaments per a bicicletes en grans centres atractores a nivell municipal

#### Descripció de la proposta

Complementàriament a la col·locació d'aparcaments per a bicicletes en estacions de transport públic (proposta d'Intermodalitat INT01) és necessari fomentar l'estacionament segur de la bicicleta en altres dotacions i equipaments amb una gran afecció sobre la mobilitat diària dels municipis.

Per tant, és necessari desenvolupar una xarxa d'aparcaments segurs per a bicicletes que incloga els centres generadors de mobilitat com a universitats, hospitals, centres comercials, grans empreses i els centres de l'Administració amb atenció al públic.

La infraestructura a desenvolupar ha de dissenyar-se seguint uns criteris de comoditat, seguretat i qualitat, amb possibilitat d'estacionament tant de curta estada com de llarga estada com pot ser el Bicibox.

El nombre de places ha de ser proporcional al potencial nombre de persones usuàries en cada zona, sobre la base de criteris de població i nombre d'usuaris i usuàries potencials.

A més de bicicletes, altres mitjans de transport alternatius, com a patinets o similars, poden ser inclosos en el disseny dels estacionaments, creant taquilles específiques per als mateixos amb possibilitat de recàrrega, tant dins com fora dels centres generadors de mobilitat.

Des de la Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori, l'Autoritat de Transport Metropolità de València i altres organismes i institucions públiques s'ha de fomentar la implementació d'estacionaments per a bicicletes, establint unes característiques adequades dels equipaments i línies de finançament tant per a municipis com per a centres generadors de mobilitat de caràcter públic, així com fomentar que els centres de caràcter privat complisquen si escau amb el que s'estableix en Llei 6/2011, d'1 d'abril, de la Generalitat, de Movilitat de la Comunitat Valenciana, realitzant el seu Pla de Mobilitat i per tant proposant solucions per a tots els modes de transport (veure proposta TER03).

#### Àmbit d'actuació

Territorial	Municipal	Altres
-------------	-----------	--------

#### Objectius

- Potenciar l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport diari punt a nivell municipal com supramunicipal.
- Millorar la sensació de seguretat i la qualitat de l'espai urbà.
- Fomentar un estil de vida més saludable i sostenible per a la ciutadania

#### Objectius PMOME

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----

#### Actuacions a realitzar

1. Definició de les característiques tècniques mínimes dels nous estacionaments per a bicicletes a realitzar en l'entorn metropolità.
2. Definició d'un pla d'ajudes al finançament de nous estacionaments.

3. Revisió i adjudicació d'ajudes als municipis i centres generadors de mobilitat públics, amb preferència d'aquells de major potencial atractor de mobilitat ciclista.
4. Foment dels estacionaments en els centres generadors de mobilitat de caràcter privat a partir dels respectius plans de mobilitat i els estudis de mobilitat generada

#### Grau d'eficàcia i termini

Eficàcia Baixa			Eficàcia Mitjana			Eficàcia Alta		
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg

#### Agents implicats

- Generalitat Valenciana. Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori.
- Ajuntament de València i Municipis metropolitans
- Centres generadors de mobilitat públics i privats
- Autoritat de Transport Metropolità de València

#### Indicadors de seguiment

NM06.1	Nombre total de punts d'aparcament segur per a bicicletes en grans centres atractores
NM06.2	Nombre total de places en aparcaments segurs per a bicicletes en espais públics

#### Cost estimat d'implantació

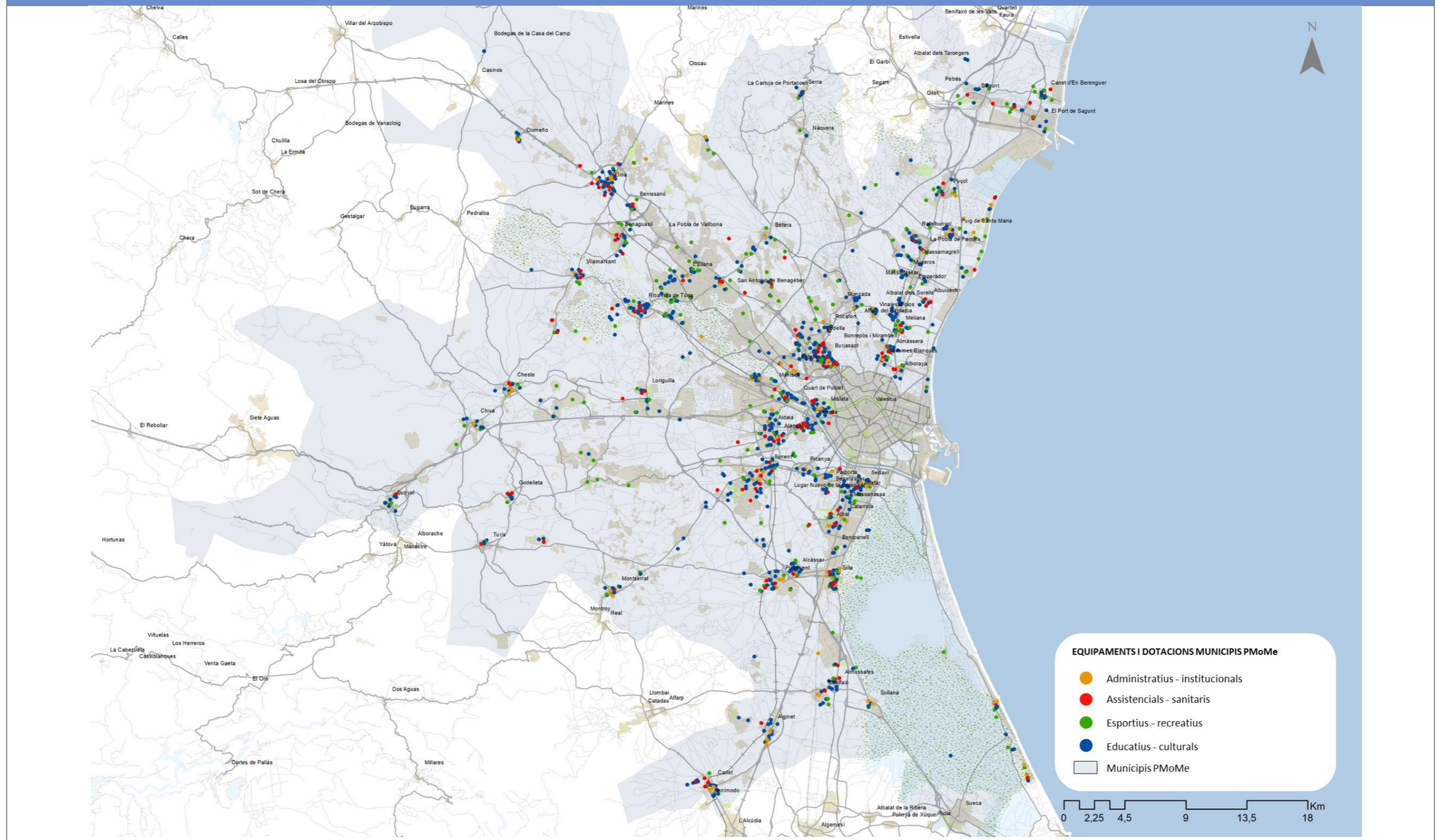
Cost total d'inversió	2,52 M€
-----------------------	---------

#### Calendari d'implantació (any)

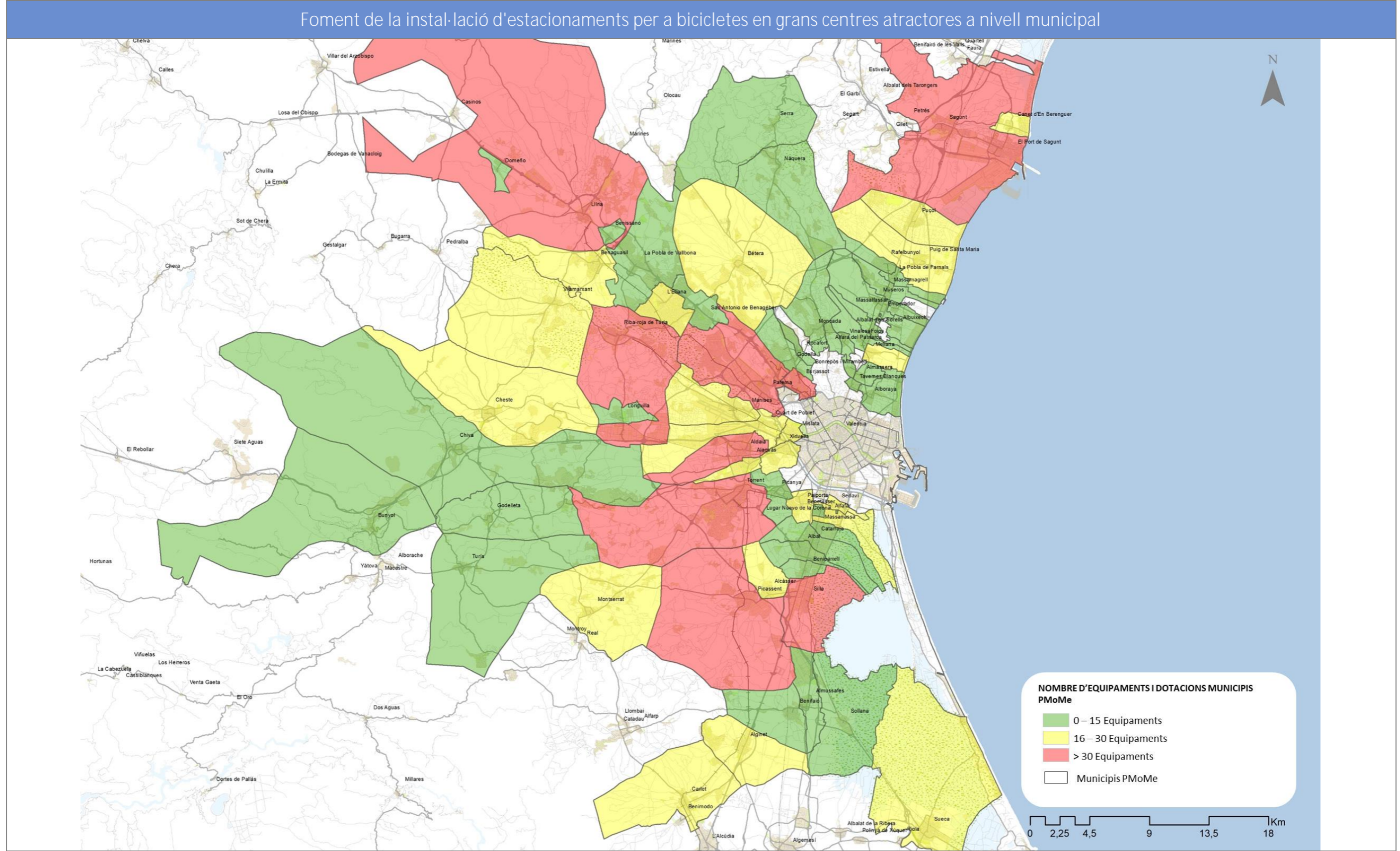
1	2	3	4	5	>5
---	---	---	---	---	----



Foment de la instal·lació d'estacionaments per a bicicletes en grans centres atractores a nivell municipal



Foment de la instal·lació d'estacionaments per a bicicletes en grans centres atractores a nivell municipal



## NM07

### Ampliació i consolidació de les Zones 30 municipals amb ambició estructurant supramunicipal

#### Descripció de la proposta

Una zona 30 és un àrea perfectament delimitada (amb portes d'entrada i eixida) on la circulació està limitada a 30 quilòmetres hora.

La implantació d'una Zona 30 implica senyalització i obres de millora en el disseny urbà per a garantir que la velocitat màxima dels vehicles no sobrepassarà els 30 km/h. Son una bona herramienta per a calmar el trànsit, eliminar el possible trànsit de pas i millorar la convivència de tots les persones usuàries i modes de transport de la via.

La proposta planteja la possibilitat de la Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori, de col·laborar en el finançament de la implantació de zones 30 en municipis de l'àrea metropolitana de València sempre que aquests municipis:

- disposen del seu Pla de Mobilitat corresponent,
- estiguen adherits al Pacte Valencià per la Mobilitat Segura i Sostenible i
- la seua implementació complemente i expandisca el potencial de la xarxa territorial no motoritzada.

Aquells municipis de menor entitat que no disposen de Pla de Mobilitat Sostenible aprovat podran plantejar a la Conselleria connexions internes vertebradores que connecten amb la infraestructura territorial principal, de manera que potencien i alimenten la xarxa intermunicipal.

Sobre la base de la situació de conurbació que presenten algunes àrees urbanes de l'entorn metropolità, es proposa com a àrees de coordinació supramunicipal de Zones 30 un total de 9 àrees, com són:

- Municipis del Sud
- Aldaia-Alaquàs
- Paterna-València
- Burjassot-Godella-Rocafort
- Massarrojos-Montcada-Alfara del Patriarca
- Alboraya-València
- Mislata-Xirivella-València
- Foios-Meliana
- Massamagrell-Pobla de Farnals

La implementació de Zones 30 en aquests municipis haurà de tindre en compte la situació de les propostes dels municipis confrontants pel que fa a la situació actual i futura de Zones 30, per tal de realitzar un desenvolupament coordinat.

#### Àmbit d'actuació

Territorial	Municipal	Altres
-------------	-----------	--------

#### Objectius

- Pacificació del trànsit i millora de la convivència de totes les persones usuàries de la via.
- Millorar la seguretat viària.

Objectius PMOME	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
-----------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----

#### Actuacions a realitzar

1. Establiment de les condicions i característiques que les Zones 30 hauran de complir per a aconseguir una homogeneïtat en les qualitats de l'àrea metropolitana de València.
2. Obertura de període de suggeriments per part dels municipis metropolitans amb propostes en les seues PMUS.
3. Avaluació de les propostes i finançament de reforma o creació de noves Zones 30 de caràcter supramunicipal

#### Grau d'eficàcia i termini

Eficàcia Baixa			Eficàcia Mitjana			Eficàcia Alta		
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg

#### Agents implicats

- Generalitat Valenciana. Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori.
- Ajuntament de València i Municipis metropolitans

#### Indicadors de seguiment

NM07.1	Km de carrers 30 dels municipis metropolitans
NM07.2	Nombre de projectes de Zones 30 finançats per Conselleria

#### Cost estimat d'implantació

Cost total d'inversió	1,24 M€
-----------------------	---------

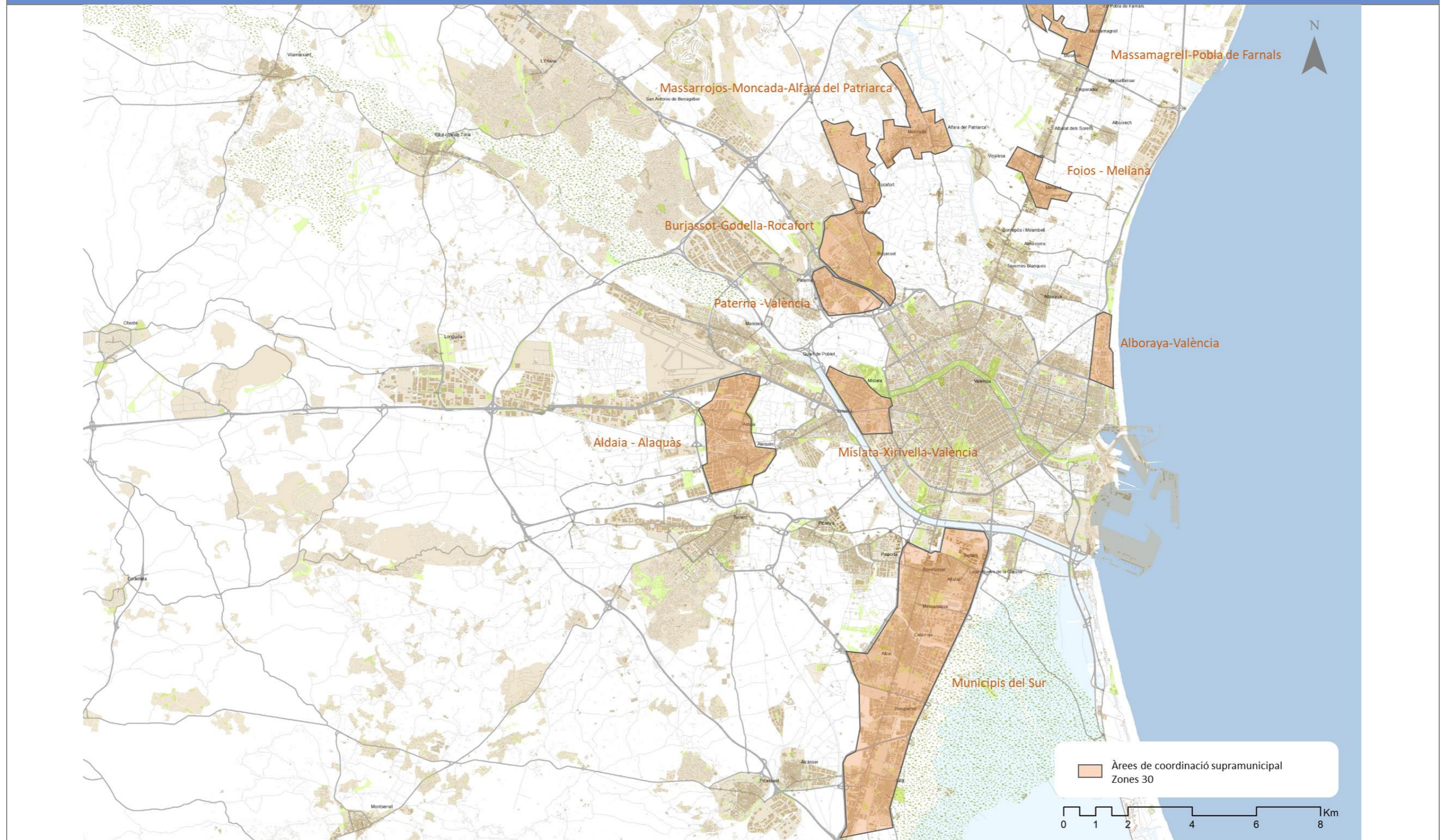
#### Calendari d'implantació (any)

1	2	3	4	5	>5
---	---	---	---	---	----





Ampliació i consolidació de les Zones 30 municipals amb ambició estructurant supramunicipal



## NM08 Garantir itineraris per als vianants accessibles i segurs al transport públic

### Descripció de la proposta

Es desitja garantir que els itineraris per a vianants estiguen molt connectats, siguen accessibles i estiguen senyalitzats correctament en tot el seu recorregut, posant especial atenció a les connexions amb les estacions de transport públic urbanes i interurbanes i els recorreguts des d'aquestes fins als centres d'interés que comuniquen.

És per això pel que s'ha de garantir un nivell d'accessibilitat adequat de l'espai urbà en els primers 10 a 15 minuts caminant a les estacions de transport públic d'alta capacitat, comunament denominats itineraris de primera i última milla, com és el ferroviari (FGV i RENFE-ADIF). Són aquests desplaçaments els que si no estan correctament condicionats són, sovint, el tram més dissuasiu de tota la cadena modal del transport públic, perdent amb això potencial persones transportades.

Aquests itineraris han de condicionar-se amb solucions urbanes que asseguren un grau d'accessibilitat òptim de l'espai urbà, com la implementació de passos de vianants adaptats i accessibles, així com amb voreres adequades i contínues, entre altres mesures.

Per això, s'han de promoure estudis d'accessibilitat que no tan sols tinguen en consideració l'entorn immediat a les estacions de transport públic sinó també el recorregut d'accés. Aquests estudis hauran de coordinar-se tant amb les propostes establides en els diferents Plans de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) com amb els plans propis d'accessibilitat desenvolupats per FGV, RENFE i ADIF, aconseguint un mapa coordinat i comú d'accessibilitat al transport metropolità de València.

### Àmbit d'actuació

Territorial	Municipal	Altres
-------------	-----------	--------

### Objectius

- Garantir l'accessibilitat i seguretat en els itineraris per als vianants d'accés al transport públic.
- Fomentar els desplaçaments de curta distància al transport públic.

Objectius PMOME	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
-----------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----

### Actuacions a realitzar

- Revisió de l'estat dels itineraris per als vianants de connexió amb el transport públic, analitzant nivells d'accessibilitat i seguretat.
- Implementació de solucions urbanes en conjunt amb els municipis i els operadors de transport públic metropolità.

### Grau d'eficàcia i termini

Eficàcia Baixa			Eficàcia Mitjana			Eficàcia Alta		
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg

### Agents implicats

- Generalitat Valenciana. Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori.
- FGV, RENFE-ADIF
- Ajuntament de València i Municipis metropolitans
- Autoritat de Transport Metropolità de València

### Indicadors de seguiment

NM08.1	Km d'itineraris per als vianants adaptats cap a estacions de transport públic
NM08.2	Km d'itineraris per als vianants adaptats cap a estacions de transport públic completat respecte objectiu del Pla

### Cost estimat d'implantació

Cost total d'inversió	0,29 M€
-----------------------	---------

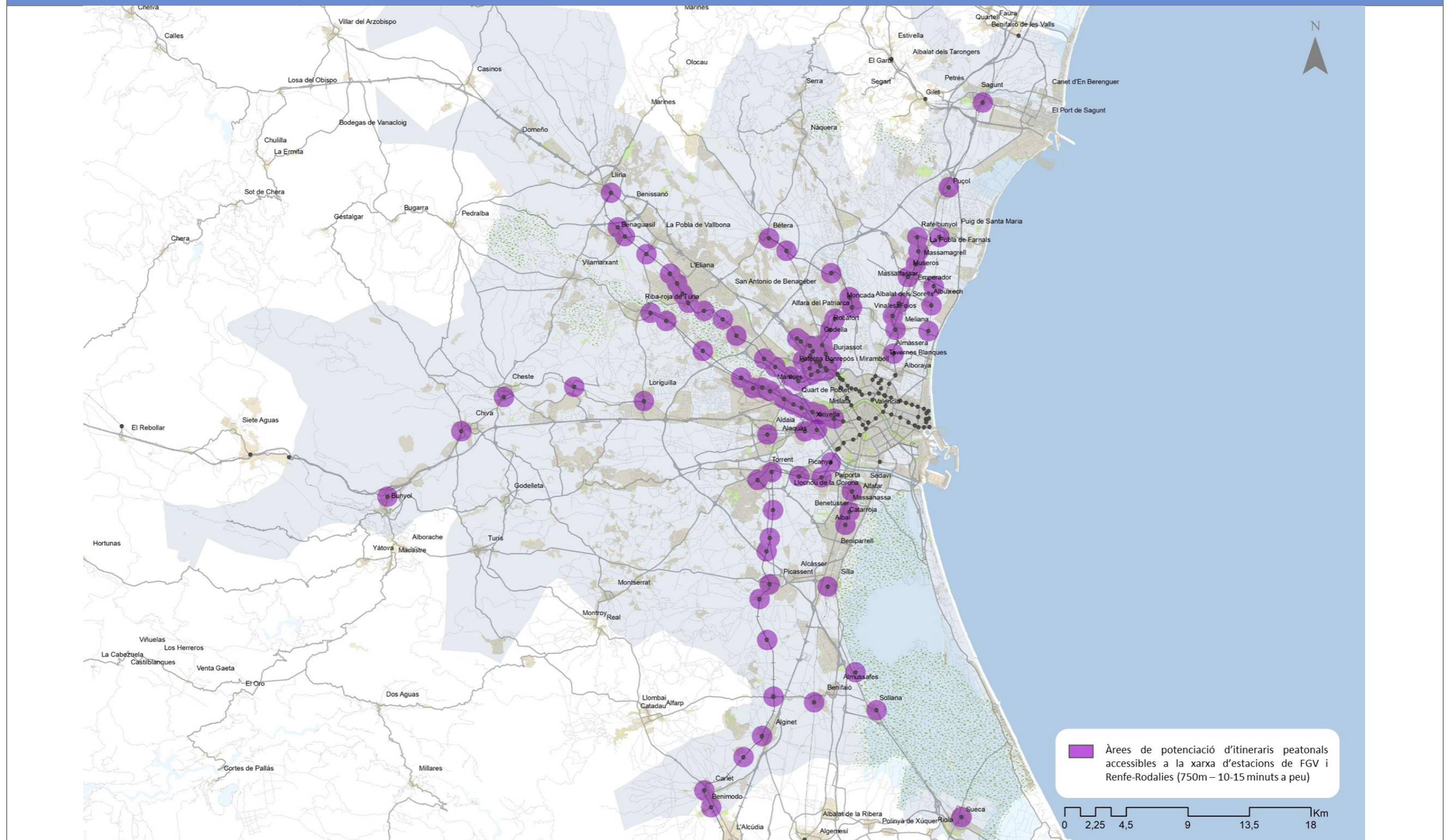
\*Únicament els costos dels estudis previs són considerats en el càlcul del cost d'implementació.

### Calendari d'implantació (any)

1	2	3	4	5	>5
---	---	---	---	---	----



Garantir itineraris per als vianants accessibles i segurs al transport públic



## NM09

### Regulació de l'ús i implantació dels nous modes de transport elèctric (PMD)

#### Descripció de la proposta

Els Dispositiu de Mobilitat Personal ("PMD") són nous modes de transport de propulsió elèctrica dissenyats per a transportar normalment a una persona i de dimensions menors que la bicicleta tradicional i amb rangs de bateria que poden aconseguir els 40km.

Vehicles com els Segways o patinets elèctrics són només dos dels més estesos, amb projecció de major disponibilitat de dissenys i models en un futur proper.

És per això que s'ha de considerar i regular la seua utilització per la ciutadania en l'entorn metropolità de València, tant en els seus desplaçaments urbans com de connexió amb el transport públic.

Entre les mesures a regular es deu, d'una banda, establir els criteris d'utilització de la infraestructura ciclista d'aquests modes, coordinant les diferents normatives de circulació municipals metropolitanas. D'aquesta forma s'assegura a la ciutadania la possibilitat d'utilitzar els dispositius sense importar el lloc on es trobe ni la destinació.

D'altra banda, s'ha de complementar la instal·lació de l'estacionament ciclista amb solucions de càrrega i guardat de vehicles elèctrics, especialment de patinets i similars. Les localitzacions haurien de situar-se, principalment, en estacions de transport públic, centres educatius, espais d'oficines tant públics com privats, i centres comercials o àrees amb activitat terciària elevada (veure propostes NM06 i INT 01).

Complementàriament, es pot valorar la implantació sistemes de lloguer de patinets o segways, tal com s'ha desenvolupat en altres ciutats del món (amb ancoratge o "dockless"). No obstant això, aquests serveis hauran d'estar coordinades per part de l'Autoritat de Transport Metropolità de València. Es podrà optar per un sistema de lliure competència amb regles de coordinació establides per l'Autoritat o optar per un sistema de gestió públic-privada, similar a l'utilitzat per al sistema de bicicleta pública. La selecció del mateix haurà de ser valorat i estudiat.

#### Àmbit d'actuació

Territorial	Municipal	Altres
-------------	-----------	--------

#### Objectius

- Incrementar els desplaçaments en modes de transport alternatius i sostenibles en els desplaçaments diaris.
- Reducció de la contaminació pel menor ús del vehicle motoritzat.
- Foment de la Intermodalitat amb el transport públic i els desplaçaments de primera i última milla.

Objectius PMOME	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
-----------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----

#### Actuacions a realitzar

1. Estudi de la capacitat i disponibilitat d'espai de cadascuna de les estacions proposades.
2. Implementació i construcció de la infraestructura d'estacionaments, amb solucions flexibles davant un augment de la demanda per la ciutadania.
3. Consolidació i extensió del sistema a altres estacions de transport públic i punts generadors de mobilitat.

#### Grau d'eficàcia i termini

Eficàcia Baixa			Eficàcia Mitjana			Eficàcia Alta		
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg

#### Agents implicats

- Generalitat Valenciana. Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori.
- FGV, RENFE-ADIF
- Ajuntament de València i Municipis metropolitanas
- Autoritat de Transport Metropolità de València

#### Indicadors de seguiment

NM09.1	Quota modal d'utilització de Dispositiu de Mobilitat Personal en els desplaçaments diaris (%)
--------	---

#### Cost estimat d'implantació

Cost total d'inversió	1,73 M€
-----------------------	---------

#### Calendari d'implantació (any)

1	2	3	4	5	>5
---	---	---	---	---	----



PROGRAMA TPS (Millorar i potenciar el transport públic de superfície metropolità)

## TPS01

### Priorització de la circulació per al transport públic metropolità de superfície (Metrobus)

#### Descripció de la proposta

El servei metropolità d'autobús es troba afectat actualment en compartir la xarxa viària amb el vehicle privat, compartint amb éste tant la congestió com els temps d'espera semafòrics. Per a aconseguir una millora del servei de transport públic per carretera metropolità, millorant els temps i freqüències, és necessari que aquest dispose de preferència en la circulació respecte a la resta de vehicles.

La proposta planteja una sèrie de vies preferents per al transport públic metropolità en aquells eixos urbans municipals pels quals discorren les línies amb major nombre de persones transportades.

En el cas de la ciutat de València les vies preferents proposades es troben recollides dins de les propostes plantejades pel seu Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de 2013. Altres municipis metropolitans plantegen d'igual manera dins dels seus respectius PMUS mesures similars.

Les propostes de vies preferents es configuren, majorment, en vies de doble sentit de circulació de l'àrea metropolitana, prioritzant-se els sentits d'entrada a la ciutat de València per al transport públic o d'accés a àrees industrials, en el cas de Paterna.

En aquells trams proposats es redistribuiria l'espai viari per a assegurar una circulació prioritària del transport públic.

La creació d'aquestes vies preferents anirà de la mà d'una millora dels entorns urbans, redistribuint-se els estacionaments i millorant-se les interseccions de manera que es tinga en consideració les característiques del transport públic. En aquells casos on vies de doble sentit passen a disposar d'un només, les vies alternatives que passen a redistribuir els trànsits hauran de ser igualment reacondicionades, millorant la infraestructura viària i l'entorn urbà per a acomodar-se a la nova situació.

En total es plantegen la creació de vies preferents per al transport públic en superfície en els eixos:

- Aldaia-Alaquàs (direcció València)
- Xirivella (direcció València)
- Manises-Mislata (direcció València)
- Torrent (ambdues adreces Av. Vedat)
- Albal - Benetússer (direcció València)
- Rafelbunyol - Tavernes Blanques (direcció València alguns trams)
- Paterna - Fuente del Jarro (sentit Fuente del Jarro)

Las vies preferents per a transport públic han de tindre una amplària de 3 a 3,5 m depenent de les característiques de la via. La segregació és recomanable mitjançant elements rígids traspasables o senyalització horitzontal-pintat.

#### Àmbit d'actuació

Territorial	Municipal	Altres
-------------	-----------	--------

#### Objectius

- Millorar el servei de les línies d'autobús metropolità
- Incrementar la seguretat de les persones usuàries del transport públic de superfície metropolità.

Objectius PMOME	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
-----------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----

#### Actuacions a realitzar

1. Estudi de detall de les intervencions a realitzar en cadascun dels eixos proposats.
2. Implementació de cadascuna de les solucions per corredors, segons el potencial increment de la qualitat del servei i el nombre de persones transportades.

#### Grau d'eficàcia i termini

Eficàcia Baixa			Eficàcia Mitjana			Eficàcia Alta		
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg

#### Agents implicats

- Generalitat Valenciana. Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori.
- Ajuntament de València i Municipis metropolitans

#### Indicadors de seguiment

TPS01.1	Nombre de Km de vies preferents per al transport públic de superfície en l'entorn metropolità.
TPS01.2	Velocitat mitjana operacional del transport públic de superfície en l'entorn metropolità.
TPS01.3	Nombre d'incidents i accidents en cadascun dels corredors proposats

#### Cost estimat d'implantació

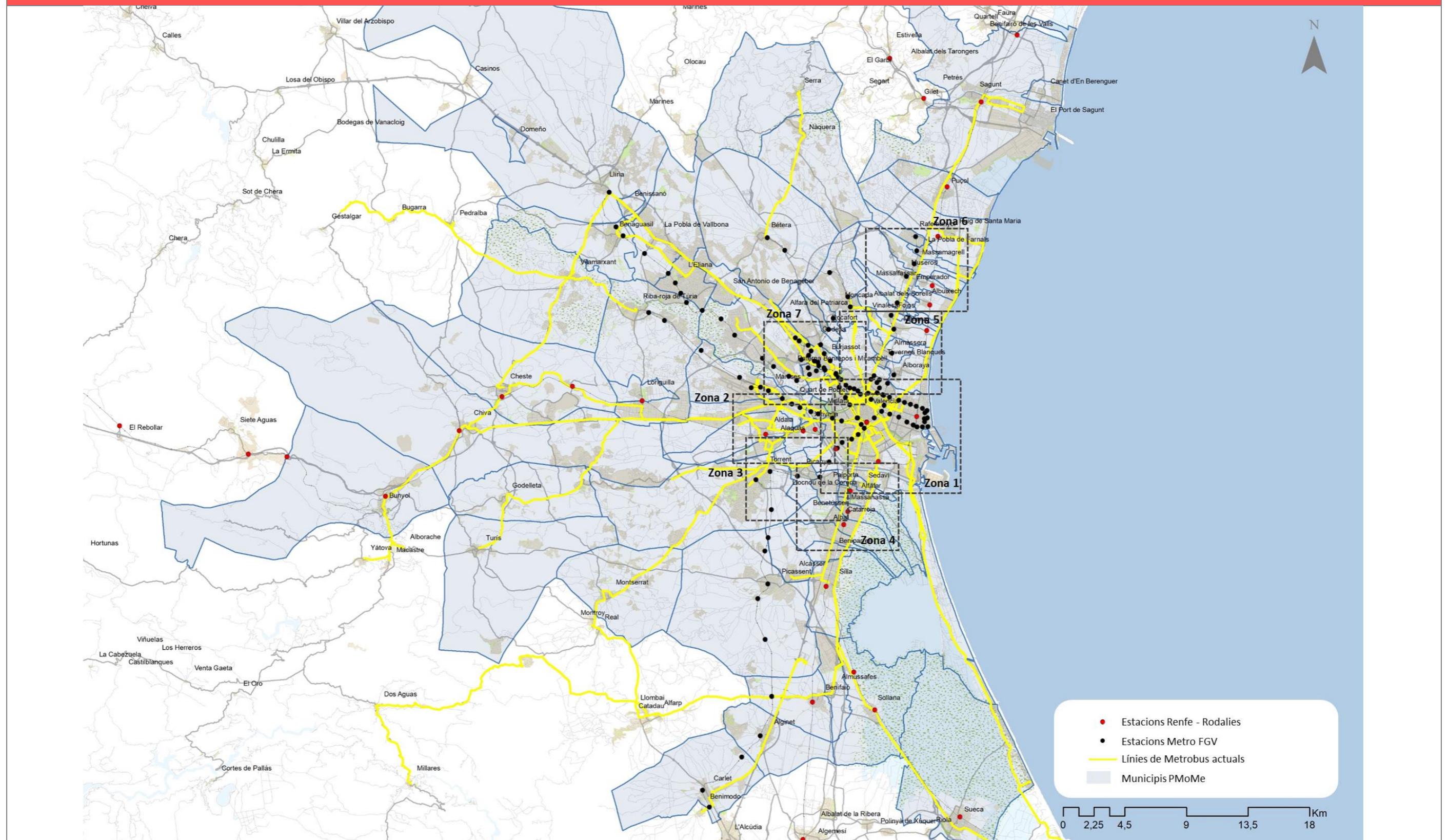
Cost total d'inversió	8,31 M€
-----------------------	---------

#### Calendari d'implantació (any)

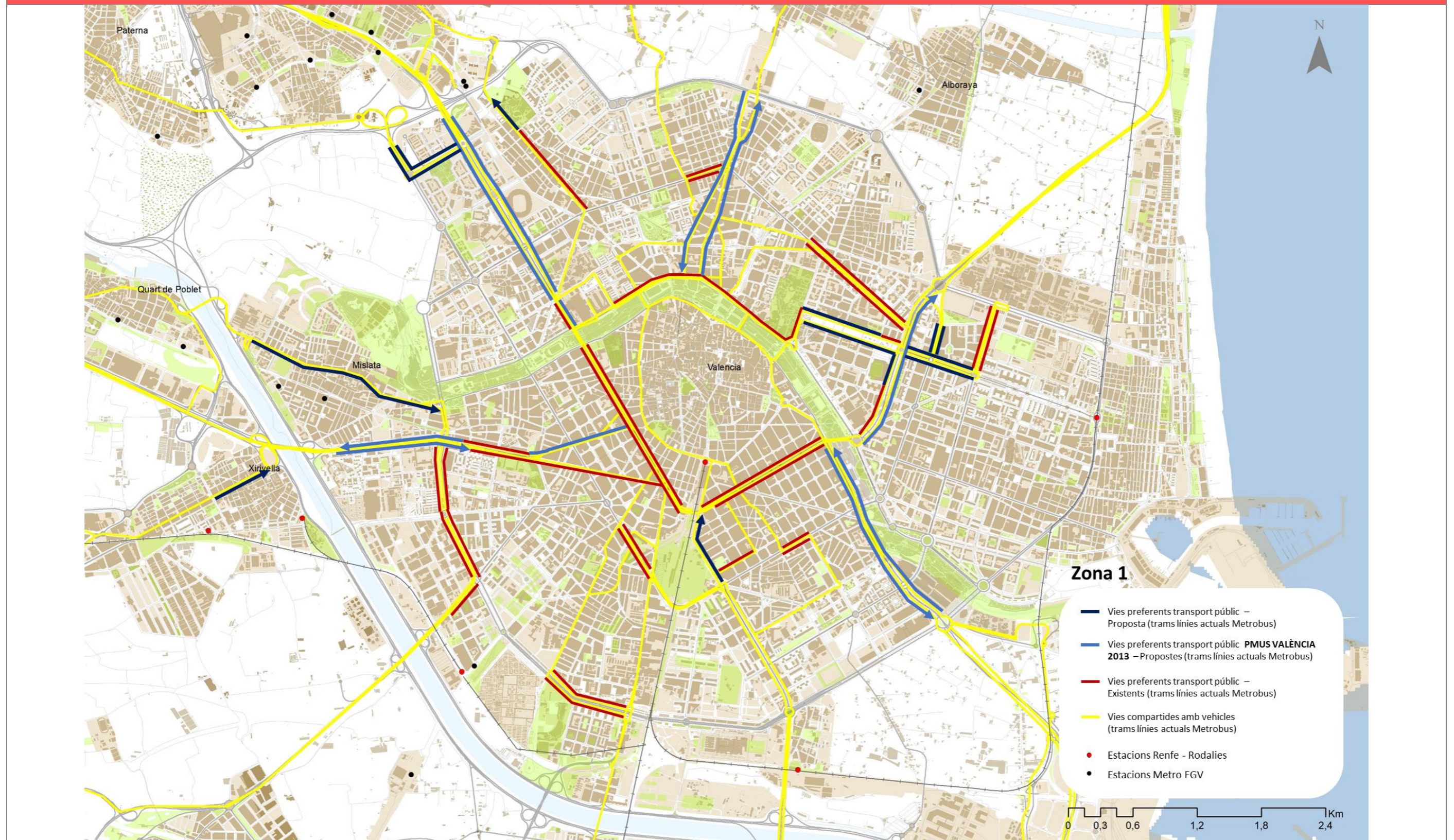
1	2	3	4	5	>5
---	---	---	---	---	----



Priorització de la circulació per al transport públic metropolità de superfície (Metrobus)

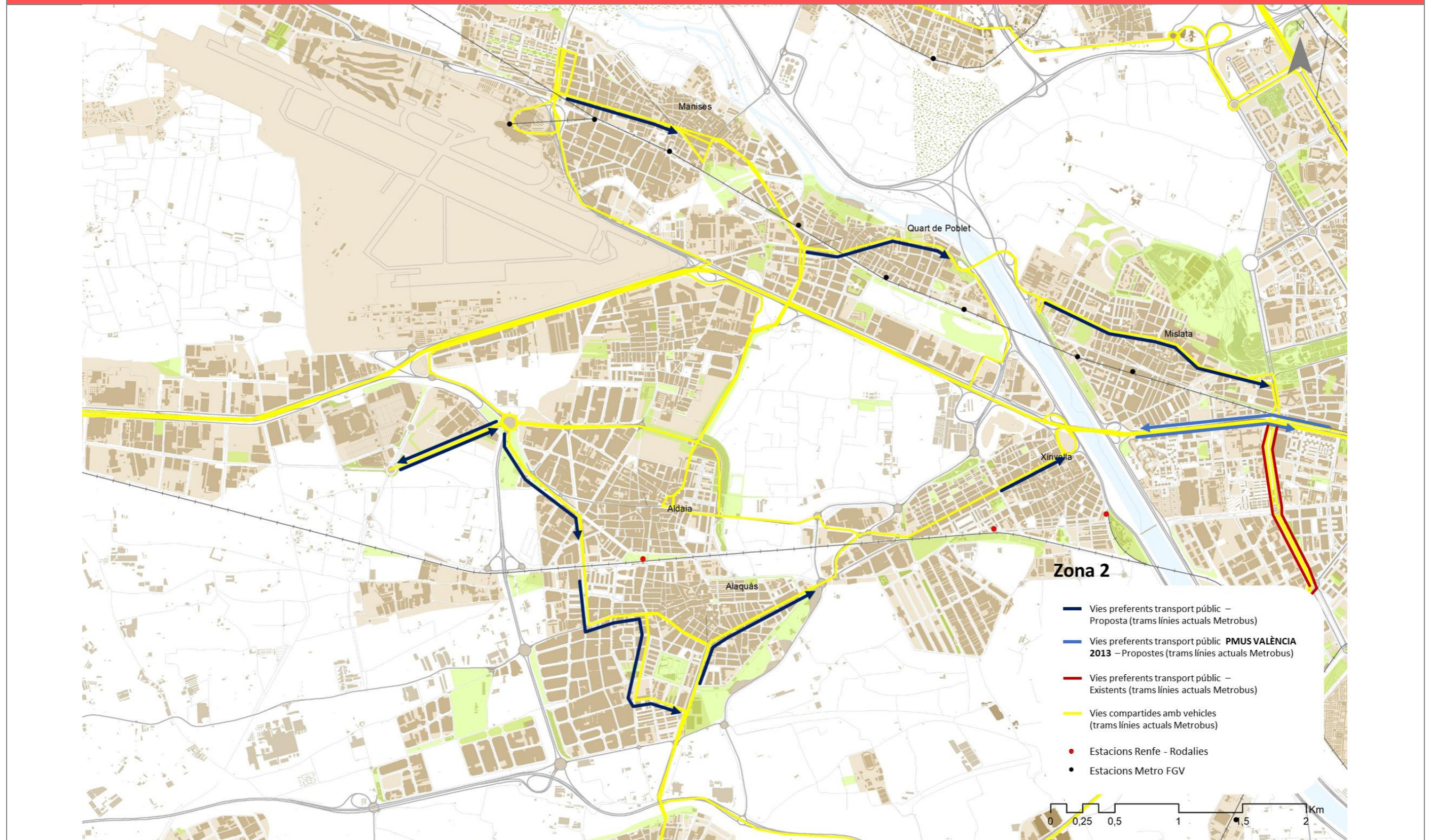


Priorització de la circulació per al transport públic metropolità de superfície (Metrobus)

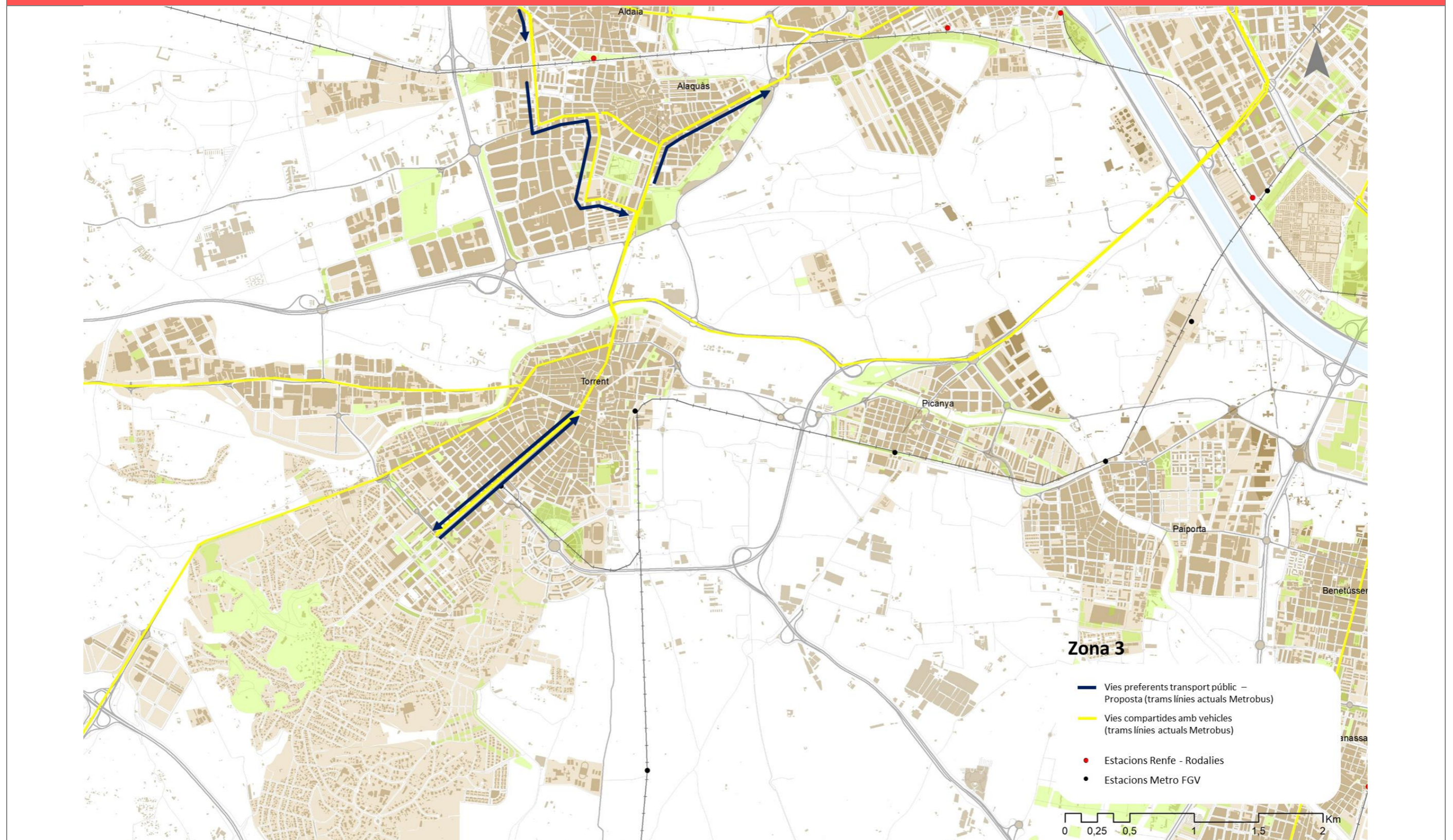




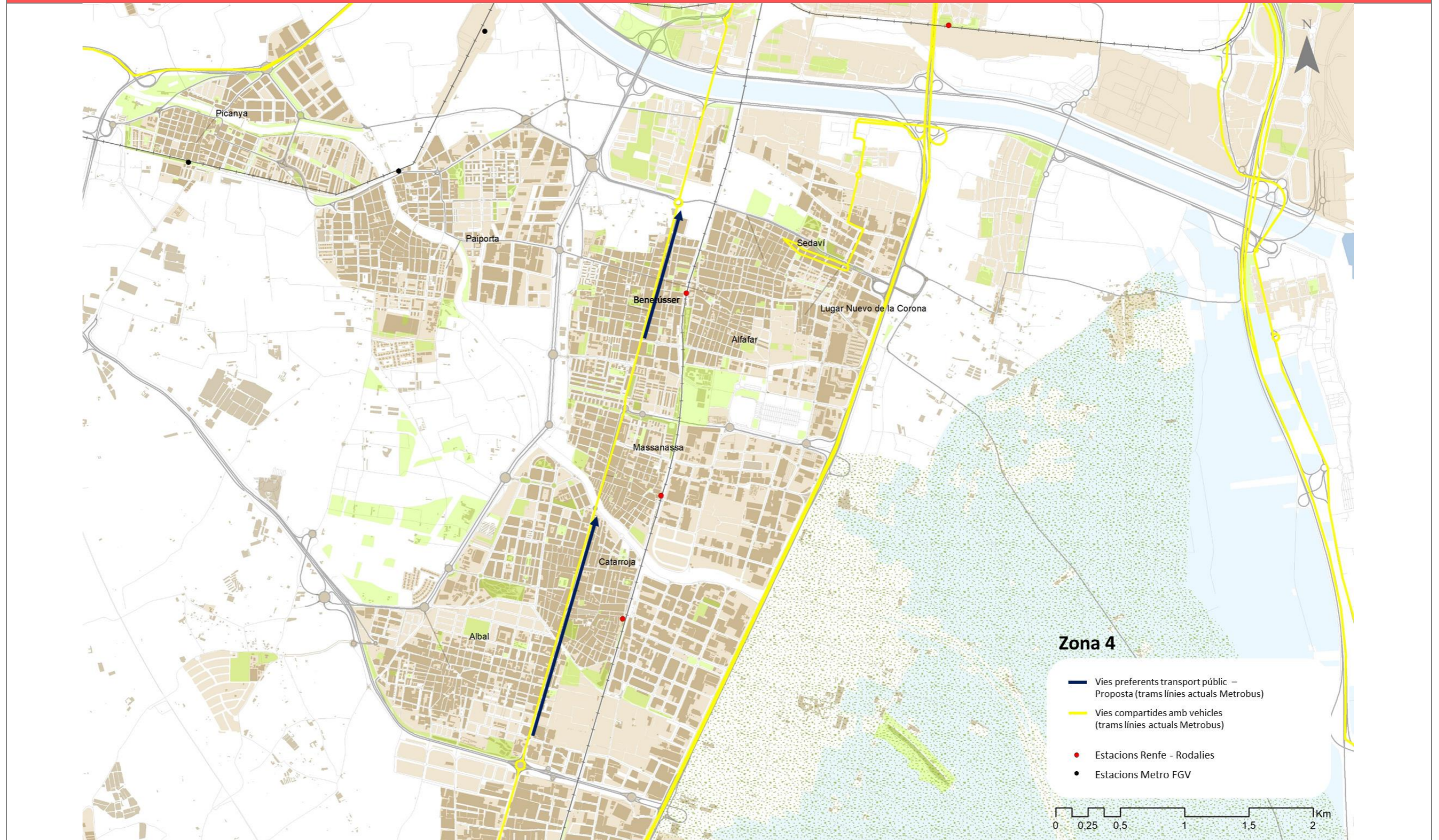
Priorització de la circulació per al transport públic metropolità de superfície (Metrobus)



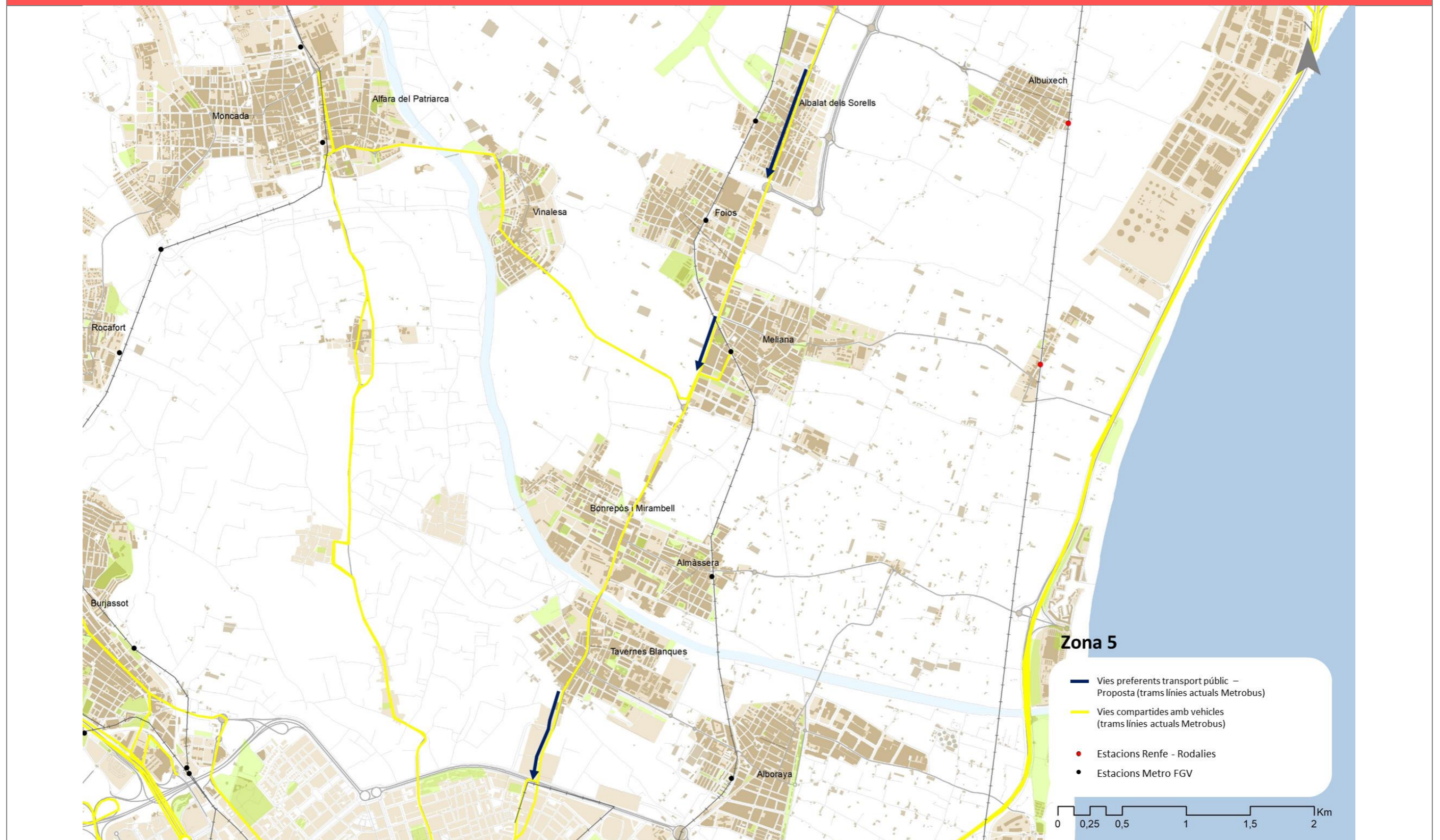
Priorització de la circulació per al transport públic metropolità de superfície (Metrobus)



Priorització de la circulació per al transport públic metropolità de superfície (Metrobus)



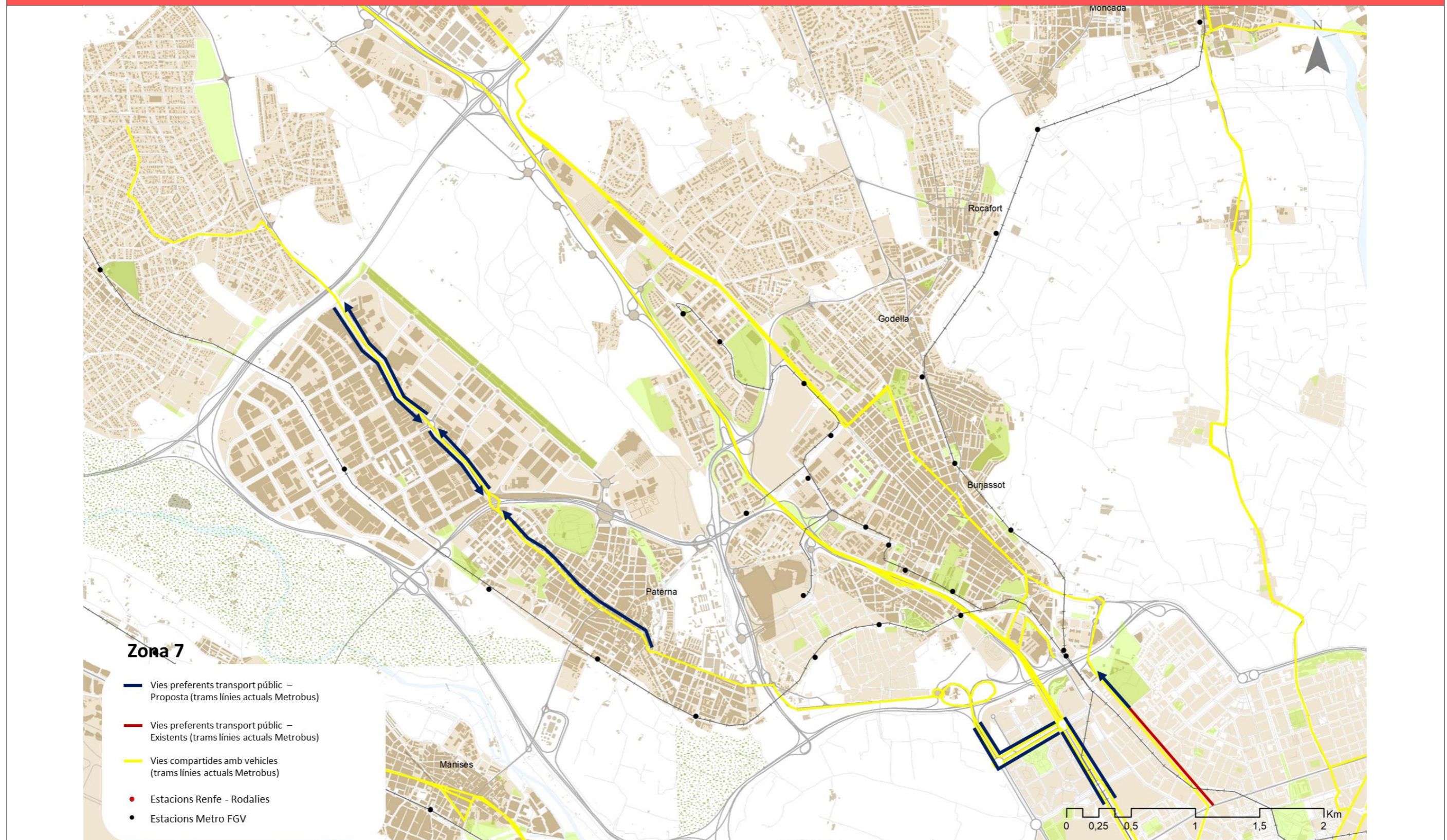
Priorització de la circulació per al transport públic metropolità de superfície (Metrobus)



Priorització de la circulació per al transport públic metropolità de superfície (Metrobus)



Priorització de la circulació per al transport públic metropolità de superfície (Metrobus)



## TPS02

### Reestructuració de la xarxa d'autobusos metropolitans (Metrobus) i licitació de les noves concessions per a la prestació del servei públic de transport de viatgers per carretera

#### Descripció de la proposta

En l'actualitat, més del 90% dels contractes de concessió de servei públic de transport interurbà regular d'ús general de viatgers per carretera de la Comunitat Valenciana es troben caducats (prorrogats), o pròxims a la data del seu venciment. En conjunt, es tracta de 89 autoritzacions administratives de servei públic de competència de la Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori, que es distribueixen territorialment de la següent forma:

- 47 concessions de transport de viatgers a la província de València.
- 31 concessions de transport de viatgers a la província d'Alacant.
- 8 concessions de transport de viatgers a la província de Castelló de la Plana.
- 3 concessions de transport de viatgers de naturalesa interprovincial.

Aquest sistema vigent obeeix a un model obsolet, dissenyat sobre la base de criteris i necessitats de fa més de 50 anys, que evidencia manques i disfuncionalitats amb la realitat de la societat actual, generant sobre costos i empitjorant la qualitat del servei prestat a l'usuari.

A resultes de l'anterior, raons d'interés públic van justificar que en el passat (2014) s'iniciara de forma progressiva l'elaboració de projectes de servei públic de transport de viatgers per carretera, que serviren de base per als posteriors procediments de licitació dels nous contractes. Encara que aquests projectes no van poder portar-se a efecte després de detectar, al analitzar les al·legacions formulades en el preceptiu tràmit d'audiència pública, inconsistències tècniques i legals al seu contingut base, la qual cosa aconsellava realitzar una anàlisi més en detall de les condicions tècniques-funcionals i econòmiques.

El Reglament (CE) Núm. 1370/2007 del Parlament Europeu i del Consell, de 23 d'octubre de 2007, sobre els serveis públics de transport de viatgers per ferrocarril i carretera estableix, amb caràcter general, un termini màxim de 10 anys per a la pròrroga de les autoritzacions administratives de servei públic de transport regular de viatgers per carretera, preveient, al seu torn, la disposició d'un règim transitori -fins a l'any 2019- per a la renovació del sistema concessional territorial.

El venciment de la majoria dels contractes obliga, conforme a les directrius europees, així com a les determinacions de la Llei 6/2011, d'1 d'abril, de la Generalitat, de Mobilitat de la Comunitat Valenciana, a l'inici d'un expedient que finalitzarà amb la convocatòria d'un concurs públic per a l'adjudicació dels nous contractes.

La Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori conscient de tot l'anterior, ha definit i aprovat una nova estructura i model concessional, que afavorisca la racionalització i modernització dels serveis públics de transport de la seua titularitat. La situació de transitorietat actual representa, per tant, una oportunitat estratègica immillorable per a generar un nou marc d'equitat en el mercat de transport interurbà regular de viatgers per carretera en la Comunitat Valenciana, que, a més d'afavorir l'obertura a la competència entre els operadors, tinga per objectiu principal la millora de la qualitat en la prestació del servei públic, a l'empara d'un sistema de transport per carretera modern, accessible, segur i eficient, en virtut del reglamentàriament disposat en la Llei 6/2011, d'1 d'abril, de la Generalitat, de Mobilitat de la Comunitat Valenciana.

#### ÀREES FUNCIONALS DE TRANSPORT

L'Àrea Metropolitana de València, comprén principalment la comarca de l'Horta, que definiria clarament una Primera Corona Metropolitana, encara que el desenvolupament del fenomen metropolità s'ha estés clarament a través dels principals eixos de comunicació que connecten amb la capital, desbordant clarament aquest àmbit comarcal. D'aquesta manera, podria delimitar-se una Segona Corona, de contorns més difusos, que va perdent intensitat en la seua relació funcional amb la capital, però que podria incloure aproximadament, pel nord fins a Sagunt, pel sud els municipis més al nord de la Ribera (Almussafes, Benifairó de les Valls, Sollana, Alginet, Carlet, Montserrat, Real, Montroi...) per l'oest alguns municipis de la Foia de Bunyol (Xest, Xiva, Godelleta...) i, principalment pel nord-oest, tot el corredor de la CV-35 que abastaria pràcticament tota la comarca del Camp de Túria.

#### PRINCIPIS I OBJECTIUS DE LA NOVA XARXA

A partir de l'anàlisi-diagnòstica de la xarxa de transport públic de l'àrea metropolitana de València resulta necessari exposar unes directrius i objectius generals d'actuació que es tinguen en compte en l'elaboració dels nous projectes concessionals.

L'objectiu general que persegueix el nou model concessional és la major eficiència i sostenibilitat del sistema en el mitjà-llarg termini. Addicionalment, i vinculat amb l'objectiu anterior, estaria el foment de la utilització del transport públic (en aquest cas de l'autobús) enfront del vehicle particular.

Els objectius particulars i mesures que es formulen, en relació amb la definició del nou model concessional, hauran d'oobeir, per tant, a aquests criteris generals o principis d'actuació. Es tractarà d'objectius vinculats, entre altres, amb els següents aspectes tècnico-funcionals i econòmics:

- Increment de l'accessibilitat de la població al sistema de transport públic regional (major equitat i cobertura territorial).
- Adequació de l'oferta de servei (expedicions, flota...) a les necessitats de la demanda, sota una perspectiva de racionalitat econòmica.
- Cerca de complementarietat entre els diferents modes de transport existents en el territori; potenciació de la Intermodalitat.
- Aposta per la racionalitat en la integració i coordinació de trànsits.
- Jerarquització dels corredors de transport interurbà. Disposició de serveis altament competitius (prestacions, atributs...) en els eixos troncal de la xarxa.
- Flexibilització dels models de prestació segons realitats socio-territorials.
- Aposta per la disposició a futur d'un sistema tarifari integrat i bonificable en el conjunt de l'àrea metropolitana de València.

El servei es prestarà d'acord amb els estàndards de qualitat establits per la Direcció General d'Obres Públiques, Transports i Mobilitat, i el recollit en el plec de licitació de la concessió:

- La informació al viatger estarà disponible en parades, el propi vehicle i la pàgina web de l'empresa, en la qual s'informarà sobre els diferents aspectes del servei (horaris, itineraris, parades, títols, tarifes, correspondència amb altres línies i serveis, etc.).
- Els autobusos de les noves concessions mantindran els següents estàndards de qualitat:

- L'antiguitat màxima dels vehicles s'estableix en 10 anys, havent d'explicar tots amb aire condicionat i calefacció.
- Els vehicles compliran amb els estàndards d'accessibilitat, i hauran de disposar d'un mínim de 2 seients reservats per a persones amb mobilitat reduïda (PMR) i espai per a 2 cadires de rodes.
- Els motors dels vehicles compliran amb la normativa que els siga aplicable pel que concerneix l'emissió de gasos contaminants i contaminació acústica.
- Aplicació de noves tecnologies:
  - Els vehicles estaran dotats de l'equipament complementari de sistema de peatge sense contacte i sistema d'ajuda a l'explotació SAE, la qual cosa permetrà transmetre la informació en temps real de dades de localització i servei dels vehicles i, amb això, donar la informació del compliment d'horaris en temps real a través de la web o de l'app habilitada.
  - Els autobusos estaran dotats amb l'equipament necessari per al cobrament del trajecte corresponent, tant a través de la targeta interoperable MOBILIS com per les maneres i mitjans de pagament d'última generació que s'implementen per a la integració del transport públic competència de la Comunitat Valenciana.

Àmbit d'actuació		
Territorial	Municipal	Altres

- Objectius**
- Millorar l'eficiència del sistema d'autobús metropolità garantint un servei de qualitat al ciutadà.
  - Millorar la Intermodalitat entre els diferents modes de transport metropolità.

Objectius PMOME	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13

- Actuacions a realitzar**
1. Licitació dels corresponents plecs de serveis per a cadascuna de les línies.
  2. Adaptació de les parades, especialment les intermodals i les estacions de metro i Rodalies, per acollir les noves parades d'autobús metropolità, amb unes característiques adequades i accessibles.

Grau d'eficàcia i termini								
Eficàcia Baixa			Eficàcia Mitjana			Eficàcia Alta		
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg

- Agents implicats**
- Generalitat Valenciana. Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori.
  - Metrobus i empreses concessionàries
  - Ajuntament de València i municipis metropolitans.
  - Autoritat de Transport Metropolità de València

Indicadors de seguiment	
TPS02.1	Nombre de persones transportades per Metrobus anualment (milers passatgers/any)
TPS02.2	Nombre de transbords realitzats entre línies de Metrobus
TPS02.3	Nombre de transbords realitzats entre línies de Metrobus i FGV-Rodalies
TPS02.4	Temps mitjà de desplaçament metropolità en transport públic
TPS02.5	Repartiment modal en transport públic dels municipis metropolitans (%)

Cost estimat d'implantació	
Cost total d'inversió	--* M€

\*Es tracta de concessions en règim de risc i ventura, que rebran una subvenció per part de la Conselleria per a compensar el dèficit d'explotació causat per la política tarifària que en cada cas s'establisca.

Calendari d'implantació (any)					
1	2	3	4	5	>5

**CONCESSIÓ CV – 102 (València – Metropolitana Nord)**

La concessió de SPTV per carretera CV-102, València – Metropolitana Nord es desenvolupa a les comarques de L'Horta, L'Horta Nord, El Camp de Morvedre, El Camp de Túria, La Plana Baixa, per a connectar els municipis d'Albalat dels Sorells, Alboraya, Albuixec, Almàssera, Almenara, Benevides, Benifairó de les Valls, Bonrepòs i Mirambell, Canet d'en Berenguer, Emperador, Faura, Foios, Massalfassar, Massamagrell, Meliana, Museros, La Pobla de Farnals, La Vall d'Uixó, El Puig de Santa Maria, Puçol, Quart de les Valls, Quartell, Sagunt, Tavernes Blanques entre si i amb València.





La nova concessió de transport comptarà amb un mínim de 18 autobusos que, conjuntament, realitzaran aproximadament 1.282.924 quilòmetres anuals.

Amb la nova proposta de servei es consolida l'eix principal longitudinal València – Sagunt – Port de Sagunt.

Es mantindria la connexió amb els principals centres sanitaris de l'àmbit d'estudi (Hospital i Centre d'Espesialitats de Sagunt, Hospital Clínic i Hospital Malva-rosa de València), amb estacions de la xarxa de Metrovalencia i amb diferents centres atractores com a col·legis i instituts, platges (platges del Puig, Port Sa Platja, Platja de Canet) i el Port de Sagunt.

En total són 7 línies d'autobús urbà, dos d'elles en servei nocturn, la qual cosa suposa un total de 962 quilòmetres de línia.

En concret, l'oferta de servei amb què comptaria cada relació principal de la concessió seria la següent:

València – Port de Sagunt (Hospital de Sagunt): disposa de tres variants que materialitzen aquestes relacions, en total suposen 3 expedicions diàries d'anada i 2 de tornada, servei que s'efectua únicament en període lectiu.

També compta amb un servei nocturn amb 6 expedicions d'anada i volta en divendres, dissabtes i vespres de festius durant tot l'any.

Tavernes Blanques – Port de Sagunt (Hospital de Sagunt): disposa de 14 expedicions d'anada i volta de dilluns a divendres en dies laborables, servei que es redueix a 2 expedicions d'anada i volta els dissabtes, diumenges i festius.

València – Puig: compta amb 28 expedicions d'anada i volta de dilluns a divendres laborables, servei que es redueix a 5 expedicions d'anada i volta els dissabtes laborables, diumenges i festius.

Les Valls – Port de Sagunt: disposa d'1 expedició d'anada i volta els dies laborables durant tot l'any.

València – Sagunt: compta amb 5 expedicions d'anada i 6 de tornada en període lectiu i 2 expedicions d'anada i volta de dilluns a divendres en període no lectiu.

En la variant que cobreix les relacions amb El Puig de Santa Maria i Puçol disposa d'1 expedició d'anada i volta en període lectiu. D'igual manera compta amb 1 expedició d'anada i volta per a connectar València amb Sagunt passant per Puçol, La Pobla de Farnals i Massamagrell.

València – Port de Sagunt: aquesta relació compta amb diferents variants d'itineraris amb la finalitat de proporcionar un 100% de cobertura en els municipis de Sagunt i Port de Sagunt. En total compta amb 15 expedicions d'anada i 17 de tornada en període lectiu, 11 expedicions d'anada i volta de dilluns a divendres en període no lectiu, 10 expedicions d'anada i volta els dissabtes laborables i 5 expedicions d'anada i volta els diumenges i festius.

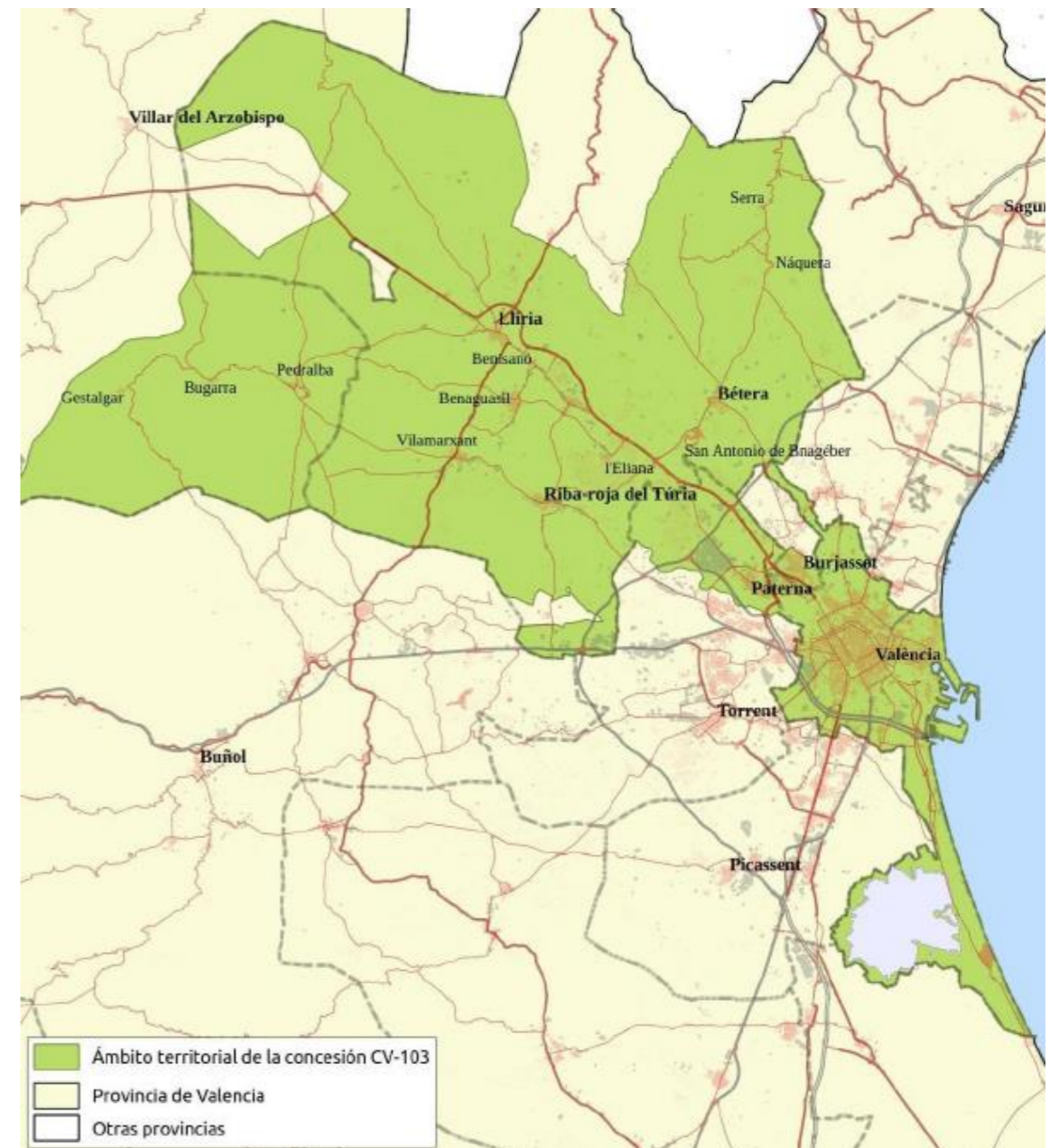
València – Canet d'en Berenguer: Aquest servei que connecta València amb el Port de Sagunt i Canet d'en Berenguer i la seua platja disposa de 3 expedicions d'anada i 4 de tornada en període lectiu i 1 expedició de tornada de dilluns a divendres en període no lectiu.

Sagunt – Platja de Canet d'En Berenguer; compta amb un servei de 5 expedicions d'anada i volta els dissabtes laborables de tot l'any.

València – La Vall d'Uixó: aquest servei està constituït per 5 expedicions d'anada i volta en període lectiu, 4 expedicions d'anada i volta de dilluns a divendres en període no lectiu i amb 2 expedicions d'anada i volta i 1 expedició d'anada i volta per als dissabtes laborables i diumenges i festius, respectivament, durant tot l'any.

### CONCESSIÓ CV – 103 (València – Metropolitana Nord-Oest)

La concessió de SPTV per carretera CV-103, València – Metropolitana Nord-Oest es desenvolupa a les comarques de L'Horta, L'Horta Oest, L'Horta Nord, El Camp de Túria i Els Serrans per a connectar els municipis de Benaguasil, Benissanó, Bétera, Bugarra, Burjassot, Gestalgar, La Pobla de Vallbona, L'Eliana, Llíria, Nàquera, Paterna, Pedralba, Sant Antoni de Benagéber, Serra i Vilamarxant entre si i amb València.



La nova concessió de transport comptarà amb un mínim de 25 autobusos que, conjuntament, realitzaran aproximadament 1.638.853 quilòmetres anuals.

Amb la nova proposta de servei es consolidarien els 3 eixos de transport actuals, els quals tenen un sentit radial amb centre en València cabdal:

Llíria – La Pobla de Vallbona – L'Eliana – Sant Antoni Benagéber – València.

Bétera – Parc Tecnològic – Burjassot – València.

Paterna – València.

Es mantindria la connexió amb els principals centres sanitaris de l'àmbit d'estudi (Hospital de Lliria, Hospital Doctor Moliner, Hospital Intermutual Llevant de Sant Antoni de Benagéber i l'Hospital Arnau de Vilanova de València), amb estacions de la xarxa de Metrovalència i amb diferents centres atractores com el Parc Tecnològic de Paterna, C.O. Heron City de Paterna i el C.C L'Osset a L'Eliana.

En total són 11 línies d'autobús interurbà el que suposa un total de 438 quilòmetres de línia.

En concret, l'oferta de servei amb què comptaria cada relació principal de la concessió seria la següent:

Burjassot – Paterna (Parc Tecnològic): disposa de dues variants que materialitzen les relacions entre l'Estació Entroncament FGV i el Parc Tecnològic de Paterna, en total suposen 5 expedicions d'anada i volta de dilluns a divendres durant tot l'any.

València – Mes Camarena: disposa de 6 variants en funció de si connecten amb Facultats, El Parc Tecnològic o Mas Camarena (Sector C), amb un total de 15 expedicions d'anada i 14 de tornada de dilluns a divendres durant tot l'any, 3 expedicions d'anada i volta els dissabtes laborables i 2 expedicions d'anada i volta els diumenges i festius, en tots dos casos durant tot l'any.

València – Paterna (El Plantí): de dilluns a divendres durant tot l'any compta amb 42 expedicions d'anada i 43 de tornada fins a Paterna i 2 expedicions d'anada i volta que arriben fins a la urbanització El Cultivable. En dissabtes laborables l'oferta es redueix a 24 expedicions d'anada i volta i en diumenges i festius a 12 expedicions d'anada i volta, durant tot l'any.

València – Lliria - Gestalgar: disposa de 3 variants, la que materialitza les relacions València – Lliria i les que arriben fins a Gestalgar, distingint si ho fan passant per Vilamarxant o per Rambla. En el primer cas compta amb 21 expedicions d'anada i 23 de tornada de dilluns a divendres laborables, reduint-se l'oferta a 16 expedicions d'anada i 15 de tornada en dissabtes i a 8 expedicions d'anada i 7 de tornada en diumenges i festius, durant tot l'any. La que té com a capçalera Gestalgar per Rambla compta amb 1 expedició d'anada i 2 de tornada de dilluns a divendres durant tot l'any i la que passa per Vilamarxant 2 expedicions d'anada i 1 de tornada de dilluns a divendres i 1 expedició d'anada i volta en diumenges i festius, durant tot l'any.

València – L'Eliana (CC El Osito): compta amb 24 expedicions d'anada i 23 de tornada de dilluns a divendres i els dissabtes laborables amb 2 expedicions d'anada i 2 de tornada, durant tot l'any.

València – Port de Sagunt: aquesta relació compta amb diferents variants d'itineraris amb la finalitat de proporcionar un 100% de cobertura en els municipis de Sagunt i Port de Sagunt. En total compta amb 15 expedicions d'anada i 17 de tornada en període lectiu, 11 expedicions d'anada i volta de dilluns a divendres en període no lectiu, 10 expedicions d'anada i volta els dissabtes laborables i 5 expedicions d'anada i volta els diumenges i festius.

Bétera - Serra: Per a cobrir aquestes relacions es disposen de dues línies, una que connecta amb el centre de Bétera i l'altra de connexió directa amb l'Hospital Doctor Moliner, la primera compta amb 14 expedicions d'anada i volta de dilluns a divendres, 3 expedicions d'anada i volta en dissabtes i 2 expedicions d'anada i volta en diumenges i festius, durant tot l'any, la segona disposa de 3 expedicions d'anada i volta de dilluns a divendres també durant tot l'any.

Vilamarxant – Riba-roja de Túria; compta amb un servei de 26 expedicions d'anada i volta de dilluns a divendres i de 4 expedicions d'anada i volta els dissabtes laborables.

Vilamarxant – Benaguasil - Lliria: disposa de 7 expedicions d'anada i volta de dilluns a divendres i 4 expedicions d'anada i volta en dissabtes, durant tot l'any.

Manises (Aeroport) – Burjassot (Estació Empalme): es tracta d'un servei especial per a connectar l'Aeroport de Manises amb la Fira de València i l'Estació Empalme FGV els dies de Fira, amb expedicions acompanyades a l'arribada dels vols.

València – Bétera (Urbanització Torre en Conill): es disposen de 3 variants que materialitzen aquestes relacions, en funció de si connecten amb València de forma directa, si es queden en Mas Camarena per a fer transbord amb la Línia 2 o si arriben fins a l'estació Bétera FGV, en total suposen 7 expedicions d'anada i volta de dilluns a divendres durant tot l'any. Per als dissabtes, diumenges i festius disposen d'una variant addicional que connecta amb la urbanització amb el C.C. Heron City i amb València, amb 1 expedició d'anada i volta durant tot l'any.

València – Vilamarxant: compta amb 7 expedicions d'anada i volta de dilluns a divendres durant tot l'any.

### CONCESSIÓ CV – 106 (València – Metropolitana Oest)

La concessió de SPTV per carretera CV-106, València – Metropolitana Oest es desenvolupa a les comarques de l'Horta Sud i l'Horta Oest per a connectar els municipis d'Alaquàs, Aldaia, Xiva, Manises, Mislata, Quart de Poblet, Torrent i Xirivella entre si i amb València.



La nova concessió de transport comptarà amb un mínim de 29 autobusos que, conjuntament, realitzaran aproximadament 2.629.936 quilòmetres anuals.

Amb la nova proposta de servei es consolidarien els eixos de transport actuals:

Eixos longitudinals, per a la relació directa amb València:

- o València – Xirivella – Aldaia – Alaquàs - Torrent.
- o València – Mislata – Quart de Poblet – Manises – Aeroport de Manises.

Eix transversal, per a comunicació interna i connexió amb estacions de metro:

- o Torrent – Alaquàs – Aldaia – Quart de Poblet – Manises.

Així com la connexió dels municipis d'Aldaia, Alaquàs i Xirivella amb la Platja del Saler a l'estiu.

També es mantindria la connexió amb l'Hospital de Manises, l'Aeroport de Manises i el Centre Comercial Bonaire, com a principals nuclis atractores de l'àmbit d'estudi.

En total són 8 línies d'autobús interurbà, algunes d'elles amb les seues respectives variants d'itinerari, la qual cosa suposa un total de 225,7 quilòmetres de línia.

En concret, l'oferta de servei amb què comptaria cada relació principal de la concessió seria la següent:

Torrent – Quart de Poblet: 22 expedicions diàries d'anada i 21 de tornada de dilluns a divendres laborables durant tot l'any, servei que es manté els dissabtes laborables per a donar cobertura al Centre Comercial Bonaire. A més, amb tres variants d'itinerari es proporciona reforç a Alaquàs, Aldaia, al CC.

Bonaire i Quart de Poblet (estació de metro Quart de Poblet).

Aquesta línia compta amb un reforç des d'Alaquàs (L-1D), de manera que es potencien notablement les relacions Alaquàs – Aldaia – Quart de Poblet amb 31 expedicions d'anada i 30 de tornada de dilluns a divendres, i la connexió amb l'estació de metro en aquest municipi.

València – Aeroport de Manises: 41 expedicions diàries d'anada i 40 de tornada en dies laborables de dilluns a divendres i 32 expedicions d'anada i volta en dissabtes laborables. Oferta que amplia la franja horària de servei a través de la seua variant nocturna.

València – CC. Bonaire: 63 expedicions d'anada i 64 de tornada en dies laborables de dilluns a divendres amb un reforç de 2 expedicions addicionals en divendres per al sentit de tornada, en dissabte laborable aquestes últimes passen a 56, mentre que les d'anada es mantenen en 53, els diumenges i festius compten amb 34 expedicions d'anada i 36 de tornada.

Aquest servei es completa amb un reforç València – Xirivella amb 5 expedicions diàries per sentit en hora de punta per a oferir més places en aquest municipi i millorar la seua connexió amb l'estació d'Avinguda de Metrovalència.

València – Quart de Poblet: 59 expedicions diàries d'anada i 58 de tornada en dies laborables de dilluns a divendres, amb una lleugera disminució de les mateixes per als dissabtes laborables i diumenges i festius, es completa el servei amb 2 expedicions d'anada i 3 de tornada entre el Barri del Crist i València de dilluns a divendres laborables, i amb 3 expedicions de tornada per als dissabtes laborables i 2 per als diumenges i festius. L'oferta actual amplia la franja horària de servei a través de la seua variant nocturna. - València – Torrent – El Vedat: compta amb 57 expedicions d'anada i 56 de tornada en dies laborables de dilluns a divendres, reduint-se lleugerament en dissabtes laborables i diumenges i festius a 40 expedicions d'anada i 39 de tornada. Amb la variant d'itinerari València – Torrent es complementa el servei amb 6 expedicions

d'anada i 7 de tornada en dies laborables de dilluns a divendres, 5 expedicions d'anada i volta per a diumenges i festius i 5 expedicions d'anada amb 3 devue lta per als dissabtes laborables

València – Xirivella – Alaquàs – Torrent – Calicanto: 2 expedicions d'anada i volta en dies laborables de dilluns a divendres.

Serveis Nocturns. Es creen tres línies radials per a donar servei nocturn a la comarca:

- o València – Mislata – Quart – Manises.
- o València – Xirivella – Alaquàs – Aldaia.
- o València – Paiporta – Picanya – Torrent.

### CONCESSIÓ CV – 108 (València – Metropolitana Sud)

La concessió de SPTV per carretera CV-108, València – Metropolitana Sud es desenvolupa a les comarques de L'Horta, L'Horta Sud i La Ribera Baixa per a connectar els municipis d'Albal, Alcàsser, Alfafar, Benetússer, Beniparrell, Catarroja, Massanassa, Picassent, Sedaví, Silla i Sueca entre si i amb València



La nova concessió de transport comptarà amb un mínim de 21 autobusos que, conjuntament, realitzaran aproximadament 1.331.193 quilòmetres anuals.

Amb la nova proposta de servei es consolidarien els eixos de transport actuals:

Eix longitudinal: Silla, Beniparrell, Albal, Catarroja, Massanassa, Alfafar, Benetússer i València.

Eix transversal: Picassent, Alcásser, Silla i València.

Així com la connexió d'aquests municipis amb la Platja del Saler a l'estiu.

També es mantindria la connexió amb l'Hospital la Fe de València i el Centre Comercial Alfafar.

En total són 7 línies d'autobús urbà, una d'elles amb la seua respectiva variant nocturna, la qual cosa suposa un total de 139,90 quilòmetres de línia.

En concret, l'oferta de servei amb què comptaria cada relació principal de la concessió seria la següent:

València – Sedaví (CC.Alfafar): 31 expedicions diàries d'anada i 33 de tornada, servei que es manté els dissabtes per a donar cobertura al Centre Comercial Alfafar, disminuint en diumenges i festius, amb 13 expedicions d'anada i volta.

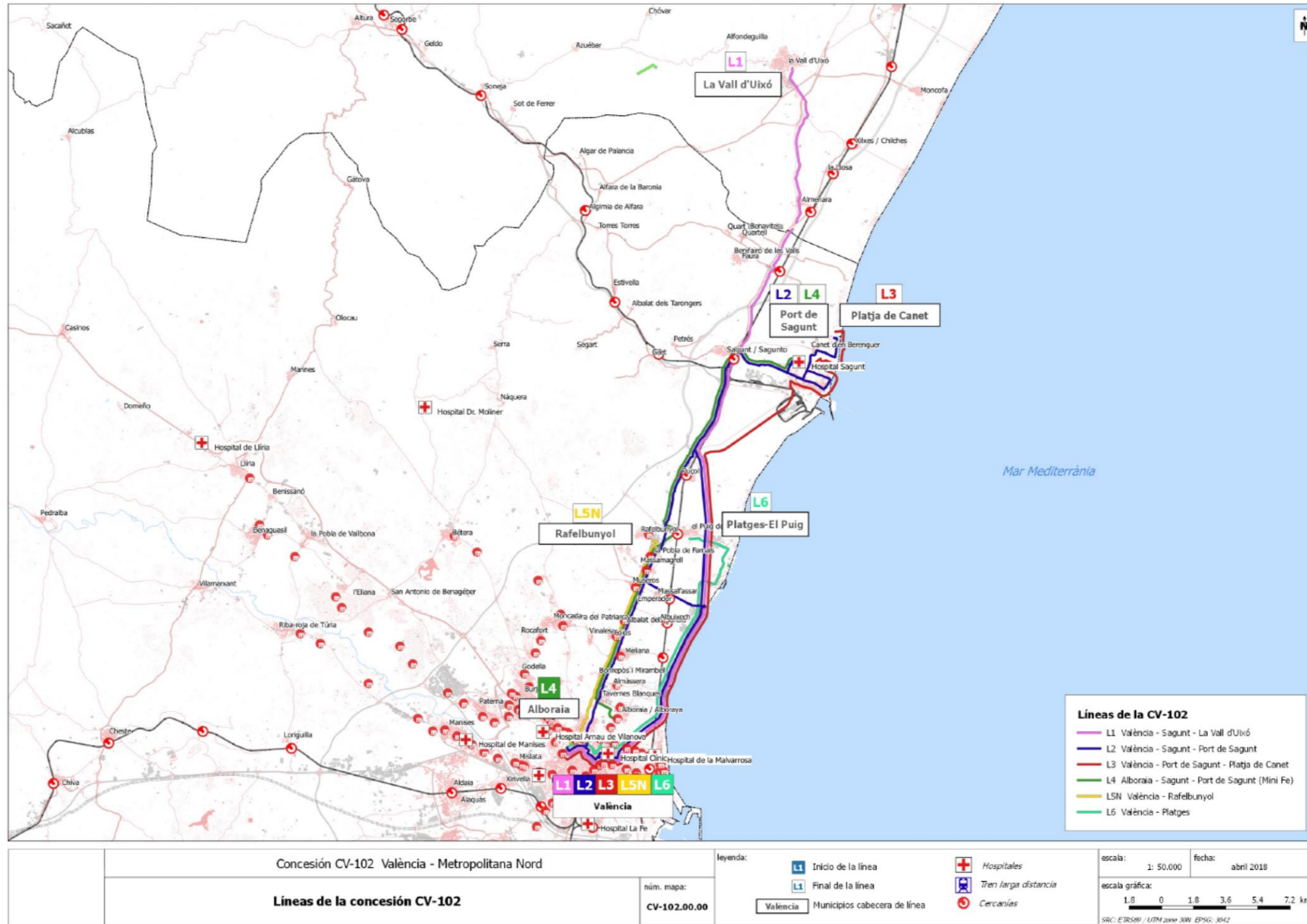
València – Albal: 79 expedicions diàries d'anada i volta. Oferta que es reforça amb la llançadora Albal - metro de Paiporta, amb freqüència d'eixida de 15 min, amb la finalitat de potenciar la Intermodalitat.

València – Picassent: 17 expedicions d'anada i 16 de tornada en dies laborables amb 8 expedicions d'anada i volta per a la resta de períodes.

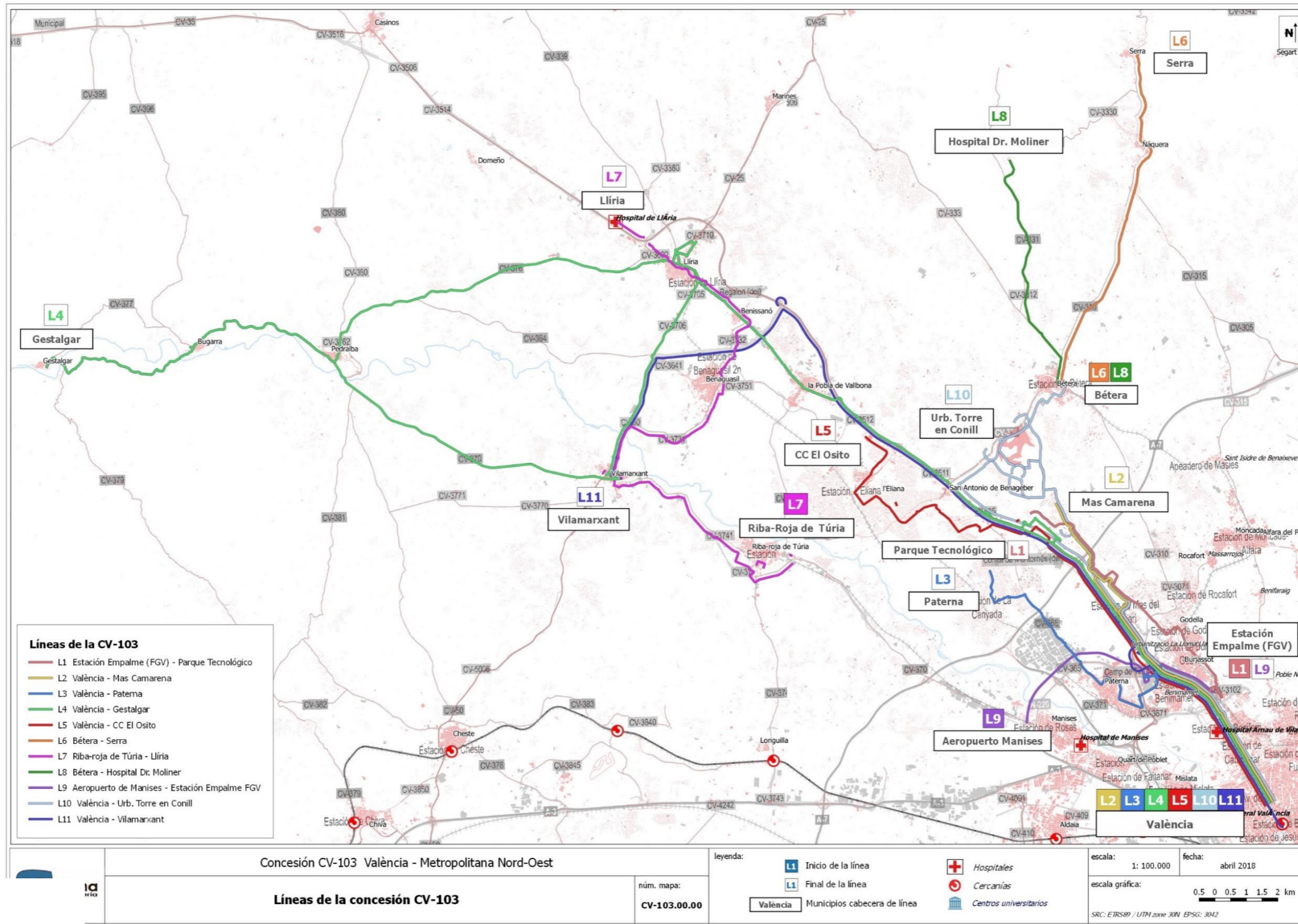
València – Silla: 17 expedicions d'anada i volta per a dies laborables, amb 8 expedicions d'anada i de tornada per a la resta de períodes. Oferta que es reforça amb la seua variant nocturna.

València – Mareny Blau (Sueca): 1 expedició d'anada i volta per als diferents dies i períodes de l'any. El seu servei s'ha reduït ja que en l'actualitat els trànsits d'aquesta línia són absorbits en la seua gran majoria per la línia 25 de l'EMT.

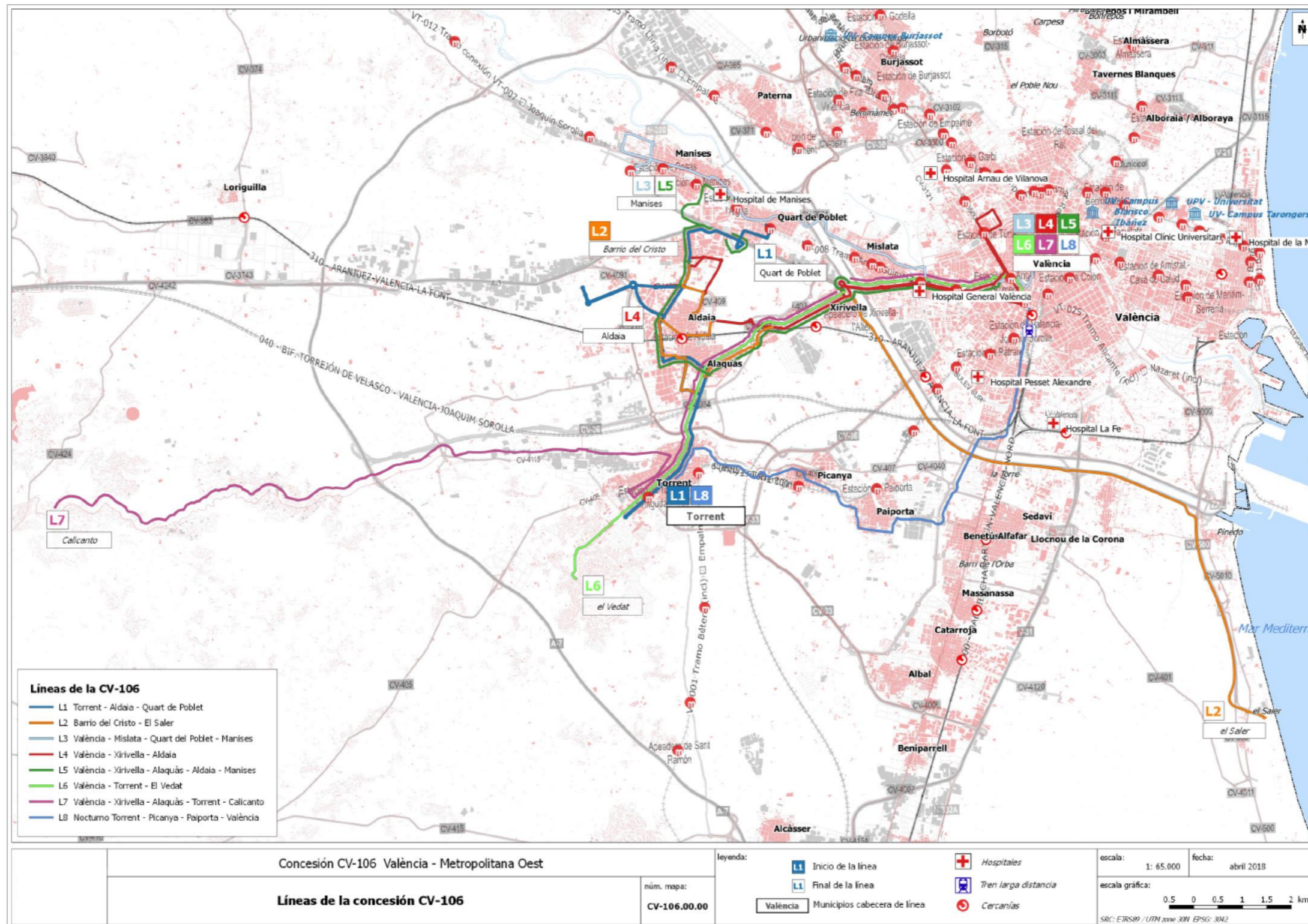
Reestructuració de la xarxa d'autobusos metropolitans (Metrobus) i licitació de les noves concessions per a la prestació del servei públic de transport de viatgers per carretera



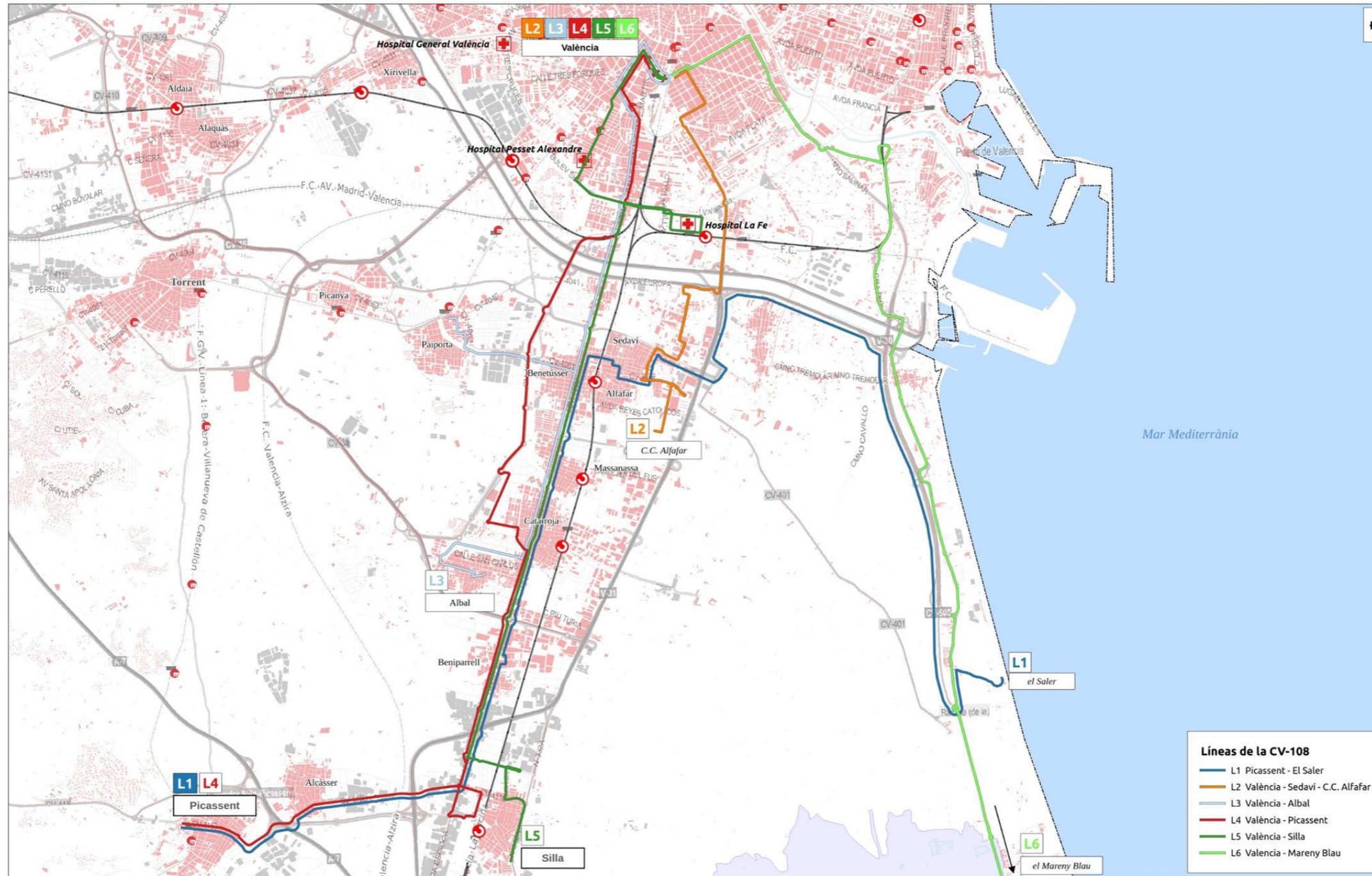
Reestructuració de la xarxa d'autobusos metropolitans (Metrobus) i licitació de les noves concessions per a la prestació del servei públic de transport de viatgers per carretera



Reestructuració de la xarxa d'autobusos metropolitans (Metrobus) i licitació de les noves concessions per a la prestació del servei públic de transport de viatgers per carretera



Reestructuració de la xarxa d'autobusos metropolitans (Metrobus) i licitació de les noves concessions per a la prestació del servei públic de transport de viatgers per carretera



Concesión CV-106 València - Metropolitana Oest		leyenda: L1 Inicio de la línea L1 Final de la línea València Municipios cabecera de línea Hospitales Cercanías Centros universitarios	escala: 1:50.000 fecha: abril 2018 escala gráfica: 0 0.5 1 1.5 2 km <small>SRC: ETRS89 / UTM zone 30N EPSG: 3042</small>
Líneas de la concesión CV-108			núm. mapa: CV-108.00.00



## TPS03

### Millora de les parades d'autobús metropolità i coordinació amb els punts de parada urbans

#### Descripció de la proposta

Per a poder potenciar l'ús de la xarxa d'autobusos de Metrobus és fonamental millorar els punts de parada del sistema de transports, de manera que es millore l'accessibilitat de la infraestructura metropolitàna i s'afavorisquen els transbords entre la xarxa metropolitàna i la xarxa urbana a la ciutat de València.

En el cas de la ciutat de València, és necessari coordinar i valorar amb l'EMT la possibilitat que les parades que realitze Metrobus dins de la ciutat es puguen fer compartint marquesines (amb la senyalística de cada operador).

Seguint la proposta realitzada en el PMUS de València de 2013, en els eixos d'accés de les diferents línies de Metrobus a la ciutat, es proposa l'ús conjunt de les parades d'EMT i Metrobus, amb la convenient configuració d'espai (suficient perquè no es produïsquen interferències d'exploració entre tots dos sistemes) i informació (informació global de totes les línies), de la mateixa manera que ja es realitza en altres ciutats.

D'aquesta manera s'estaria superant una "concepció separatista" de les xarxes de transport i potenciant una percepció unitària per part de la ciutadania.

La infraestructura metropolitàna de parades, a més, ha d'adoptar un sistema de marquesines i simbologia unificat per a tota la zona metropolitàna, de manera que la percepció del transport públic metropolitàna siga unitària i de qualitat. El seu disseny ha d'ajustar-se als criteris d'accessibilitat universal per a tota la ciutadania, seguint els preceptes establerts per la Llei 6/2011, d'1 d'abril, de la Generalitat, de Mobilitat de la Comunitat Valenciana, així com l'anterior Llei 9/2009, de 20 de novembre, de la Generalitat, d'Accessibilitat Universal al Sistema de Transports de la Comunitat Valenciana.

Al seu torn, les parades de transport públic en superfície, tant metropolitàna com urbà, han d'adoptar dissenys de punts de parada que facilite tant l'accés de l'usuari a l'autobús com l'aproximació dels vehicles. És per això que s'han d'adaptar les parades al llarg dels corredors d'accés dins de la ciutat de València com en les parades metropolitànes seguint un esquema de parada amb vorada tipus Kessel, on s'assegura l'aproximació total de l'autobús a la plataforma de forma segura per al vehicle. Complementàriament, és recomanable la utilització de plataformes contínues respecte a sistemes tipus "bahia", de manera que la maniobra d'aproximació de l'autobús resulte més còmoda.

Igualment, aquelles parades on es preveja una major acumulació de línies de Metrobus i EMT hauran de comptar amb plataformes de major longitud, de manera que s'assegure una parada còmoda i alineada de, almenys, dos autobusos simultanis. Solucions de multiplataformes podran plantejar-se quan la simultaneïtat de línies es preveja major.

#### Àmbit d'actuació

Territorial	Municipal	Altres
-------------	-----------	--------

#### Objectius

- Millorar la qualitat dels espais de parada de la xarxa metropolitàna d'autobús.
- Millora de la seguretat i comoditat de transbord en els punts de parada d'autobús.
- Reducció de l'afecció al servei i a altres mitjans de transport de l'acumulació d'autobusos en els punts de parades

Objectius PMOME	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
-----------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----

#### Actuacions a realitzar

1. Estudi dels punts de parada a coordinar entre EMT i Metrobus.
2. Estudi de les necessitats de millora de les parades d'autobús metropolitàna en la xarxa metropolitàna, especialment en les línies amb alt nombre de persones transportades.
3. Realització de modificacions en el disseny de les parades arregle a criteris d'eficiència del transport i comoditat de l'usuari.

#### Grau d'eficàcia i termini

Eficàcia Baixa			Eficàcia Mitjana			Eficàcia Alta		
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg

#### Agents implicats

- Generalitat Valenciana. Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori.
- Metrobus i empreses concessionàries
- EMT
- Ajuntament de València i municipis metropolitàns
- Autoritat de Transport Metropolitàna de València

#### Indicadors de seguiment

TPS03.1	Nombre de parades compartides entre EMT i Metrobus
TPS03.2	Nombre de parades adaptades amb disseny tipus vorada Kassel o similar
TPS03.3	Nombre de parades d'autobús amb plataformes > 40m (2 autobusos)

#### Cost estimat d'implantació

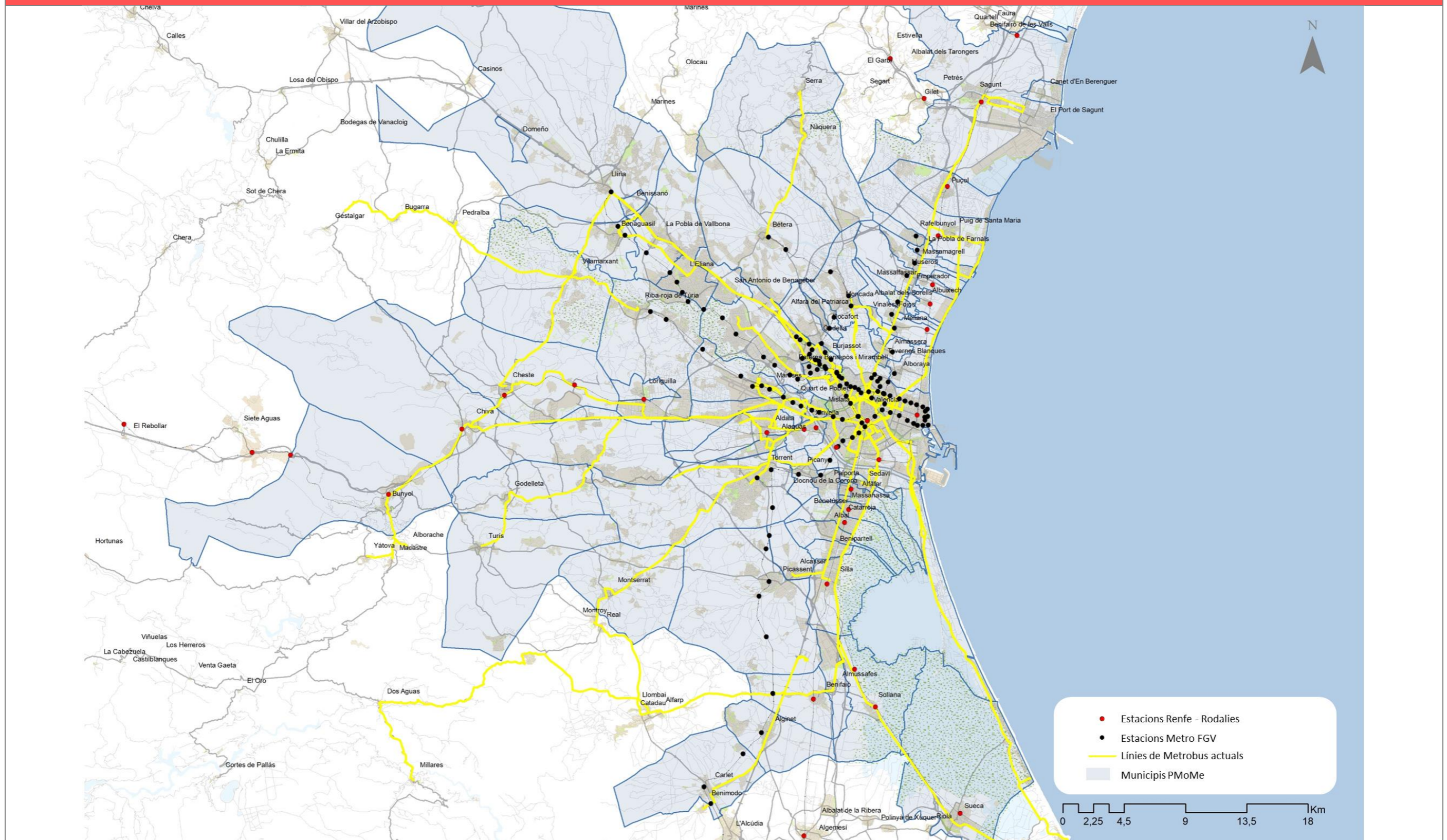
Cost total d'inversió	1,80 M€
-----------------------	---------

#### Calendari d'implantació (any)

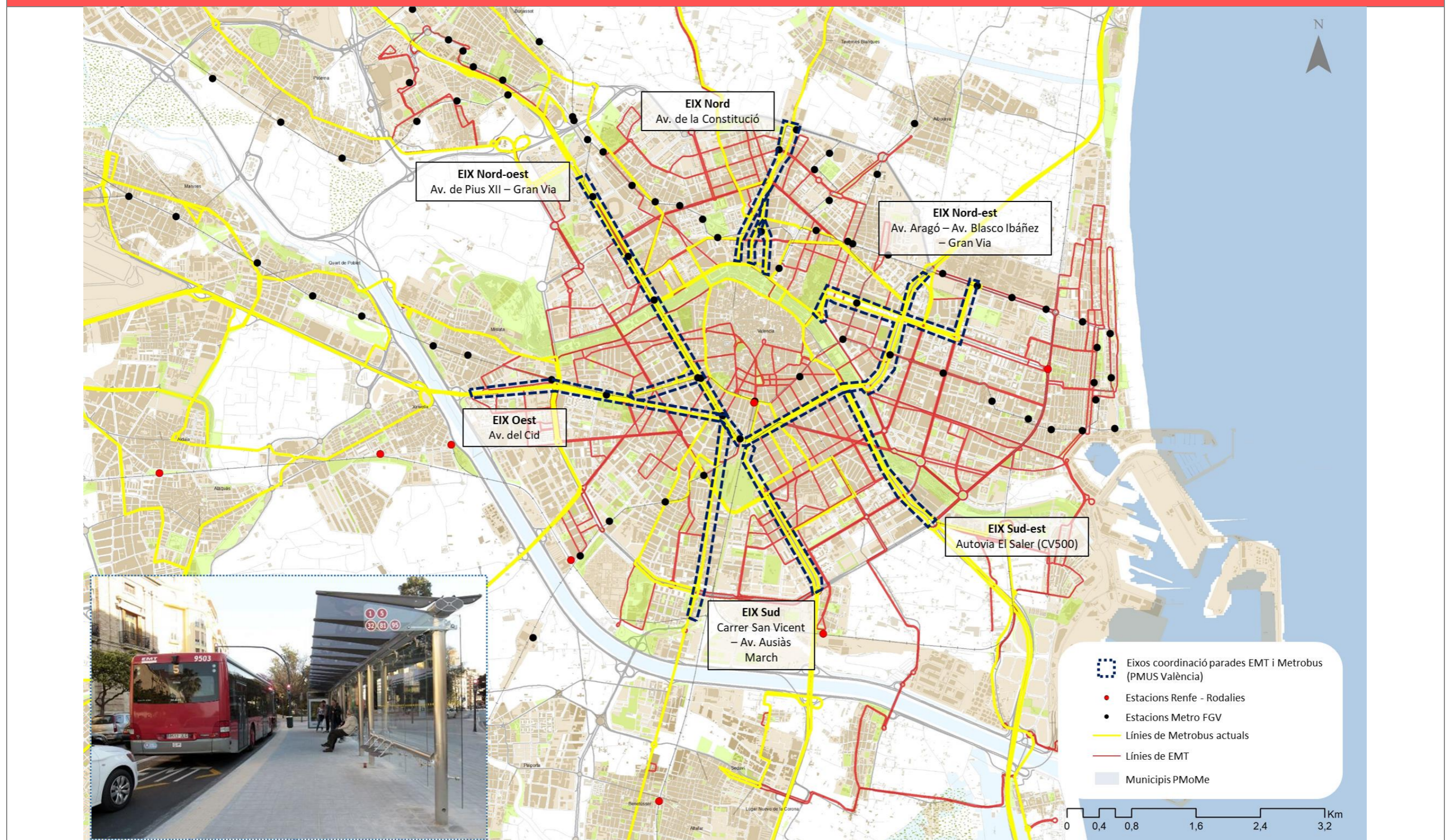
1	2	3	4	5	>5
---	---	---	---	---	----



Millora de les parades d'autobús metropolità i coordinació amb els punts de parada urbans



Millora de les parades d'autobús metropolità i coordinació amb els punts de parada urbans



## TPS04

### Estudi de millora del transport en zones de baixa densitat

#### Descripció de la proposta

Garantir unes condicions adequades d'accés a tot el territori és un dels principis bàsics de la mobilitat sostenible. Aquest objectiu es fa especialment rellevant en les zones de baixa demanda per la baixa densitat territorial.

Tradicionalment, el sistema de transport públic interurbà amb autobús s'ha configurat sobre la base de concessions. No obstant això, per a les prestacions de serveis en zones de baixa demanda el sistema concessional clàssic pot donar lloc a comportaments poc sostenibles en el sentit d'obligar a diversos recorreguts en buit, traduir-se en baix nombre de serveis, cost econòmic i consums d'energia alts, etc.

Per tal de millorar el servei de transport públic en aquests entorns i millorar la seua eficiència i sostenibilitat, es proposa realitzar un estudi de millora del transport en aquest tipus de zones, on es puguen analitzar les següents accions:

- Marc normatiu que facilite la creació de sistemes de transport en zones de baixa densitat com pot ser el transport a la demanda.
- Protocol d'actuació i un llibre blanc que servisquen com a guia als ajuntaments a l'hora d'implantar sistemes de transport en zones de baixa densitat o baixa demanda.
- Fomentar els serveis de transport a la demanda allà on siguen més eficients.
- Coordinar aquests serveis amb la resta de modes de transport públic.
- Rutes i/o àrees que servir.
- Sistema de gestió.
- Operativa.

#### Àmbit d'actuació

Territorial	Municipal	Altres
-------------	-----------	--------

#### Objectius

- Establir un marc tècnic i normatiu per al transport a la demanda.
- Millorar la capacitat del transport públic al territori.
- Racionalitzar l'oferta de transport públic adaptant-la a la demanda.
- Optimitzar els recursos dedicats al transport per carretera.

#### Objectius PMOME

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----

#### Actuacions a realitzar

1. Estudi per a la implantació de nous serveis de transport en zones de baixa demanda i densitat: àmbits idonis, tipologies de servei, dificultats, èxits i recomanacions.
2. Suport a la implantació del nou sistema a manera de prova pilot, amb variades tipologies de solució.
3. Generació d'un document tècnic de referència que servisca de guia als ajuntaments per a establir sistemes de transport en zones de baixa densitat o demanda.
4. Crear un marc normatiu que possibilita la creació de sistemes de transport no convencionals (ex: transport a la demanda) en zones de baixa demanda o densitat que reculla les peculiaritats de l'àrea metropolitana de València.

#### Grau d'eficàcia i termini

Eficàcia Baixa			Eficàcia Mitjana			Eficàcia Alta		
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg

#### Agents implicats

- Generalitat Valenciana. Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori.
- Metrobus i empreses concessionàries
- Ajuntament de València i municipis metropolitans.
- Autoritat de Transport Metropolità de València

#### Indicadors de seguiment

TPS04.1	Nombre de municipis de baixa densitat que tenen serveis de transport a la demanda
TPS04.2	Demanda de viatges de transport a la demanda (milers viatgers/any)

#### Cost estimat d'implantació

Cost total d'inversió	0,07 M€
-----------------------	---------

\*Únicament els costos dels estudis previs són considerats en el càlcul del cost d'implementació.

#### Calendari d'implantació (any)

1	2	3	4	5	>5
---	---	---	---	---	----



## TPS05

### Establiment de criteris de qualitat, sostenibilitat i homogeneïtat de vehicles en el sector del taxi

#### Descripció de la proposta

El taxi és un sistema de transport que fa la major part dels seus viatges en àmbit urbà. La seua millora afecta directament la qualitat de les ciutats on opera. En aquest sentit, cal avançar cap a la modernització del sistema de transport públic en taxi, contemplant actuacions en els següents àmbits:

- Organització administrativa, sectorial i territorial. Es pretén establir estratègies per a prestar el servei en algunes àrees, tenint present la problemàtica de les zones de baixa densitat, així com desenvolupar les accions i la reglamentació necessària per al sector.
- Nous mercats i noves modalitats de contractació. Es proposa impulsar i/o investigar noves modalitats de contractació, com són els vehicles amb 7 places, la participació en els desplaçaments del sistema sanitari, estudiar la prestació de transport públic en zones de baixa densitat o franges de baixa demanda (fomentant la complementarietat amb els serveis de ferrocarril o d'autobús interurbà) (veure proposta TPS04) i la contractació prèvia mitjançant una única aplicació.
- Tecnologia, eficiència energètica, modernització i qualitat. Es vol continuar treballant per a introduir i consolidar els avançaments tecnològics i en matèria de comunicació, informació, energia i medi ambient.
- Seguretat, formació i promoció. En aquest apartat es contemplen mesures enfocades a millorar la formació i la seguretat dels professionals del sector.
- Homogeneïtat en la qualitat i tipus de vehicles a utilitzar: és necessari fomentar una imatge de servei de qualitat i homogeneïtat en el servei de taxi metropolità. Per això, s'han d'establir uns criteris en la compra de vehicles i equipament, afavorint els de tipus híbrid o elèctric.

A més d'aquestes mesures, és necessari vetlar per la millora de les infraestructures de suport amb accions com, per exemple:

- Millora dels punts de parada, millorant el confort, disseny i serveis per a conductors/es i clients.
- Localització de les parades de manera online, incorporant informació sobre l'existència de taxis lliures i les condicions de prestació del servei.
- Anàlisi de les infraestructures de prioritat del transport públic tenint en compte les necessitats del taxi.
- Millora del servei de taxi accessible a tota la regió.

Tota aquesta coordinació i gestió de la informació de caràcter municipal ha de realitzar-se des d'una entitat supramunicipal, sent l'Autoritat de Transport Metropolità de València l'instrument per a dur-ho a terme.

#### Àmbit d'actuació

Territorial	Municipal	Altres
-------------	-----------	--------

#### Objectius

- Millorar l'eficiència i la viabilitat dels serveis públics de taxi.

Objectius PMOME	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
-----------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----

#### Actuacions a realitzar

1. Impuls del conjunt d'accions de modernització del servei del taxi.
2. Elaboració d'un Observatori de costos del taxi i evolucionar-ho cap a un Observatori del servei del taxi.
3. Estudi dels àmbits de baixa densitat on el servei del taxi pot substituir el servei de transport públic amb autobús.
4. Promoció de la incorporació de vehicles amb combustibles alternatius mitjançant informació i mesures de suport.
5. Extensió de sistemes de localització i posicionament (GPS/GPRS) per a la gestió de flotes, sota el paraigua de l'Autoritat de Transport Metropolità de València.
6. Impuls d'App del taxi dins de l'Autoritat de Transport Metropolità de València.
7. Incorporació de les flotes de taxis al distintiu de garantia de flotes ambientals.
8. Millora i modernització de les parades de taxi.

#### Grau d'eficàcia i termini

Eficàcia Baixa			Eficàcia Mitjana			Eficàcia Alta		
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg

#### Agents implicats

- Generalitat Valenciana. Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori.
- Conselleria d'Economia Sostenible, Sectors Productius, Comerç i Treball
- Ajuntament de València i municipis metropolitans.
- Autoritat de Transport Metropolità de València
- Associacions sector del Taxi

#### Indicadors de seguiment

TPS05.1	Proporció de taxis híbrids i elèctrics (%)
TPS05.2	Proporció de taxis de l'amb GPS i connexió al servei d'emergències 112 (%)
TPS05.3	Nombre de taxistes que han realitzat un curs de conducció eficient
TPS05.4	Nombre de taxis accessibles en l'àrea metropolitana de València
TPS05.5	Edat mitjana del parc de vehicles del sector del taxi

Cost estimat d'implantació

Cost total d'inversió	0,63 M€
-----------------------	---------

Calendari d'implantació (any)

1	2	3	4	5	>5
---	---	---	---	---	----





## TPS06

### Foment del cotxe compartit i els "Serveis de Mobilitat com a Servei" (Mobility as a Service) en els desplaçaments diaris

#### Descripció de la proposta

Tal com defineix l'Aliança Europea per a la Mobilitat com a Servei (European Mobility as a Service Alliance), el concepte bàsic darrere dels MaaS és "posar a l'usuari, tant viatgers com mercaderies, com a actors principals del servei de transport, oferint-los solucions de mobilitat adaptades basades en les seues necessitats individuals. Això significa que, per primera vegada, un accés fàcil al sistema o servei de transport més convenient s'inclourà en el ventall d'opcions disponibles per a l'usuari final"

És per això que, des de la Conselleria, així com des de l'Autoritat de Transport Metropolità de València, s'ha de potenciar l'ús de sistemes compartits de transport, enfocant-ho des de dos punts de vista.

D'una banda, s'ha de garantir una regulació a nivell metropolità que assegure una coordinació en les normatives, així com en les condicions de servei per a aquelles empreses que aposten per fórmules "sharing" de transport. S'han d'establir condicions adequades perquè serveis de vehicle i motocicleta compartida urbana siguen una realitat, garantint una lliure competència.

D'altra banda, s'ha de potenciar la creació d'estacionaments reservats tant a vehicles compartits operats per empreses privades com amb tarifes bonificades per a aquells usuaris i usuàries que, a través d'aplicacions mòbils, coordinen els seus viatges metropolitans. D'igual manera amb altres modes de transport no motoritzat (com a bicicleta compartida, patinets elèctrics, etc..).

Per a això, l'App de mobilitat proposada (GES03) ha de possibilitar bé la gestió pròpia o la seua connexió amb sistemes de "sharing" privats, assegurant una gestió eficient i adequada en honor d'un servei adequat a la ciutadania.

Complementàriament, s'ha de preveure un futur on el vehicle autònom i compartit començarà a circular pels nostres carrers, modificant l'esquema de mobilitat en vehicle privat dels nostres centres urbans. És per això que tant la normativa com els mecanismes de gestió dels MaaS han d'elaborar-se i dissenyar-se amb la major flexibilitat possible, permetent una ràpida adaptació a la realitat de la mobilitat del moment.

#### Àmbit d'actuació

Territorial	Municipal	Altres
-------------	-----------	--------

#### Objectius

- Potenciar els nous sistemes de transport compartit.
- Fomentar una coordinació i regulació adequada i flexible en l'àrea metropolitana.
- Plantejar un escenari obert i flexible d'adaptació als nous sistemes de transport del futur.

#### Objectius PMOME

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----

#### Actuacions a realitzar

1. Estudi dels potencials serveis de mobilitat compartida existents i futurs.
2. Estudi dels models de gestió possibles per als sistemes de mobilitat compartida actuals i futurs.
3. Coordinació de les normatives municipals de l'àrea metropolitana de València.
4. Coordinació amb els proveïdors de serveis del sector privat i públic.

#### Grau d'eficàcia i termini

Eficàcia Baixa			Eficàcia Mitjana			Eficàcia Alta		
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg

#### Agents implicats

- Generalitat Valenciana. Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori.
- Ajuntament de València i municipis metropolitans.
- Autoritat de Transport Metropolità de València
- Operadors i serveis MaaS existents i futurs

#### Indicadors de seguiment

TPS06.1	Nombre d'aplicacions de car sharing o pooling amb servei metropolità (privats i públics).
TPS06.2	Nombre d'aplicacions sharing d'altres modes de transport alternatius (privats i públics)
TPS06.3	Nombre de passatgers transportats en modes de transport sharing
TPS06.4	Quota modal dels sistemes car sharing (%)

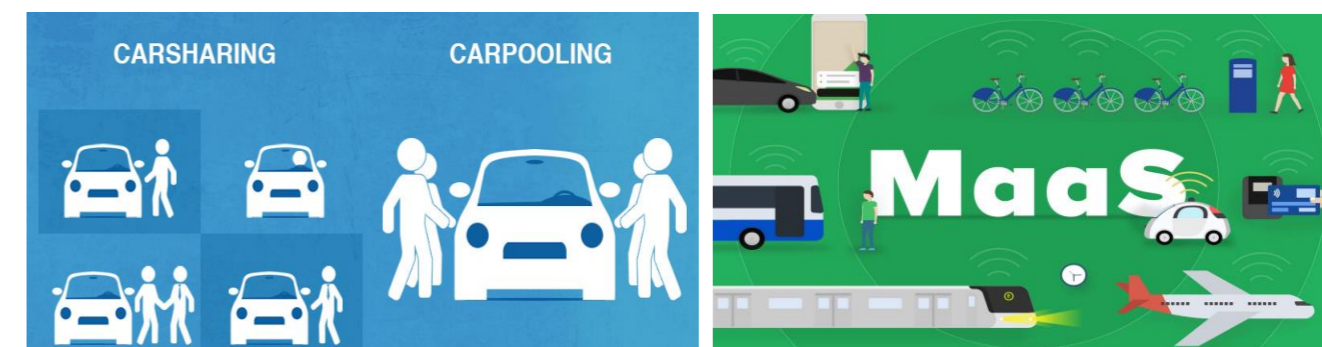
#### Cost estimat d'implantació

Cost total d'inversió	0,10 M€
-----------------------	---------

\*Unicament els costos dels estudis previs són considerats en el càlcul del cost d'implementació

#### Calendari d'implantació (any)

1	2	3	4	5	>5
---	---	---	---	---	----





PROGRAMA TPF (Millorar el transport públic ferroviari)

## TPF01 Millora de l'accessibilitat de la xarxa metropolitana de metro i tren

### Descripció de la proposta

Tal com estableix la Llei 6/2011, d'1 d'abril, de la Generalitat, de Mobilitat de la Comunitat Valenciana, així com l'anterior Llei 9/2009, de 20 de novembre, de la Generalitat, d'Accessibilitat Universal al Sistema de Transports de la Comunitat Valenciana, i seguint els preceptes Constitucionals establits en els articles 9.2, 14 i 29, és necessari aconseguir una infraestructura del transport que garantisca la total accessibilitat per a la ciutadania.

En aquest sentit, tant FGV com Renfe-ADIF estan desenvolupant actualment plans de millora de l'accessibilitat en la seua xarxa d'estacions.

Pel que fa a FGV, aquesta disposa d'un Pla d'Accessibilitat Universal aprovat i en desenvolupament, el qual compta, entre les seues propostes a desenvolupar:

- Fomentar l'adaptació d'estacions i noves modificacions
- Fomentar l'adaptació de trens, tramvies i nou material mòbil
- Col·locació de nous sistemes de venda, informació i comunicació

El Pla inclou, detalladament, tant les propostes d'estacions a millorar com les condicions que hagen de complir els vehicles de la xarxa.

En 2018 s'estan condicionant les següents 10 estacions: Seminari – CEU, Montcada – Alfara, Burjassot-Godella, Sant Isidre, Picanya, Picassent, Carlet, La Pobla de Vallbona, Massamagrell i Bailèn.

Si bé és cert que queden les següents 32 estacions pendents per als pròxims exercicis:

Horta Vella, Masies, Massarrojos, Rocafort, Godella, Burjassot, València Sud, Torrent, Col·legi El Vedat, Realón, Sant Ramon, Omet, Espioca, Font Almaguer, Alginet, Ausiàs March, Benaguasil 1r, Torre del Virrei, Montesol, El Clot, Entrepins, La Vallesa, Font del Pitxer, Campament, Cantereria, Rafelbunyol, La Pobla de Farnals, Museros, Albalat dels Sorells, Foios, Meliana i Almàssera.

Pel que fa a Renfe, aquesta disposa igualment d'un Pla de millora de l'Accessibilitat Integral (2018-2026) igual que Adif, realitzant millores en la xarxa d'estacions nacionals pel que fa a millora de l'accessibilitat en aquestes, si bé amb un desenvolupament menor que el presentat per FGV.

És per això que, des del Pla Bàsic de Mobilitat, es proposen continuar i estendre les actuacions que tenen com a objectiu la millora de l'accessibilitat de les infraestructures de servei metropolità ferroviari, seguint els preceptes de:

- Adaptació per a PMR i modernització d'estacions si cal: l'actuació inclou l'adaptació de les estacions a persones de mobilitat reduïda i altres actuacions de millora.
- Que la configuració dels vehicles no penalitze l'accessibilitat a aquests.
- Millores en la senyalització, informació i webs dels operadors, què convé adoptar en les estacions ja adaptades i tindre en compte en les noves actuacions.

Complementàriament a la millora de l'accessibilitat dins dels recintes d'estacions metropolitanes, s'ha d'aconseguir una millora dels entorns urbans a les estacions. En aquest aspecte, és necessària una col·laboració entre els municipis metropolitans i els operadors per a coordinar millores. Com a canalitzador de coordinació, l'Autoritat de Transport Metropolità de València ha de ser l'encarregada de millorar el diàleg, així com de proveir finançament en casos concrets (Proposta NM08).

### Àmbit d'actuació

Territorial	Municipal	Altres
-------------	-----------	--------

### Objectius

- Adaptar el 100% de les estacions ferroviàries
- Millorar l'accessibilitat a la informació dels serveis ferroviaris

Objectius PMOME	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
-----------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----

### Actuacions a realitzar

1. Adaptació de les estacions segons els plans establits
2. Estudi de millores en l'accessibilitat general del sistema metropolità ferroviari per l'Autoritat de Transport Metropolità de València

### Grau d'eficàcia i termini

Eficàcia Baixa			Eficàcia Mitjana			Eficàcia Alta		
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg

### Agents implicats

- Generalitat Valenciana. Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori.
- FGV, RENFE-Adif
- Ministeri de Foment
- Autoritat de Transport Metropolità de València
- Ajuntament de València i Municipis metropolitans

### Indicadors de seguiment

TPF01.1	% d'estacions de transport ferroviari accessibles (FGV i Rodalies)
TPF01.2	% de material mòbil accessible (FGV i Rodalies)

Cost estimat d'implantació

Cost total d'inversió	1,05ME
-----------------------	--------

\*No inclou cost substitució i adaptació vehicles, únicament estacions FGV i Rodalies.

Calendari d'implantació (any)

1	2	3	4	5	>5
---	---	---	---	---	----





PROGRAMA INT (Intermodalitat com a prioritat en la mobilitat metropolitana)

## INT01

### Xarxa d'estacionaments de bicicletes en les parades de transport públic d'alta capacitat (FGV i Rodalies)

#### Descripció de la proposta

La disponibilitat d'aparcaments de bicicleta en els punts d'intercanvi modal és imprescindible si es pretén potenciar l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport urbà en connexió amb la resta de modes de transport públic.

L'atractivitat del transport públic per als usuaris i usuàries de la bicicleta s'aconsegueix establint facilitats d'estacionament i minimitzant la probabilitat de robatori. Per això es considera prioritari establir mesures que milloren la Intermodalitat bici-transport públic per afavorir la sostenibilitat de la cadena de desplaçaments.

És important disposar d'espais adequats en les principals parades de transport públic metropolità, especialment en aquelles que es troben dins o properes a nuclis urbans residencials amb potencial presència de ciclistes.

Les parades de la xarxa de metro, així com estacions de Rodalies suposen punts ideals per a la implantació d'estacionaments tipus Bicibox o àrees tancades exclusives per a l'estacionament de bicicletes, que ofereixen major seguretat a l'hora d'aparcar les bicicletes, de la mateixa manera que ja s'ha fet en altres ciutats europees amb èxit.

La proposta pretén implementar sistemes d'estacionaments per a bicicletes en les parades de metro i estacions de Rodalies metropolitanes seleccionades per la seua proximitat a entorns urbans i residencials. En total la proposta del Pla Bàsic de Mobilitat planteja 21 estacionaments en estacions de Rodalies i 35 en parades de metro metropolitanes. Es proposa complementar l'estacionament amb negocis relacionats amb el manteniment de les bicicletes com una font de finançament extra, agrupant serveis d'aparcament + tenda + taller. Aquests serveis estarien gestionats com a concessió administrativa.

Les àrees d'estacionament hauran de situar-se dins de les pròpies estacions si el disseny de les mateixes ho permet. Complementar l'estacionament amb botigues o locals dedicats a la reparació és una opció a tindre en consideració com a font de finançament del sistema. En cas de situar-se en exterior, el disseny dels estacionaments ha de permetre una seguretat adequada en cas de robatoris, així com una protecció davant les inclemències del temps.

El nombre de places ha de ser proporcional al potencial nombre de persones usuàries en cada zona, sobre la base de criteris de població i nombre de persones usuàries potencials, amb flexibilitat suficient per a futures expansions en cas d'augment de la demanda.

A més de bicicletes, altres mitjans de transport alternatius, com patinets o similars, poden ser inclosos en el disseny dels estacionaments, creant taquilles específiques per als mateixos amb possibilitat de recàrrega.

#### Àmbit d'actuació

Territorial	Municipal	Altres
-------------	-----------	--------

#### Objectius

- Promoure una gestió integrada dels aparcaments segurs de bicicletes.
- Potenciar la bicicleta com a manera de desplaçament interurbà.
- Millorar les sinergies de la bicicleta amb el sistema de transport públic.

#### Objectius PMOME

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----

#### Actuacions a realitzar

- Estudi de la capacitat i disponibilitat d'espai de cadascuna de les estacions proposades.
- Pla de senyalització adequada des de la xarxa d'itineraris ciclistes i ciclopeatonals fins a les estacions de metro i Rodalies amb instal·lacions d'estacionament
- Implementació i construcció de la infraestructura d'estacionaments, amb solucions flexibles davant un augment de la demanda.
- Consolidació i extensió del sistema a altres estacions de transport públic i punts generadors de mobilitat.
- Incorporació d'aparcaments segurs a tots els projectes de construcció o remodelació d'estacions de transport públic i/o P&R, prioritzant ubicacions a l'interior.

#### Grau d'eficàcia i termini

Eficàcia Baixa			Eficàcia Mitjana			Eficàcia Alta		
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg

#### Agents implicats

- Generalitat Valenciana. Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori.
- FGV, RENFE-Adif, EMT
- Ajuntament de València i Municipis metropolitans
- Autoritat de Transport Metropolità de València
- Concessionaris dels equipaments

#### Indicadors de seguiment

INT01.1	Nombre de punts d'aparcament segur per a bicicletes en estacions de transport públic
INT01.2	Nombre de places en aparcaments segurs per a bicicletes en estacions de transport públic
NM06.1	Nombre total de punts d'aparcament segur per a bicicletes en espais d'accés públic excepte estacions
NM06.2	Nombre total de places en aparcaments segurs per a bicicletes en espais d'accés públic

#### Cost estimat d'implantació

Cost total d'inversió	3,47 M€
-----------------------	---------

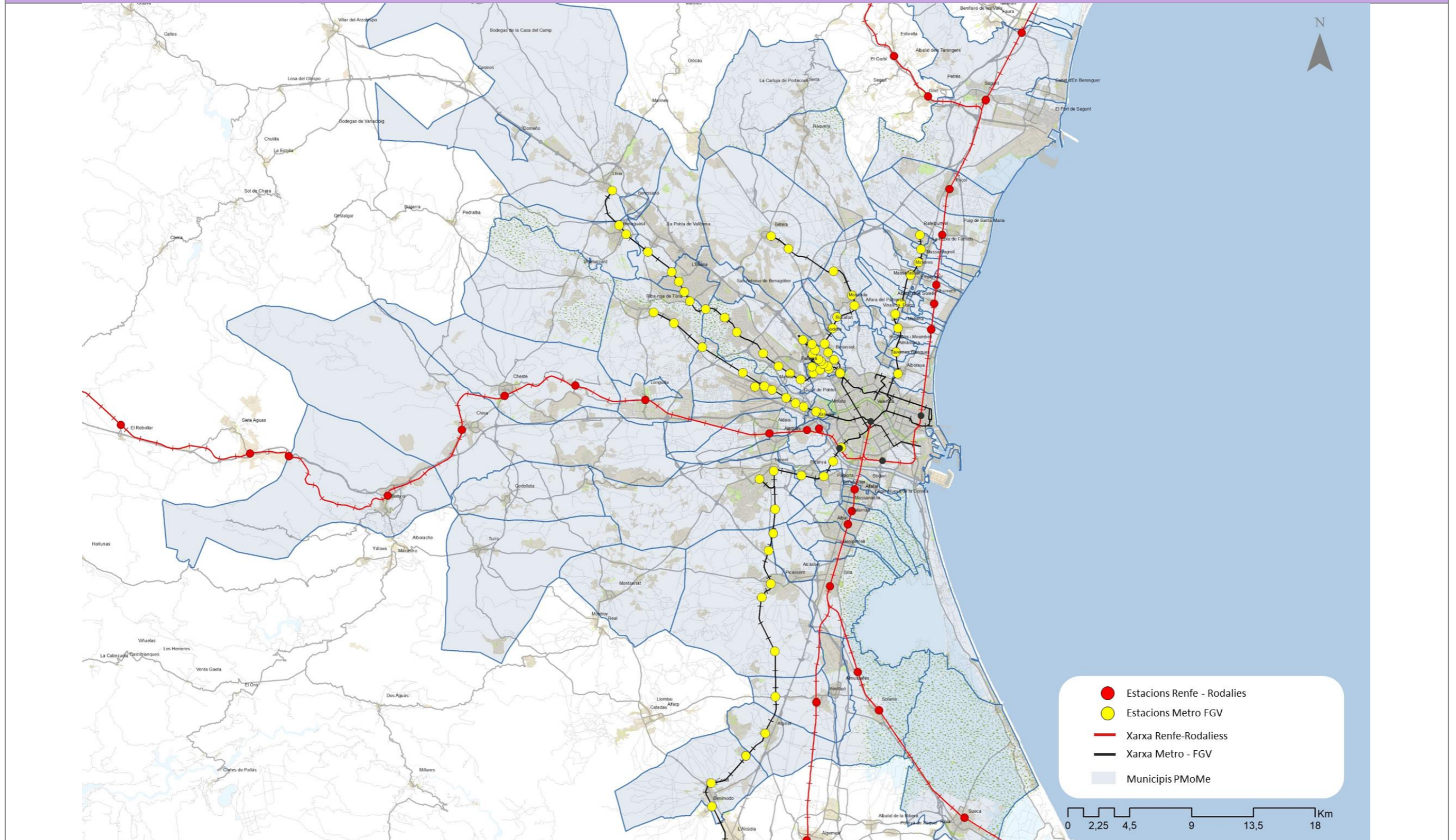
#### Calendari d'implantació (any)

1	2	3	4	5	>5
---	---	---	---	---	----

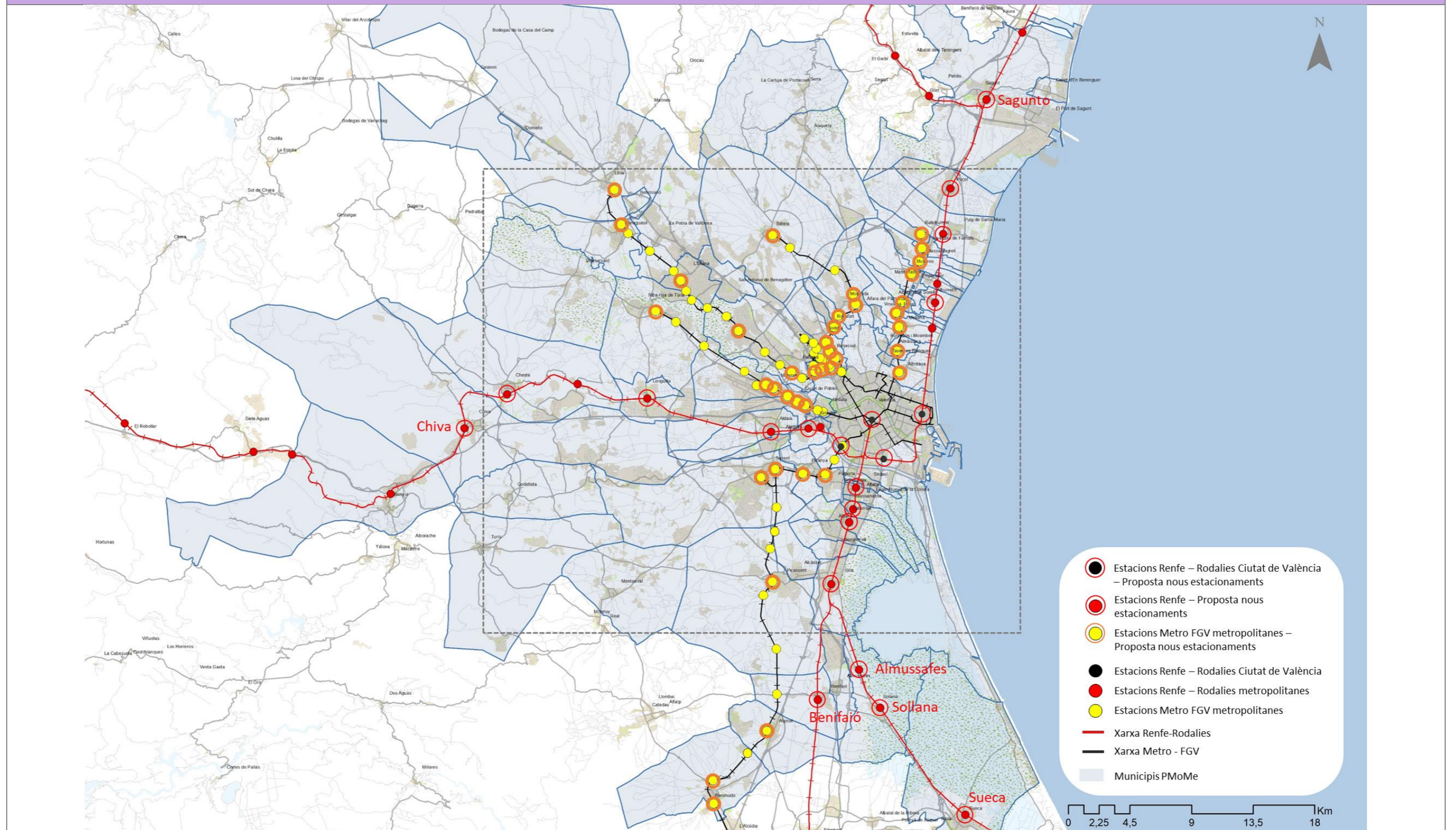




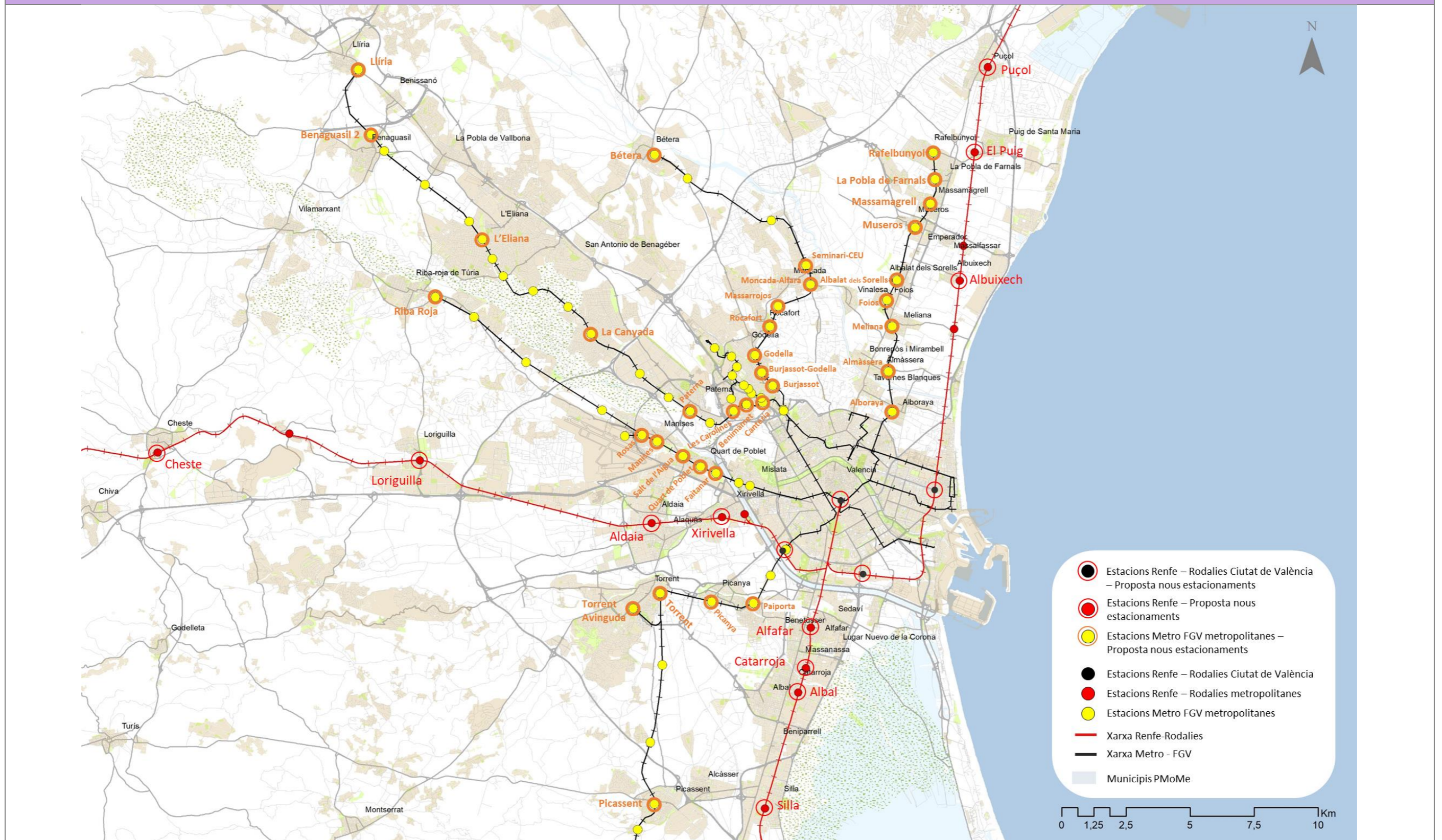
Xarxa d'estacionaments de bicicletes en les parades de transport públic d'alta capacitat (FGV i Rodalies)



Xarxa d'estacionaments de bicicletes en les parades de transport públic d'alta capacitat (FGV i Rodalies)



Xarxa d'estacionaments de bicicletes en les parades de transport públic d'alta capacitat (FGV i Rodalies)



Xarxa d'estacionaments de bicicletes en les parades de transport públic d'alta capacitat (FGV i Rodalies)

Municipi	Ubicació
Xiva	Estació de Rodalies
Benifaió	Estació de Rodalies
Sollana	Estació de Rodalies
Almussafes	Estació de Rodalies
Sueca	Estació de Rodalies
Sagunt	Estació de Rodalies
Xest	Estació de Rodalies
Loriguilla	Estació de Rodalies
Aldaia/Alaquàs	Estació de Rodalies
Xirivella	Estació de Rodalies
Alfafar	Estació de Rodalies
Catarroja	Estació de Rodalies
Albal	Estació de Rodalies
Silla	Estació de Rodalies
Albuixec	Estació de Rodalies
El Puig	Estació de Rodalies
Puçol	Estació de Rodalies
València	Estació de Rodalies Sant Isidre
	Estació de Rodalies Font de Sant Lluís
	Estació de Rodalies Cabañal
	Estació del Nord
	Estació de metro Benimamet
Llíria	Estació de metro - Lliria
Benaguasil	Estació de metro Benaguasil 2
L'Elia	Estació de metro - L'Elia
Riba-Roja	Estació de metro - Riba Roja
Paterna	Estació de metro - La Canyada
	Estació de metro - Paterna

Municipi	Ubicació
	Estació de metro - Els Carolines
	Estació de metro - Canteria
Manises	Estació de metro - Roses
	Estació de metro - Manises
Quart de Poblet	Estació de metro - Salt de l'Aigua
	Estació de metro - Quart de Poblet
	Estació de metro - Faitanar
Torrent	Estació de metro - Torrent Avinguda
	Estació de metro - Torrent
Picanya	Estació de metro - Picanya
Paiporta	Estació de metro - Paiporta
Picassent	Estació de metro - Picassent
Burjassot	Estació de metro - Burjassot
	Estació de metro - Burjassot/Godella
Godella	Estació de metro - Godella
Rocafort	Estació de metro - Rocafort
Massarrojos	Estació de metro - Massarrojos
Montcada/Alfara del Patriarca	Estació de metro - Montcada/Alfara
	Estació de metro - Seminari CEU
Alboraia	Estació de metro - Alboraia
Almàssera	Estació de metro - Almàssera
Meliana	Estació de metro - Meliana
Foios	Estació de metro - Foios
Albalat dels Sorells	Estació de metro - Albalat dels Sorells
Museros	Estació de metro - Museros
Massamagrell	Estació de metro - Massamagrell
La Pobla de Farnals	Estació de metro - La Pobla de Farnals
Rafelbunyol	Estació de metro - Rafelbunyol

INT02

Foment d'àrees urbanes d'intermodalitat - intercanviadors de transport

Descripció de la proposta

L'àrea metropolitana de València té un funcionament molt radial cap a la ciutat central. Existeixen poques ciutats mitjanes de l'àrea metropolitana que exercisquen com a pols atractores d'àmbit comarcal o local. Per aquest motiu la xarxa metropolitana existent de transport públic segueix el mateix patró radial cap a València i els intercanvis modals són relativament baixos.

Així i tot, cal facilitar i potenciar els possibles intercanvis, dissenyant intercanviadors clars, accessibles i intuïtius entre la xarxa de Conselleria i l'Estat (FGV, Metrobus i Adif-RENFE). Especialment cal millorar els dissenys urbans per a facilitar els intercanvis entre:

- Estacions ferroviàries (FGV – Adif-Renfe) amb la xarxa de transport públic municipal.
- Parades de Metrobus amb la xarxa d'FGV – Adif-Renfe.
- Parades de Metrobus amb la xarxa de transport públic municipal.

És per això que la proposta planteja, en primer lloc, generar un àrea intermodal en els eixos formats per l'estació del Nord, Carrer Bailèn i Plaça d'Espanya, la qual disposarà d'un entorn urbà amable i accessible, amb la infraestructura i elements urbans necessaris per a una correcta connexió entre EMT, Metrobus, FGV i Rodalies.

En segon lloc, s'incorporen 8 localitzacions en el perímetre de la ciutat de València com a punts d'intermodalitat entre els diferents modes de transport públic, amb un èmfasi en el transport d'alta capacitat (metro i tren). Aquestes àrees es plantegen com a espais d'interconnexió interior/exterior entre els diferents modes de transport, així com punts d'arribada del vehicle privat (Park & Ride), per tal de reduir el trànsit que cada dia accedeix des dels diferents eixos viaris cap a València. (Detall Proposada INT03).

Aquests espais hauran de comptar d'un espai d'aproximació urbà adequat, atractiu i accessible, incorporant arborat o altres elements d'ombra en els itineraris d'accés o entre modes de transport.

Complementàriament, es proposen 7 punts (hubs) dins de la ciutat de València, ja proposats en el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de la ciutat de 2013, de reforç de la Intermodalitat entre la xarxa urbana i interurbana d'autobús amb la configuració de intercanviadors en superfície. D'aquesta manera, es milloren els temps de parada, limitant les acumulacions d'autobusos esperant per a realitzar la parada a més de la Intermodalitat entre autobusos suburbans i urbans. Dits "hubs" poden ampliar-se a altres zones de la ciutat de València si existeixen modificacions futures de línies.

El dimensionament del nombre de plataformes i longitud de les mateixes haurà d'anar concorde al nombre de línies d'EMT i metropolitanas que tinguen la seua parada en els punts definits, tant actualment com a futur. El seu disseny haurà d'incorporar tant marquesines com informació de temps d'arribada per a facilitar el transbord de les persones transportadas.

Àmbit d'actuació

Territorial	Municipal	Altres
-------------	-----------	--------

Objectius

- Despenalitzar la realització de transbords.
- Donar un millor servei a l'usuari que espera a la parada.

Objectius PMOME	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
-----------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----

Actuacions a realitzar

1. Realitzar estudis sobre intercanviadors ferroviaris i proposta dels nous elements d'infraestructura a preveure.
2. Estudi de definició de les característiques i localització dels hubs
3. Estudi de millores dels Park and Ride d'FGV i Rodalies
4. Implementació de les actuacions prioritàries en la xarxa de Park and Ride

Grau d'eficàcia i termini

Eficàcia Baixa			Eficàcia Mitjana			Eficàcia Alta		
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg

Agents implicats

- Generalitat Valenciana. Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori.
- FGV, RENFE-Adif, EMT, Metrobus
- Ajuntament de València i Municipis metropolitanos
- Autoritat de Transport Metropolità de València

Indicadors de seguiment

INT02.1	Nombre de transbords realitzats
INT02.2	Nombre de intercanviadors ferroviaris
INT02.3	Nombre d'hubs
INT02.4	Nombre de P&R ferroviaris
INT02.5	Nombre de places de P&R ferroviari
INT02.6	Nombre de P&R viàrios

Cost estimat d'implantació

Cost total d'inversió	0,36 M€
-----------------------	---------

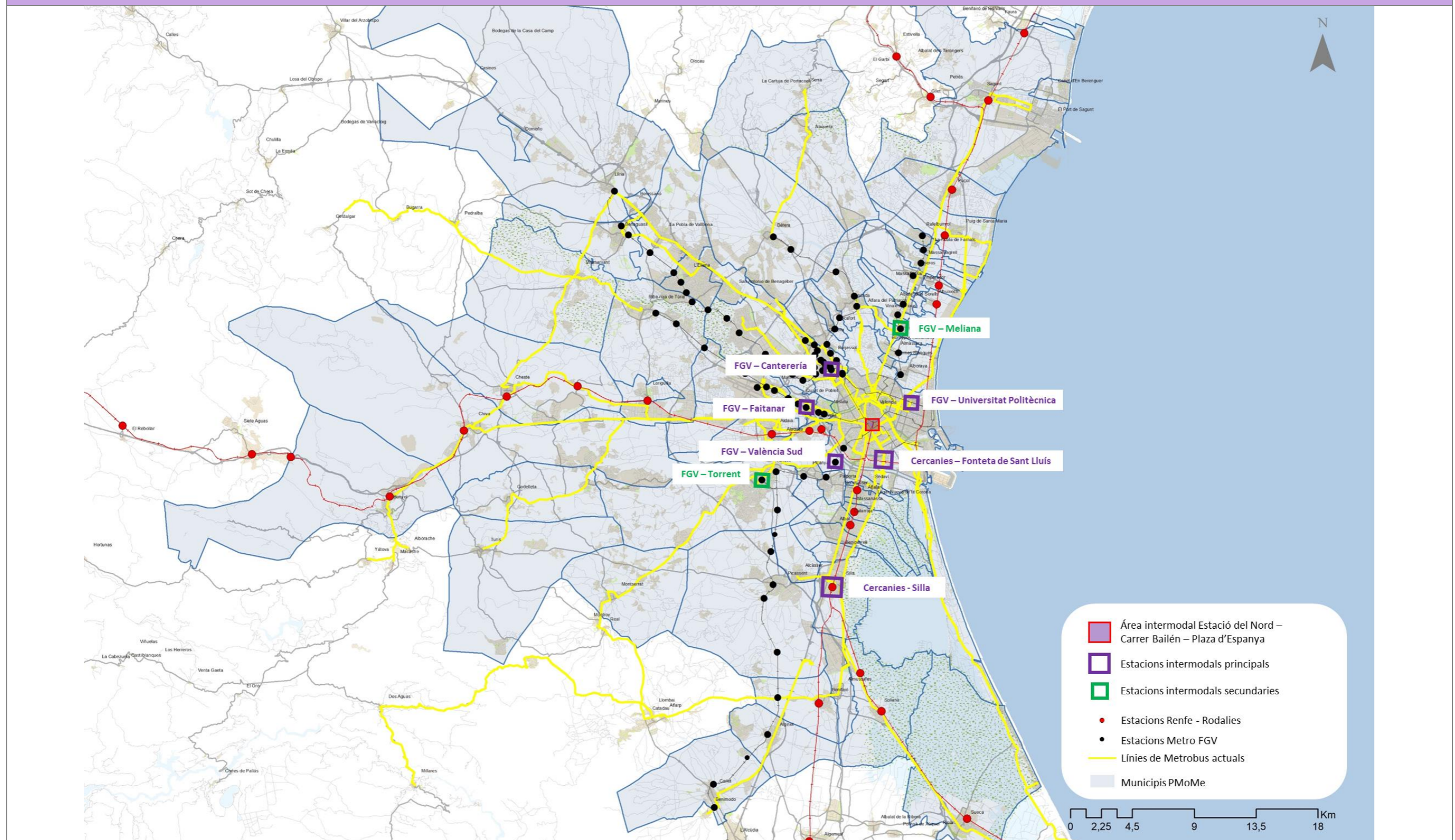
\* Només es considera els estudis i projectes de disseny a realitzar en total per a les 8 estacions i àrea intermodal, no la construcció de la infraestructura.

Calendari d'implantació (any)

1	2	3	4	5	>5
---	---	---	---	---	----

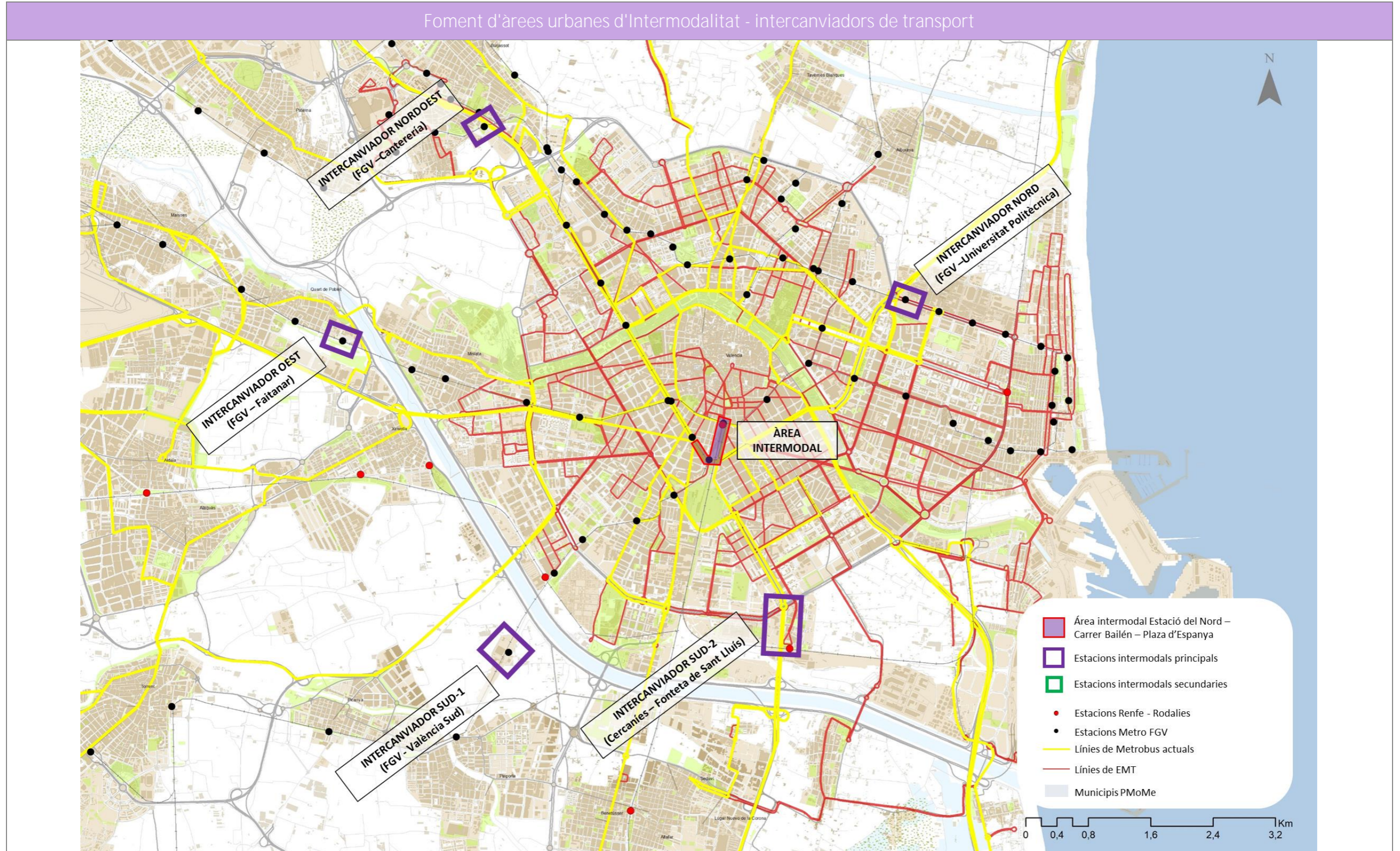


Foment d'àrees urbanes d'Intermodalitat - intercanviadors de transport

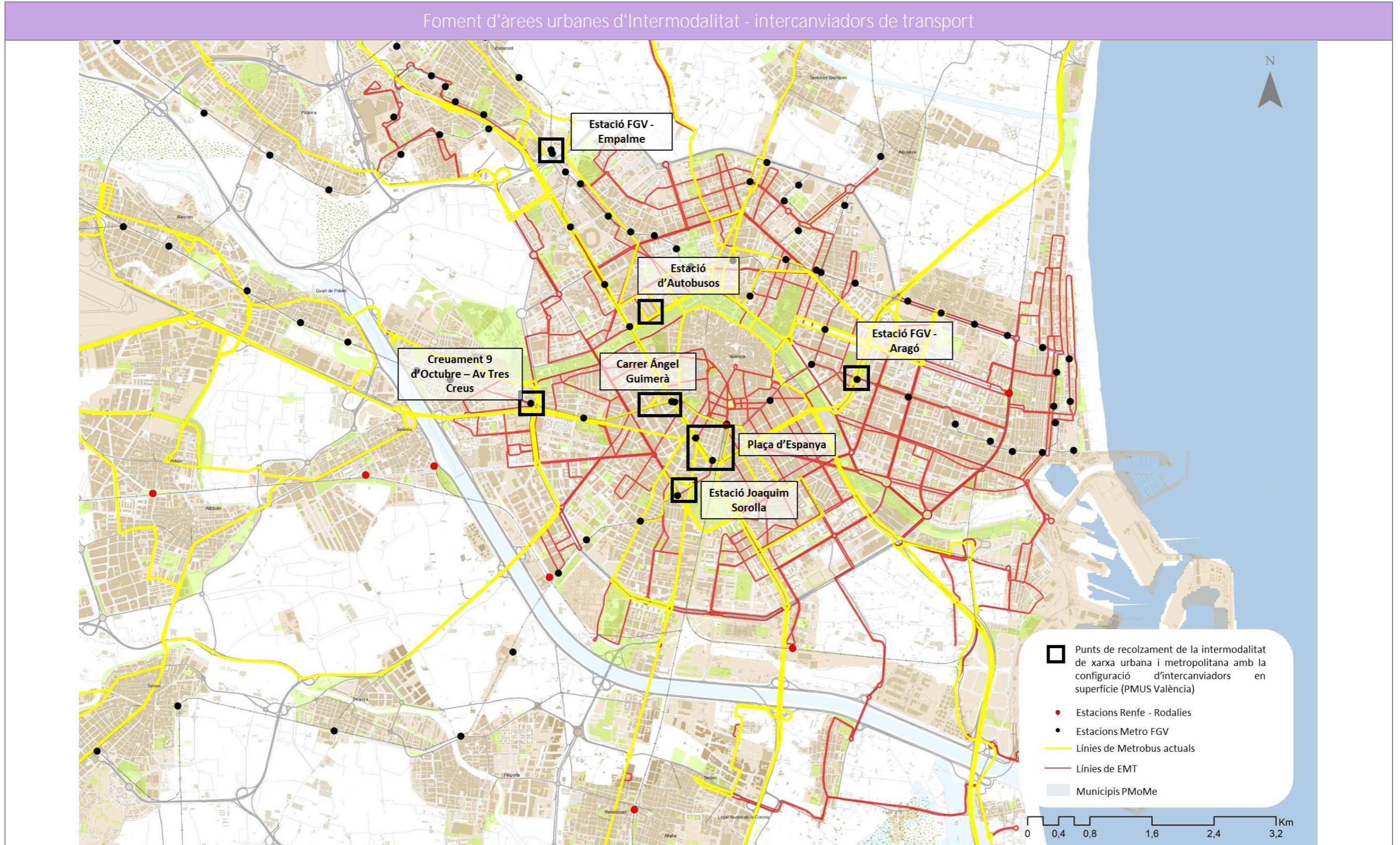




Foment d'àrees urbanes d'Intermodalitat - intercanviadors de transport



Foment d'àrees urbanes d'intermodalitat - intercanviadors de transport



## INT03 Foment i ampliació dels Parks & Ride

### Descripció de la proposta

El desenvolupament territorial de les últimes dècades ha generat una dispersió de l'habitatge que difícilment el transport públic pot atendre. Una alternativa per a evitar que els habitants de les àrees de baixa densitat entren a la ciutat central en vehicle privat és construir Parks & Ride en les estacions de transport públic dels municipis de l'àrea metropolitana.

Els P&R són un tipus de bescanviador de perifèria pensats per a facilitar l'accés als modes de transport públic de les persones que resideixen en zones allunyades de les parades i estacions, dissuadint-los així d'utilitzar el vehicle privat per a fer la part més llarga del seu desplaçament interurbà.

Han d'anar associats a estacions de ferrocarril o autobús amb serveis ràpids i amb bona freqüència, i han de complir els requisits següents: seguretat, accessibilitat, informació i comoditat per a l'usuari, a part de suficient espai per a aparcar en qualsevol moment del dia.

Actualment algunes estacions de Renfe i FGV disposen de zones d'estacionament, però no existeix una política clara de construcció, gestió i operació integrada dels mateixos amb els sistemes de transport públic.

En aquest sentit, la localització d'aquests Parks & Ride ha d'anar de la mà de la corresponent reserva de sòl en els PGOU i mitjançant la coordinació supramunicipal del PATEVAL, sobre la base de les característiques territorials i d'infraestructures metropolitanas.

- La proposta planteja tres fases d'implantació. En primer lloc, l'adequació de solars urbans que actualment estan sent utilitzats com a estacionaments i que no s'encuentren condicionats per a tal ús
- En segon lloc, crear, millorar i estendre la capacitat d'estacionament en els punts identificats d'intermodalitat en les vores urbanes de la ciutat de València, fomentant l'intercanvi cap al transport públic.
- En tercer lloc, millorar i estendre la capacitat dels estacionaments actuals en estacions de Rodalies i FGV de l'entorn metropolità, especialment d'aquelles zones amb unes característiques territorials de baixa densitat situades al nord-oest de la ciutat de València, així com els eixos Nord i Oest.
- I finalment potenciar l'ús d'aquests.

La construcció de la infraestructura ha d'anar acompanyada amb programes de foment del vehicle compartit i elèctric, ja siga mitjançant tarifes reduïdes o bonificacions per part de l'Administració.

L'estacionament ha de ser gratuït només per a aquelles persones que utilitzen el transport públic, podent buscar una gestió coordinada amb la targeta "Mòbilis" o similar per a la identificació de l'usuari. S'haurà d'estudiar que en cas de no utilitzar el transport públic puguen fer ús de l'estacionament previ pagament amb un cost similar al d'un estacionament urbà. Tot això haurà d'estar gestionat de manera coordinada a través de l'Autoritat de Transport Metropolità de València

### Àmbit d'actuació

Territorial	Municipal	Altres
-------------	-----------	--------

### Objectius

- Despenalitzar la realització de transbords.
- Potenciar el transport públic i reduir el nombre de vehicles que accedeixen a la ciutat.

Objectius PMOME	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
-----------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----

### Actuacions a realitzar

1. Realitzar estudis sobre intercanviadors ferroviaris i proposta dels nous elements d'infraestructura a preveure.
2. Realització i implementació d'un projecte pilot de millora de intercanviadors ferroviaris existents.
3. Estudi de millores dels Park and Ride d'FGV i Rodalies
4. Implementació de les actuacions prioritàries en la xarxa de Park and Ride

### Grau d'eficàcia i termini

Eficàcia Baixa			Eficàcia Mitjana			Eficàcia Alta		
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg

### Agents implicats

- Generalitat Valenciana. Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori.
- FGV, RENFE-Adif, EMT, Metrobus
- Ajuntament de València i Municipis metropolitans
- Autoritat de Transport Metropolità de València

### Indicadors de seguiment

INT02.4	Nombre de P&R ferroviaris
INT02.5	Nombre de places de P&R ferroviaris
INT02.6	Nombre de P&R viàrios

### Cost estimat d'implantació

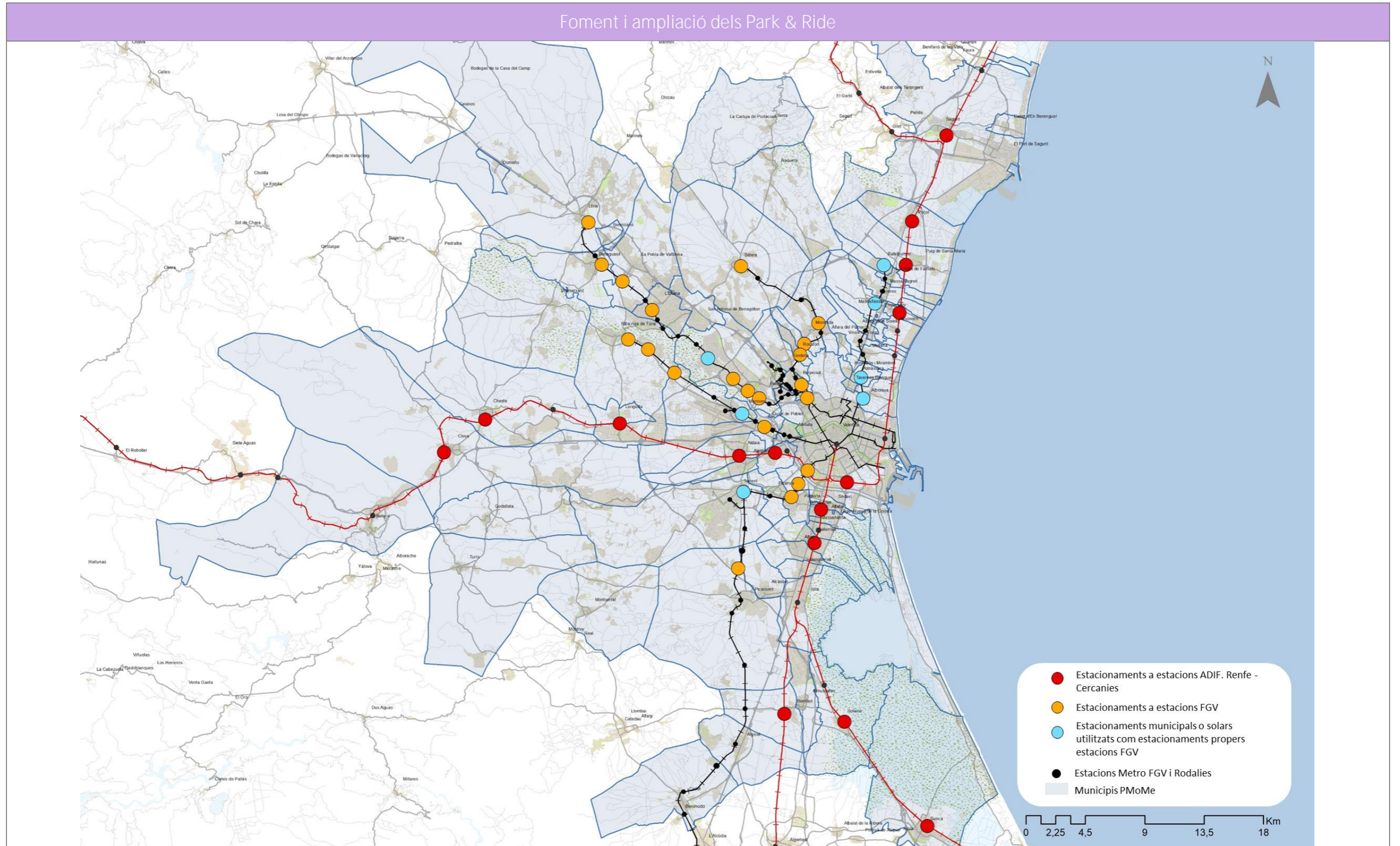
Cost total d'inversió	3,82 M€
-----------------------	---------

### Calendari d'implantació (anys)

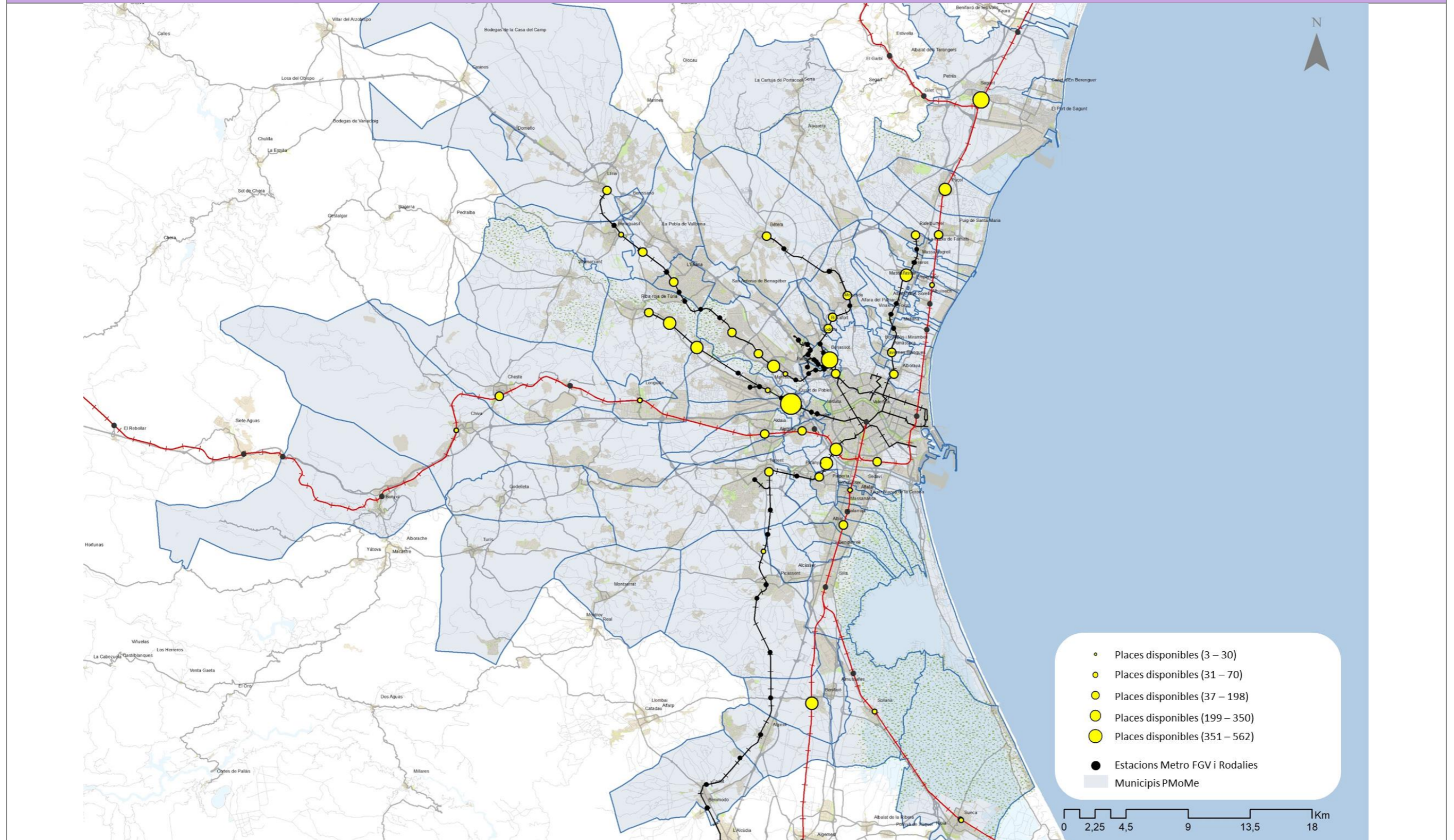
1	2	3	4	5	>5
---	---	---	---	---	----



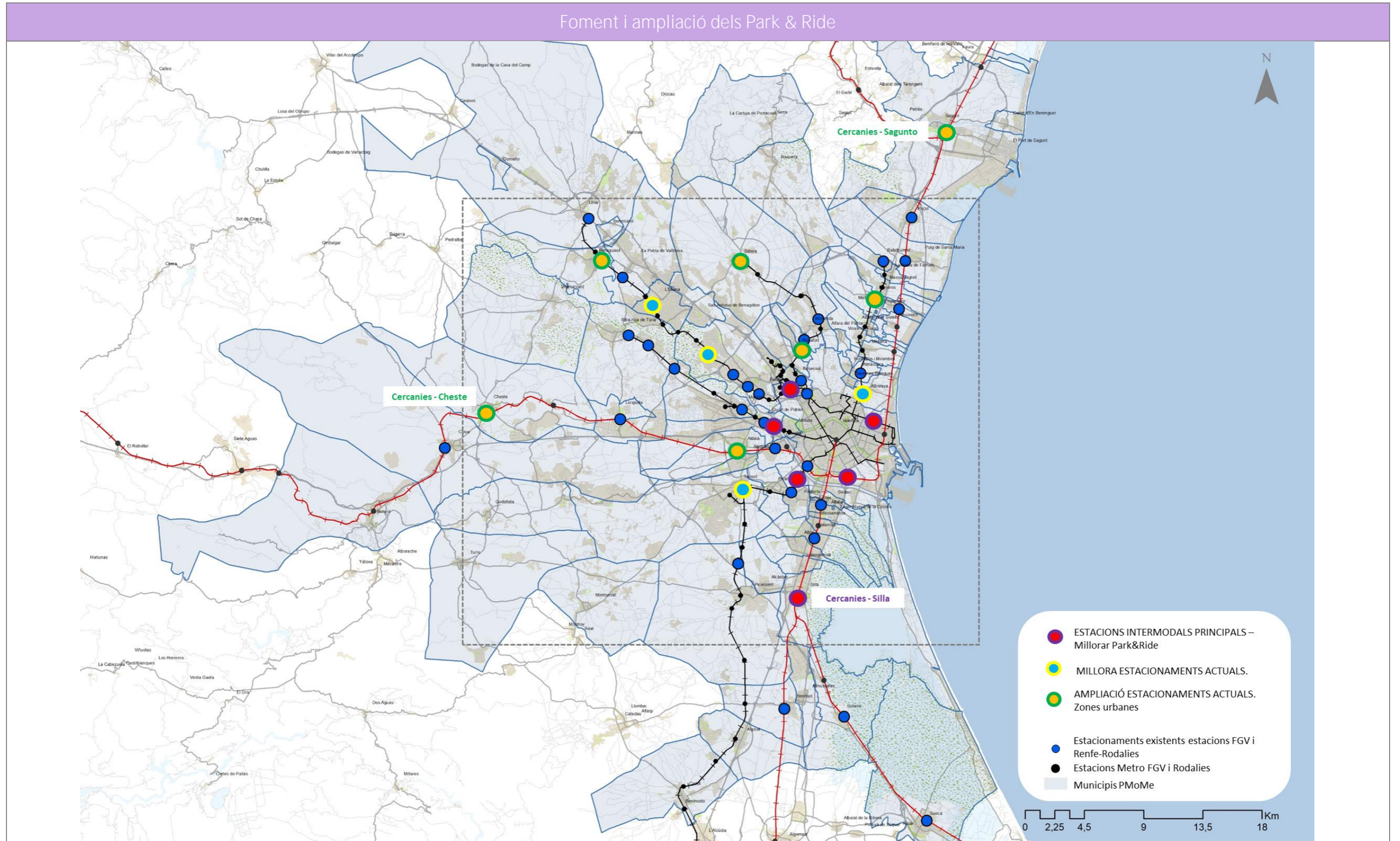
Foment i ampliació dels Park & Ride



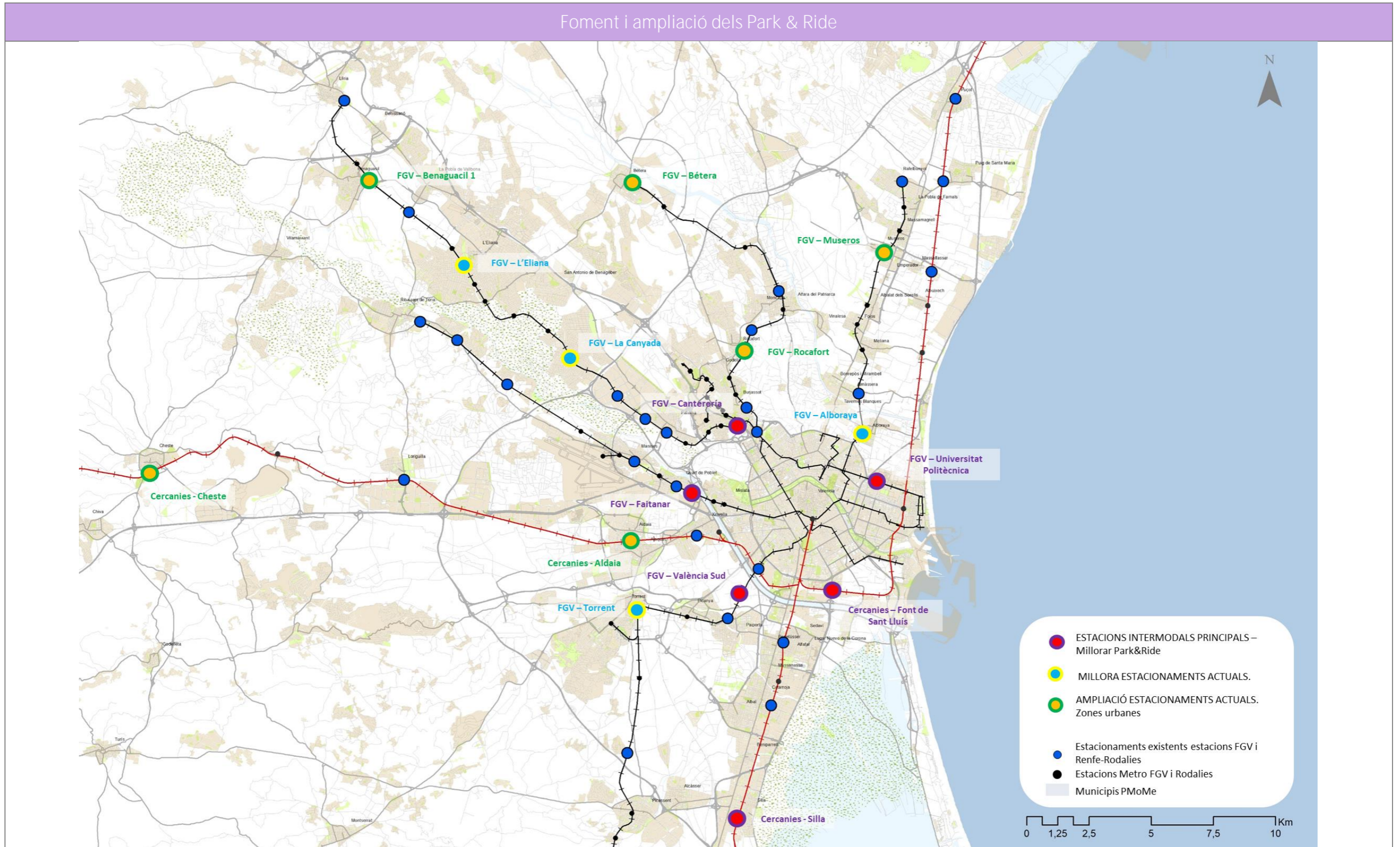
Fomento i ampliació dels Park & Ride



Foment i ampliació dels Park & Ride



Foment i ampliació dels Park & Ride





## INT04

### Foment d'actuacions de disseny urbà que afavorisquen al transport públic

#### Descripció de la proposta

La millora de la qualitat de l'aire no s'aconsegueix principalment canviant un motor de combustió per un elèctric, sinó reduint el nombre de desplaçaments en vehicle privat.

Per a això el foment del transport públic és crucial. La millora de l'oferta, de la informació, la integració tarifària, l'eficiència dels vehicles són ja propostes que s'han desenvolupat en propostes anteriors.

A nivell municipal, la millora del disseny urbà per a afavorir al transport públic és una actuació micro de gran importància, que alhora que potencia l'ús del transport públic millora l'espai urbà municipal i la seguretat viària.

Per això, la proposta planteja millorar els entorns urbans propers a les estacions de transport públic d'alta capacitat, com són el metro i el tren.

En aquest sentit, la Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori, a través de fons de finançament local, pot promoure la creació i millora d'espais urbans més afables, còmodes i accessibles en els municipis metropolitans.

En primer lloc, aquells municipis de major entitat i ús del transport públic, baixant en un segon nivell a municipis de menor entitat però que compten, igualment, amb metro o rodalies dins del seu terme municipal.

Les propostes podran plantejar-se pels diferents municipis de manera directa o en forma de concurs d'idees, per tal de fomentar la creativitat i la participació ciutadana de professionals en el disseny dels espais urbans d'aproximació al transport públic.

#### Àmbit d'actuació

Territorial	Municipal	Altres
-------------	-----------	--------

#### Objectius

- Fomentar la Intermodalitat i la comoditat d'accés a la infraestructura de transport públic per a major comoditat del ciutadà.
- Millorar la qualitat de l'espai urbà i l'accessibilitat en els entorns immediats o propers.

#### Objectius PMOME

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----

#### Actuacions a realitzar

- Comunicació amb els municipis i presentació de propostes de reforma urbana dels entorns propers a les estacions de transport públic metropolità.
- Estudi de les propostes i prioritització pel nombre de viatgers existents o potencials de l'estació a redissenyar
- Obertura d'una línia de finançament anual per al desenvolupament dels projectes de millora urbana.

Grau d'eficàcia i termini								
Eficàcia Baixa			Eficàcia Mitjana			Eficàcia Alta		
Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg	Curt	Mitjà	Llarg

#### Agents implicats

- Generalitat Valenciana. Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori.
- FGV, RENFE-Adif.
- Ajuntament de València i Municipis metropolitans

#### Indicadors de seguiment

INT04.1	Nombre d'estacions d'FGV i Rodalies identificades pels PMUS com a millorables referits a l'accessibilitat des de l'espai públic.
---------	--

#### Cost estimat d'implantació

Cost total d'inversió	8,40 M€
-----------------------	---------

#### Calendari d'implantació (any)

1	2	3	4	5	>5
---	---	---	---	---	----

