



PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE



EQUIP REDACTOR



ONA ENVIRONMENTAL SOLUTIONS S.L.

Plaça Setmana Santa Mariner 2, 4^{rt} pis, porta 7

46011 València

a.pons@onaenergy.es

AGUSTÍN PONS CONTRERAS

Enginyer Agrònom

DIRECTOR TÈCNIC GENERAL

FERRAN LLARIO SEMPERE

Doctor i Llicenciat en Ciències Ambientals

Personal Tècnic

MIREIA RENAU MARCO

Llicenciada en Ciències Ambientals

Personal Tècnic

SARA AUNÉS i MARQUÉS

Llicenciada en Història i Màster en gestió de residus

Personal Tècnic

FÀTIMA MESEGUER BUERGUERA

Enginyera Química i Llicenciada en Ciències Ambientals

Personal Tècnic

SIMEÓN CATALÀ

Llicenciat en Arquitectura

Personal Tècnic Extern

JOSÉ LUIS GISBERT

Llicenciat en Arquitectura

Personal Tècnic Extern



INDEX

1. INTRODUCCIÓ	7
1.1. LA MOBILITAT SOSTENIBLE	7
1.2. PLANS DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE (PMUS)	8
1.3. METODOLOGIA I ESTRUCTURA	9
2. DESCRIPCIÓ TERRITORIAL.....	10
2.1. ÀMBIT D'ACTUACIÓ.....	10
2.1.1. MARC GEOGRÀFIC.....	10
2.1.2. DEMOGRAFIA	14
2.1.3. ECONOMIA LOCAL I MERCAT LABORAL	18
2.1.4. MORFOLOGIA URBANA	20
2.2. CENTRES ATRACTORS I GENERADORS DE VIATGES.....	23
2.2.1. EQUIPAMENTS MUNICIPALS I SUPRAMUNICIPALS.....	23
2.3. MOTORITZACIÓ	27
3. CARACTERITZACIÓ DE LA MOBILITAT	30
3.1. XARXA DE VIANANTS.....	31
3.1.1. XARXA EXISTENT.....	32
3.1.2. CARACTERITZACIÓ LA XARXA VIANANT	34
3.1.3. ACCESSIBILITAT.....	36
3.1.4. PENDENTS DE LA XARXA PEATONAL	37
3.1.5. AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT A PEU CAP A NODES DE MOBILITAT.....	37
3.1.6. ITINERARIS D'ESBARJO I CULTURALS.....	42
3.2. XARXA CICLISTA.....	47
3.2.1. XARXA EXISTENT.....	48
3.2.2. CARACTERITZACIÓ LA XARXA CICLISTA	49
3.2.3. AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT EN BICICLETA CAP A NODES DE MOBILITAT.....	51

3.3. XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC.....	55
3.3.1. AUTOBÚS.....	55
3.3.2. TREN.....	58
3.3.3. TAXI.....	59
3.3.4. SERVEIS DE TRANSPORT REGULAR DE TRANSPORT ESCOLAR.....	60
3.4. XARXA DE VEHICLES MOTORITZATS.....	61
3.4.1. XARXA TERRITORIAL.....	61
3.4.2. XARXA INTERURBANA.....	62
3.4.3. XARXA LOCAL.....	63
3.4.4. AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT CAP A NODES DE MOBILITAT.....	67
3.5. XARXA DE DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES.....	69
3.5.1. LLOCS DE CÀRREGA I DESCÀRREGA.....	69
3.6. ESTACIONAMENT DE VEHICLES PRIVATS.....	70
3.7. IMPACTES DE LA MOBILITAT.....	71
3.7.1. MORTS O FERITS PER VEHICLES.....	71
3.7.2. CONTAMINACIÓ ATMOSFÈRICA.....	71
3.7.3. CONTAMINACIÓ ACÚSTICA.....	77
4. DEMANDA SOBRE XARXES DE MOBILITAT ACTUAL.....	79
4.1. XARXA DE VIANANTS.....	79
4.1.1. CARACTERITZACIÓ DEL TRÀNSIT VIANANT EXISTENT.....	79
4.1.2. CONCLUSIONS.....	81
4.2. XARXA CICLISTA.....	83
4.2.1. CARACTERITZACIÓ DEL TRÀNSIT CICLISTA EXISTENT.....	83
4.2.2. CONCLUSIONS.....	85
4.3. XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC.....	88
4.3.1. UTILITZACIÓ DE L'AUTOBÚS.....	88
4.3.2. UTILITZACIÓ DEL TREN.....	89
4.3.3. UTILITZACIÓ DEL TAXI.....	89
4.3.4. UTILITZACIÓ DE TRANSPORT REGULAR ESCOLAR.....	89
4.3.5. CONCLUSIONS.....	90

.....

4.4. XARXA DE VEHICLES MOTORITZATS	91
4.4.1. CARACTERITZACIÓ DEL TRÀNSIT MOTORITZAT EXISTENT	91
4.4.2. CONCLUSIONS	94
4.5. XARXA DE DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES	95
4.5.1. DEMANDA DE LLOCS DE CÀRREGA I DESCÀRREGA	95
4.5.2. CONCLUSIONS	95
4.6. DEMANDA D'ESTACIONAMENT DE VEHICLES PRIVATS.....	96
4.6.1. DEMANDA SOBRE ESTACIONAMENT EXISTENT	96
4.6.2. CONCLUSIONS	99
5. PREVISIONS SOBRE LES XARXES DE MOBILITAT	100
5.1. PLANEJAMENT TERRITORIAL.....	100
5.1.1. INFRAESTRUCTURA VERDA	100
5.1.2. PATRICOVA	108
5.1.3. PLANS D'ACCIÓ TERRITORIALS I METROPOLITANS	109
5.2. PLANEJAMENT SECTORIAL DE COMUNICACIÓ I TRANSPORT	112
5.2.1. PROJECTE DE SERVEI PÚBLIC DE TRANSPORT DE VIATGERS PER CARRETERA, ANY 2021 CV-008, ALT PALÀNCIA – SAGUNT / VALÈNCIA.....	112
5.2.2. PLA D' ACCIÓ TERRITORIAL DE CARÀCTER SECTORIAL DE LA XARXA D' ITINERARIS NO MOTORIZATS DE LA COMUNITAT VALENCIANA (XINM)	113
5.3. PLANEJAMENT LOCAL.....	115
5.3.1. PLA DE VIALS NO MOTORITZATS MANCOMUNITAT DE LES VALLS.....	115
5.3.2. PLA GENERAL.....	115

6. DIAGNOSI I ESTRATÈGIA D'ACTUACIÓ.....	117
6.1. DAFO	117
6.2. LÍNIES ESTRATÈGIQUES I OBJECTIUS DEL PMUS	119
6.3. PLA D'ACCIÓ	121
6.3.1. ACCIONS	121
ACCIÓ 1. PLA D'ITINERARIS ACCESIBLES ACTIUS.....	122
ACCIÓ 2. REFORÇ DE LA SEGURETAT VIÀRIA ALS ACCESSOS RODATS PRINCIPALS.....	124
ACCIÓ 3. PLA D'ESTACIONAMENT	126
ACCIÓ 4. PLA DE REORDENACIÓ VIÀRIA I DISTRIBUCIÓ URBANA.....	127
ACCIÓ 5. PARTICIPACIÓ CIUTADANA. CREACIÓ MESA DE LA MOBILITAT	129
ACCIÓ 6. MILLORES AL TRANSPORT PÚBLIC EXISTENT	131
ACCIÓ 7. NOUS MODELS DE TRANSPORT COL·LABORATIU	132
ACCIÓ 8. NOVA ORDENANÇA DE MOBILITAT.....	133
ACCIÓ 9. CAMINS ESCOLARS SEGURS	135
ACCIÓ 10. PLA DE PROMOCIÓ DE LA MOBILITAT SOSTENIBLE	136
ACCIÓ 11. PLA DE VIALS RURALS (AGRÍCOLES I NO MOTORITZATS).....	137
ACCIÓ 12. MOBILITAT ELÈCTRICA.....	139
6.3.2. RESUM DEL PLA D'ACCIÓ.....	140
6.4. EFECTES AMBIENTALS I EN LA MOBILITAT DEL PLA D'ACCIÓ.....	142
6.5. SEGUIMENT I AVALUACIÓ DEL PLA D'ACCIÓ.....	143
7. PLA DE PARTICIPACIÓ.....	148
7.1. ENQUESTA CIUTADANA.....	150
7.1.1. PERFIL DE LES PERSONES ENQUESTADES.....	150
7.1.2. COM ET MOUS?.....	151
7.1.3. LÍNIA ESTRATÈGICA 1: EL CARRER PER A LES PERSONES.....	152
7.1.4. LÍNIES ESTRATÈGICA 2. MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE.....	153
7.1.5. LÍNIA ESTRATÈGICA 3. MEDI AMBIENT I SALUT	155
7.2. PRIORITZACIÓ DE LES ACCIONS.....	156

1. INTRODUCCIÓ

1.1. LA MOBILITAT SOSTENIBLE

La hipermobilitat és una de les característiques de la present societat, que vol desplaçar-se en mode segur i ràpid per tal de poder treballar, rebre assistència sanitària, rebre educació, consumir, gaudir d'oci i turisme, accedir a representacions culturals, espectacles, etcètera.

El desenvolupament de la societat hipermòbil ha facilitat la discriminació dels sectors més fràgils a l'espai públic i la prioritització del vehicle motoritzat en el mateix. A més, aquesta tendència a la mobilitat privada i carbonitzada ha deixat palès el seu impacte ambiental i per la salut de les persones. Davant aquesta tendència, a finals del segle passat naix el terme de **mobilitat sostenible** emmarcat dintre del desenvolupament del concepte sostenibilitat.

La mobilitat sostenible és un concepte transversal que fa referència a la complexitat de la mobilitat: relacions espai-temporals entre territoris i persones. El seu desenvolupament busca l'equilibri que permeti satisfer les necessitats de les persones sense sacrificar els valors ambientals i socials associats a aquesta acció. A nivell legal està sustentada per diferents marcs normatius estructuradors entre els que podem destacar l'Estratègia de Mobilitat Sostenible i Intel·ligent de la Comissió Europea (2020) i la Estratègia de Mobilitat Segura, Sostenible i Connectada 2030 (MITMA 2021).

Amb el desenvolupament d'aquestes estratègies es persegueixen canvis adreçats a:

- Reduir l'impacte ambiental i climàtic de la mobilitat.
- Augmentar l'eficiència energètica dels nostres desplaçaments.
- Aconseguir el confort i la seguretat viària de l'espai públic.
- Aconseguir l'equitat social amb la reducció de discriminació per accés al transport.
- Buscar l'estalvi econòmic de persones i administracions.
- Millorar la salut i el benestar de les persones.

1.2. PLANS DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE (PMUS)

El Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) és una ferramenta de planificació municipal que permet fomentar el canvi cap a la Mobilitat Urbana Sostenible. És un document estratègic què, entenent la mobilitat com un dret fonamental ha de possibilitar la sostenibilitat dels desplaçaments de la ciutadania, vol assegurar un repartiment equitatiu de l'espai públic i ha de fer-ho des de la participació activa de la societat fomentant el canvi d'hàbits.

En eixe sentit la Delegació de Mobilitat Sostenible de la Diputació de València, compromesa amb la importància de mitigar el canvi climàtic, millorar la qualitat de l'aire i reduir el soroll generat pel trànsit, i en l'àmbit de la col·laboració interinstitucional convoca ajudes econòmiques a municipis per a la redacció dels Plans de Mobilitat Urbana Sostenible.

Aquestes subvencions van a dreçades a municipis de tamany reduït (menys de 20.00 habitat). Als pobles de menor població i en especial els localitzats en entorns rurals i/o apartats de grans zones urbanes, la planificació en mobilitat implica reptes específics. Les necessitats pel que fa a l'espai físic són diverses a les de les ciutats més poblades, identificant-se menors problemes d'ocupació i de trànsit. En canvi, són municipis que pateixen una gran dependència del vehicle privat per la falta de connexions que els permeten accedir a serveis bàsics, deixant part de la població sense possibilitat de desplaçar-se de forma lliure ja siga per falta de recursos econòmics, no posseir mitjà de transport particular o impossibilitat de conduir-lo. És en aquest sentit en el que es fa necessària una visió transversal de la mobilitat i coordinada amb poblacions veïnes o entitats supramunicipals.

1.3. METODOLOGIA I ESTRUCTURA

El municipi de Faura es localitza a escassa distància de les localitats de Benavites, Quartell, Quart de les Valls i Benifairó de les Valls. Les cinc localitats, integren la Mancomunitat de Les Valls, i presenten una realitat comuna amb fluxos compartits de desplaçaments i amb una gran interacció entre ells. Els habitants de tots cinc municipis es mouen a través dels pobles per tal d'abastir-se, treballar o estudiar pel que comparteixen serveis i relacions .

Malgrat que hagués segut convenient realitzar una planificació conjunta a nivell de mancomunitat donades les característiques físiques i relacionals de l'espai, els condicionants administratius dels ajuntaments i les convocatòries de la Diputació de València han portat als municipis de Les Valls ha desenvolupar la seua planificació en matèria de mobilitat de forma individualitzada.

Per a la redacció del present PMUS s'ha realitzat una anàlisi tècnica del terme municipal de Faura. Primerament es fa una contextualització territorial i de serveis del municipi (apartat 2. DESCRIPCIÓ TERRITORIAL). En segon lloc, s'han valorat les característiques de les xarxes viaries (rurals i urbanes) del municipi, així com els impactes de la mobilitat ambientals de la mobilitat. Aquest avaluació s'inclou a l'apartat 3. CARACTERITZACIÓ DE LA MOBILITAT.

L'anàlisi tècnica continua a l'apartat, 4. CARACTERITZACIÓ DE LA DEMANADA. En aquest cas s'analitzen els usos de les xarxes vianants, ciclistes, de transport públic i d'estacionament per valorar quines són les necessitats de la població en matèria de mobilitat. L'anàlisi tècnica es completa amb l'avaluació de la planificació territorial sobre les xarxes de mobilitat i la seua vinculació futura amb el present pla estratègic a l'apartat 5. PREVISIONS SOBRE LES XARXES DE MOBILITAT.

De manera paral·lela i complementària es desenvolupa un procés de recollida de informació i participació ciutadana el resultat del qual es plasma a l'apartat 7. PLA DE PARTICIPACIÓ.

Tota aquesta informació ens serveix per establir una diagnosi de la mobilitat al municipi de Faura i d'aquesta manera proposar un Pla d'Acció que permeta assolir els objectius plantejats pel Plan de Mobilitat Urbana Sostenible (6. DIAGNÒSI I ESTRATÈGIA D'ACTUACIÓ).

2. DESCRIPCIÓ TERRITORIAL

2.1. ÀMBIT D'ACTUACIÓ.

L'àmbit d'actuació d'aquest Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) és el terme municipal de Faura en especial el seus àmbits urbans. Tot i això, en aquest pla es contempla un àmbit territorial més ampli amb la finalitat de recollir aquells factors externs i consideracions administratives que influeixen en la mobilitat dels habitants del municipi.

2.1.1. MARC GEOGRÀFIC.

Faura és un municipi valencià que pertany a la comarca del Camp de Morvedre formada per un total de 16 municipis, sent Sagunt la capital administrativa i el municipi més poblat.

Les Valls és una subcomarca formada per cinc municipis que s'organitzen administrativament com una mancomunitat, la Mancomunitat de Les Valls. Aquest municipis són Benifairó de les Valls, Quartell, Quart de les Valls, Benavites i Faura. Entre ells existeixen vincles relacionals, econòmics i socials. Comparteixen el territori de La Vall de Segó (amb Almenara), costums i patrimoni.

El **terme municipal** de Faura fita amb les localitats de Benifairó de les Valls, Quart de les Valls, Quartell, Benavites i Sagunt, totes elles pertanyen a la comarca del Camp de Morvedre i a la província de València. El terme municipal de Faura ocupa una superfície de 1,64 km² el qual està compostat en la seua majoria per camps de cultius a excepció d'una xicoteta zona forestal al sud del terme municipal.

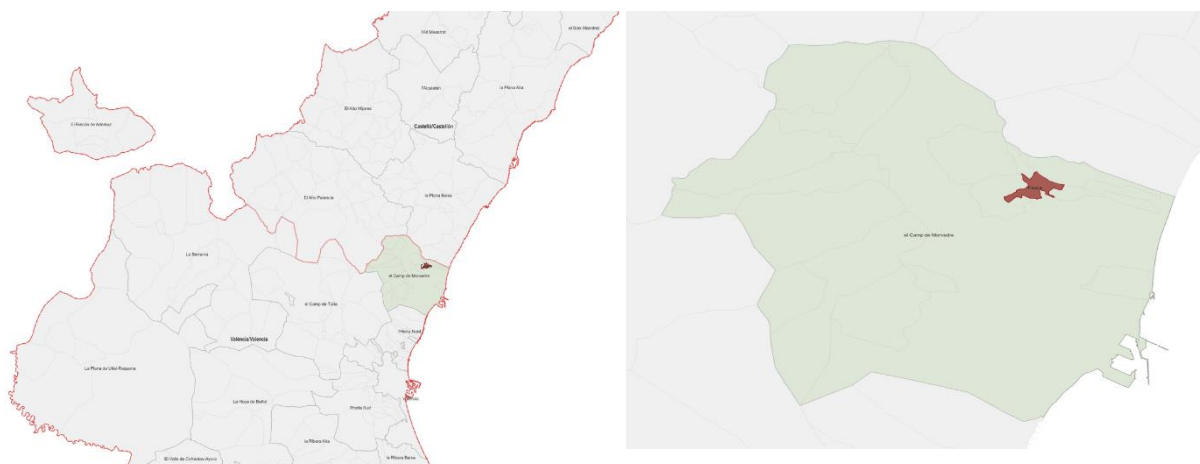


Figura 1. Localització de el Camp de Morvedre i el terme municipal de Faura. Font: Elaboració pròpia.

Per a entendre la dinàmica funcional d'aquesta localitat es necessari ampliar el **marc territorial** d'estudi. Les primeres consideracions en quant a la funcionalitat dels municipis emanen de l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana 2010-2030, com a instrument de planificació espacial contemplat a la Llei 5/2014, del 25 de Juliol, d'Ordenació del Territori i Protecció del Paisatge de la Comunitat Valenciana. Aquesta estratègia fou creada per a dirigir els criteris, recomanacions i definir les directrius en quant a les diferents polítiques i actuacions en matèria de política territorial. L'estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana divideix el territori valencià en 15 àrees seguint criteris de funcionalitat, urbanístics i estratègics.

Segons l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana, els municipis de Les Valls pertanyen a l'àrea funcional de la Vall del Palància i que inclou un total de 43 municipis pertanyents a les comarques de el Camp de Morvedre (València) i l'Alt Palància (Castelló) amb una superfícies de 1.236,35 km² (5,32% del territori valencià)¹. Ambdues comarques es desenvolupen al voltant del riu Palància, sent aquest un corredor natural entre Terol i la mar Mediterrània.

En quant als **nodes d'atracció** que influeixen sobre Faura podríem destacar tres grans nodes. En primer lloc, i degut a la proximitat entre sí, els municipis que conformen el conjunt de la Mancomunitat de Les Valls. Aquests cinc municipis comparteixen serveis mancomunats, serveis sanitaris i educatius.

¹ Generalitat Valenciana, 2022. Portal estadístic ARGOS.
http://www.argos.gva.es/bdmun/pls/argos_mun/DMEDB_COMADATOSGENERALES.dibujaPagina?aNComald=12&aVLengua=v

Faura, Benavites, Quartell, Quart de les Valls i Benifairó de les Valls formen una conurbació fluida entre si on els seus ciutadans es mouen per tal de proveir-se de bens i serveis.

En segon lloc, Sagunt, que amb els seus 67.043 habitants es la capital comarcal i on els habitants de Les Valls, acudeixen per a accedir als serveis hospitalaris, formació professional, serveis judicials, així mateix Sagunt disposa d'una gran oferta d'oci, serveis de restauració i platges.

Finalment, la ciutat de València es el centre de l'àrea metropolitana i la conurbació més important de la Comunitat Valenciana. València té una gran influència sobre Les Valls, ja que es la gran ciutat on els ciutadans i ciutadanes acudeixen a consumir oci, cultura i serveis especials. En la següent taula es pot observar les distàncies entre Faura i els principals nodes que l'influencien

Taula 1. Principals nodes d'influència a Faura. Font: Elaboració pròpia

Nodes d'influència	Distància*	Temps estimat amb cotxe*
Benifairó de les Valls	1,0 km	4 minuts
Quartell	2,0 km	5 minuts
Quart de les Valls	2,7 km	6 minuts
Benavites	3,6 km	7 minuts
Sagunt	7,2 km	13 minuts
València	35,1 km	32 minuts

*Les distàncies han estat calculades desde un punt mig entre els tres municipis. Aquesta i el temps estimat amb cotxe s'ha obtingut mitjançant les estimacions de Google maps.

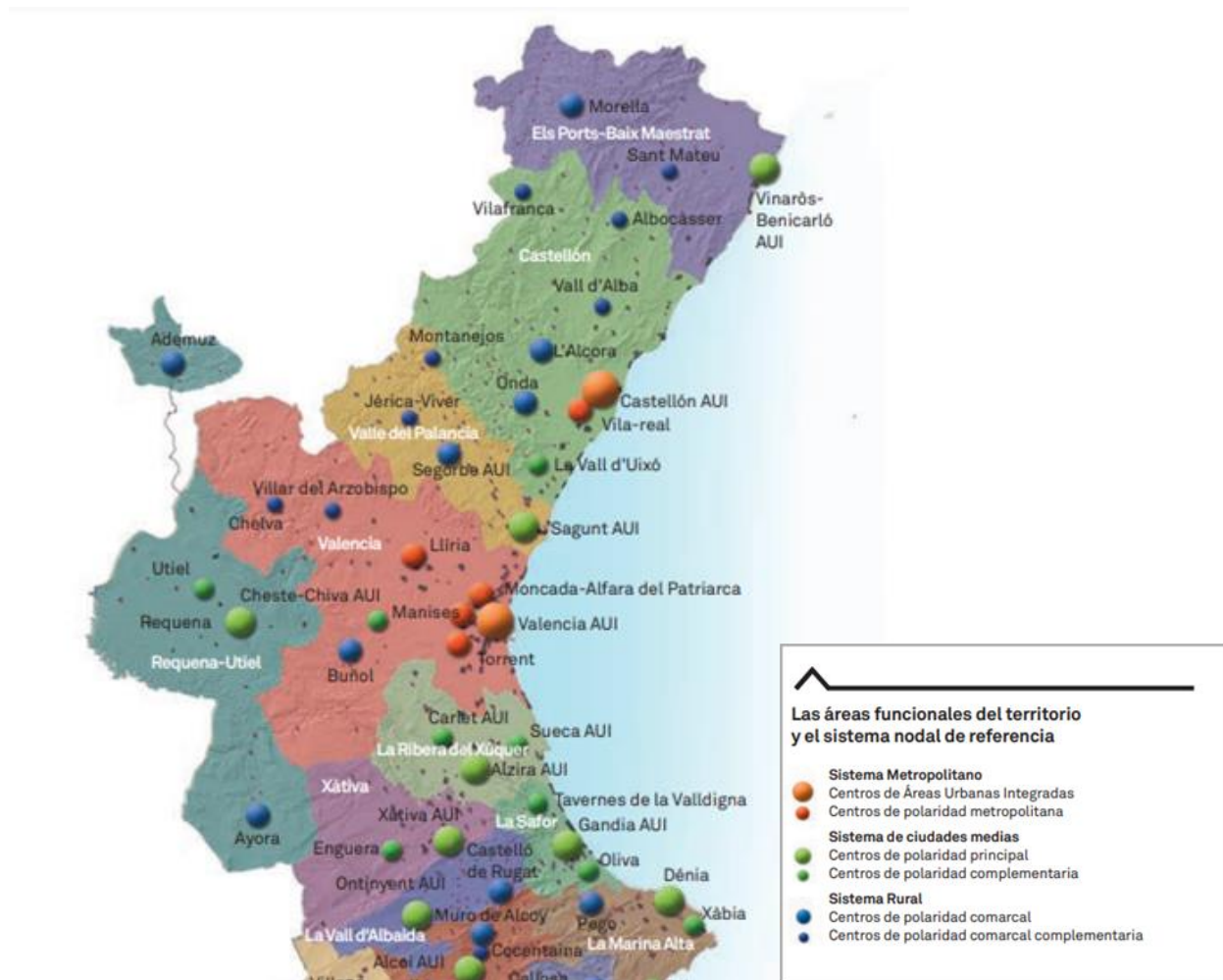


Figura 2. Àrees funcional de la Comunitat Valenciana. Font: Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana².

² Muñoz & Domenech, 2011. Comunitat Valenciana 2030: síntesis de la estrategia territorial. ISBN. 9788448257408 8448257405.

2.1.2. DEMOGRAFIA

Les principals característiques en la Comunitat Valenciana en quant a demografia mostren que en la societat valenciana ha experimentat un creixement poblacional important, amb una elevada densitat i relativament jove, sent més major en els municipis més rurals situats fonamentalment en l'interior de Castelló i Alacant.

La localització de la comarca del Camp de Morvedre, està situada, en la seua majoria, sobre una planícia litoral el que li ha permès desenvolupar un sistema agrari productiu, així com pols d'atracció turística al seu litoral, focalitzats en els municipis de Sagunt i Canet d'En Berenguer. Al mateix temps, aquesta comarca també compta amb un potent sector industrial. Aquestes característiques han provocat que el conjunt de la comarca històricament haja estat un pol d'atracció de població, de fet durant l'última dècada la població la comarca ha crescut un 3,46% mentre la població de la Comunitat Valenciana decreix un 1,15%. El procés d'industrialització que ha viscut El Camp de Morvedre no s'ha produït d'igual manera a tota la comarca. De fet, la Mancomunitat de Les Valls no destaca pel seu sector industrial, cap dels municipis que la conformen compten amb teixit industrial, a excepció de Quartell, l'única localitat que alberga un polígon industrial.

En el cas de Faura, la **població** en 2021 ascendeix a un total de 3.563 habitants, sent la seua **densitat poblacional**³ de 2.172,56 habitants/km², aquestes dades indiquen que no ens trobem front a un municipi rural⁴. La població es reparteix de forma lleugerament desequilibrada entre homes i dones (1.798 homes i 1.758 dones)⁵ detectant un lleuger fenomen de masculinització propi dels entorns rurals.

³ Generalitat Valenciana, 2022. Portal estadístic ARGOS.
http://www.argos.gva.es/bdmun/pls/argos_mun/DMEDB_MUNDATOSINDICADORES.DibujaPagina?aNMunId=46150&aNIndicador=2&aVLengua=V

⁴ Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, 2009. Población y sociedad Rural.
https://www.mapa.gob.es/es/ministerio/servicios/analisis-y-prospectiva/Agrinfo12_tcm30-88390.pdf

⁵ Portal Estadístic de la Generalitat Valenciana, 2022. <https://pegv.gva.es/es/bdt>

Atenent a l'evolució demogràfica, es pot observar que en els últims vint anys, Faura ha experimentat un relatiu creixement. En xifres de 2021, la renovació de la població activa és de un 77,9%, sent aquesta major a la del conjunt de la Comunitat Valenciana (74,9%)⁶, el que planteja un **escenari positiu en termes demogràfics**. En el següent gràfica s'observa la progressió poblacional els darrers 20 anys i com aquesta té una tendència de creixement entorn al 26%.

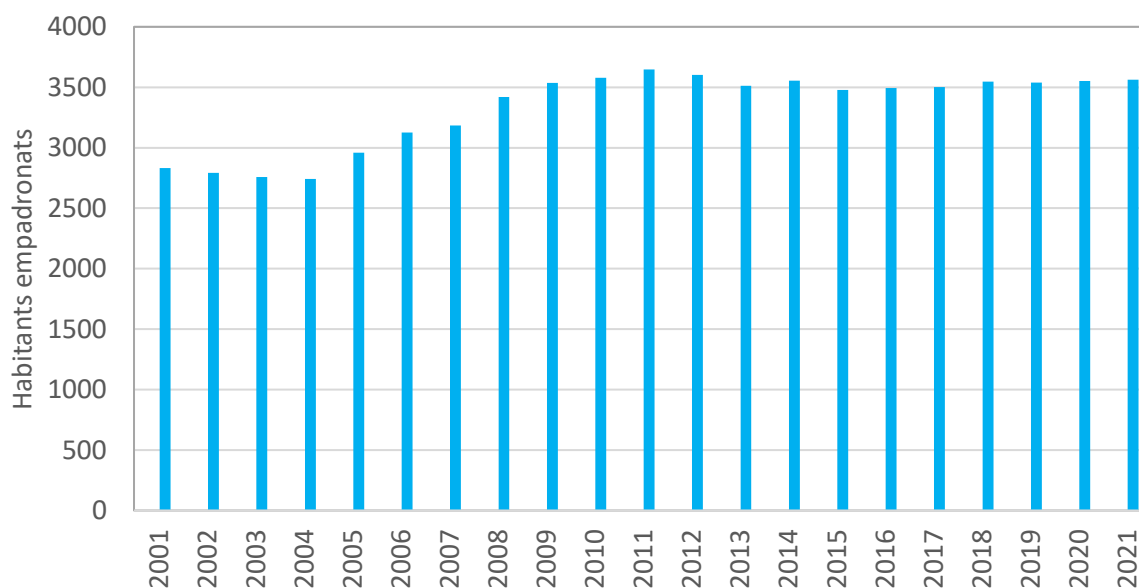


Figura 3. Evolució demogràfica de Faura. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades poblacionals del INE⁷.

Per altra banda, la distribució de la **població per edats** la major part de la població té entre 30 i 65 anys 51,43%. Respecte a la població més jove (de menys de 30 anys), suposa el 29,87%, mentre que els majors de 65 anys representen el 18,70%. La piràmide poblacional de Faura llueix un perfil similar a la piràmide poblacional del conjunt de la Comunitat Valenciana.

⁶ Conselleria d'Economia Sostenible, Sectors Productius, Comerç i Treball, 2021. Fitxa municipal de Faura. <https://pegv.gva.es/auto/scpd/web/FITXES/Fichas/46122.pdf>

⁷ Instituto Nacional de Estadística (INE), 2022. Población por municipios. <https://www.ine.es/jaxiT3/Tabla.htm?t=2903&L=0>

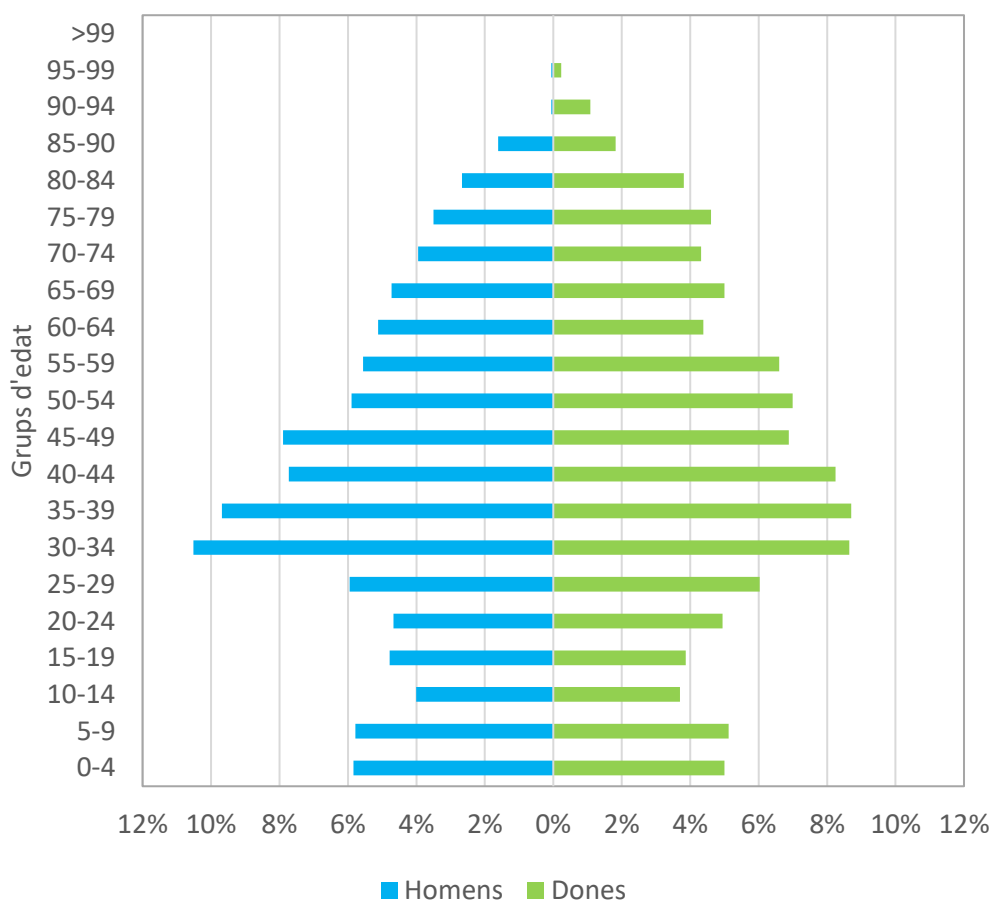


Figura 4. Piràmide poblacional de Faura. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del INE⁸.

Malgrat el **balanç poblacional** positiu, la població de Faura pateix un grau d'envelliment del 139,6%, una xifra bastant més elevada que la mitjana de la Comunitat Valenciana (128,9%). L'envelliment de la població porta associat un percentatge de dependència de la població major de 64 anys del 32,3%⁹. El grau de dependència impacta directament en les necessitats de mobilitat i accessibilitat d'aquesta població fent necessari tenir un viari públic i edificis accessibles, així com garantir un accés adequat als serveis socials i sanitaris bàsics.

⁸ Instituto Nacional de Estadística, 2022. Institut Nacional d'Estadística (INE). <https://www.ine.es/jaxi/Tabla.htm?path=/t20/e245/p05/a2014/10/&file=00046001.px&L=0>

⁹ Conselleria d'Economia Sostenible, Sectors Productius, Comerç i Treball, 2021. Fitxa municipal de Faura. <https://pegv.gva.es/auto/scpd/web/FITXES/Fichas/46122.pdf>

Respecte a la **població estrangera**, el municipi de Faura, en dades del 2021, compta amb un 7% de persones de nacionalitat estrangera residents al municipi, situant-se per sota de la mitjana de la comarca (10,96%) i la mitjana de la Comunitat Valenciana (14,86%)¹⁰. En quant a la nacionalitat de les persones estrangeres, la major part provenen tant de països de l'Unió Europea (3%) i la resta ho fa de diferents indrets del món. Entre la població estrangera predominen quatre nacionalitats, els Romanesos (23% de les persones estrangeres), Marroquins (17%), Francesos (7%), Colombians (7%) i Búlgars (11%)¹¹.

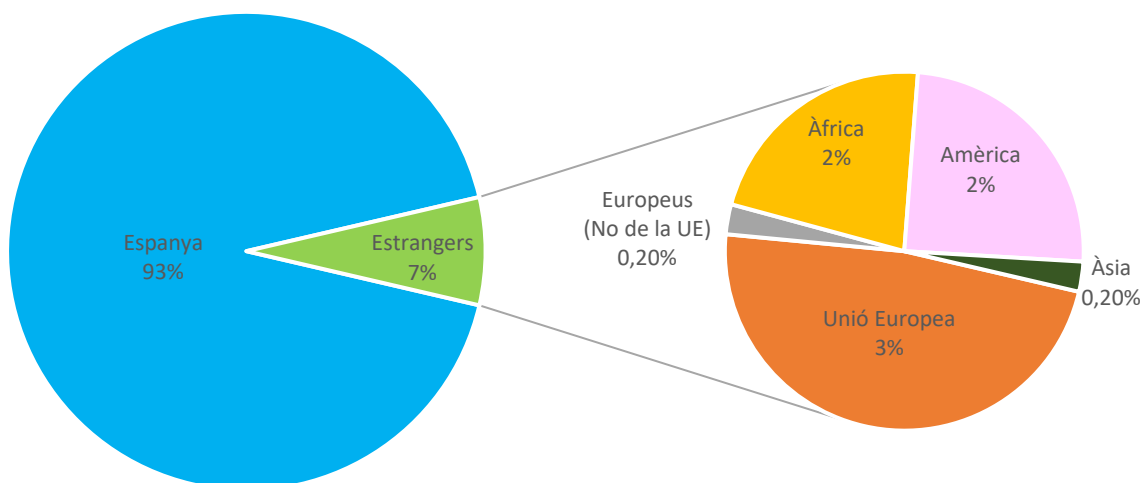


Figura 5. Nacionalitat de la població censada a Faura. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del INE¹².

¹⁰ Portal Estadístic de la Generalitat Valenciana, 2022. <https://pegv.gva.es/es/bdt>

¹¹ Instituto Nacional de Estadística, 2022. Institut Nacional d'Estadística (INE). <https://www.ine.es/jaxiT3/Datos.htm?t=33946#!tabs-tabla>

¹² Instituto Nacional de Estadística, 2022. Institut Nacional d'Estadística (INE). <https://www.ine.es/jaxiT3/Datos.htm?t=33946#!tabs-tabla>

2.1.3. ECONOMIA LOCAL I MERCAT LABORAL

El Camp de Morvedre és un dels pols d'**activitat econòmica** amb més projecció del eix de l'eix mediterrani. L'especialització en cert tipus de càrregues del Port de Sagunt, l'eix ferroviari Sagunt-Saragossa, el parc industrial de Sagunt, la zona d'activitats logística, la plataforma inter-modal per al transport de mercaderies, fan del Camp de Morvedre un node clau per al desenvolupament industrial de la zona. A més a més, el sector industrial es veu complementat amb un desplegament del sector serveis, basat en el turisme cultural i de sol i platja, així com per una agricultura de regadiu.

El sector servei, a banda de copar la major part de les empreses registrades a la localitat, també és el que major ocupació genera a Faura. El **sector serveis** ocupa al 63,27% dels afiliats a la seguretat social, de les quals la major part treballen comerç i la reparació de vehicles a motor (14,57% de les afiliacions totals). Aquestes dades demostren el potencial comercial tant del municipi de Faura, com dels municipis veïns, especialment de Sagunt. El teixit comercial de Faura està format per una gran quantitat de comerços locals que donen servei als habitants de Faura i la resta de pobles de Les Valls. També destaca l'ocupació en l'hostaleria (8,98% de les afiliacions totals), majoritàriament relacionada amb el turisme que es desenvolupa als municipis costaners, seguit per les persones dedicades a l'administració pública i defensa (8,58% de les afiliacions totals).

La **construcció** és un altre dels sectors principals de la localitat, aquesta es desenvolupa fonamentalment fora del municipi i en especial a les zones costaneres del Camp de Morvedre, a València ciutat i la seua àrea metropolitana, amb una major pressió poblacional i turística. Aquest sector ocupa el 13,77% de la població afiliada a la Seguretat Social.

En el passat l'**agricultura** ha sigut un dels pilars econòmics dels municipis de Les Valls. Actualment representa un fracció menys representativa en quant a afiliacions a la Seguretat Social (19,96%), ja que la major part dels camps del cultiu són treballats com a complement econòmic de l'economia familiar, no sent l'activitat principal de la major part dels propietaris. Els cultius predominants al terme municipal són els cítrics (76,2%), seguit pels arbres fruiters (21,9%) i les hortalisses (1,9%). La dominació dels cítrics té a veure a la transformació del camp valencià i la incorporació del reig per degoteig.

El **sector industria**, té la capacitat de generar el 2,99% de les afiliacions a la Seguretat Social de Faura sense comptar amb cap empresa en la localitat. Aquesta capacitat, es deu a la proximitat a diferents pols industrials, com el Polígon Industrial de Quartell o els existents en Sagunt. La falta de polígons industrials a la localitat i provoca que aquest sector tinga un impacte menor a Faura respecte a la resta de pobles de Les Valls i la comarca del Camp de Morvedre.

Segons dades **d'afiliació a la Seguretat Social**¹³ Faura compta amb una taxa de desocupació del 7,50% a data de finals de Març del 2022, aquesta es concentra al sectors serveis (78,49%) i els sectors industrial i la construcció amb un 5,81% per ambdós. Per contra, el sector servei també lidera la taxa de noves contractacions amb el (61,11%), seguit pel sector de la construcció (27,78%). Aquestes dades demostren la temporalitat laboral del sector serveis, front a una major estabilitat de la resta de sectors econòmics.

Una altra dada a tenir en compte el alt percentatge d'**autònoms** a la localitat (33,89%), respecte al comarcal (21,77%), i molt superior a la mitjana autonòmica (16,91%)¹⁴. Aquesta alta taxa d'autònoms ve donada per la tipologia del mercat laboral de Faura. A l'activitat comercial, les activitats agrícoles la construcció, abunden els autònoms que treballen pel seu compte, gestionant els seus negocis i prestant serveis a particulars i empreses. La falta de grans indústries o gran empreses, tampoc ajuda a generar una major quantitat de contractacions a compte.

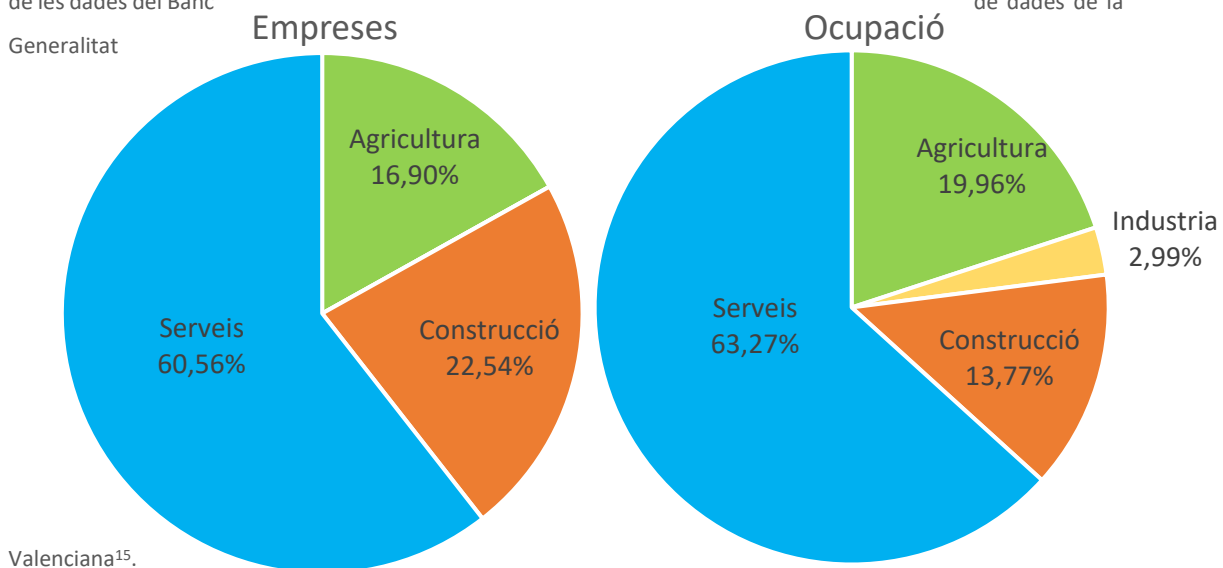
¹³Generalitat Valenciana, 2022. Portal estadístic ARGOS.

http://www.argos.gva.es/bdmun/pls/argos_mun/DMEDB_MUNDATOSGENERALES.DibujaPagina?aNMunId=46122&aVLengua=V

¹⁴Generalitat Valenciana, 2022. Portal estadístic ARGOS.

http://www.argos.gva.es/bdmun/pls/argos_mun/DMEDB_MUNDATOSGENERALES.DibujaPagina?aNMunId=46122&aVLengua=V

Figura 6. Empreses i afiliacions a la Seguretat Social per sectors a Faura. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del Banc Generalitat Valenciana¹⁵.



2.1.4. MORFOLOGIA URBANA

Els municipi de Faura té una morfologia bastant compacta, on la major part de vivendes es troben concentrades en un mateix nucli urbà sense comptar amb una gran quantitat de nuclis disseminats o zones urbanitzades a diferència del nucli principal. El nucli urbà de Faura es fusiona amb el nucli urbà de Benifairó de les Vallsa la seua part nord-oest, formant una zona urbana conjunta e integrada, però administrada per dos consistoris.

Al nucli urbà de Faura, predomina un urbanisme de baixa densitat amb edificacions baixes d'una o dues altures i majoritàriament vivendes unifamiliars amb un nuclis antics amb carrers llargs i estrets. Al voltant d'aquests nuclis s'han desenvolupat un creixement urbanístic amb carrers d'una major amplada. A l'est de l'Avinguda Diputació, s'observa com els nous desenvolupament urbanístics han canviat la seua configuració, predominant en aquesta zona els edificis de major alçada.

¹⁵ Portal Estadístic de la Generalitat Valenciana, 2022. <https://pegv.gva.es/es/bdt>

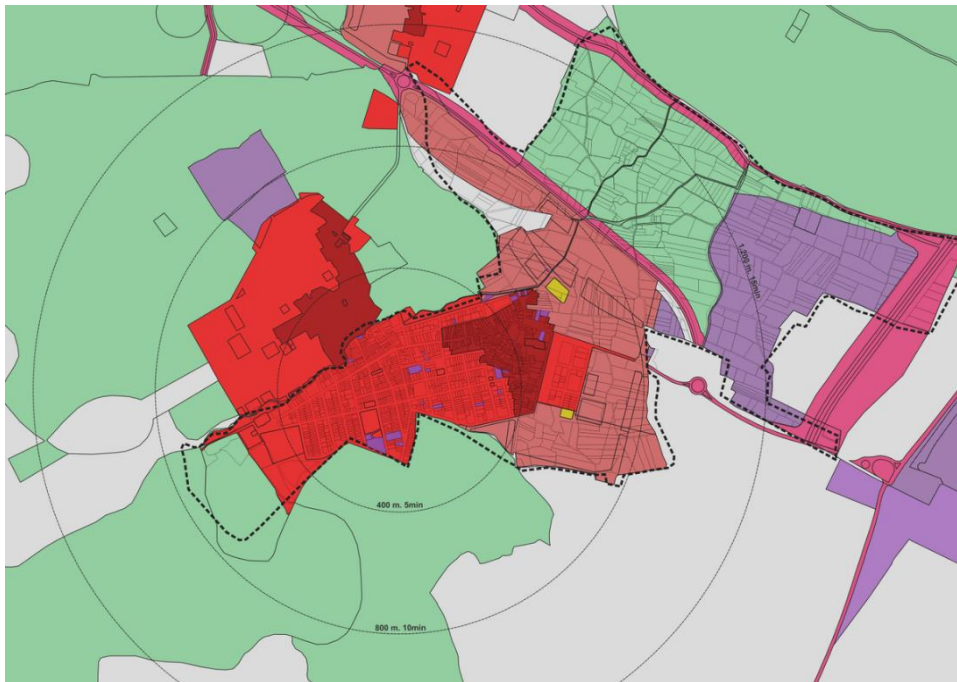


Figura 7. Mapa de la morfologia urbana de Faura. Font: Elaboració pròpia.

En quant a la normativa urbanística, Faura compta amb el pertinent Pla General d'Ordenació Urbanística (PGOU), el qual va ser aprovat l'any 2005. Aquesta ferramenta és indispensable per tal de facilitar el creixement urbanístic de la localitat i fer-ho de forma sostenible.

El nucli de Faura compta amb un total de 2.009 **vivendes**, segons el cens de vivendes de l'INE de l'any 2011, 1.471 de les quals són habitatges principals¹⁶. Pel que fa a les vivendes buides, s'estimava a data de 2011 en 410 vivendes. Part d'aquestes vivendes buides es troben al casc antic i atès al seu estat de conservació i el preu de venda, aquestes no son ocupades pel veïnat.

El **mercat de lloguers** a Faura mostra una oferta molt reduïda, comptant amb molt poques vivendes accessibles per a la població jove. Als principals portals online de lloguer de vivendes solament trobem un parell d'immobles disponibles en règim de lloguer a la localitat, sent aquestes insuficients per satisfer les necessitats de bona part de la població més jove del municipi.

¹⁶ Generalitat Valenciana, 2022. Portal estadístic ARGOS.

http://www.argos.gva.es/bdmun/pls/argos_mun/DMEDB_MUNDATOSGENERALES.DibujaPagina?aNMunId=46122&aVLengua=V

Finalment, pel que fa a zones verdes ubicades dins el nucli urbà, Faura compta amb un total de tres zones verdes. La zona enjardinada de l'Avinguda Diputació i els Parcs de la Canaleta i la Rodana, on es concentren les zones de joc i esbarjo infantils.



Figura 8. Mapa del núcli urbà i les zones verdes urbanes de Faura. Font: Elaboració pròpia.

2.2. CENTRES ATRACTORS I GENERADORS DE VIATGES

En aquest apartat s'inclouen els equipaments principals d'escala municipal i supramunicipal que condicionen les dinàmiques de mobilitat als habitants de Faura, degut a que els ciutadans necessiten desplaçar-se fins aquests punts per tal de proveir-se de bens i serveis o acudir al lloc de treball.

2.2.1. EQUIPAMENTS MUNICIPALS I SUPRAMUNICIPALS

Els equipaments municipals i supramunicipals són els principals nodes d'atracció de la població. Formen xarxes de mobilitat ja que la provisió de bens i serveis i l'assistència als llocs de treball i centres educatius són la principal motivació de la major part dels desplaçaments.

A continuació es detallen els equipaments educatius, sanitaris, assistencials, administratius, de seguretat, culturals i educatius, així com les principals zones comercials i d'oci a les que acudeix la ciutadania de Faura.

Taula 2. Equipaments Culturals, Esportius i de Temps Lliure. Font: Elaboració pròpia.

Espais	Municipis als que dona Servei	Localitat
Piscina i Pistes esportives	Faura	Faura
Pavelló poliesportiu	Faura	Faura
Agència de lectura	Faura	Faura
Zona recreativa La Canaleta	Faura	Faura
Zona recreativa La Rodana	Faura	Faura

Taula 3. Equipaments Sanitaris i Assistencials. Font: Elaboració pròpia.

Centres	Municipis als que dona Servei	Localitat
Centre de dia/Residència El Mirador	Benifairó de les Valls, Quartell, Faura, Benavites i Quart de les Valls	Quartell
Residència P.M.D. Quartell	Benifairó de les Valls, Quartell, Faura, Benavites i Quart de les Valls	Quartell
Centre de dia/Residència El Mirador	Benifairó de les Valls, Quartell, Faura, Benavites i Quart de les Valls	Quartell
Centre de d'Atenció Primària	Benifairó de les Valls, Quartell, Faura, Benavites i Quart de les Valls	Faura
Hospital i Centre d'Espesialitats de Sagunt	Comarques del Camp de Morvedre, Alt Palància i Plana Baixa.	Sagunt
Hospital Universitari El Clínic	Comarques de l'Horta Nord, València, Camp de Morvedre, Alt Palància i Plana Baixa	València
Hospital Universitari La Plana	Comarques de la Plana Alta i Baixa, Camp de Morvedre i Alt Palància	Vila-real

Taula 4. Equipaments Educatius. Font: Elaboració pròpia.

Centres	Municipis als que dona Servei	Localitat
CEIP Sant Vicent Ferrer	Faura	Faura
IES La Vall del Segó	Municipis de Les Valls	Benifairó de les Valls
Universitats	Àrea metropolitana València / Castelló	València / Castelló

Taula 5. Zones Comercials i Industrials. Font: Elaboració pròpia.

Espais	Municipis als que dona Servei / treball	Localitat
Supermercat C/Antoni Làzaro, 66 Benifairó de les Valls	Benifairó de les Valls, Quartell, Faura, Benavites i Quart de les Valls	Benifairó de les Valls
Supermercat C/Santa Bàrbara, 80 Faura	Benifairó de les Valls, Quartell, Faura, Benavites i Quart de les Valls	Faura
Centres comercials Sagunt	Sagunt- Àrees metropolitanas de València i Castelló	Sagunt
Zones comercials València	Sagunt- Àrees metropolitanas de València i Castelló	Àrea metropolitana de València
Zones comercial Castelló	Sagunt- Àrees metropolitanas de València i Castelló	Àrea metropolitana de Castelló
Polígon industrial La Foia	P.I. La Foia	Quartell
Polígons industrials (àrees d'activitat i serveis)	Diversos	Sagunt- Àrees metropolitanas de València i Castelló

Taula 6 Equipaments Administratius i de seguretat. Font: Elaboració pròpia.

Centres	Municipis als que dona servei	Localitat
Ajuntament de Faura	Faura	Faura
Mancomunitat de Les Valls	Benifairó de les Valls, Quartell, Faura, Benavites Quart de les Valls	Faura
Guàrdia Civil	Benifairó de les Valls, Quartell, Faura, Benavites i Quart de les Valls	Quartell

2.3. MOTORITZACIÓ

El **parc de vehicles** de Faura està compost per 3.563 vehicles entre, turismes, camions, furgonete, tractors, motocicletes i ciclomotors. Com s'observa a la figura els turismes són els vehicles més abundats amb un 70%, seguit dels ciclomotors i motocicletes amb un 18%. Com mostra la progressió de vehicles registrats, la quantitat total de vehicles ha anat augmentat en els darrers anys, incrementant un 10,15% en els darrers 10 anys, passant de 2.670 vehicles en 2011 a 3.563 en al 2021.

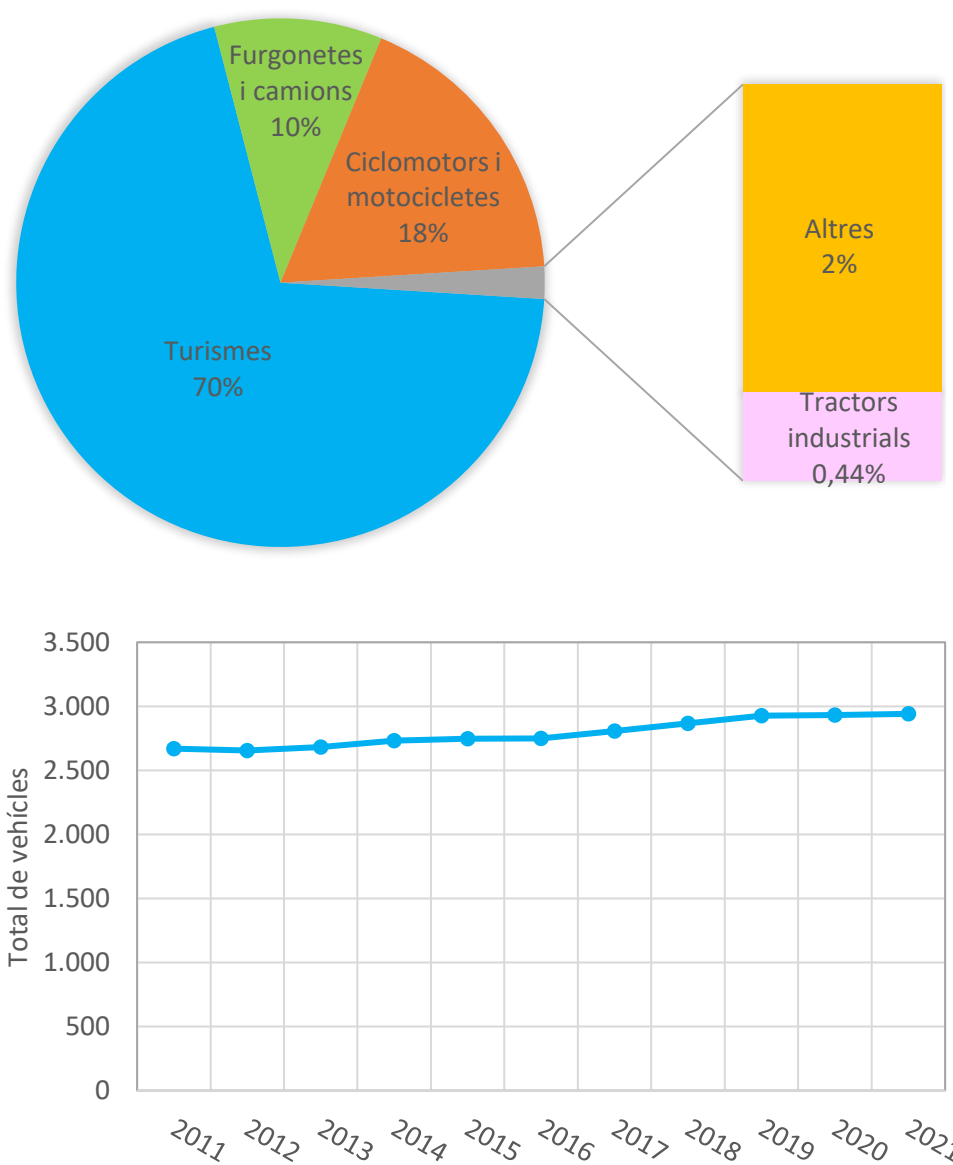


Figura 9. Composició del parc de vehicles de Faura i la seua evolució. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del Banc de Dades de la Generalitat Valenciana.

L'índex de motorització de la zona d'estudi és elevat situant-se en l'entorn del 57,65% per al cas de turismes. Aumenta fins al del 66,24% si tenim en compte l'ús dels ciclomotors i les motocicletes i arribant al 82,54% considerant la resta de vehicles. Aquest índex de motorització és significativament major al índex de motorització total de la Comunitat Valenciana (77,4%), el que revela un major ús del vehicle particular a la localitat de Faura que a la mitjana valenciana.

Taula 7. Índex de motorització de Faura. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del Portal Estadístic de la Generalitat Valenciana¹⁷.

Població	Turismes	Ciclomotors i motocicletes	Vehicles totals	Índex de motorització de turismes	Índex de motorització de turismes, ciclomotors i motocicletes	Índex de motorització total
3.563	2.058	302	2.941	57,76%	66,24%	82,54%

En quant al **combustible** utilitzat per el parc de vehicles de Faura trobem una dominancia dels combustibles fòssils (diesel i gasolina) solament el 0,24% dels vehicles són elèctrics. Per tal de promoure la transició energètica i afavorir que la ciutadania opté per vehicles mes respectuosos per el medi ambient, l'ajuntament de Faura ha instal·lat un punt de recarrega en la propia localitat, concretament al Carrer del Mar, junt la casa consistorial. Aquest punt de càrrega es complementa amb els instal·lats a Benifairó de les Valls, Benavites i Quartell. Pel que fa als punts de subministrament de diesel i gasolina, la localitat no compta amb cap punt de subministrament al seu terme municipal, però si en les seues immediacions, podent destacar les següents estacions:

Taula 8. Estacions de Serveis properes a Faura. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del Google Maps.

Estació de Servei	Municipi	Distancia des de Faura
SERVALLS	Sagunt	1,1 km
Cepsa Ventorrillo	Sagunt	2,1 km
SEL	Quartell	3,3 km

¹⁷Portal Estadístic de la Generalitat Valenciana, 2022. <https://pegv.gva.es/es/bdt>

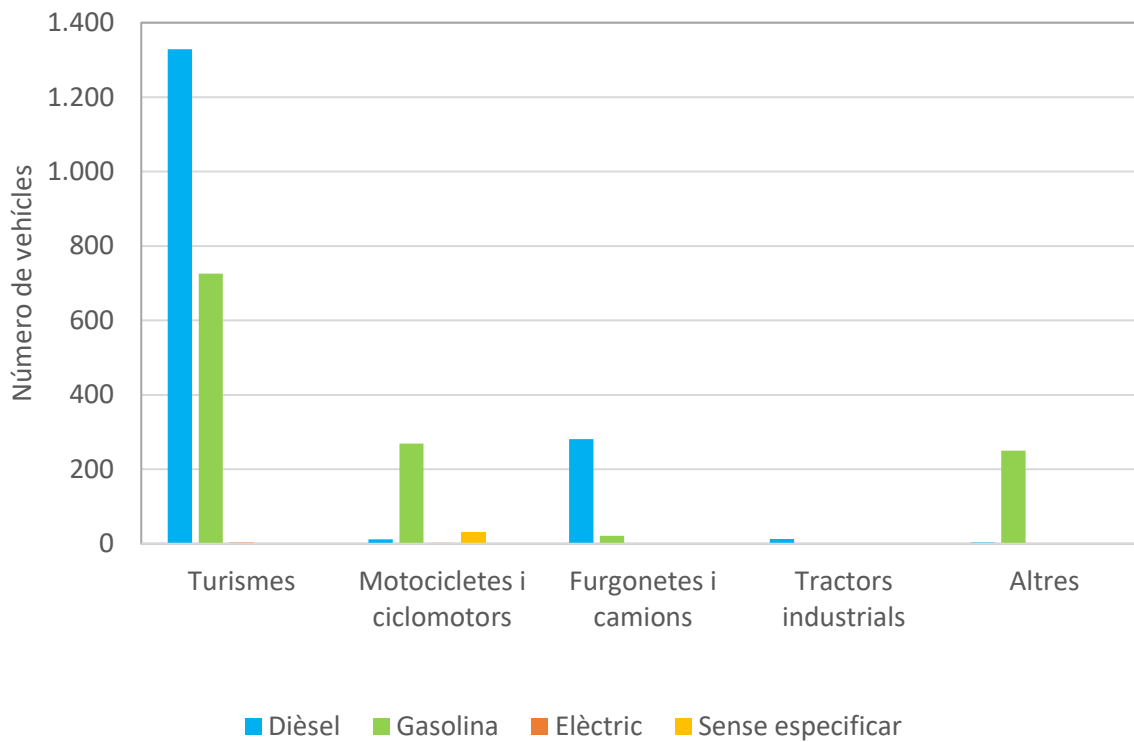


Figura 10. Combustibles emprats per el parc de vehicles de Faura.

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del Portal Estadístic de la Generalitat Valenciana¹⁸.

¹⁸Portal Estadístic de la Generalitat Valenciana, 2022. <https://pegv.gva.es/es/bdt>

3. CARACTERITZACIÓ DE LA MOBILITAT

En aquest apartat es caracteritzen les xarxes que permeten els diferents modes de comunicació distingint entre no motoritzats (xarxa de vianants i ciclistes) i motoritzats (les xarxes utilitzades pel transport públic, distribució urbana de mercaderia, vehicle privat a motor i estacionament de vehicle privat en viari públic).

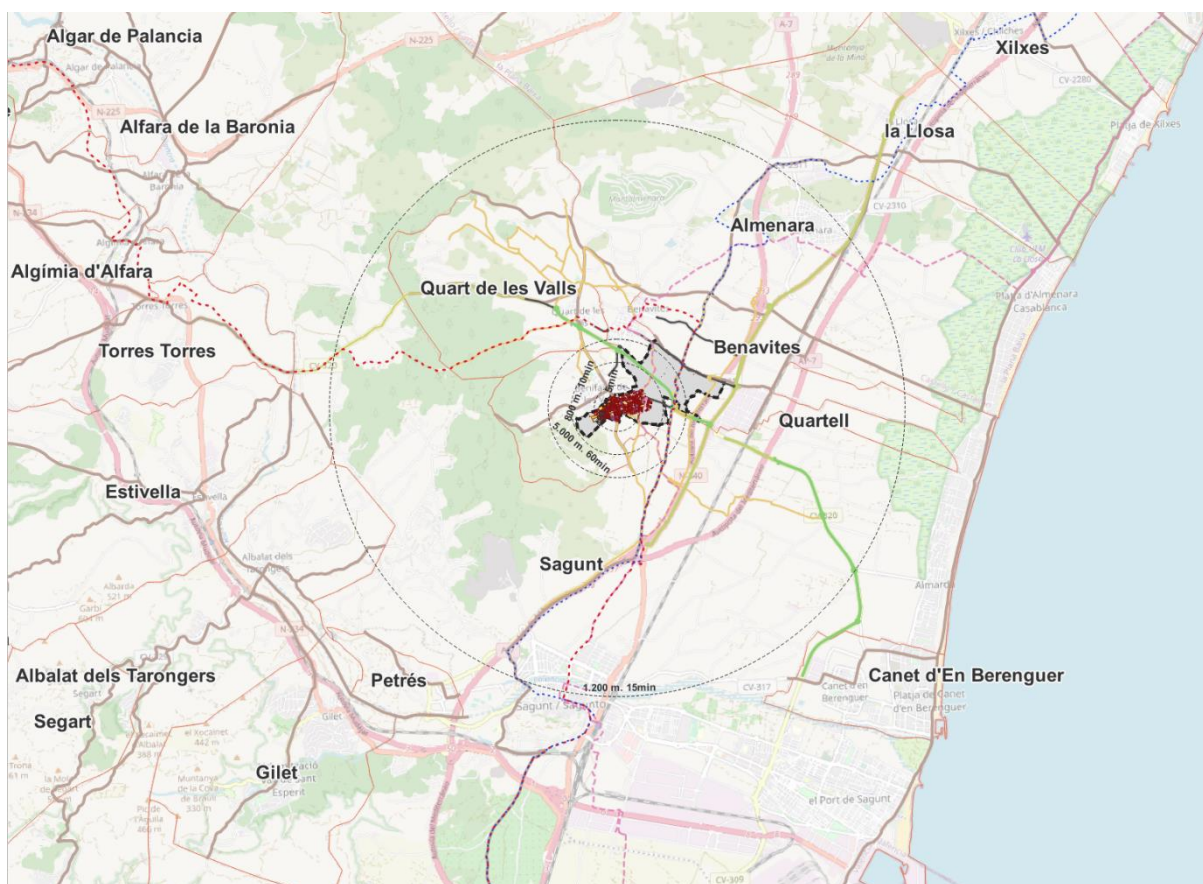


Figura 11: Estructura territorial. Isocrones locals i fins a 5km 1h. Font: Elaboració pròpia.

3.1. XARXA DE VIANANTS

La xarxa de recorreguts a peu del municipi de Faura inclou els carrers, places, parcs i jardins i les carreteres, els camins i sendes agrícoles i forestals de la zona, que tenen diferent intensitat d'ús.

La xarxa vianant és la més adequada en desplaçaments de menys de 800 metres de distància, amb pendents inferiors al 8% i per tant, la més convenient per als desplaçaments interns dins el nucli d'estudi, amb 1km de llargària d'una vora del poble a l'altra.

L'entorn agrícola productiu d'una elevada qualitat paisatgística convida a la connexió entre municipis a través de recorreguts periurbans, que la major part de vegades s'associen a l'oci, però que tenen una gran capacitat com a eixos de comunicació de la mobilitat diària, i són una alternativa real i competitiva front a desplaçaments mitjançant vehicles motoritzats.

Tot i presentar carències a nivell d'accessibilitat universal les intervencions recents consoliden el model d'ocupació d'espai públic per l'automòbil malgrat les conseqüències sobre l'espai quotidià dels vianants, tendència que cal corregir en les pròximes inversions.

A continuació s'analitzen els principals aspectes que determinen la mobilitat vianant de la zona.

3.1.1. XARXA EXISTENT

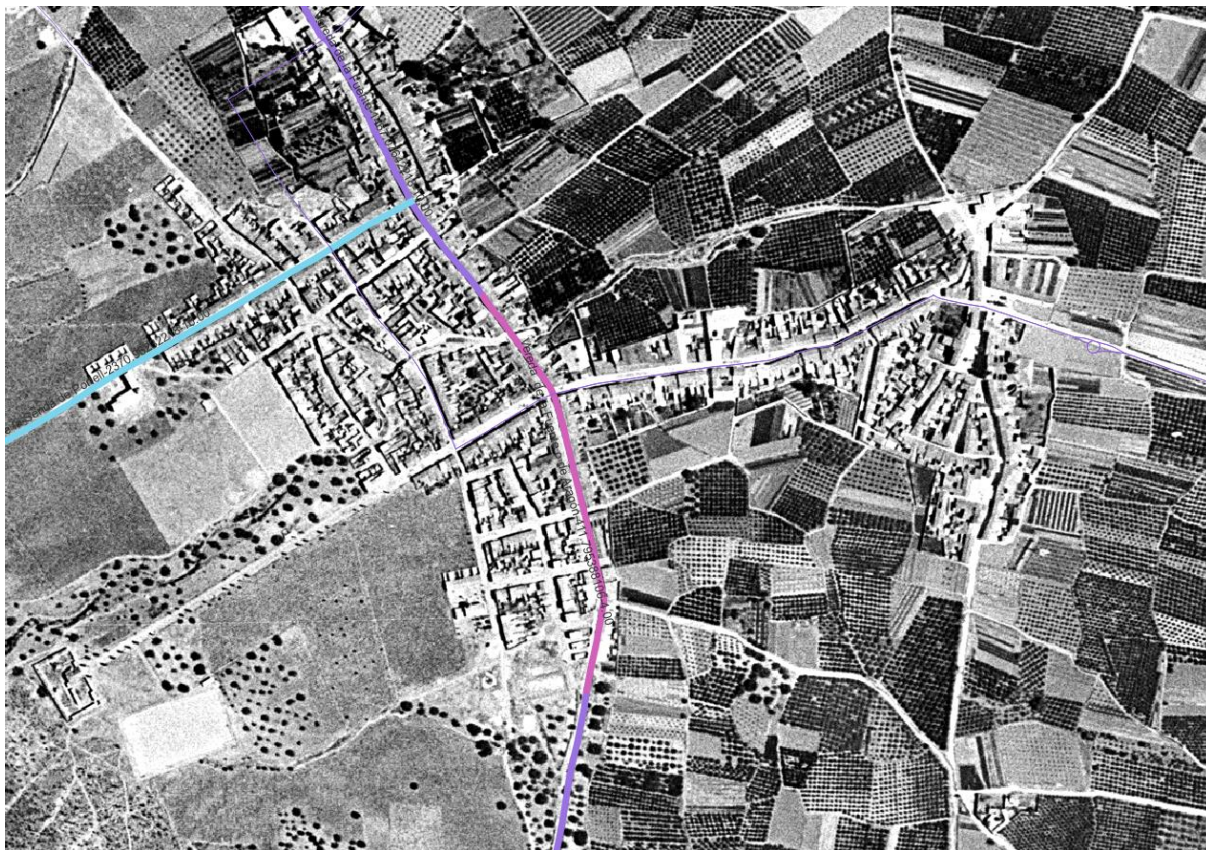


Figura 12: Conurbació Faura – Benifairó de les Valls. Font: Ortofoto 1957. ICV. Font: Elaboració Pròpia

L'estructura urbana de Faura era prou senzilla al 1957, conurbada amb Benifairó de les Valls i separada pel Barranc de la Canaleta, disposava d'un carrer alineat amb la via pecuària i l'eix carrer de Santa Bàrbera – Carrer Major amb la Plaça Major com espai públic de referència.

Els espais per al desplaçament de vianants comprenen plataformes reservades per a desplaçaments a peu (voreres i zones verdes), espais compartits amb ciclistes i vehicles motoritzats (carreteres i camins rurals) i sendes rurals.

Als carrers de la zona urbana existeixen voreres d'amplària insuficient per a potenciar el caminar, mentre que a les zones d'espais rurals la mobilitat vianant comparteix els camins i les carreteres amb els vehicles motoritzats.



- Benifairó de les Valls i Quartell es connecten amb una carretera dotada de vorera en un dels laterals de la plataforma, que dona accés vianant a l'institut des de tots dos pobles, però sense elements d'ombratge.
- La CV-320 actua com a connector dels recorreguts vianants a través del seu voral, amb coloració roja, que és utilitzat de mode compartit per ciclistes i vianants. Des de les rodones es té accés als diferents nuclis. A la rodona oest es té accés a Quart de les Valls des de l'oest. A la rodona centre-oest es té accés al sud de Quart de les Valls i nord de Benifairó de Les Valls. A la rodona centre-est es té accés al sud de Quartell i a l'est de Benifairó de les Valls. Des de la rodona est es té accés a l'est de Faura, que connecta amb el sud de Benifairó de les Valls a través de la seua conurbació. A la rodona amb la N-340 es pot accedir al Ventorrillo (Sagunt) i polígon Industrial La Foia (terme de Quartell)

S'incorpora esquema indicant els recorreguts utilitzats pels vianants. Destaquen com a espais de major adequació vianant les sendes agrícoles i forestals, les reserves en voral de la CV-320 i les voreres de les zones urbanes, propiciant recorreguts vianants amb carències generals. Al carrer dant Joan la vorera nord-est s'ha ampliat.

També s'observa que els camins agrícoles i forestals són plataformes compartides emprades pels vianants per tractar-se de traçats més tortuosos o camins de terra on els vehicles i les bicicletes no circulen a grans velocitats. Per últim també es dona la utilització vianant de camins rurals de plataforma estreta (de 5 a 4 metres) a zones on els vehicles i les bicicletes circulen a altes velocitats, i on es dona una major intensitat d'utilització dels vehicles.

La xarxa per tant, depèn en gran mesura del civisme dels altres modes.

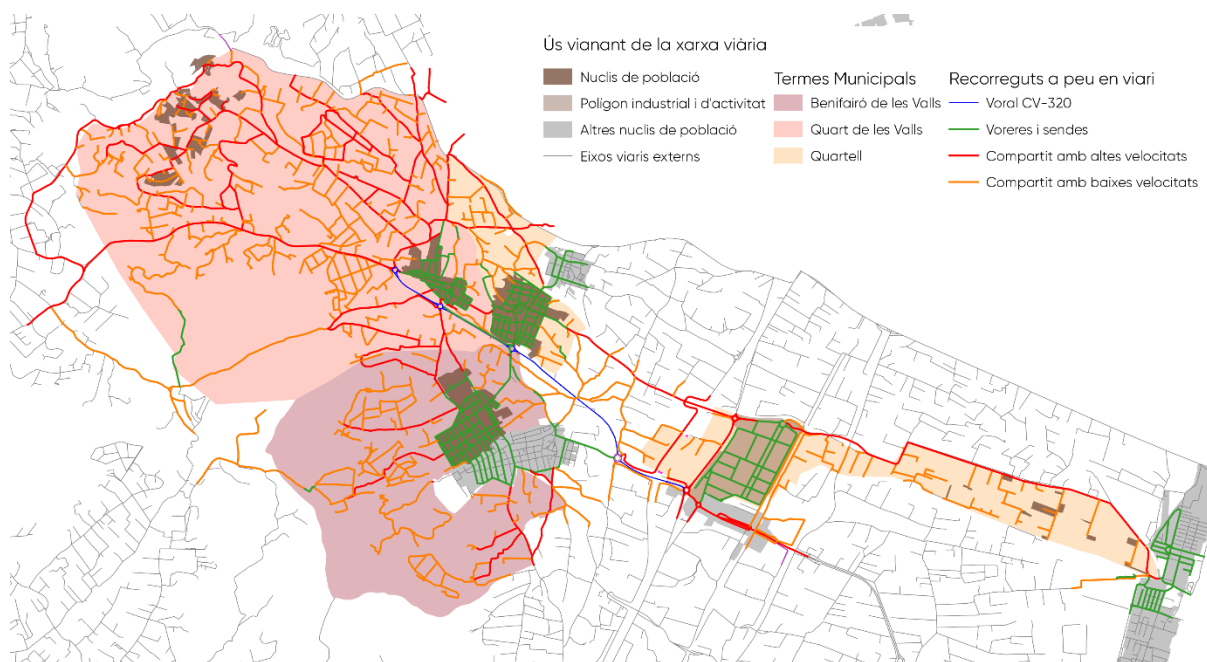


Figura 13. Us vianant del viari. Font: Elaboració pròpia.

3.1.2. CARACTERITZACIÓ LA XARXA VIANANT

VORALS DE CARRETERA

La **CV-320** articula el trànsit motoritzat en la Mancomunitat de Les Valls i també és utilitzat com a plataforma de passeig per la població de la zona. Es tracta d'un viari compartit amb ciclistes i vehicles motoritzats tot i **no comptar amb barrera de protecció o segregació de la plataforma per als recorreguts no motoritzats, no compta amb elements d'advertència d'eixida del carril com altres infraestructures semblants.**

La CV-3201 i Avg. Glorieta, permet la connexió del polígon industrial de Quartell amb el casc urbà de Faura, amb una vorera estricta i amb enllumenament i senyals. L'Estació dels Valls queda a 2km que representen 30 min a peu.



VORERES

A la major part dels nuclis residencials, es poden observar **voreres de reduïda amplària, entre els 0,60 i els 1,2 metres.**

Les voreres urbanes de major amplitud es poden trobar al carrer Sant Joan, encara que la seua incidència en la mobilitat quotidiana es mínima.

Així, **es pot constatar que en la major part del nucli hi ha una capacitat insuficient per als recorreguts de vianants**, fent-se incòmode el creuament de dues persones en direccions oposades per la mateixa vorera el què contribueix a que les persones que es desplacen a peu opten per circular per la calçada (fenomen que s'ha pogut observar en repetides ocasions en les visites i treball de camp).

Els carrers tenen majoritàriament una secció de vorera mínima i calçada màxima, per la qual cosa l'aparcament al vial conforma el paisatge dels vianants. La calçada es converteix en compartida i els espais entre els vehicles com refugi quan el cotxe ve i vols protegir-te.

El efecte d'illa de calor a l'estiu és degut a la manca d'arbrat d'ombra.

L'eix viari de major amplària és la Ronda de la Diputació, amb el pas de conducció aèria d'alta tensió que limita la capacitat d'aquest espai. És la part més jove de la trama urbana però les voreres tampoc apleguen a donar l'amplària del IPA no tenim arbrat d'ombra i el paisatge al carrer és el mateix, aparcament lineal de cotxes.

Al carrer dels Esports la disposició en línies diferents de lluminàries i pilones, mobiliari urbà, escocells genera dos bandes als costats de la calçada que incompleixen amb els requisits de Itinerari Accesible. Tant el disseny del carrer, com el model concret de pilona de protecció és incorrecte, la posició de l'arbrat (al mig de l'itinerari per a vianants) és un exemple de males pràctiques a corregir.

CARRETERES I CAMINS RURALS

Les carreteres i camins agrícoles principals presenten amples que oscil·len entre els 5 i 8 metres, espai suficient per al creuament de dos vehicles motoritzats. La utilització compartida de vianants amb ciclistes i vehicles motoritzats provoca que en situacions d'ocupació simultània de tots els mitjans es generen situacions de risc. Aquest risc s'agreuja amb la intensitat d'ús motoritzada i velocitats de circulació elevades dels vehicles a motor en camins rural de traça recta.

Als camins asfaltats secundaris i als no asfaltats, amb traçats més tortuosos i amplàries més estretes (de 2 a 4 metres) no existeix aquesta percepció de perillositat, donat que les velocitats de vehicles a motor són moderades, assimilant-les a la de la resta de persones usuàries dels camins (vianants i ciclistes).

SENDES

Existeixen recorreguts de menys de 2 metres d'ample, amb desnivells importants, associats al manteniment de la xarxa de sèquies que són utilitzats per als desplaçaments de vianants cap a equipaments i accés cap a nuclis de població.

Un exemple el trobem a la Senda de Quartell (límit de terme municipal entre Faura i Benifairó de les Valls) que connecta l'IES Les Valls (Benifairó de les Valls) amb el Centre de Salut de les Valls (zona est de Faura).

Altres dels comunicadors a peu existents són les sendes de muntanya que funcionen com a recorreguts associats a l'oci i el temps lliure, i s'estudien al referit apartat.

3.1.3. ACCESSIBILITAT

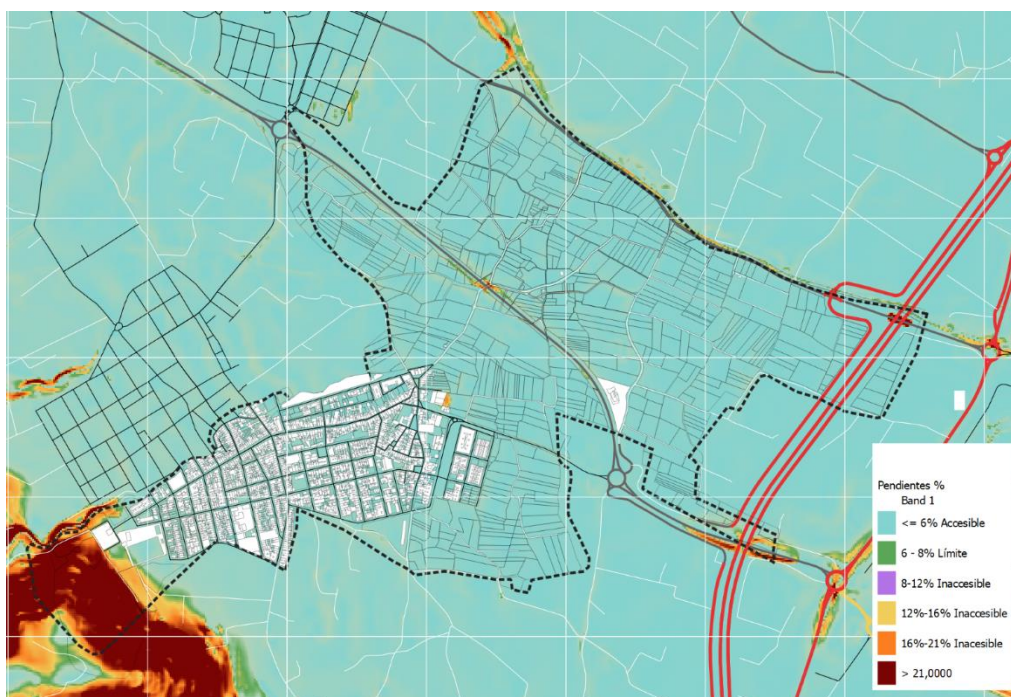
S'estudia l'accessibilitat de les voreres existents dins les zones urbanes o al recorregut que connecta des de Benifairó de les Valls a l'institut. **Les voreres existents no es troben a la mateixa cota que la calçada i per això es fan necessaris rebaixos en voreres, que assegurin l'accessibilitat.** A continuació es caracteritza la mateixa, atenent els nuclis de la zona:

En general, no existeixen rebaixos associats als passos de vianants i comptem amb voreres d'amplària insuficient per a sostindre l'Itinerari Accessible, encara en alguns indrets trobem obstacles inadequats com senyals de trànsit motoritzat i pilones baixes.

La vorera de connexió amb l'institut presenta un ample que oscil·la dels 1,60 als 2 metres, amb continuïtat del ferm, està dotada, a més d'enllumenat, ubicat dins les voreres i generant estrangulaments puntuals, amb gran potencialitat per a convertir-se en un recorregut accessible d'escala mancomunada.

Figura

14:



Pendents al carrers i territori. Font: Elaboració pròpia a partir de MDT (Institut Cartogràfic Valencià 2015).

3.1.4. PENDENTS DE LA XARXA PEATONAL

Les pendents dels carrers són suaus i planes als municipis de Les Valls. Els carrers de Faura són de suau pendent i no tenen grans desnivells.

Els **camins rurals i carreteres són de pendents suaus** a les zones adjacents als nuclis urbans i cap a les zones dels termes amb cotes més baixes. Els camins, que mantenen una cota constant o amb una pendent sostinguda suau, presenten desnivells puntuals en travessar els guals als barrancs de la zona.

A les cotes altes dels termes i als camins que connecten muntanya amb plana agrícola existeixen pendents més pronunciades. A més, els camins i carreteres de la plana agrícola que tenen que travessar els grans articuladors de trànsit de les autovies, autopistes i traçat ferroviari presenten pendents pronunciades puntuals als ponts que permeten la transversalitat dels recorreguts sobre els mateixos.

3.1.5. AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT A PEU CAP A NODES DE MOBILITAT

Per tal d'avaluar la connectivitat a peu dels diferents nodes atractius analitzem dues escales i l'ús del node:

- 10 minuts de desplaçament a peu¹ per a nodes locals.
- 20 minuts de desplaçament a peu per a nodes mancomunats.

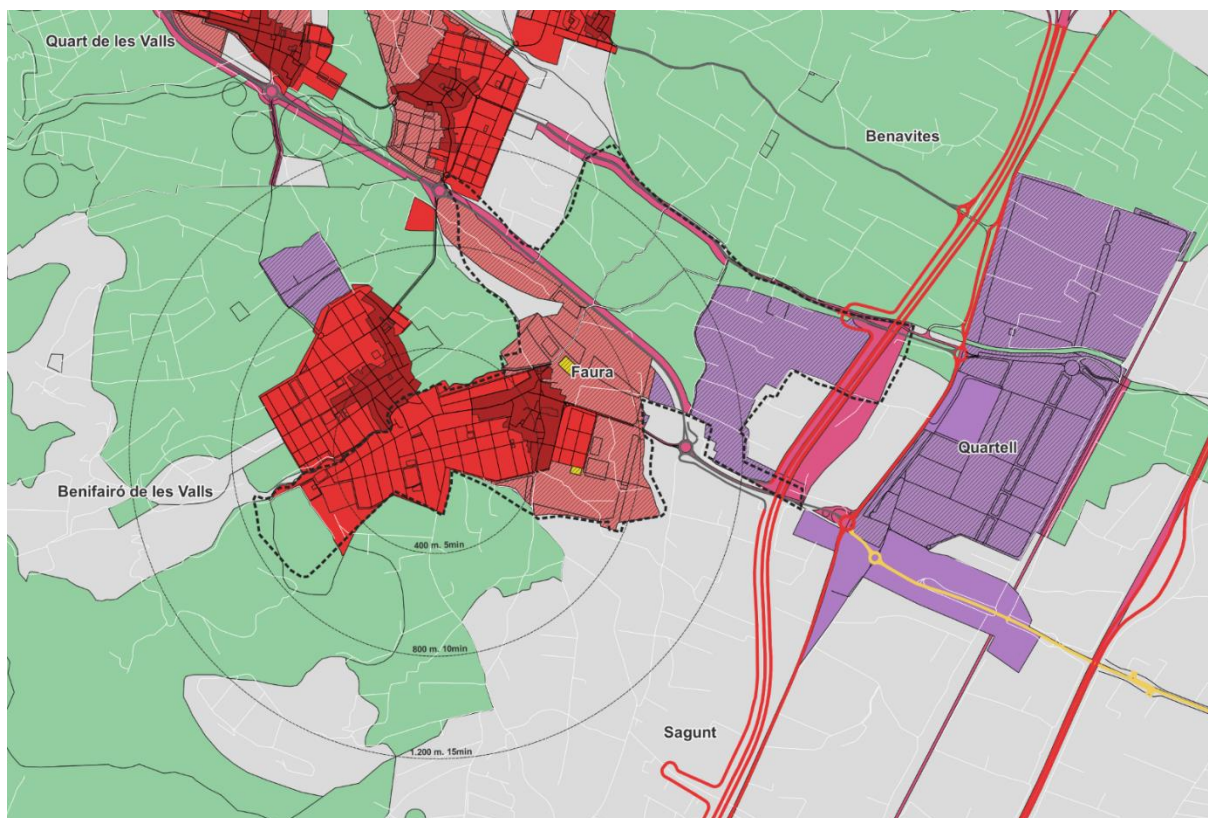


Figura 15: Isocrones 5 min – 400 m. Legenda: Roig: Urbà Residencial Roig fosc: Núcli Històric. Morat: Industrial Rajtes: Previst per planejament vigent. Font: Elaboració pròpia

DESPLAÇAMENT A PEU AL LLOC DE TREBALL.

Els desplaçaments per motius de treball a peu més notables es relacionen amb **desplaçaments cap a zones comercials o de serveis bàsics** dins el nucli principal i també amb **desplaçaments agraris** cap a hortes i *rebasCALLS* (parcel·les menudes per a consum casolà), que per llunyania o necessitats de càrrega d'aliments o ferramentes no fan recomanable l'ús de la bicicleta ni el vehicle. La major part d'aquests desplaçaments no superen els 10 minuts a peu dins al nucli propi o al seu entorn. En cas de trobar-se el lloc de treball al municipi veí, els desplaçaments de l'entorn de 10 minuts a peu permeten la connectivitat vianant cap al treball a Benifariró de les Valls, i 20 minuts entre nuclis de Quartell i Quart de les Valls

ÚS SANITARI I ASSISTENCIAL.

A nivell local, el **Centre de Salut de Les Valls** (dotat de servei d'Emergències per les vesprades), ubicat a la Plaça Doctor Fleming de Faura és òptima a través de carrers (recorreguts practicables no adaptats).

A nivell mancomunat, s'observa que la connectivitat pel que fa a les dues **Residències de la tercera edat** (Residència Mirador i Centro Residencial SAVIA Quartell), ubicades en la vora urbana est del municipi de Quartell, la distància fa que la connectivitat vianant no siga tan bona, arribant a desplaçaments a peu de més de 25 minuts, a través de voreres urbanes i la vorera de la carretera que connecta amb l'institut, accessible i dotada d'il·luminació.

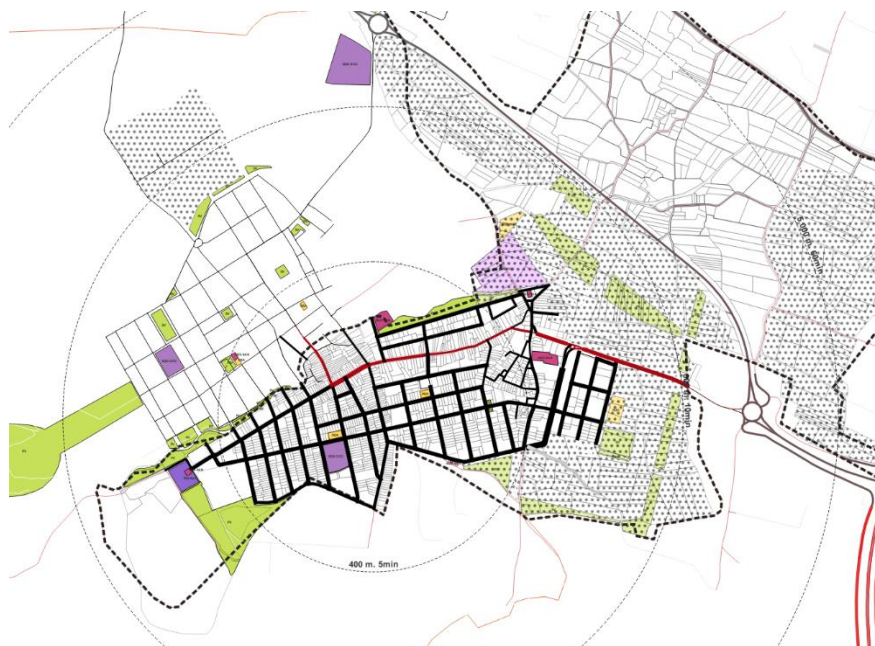


Figura 16: Distribució d'usos a Faura i municipis dins de 15min caminant. Font: Elaboració pròpia.

ÚS EDUCATIU

A nivell local, els **Col·legis d'Educació Infantil i Primària** asseguren una bona connectivitat a peu dins el nucli al que pertanyen amb desplaçaments inferiors als deu minuts.

A nivell mancomunat, s'avalua la connectivitat a peu **l'Institut d'Educació Secundària, FP i Batxillerat** com adequada en prestar servei al nucli de població de Faura en recorreguts que varien dels 15 a 6 minuts. A l'hora d'entrada de les classes pot constatar-se el desplaçament a peu de l'alumnat, a l'igual que la utilització d'altres medis de transport: bicicleta, motocicleta, VMP i vehicle motoritzat.

ÚS ADMINISTRATIU.

A nivell local, la connectivitat a peu dels **Ajuntaments** per a la població resident dins el mateix nucli és adequada, tot i que com ja s'ha comentat, no és accessible. Els recorreguts a peu són inferiors als deu minuts de trajecte.

A nivell mancomunat, s'avalua la connectivitat a peu de la **seu administrava de Mancomunitat de les Valls**, dins del casc de Faura al Carrer Cervantes 3A. Els recorreguts encara no estan adaptats a l'accessibilitat universal.

Pel que fa al **Quarter de la Guàrdia Civil**, la connectivitat a peu del servei és adequada, però no accessible. Es presenten recorreguts de fins a 15 minuts de trajecte amb Faura, a través dels carrers de Benifairó de les Valls Benifairó i la vorera de connexió cap a Quartell que passa per l'Institut.

TEMPS LLIURE (CULTURAL, RELIGIÓS, ESPORTIU I D'OCI I ESBARJO)

A nivell local, la connectivitat a peu dels **poliesportius i piscines, espais culturals i religiosos** per a la població és molt bona, però no accessible. Els recorreguts a peu són inferiors als deu minuts de trajecte, i a una distància semblant tenim els de Benifaió de les Valls.

S'avalua també la connectivitat mancomunada a peu d'un element de valor cultural, que és **la Font de Quart**, per ser un espai lúdic i de valor patrimonial, mediambiental i etnogràfic de fort arrelament a tots els municipis de la Mancomunitat de les Valls.

La connexió a peu amb Faura és complicada tant per durada del trajecte (superior als 30 minuts per a qualsevol punt del nucli) com per la utilització simultània i compartida de la via de connexió per diferents modes de transport, així com per la intensitat d'ús dels vehicles motoritzats de la Carretera de Quart i el risc d'inundació que existeix als guals dels barrancs.

SERVEIS

A nivell local, la connectivitat de serveis com **farmàcies, comerços o adquisició de productes alimentaris bàsics** es resol dins el mateix nucli amb recorreguts a peu inferiors als deu minuts de trajecte.

Els **hipermercats** s'equiparen a serveis de consum a escala mancomunada. Dins el municipi de de Faura, trobem el supermercat Consum i a menys de 10 min a Benifairó de les Valls trobem el supermercat Más y Más.

A FAURA ES POT PARLAR D'ITINERARIS URBANS PERÒ NO ADAPTATS² A LA MOBILITAT UNIVERSAL³, DONADES LES AMPLÀRIES DE LES VORERES. LA AUSÈNCIA D'ARBRAT D'OMBRA I SOLS ELS VIARIS COM EL CARRER DE SANT JOAN PRESENTEN RECORREGUTS QUE PODEN CONSIDERAR-SE ACCESSIBLES.

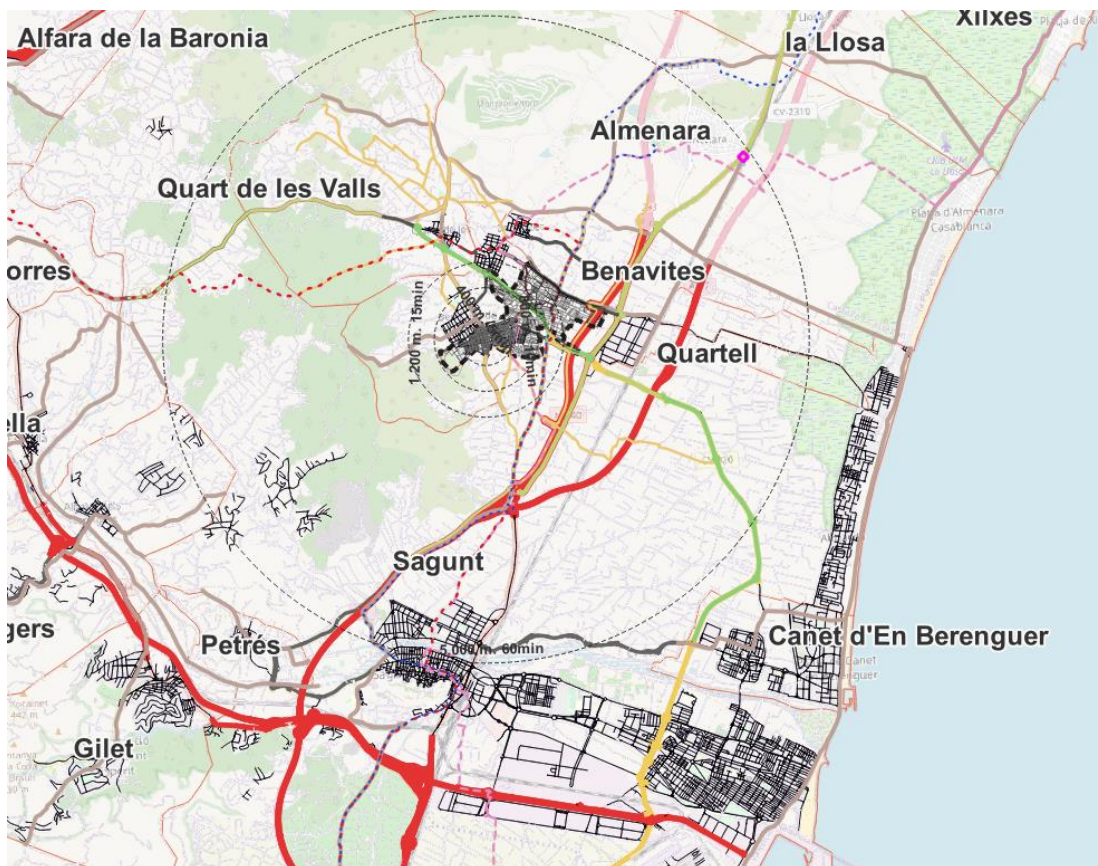


Figura 17: Abast caminant 60min. Font: elaboració pròpia.

3.1.6. ITINERARIS D'ESBARJO I CULTURALS.

Es recullen a continuació els principals recorreguts d'esbarjo a peu. Destaca la Ruta de l'Aigua que connecta es municipis de la Mancomunitat de les Valls amb la Font de Quart de les Valls:

RUTA DE L'AIGUA

Connexió dels elements patrimonials relacionats amb l'aigua de reg procedent de l'Ullal Gran de la Font de Quart, destaquen els *sistars* (o partidors), els molins, les sèquies i el paisatge agrícola present a la zona, principalment de varietats cítriques.

Existeixen diferents propostes per al traçat d'aquesta ruta, atenent els organismes que la promocionen (Mancomunitat de Les Valls i Junta de la Font de Quart). Es recull en el present document la ruta de l'aigua mancomunada que s'articula a partir de la ruta promocionada i senyalitzada per la Mancomunitat de Les Valls que enllacen els recorreguts cap a elements patrimonials dels municipis propers. Un braç busca a Quart de les Valls per a tornar a Quartell pel Moli Nou, un braç busca Benavites des de l'Avinguda Benavites de Quartell, fins arribar a la Torre i torna a buscar el *sistar* de Benavites, i un últim braç busca Benifairó i Faura, tornant pel llavaner a connectar amb la ruta mare. Com a variant de la mateixa observem que la població emprà el voral de la CV-320 protegit amb muret per a realitzar passejos.

SENDES

La major part de les sendes que uneixen els nuclis de població es relacionen amb la ruta de l'aigua i les seues variants, anomenada al paràgraf anterior. Destaquen la senda del Setí (entre la Font de Quart i el llavaner de Quart), la senda de Faura a Quartell (entre el *sistar* de Faura i l'institut), la senda de l'Era de Quartell (entre la piscina i l'Era) i la senda – camí de les Barraques- Llogarets (entre Ronda 9 d'Octubre i pas baix la CV-320).

Pel que fa a les sendes oficials presents en la zona⁴ podem observar que el traçat de la **Via Augusta** discorre pel terme de Faura. També es troba El **Camí del Cid**⁵, GR-160, que discorre pel territori dels municipis veïns.

L'altra senda homologada que trobem a la zona és la **Ruta del Senglars PR-CV 319**, que recorre els límits dels termes municipals de Sagunt amb Benifairó de les Valls i Quart de les Valls, fins arribar al barranc de Codoval, on troba el Camí del Cid.

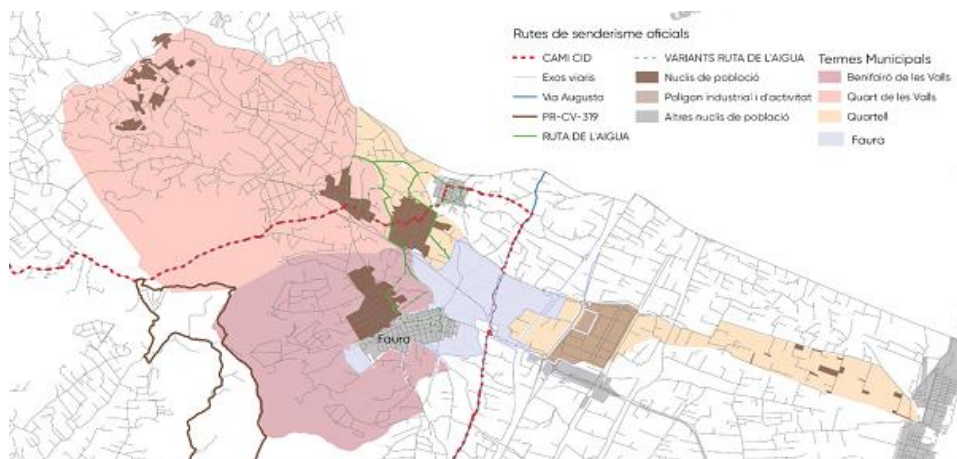


Figura 18. Camí de l'aigua i sendes homologades. Fonts: Elaboració pròpia a partir del Visor GVA i Camí del Cid.

VIES PECUÀRIES

Les **vies pecuàries**⁶ que discorren per zones de topografia plana són plataformes de gran compatibilitat amb els recorreguts d'esbarjo. A la zona destaca l'articulador de l'**Assegador de Quartell**, que connecta les zones forestals amb la **Colada del Camí Vell d'Almenara** (paral·lela al traçat ferroviari), i els traçats paral·lels a costa coincidents amb la **Vereda de l'Antic Camí d'Uixó** (coincident amb la senda de la Via Augusta).

Junt amb aquestes, destaca la **Vereda de la Font** que recull totes les connexions cap a les zones forestals de muntanya, i l'**Assegador de Benavites** /el Barranc de l'Arquet, que connecta cap a la mar pel límit entre els terme de Benavites- Almenara.

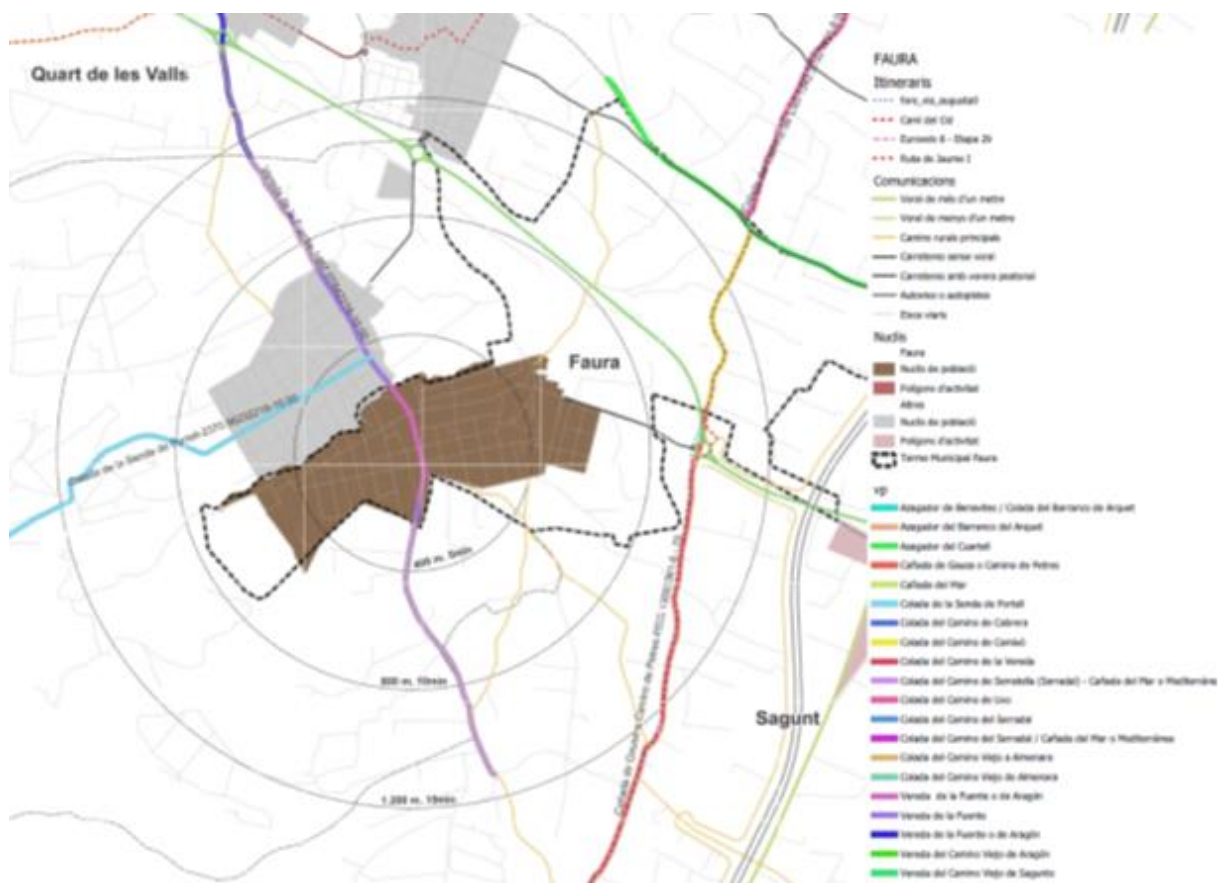
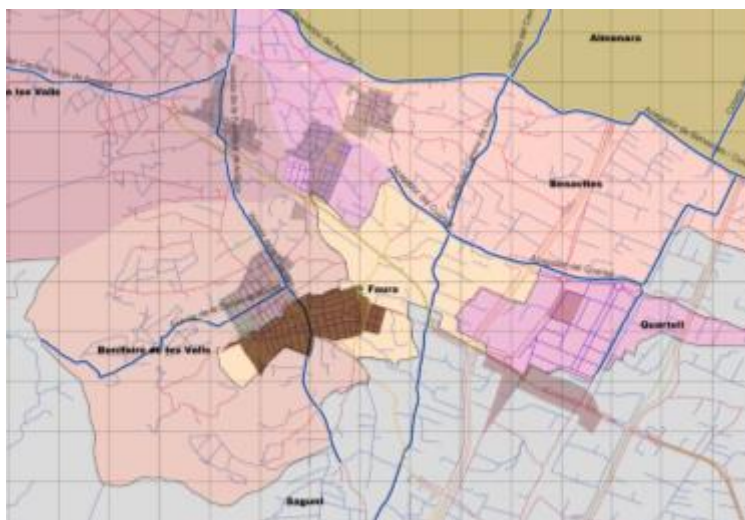


Figura 19: Vies pecuàries. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del Institut Cartogràfic Valencià.



A Faura destaquem:

-Vereda de la Font, amb una amplària legal de 4.00m i una longitud de 411 m i coincidint amb el carrer Cirilo Amoròs i València.

-Colada Camí d'Uixó, amb una amplària de 7.00m i una longitud de 660 m.

-Coincidint amb el límit nord del terme municipal L'Assegador de Quartell amb 10.00 m. d'amplària legal i 1.640 m. de longitud.

ALTRES RUTES

A banda de les rutes homologades i inventariades, existeixen diferents sendes a la zona entre les que es destaquen aquelles que es poden consultar des del **Centre Cultural Excursionista la Vall de Segó**⁷. La qualitat visual del paisatge és de grau alt, en aconseguir-se molt bones vistes des de les elevacions que dominen la plana litoral. S'enumeren els principals recorreguts: PR- La Vall de Segó, Sender de la Creu i el Tabalet, Sender de la Ruta dels Aljubs, Sender Local de la Rodana, Sender Local del Tabalet-La Rodana. Cal destacar que La Rodana es un dels paratges més apreciats per la població, sent un destí habitual per a la pràctica de l'esport i l'esbarjo.

La resta de rutes a peu destacables dins la zona s'ubiquen a la **zona de marjal**, associades als equipaments del Quadro i de la Casa de Penya. Es tracta de recorreguts compartits amb vehicles i bicicletes en viaris inundables, on hi ha una amplària de plataforma molt estreta (de 4 metres al viari de major amplària) on no és possible aparcar en vorals. S'indiquen els recorreguts principals. No existeix un recorregut circular cartografiat, assenyalat o practicable que travesse la zona de major valor ambiental, i cal desplaçar-se fora de la zona protegida, fins al camí de les Pereres del Terme de Sagunt, o be a la via de servei de la AP7 i de la CV-320, per tal de poder accedir a alternatives de camins per a completar el referit recorregut circular.

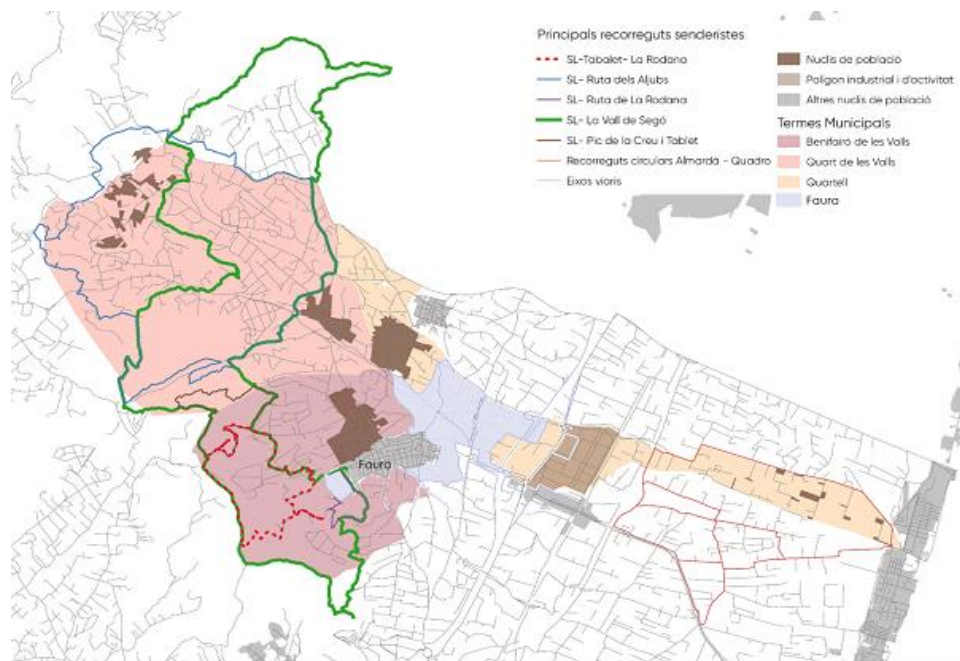


Figura 20: Principals rutes senderistes a la zona. Font: Centre Cultural Excursionista de la Vall de Segó i Elaboració Pròpia

3.2. XARXA CICLISTA

Al municipi de Faura no s'ha formalitzat una xarxa ciclista i de mobilitat personal amb plataforma reservada, però les característiques de la xarxa viària existent permeten un ús adaptat a esta classe de recorreguts. Per tant, la xarxa ciclista és compartida amb els vehicles motoritzats gràcies a la xarxa de carrers i camins transitats a velocitats moderades, i també a la xarxa de carreteres.

Existeix un sol vial adaptat, la CV-320, amb voral senyalitzat per a recorreguts ciclistes i interseccions adaptades, que vertebrava la connexió ciclista entre Quart de les Valls, Quartell i el polígon industrial de "La Foia", però no estan resoltes les connexions d'aquesta infraestructura amb Faura.

La connexió amb els municipis veïns de Benavites, Benifairó de les Valls, Quart de les Valls i Quartell comparteix viari amb desplaçaments a peu i vehicles motoritzats mitjançant els camins rurals, carreteres i sendes d'esbarjo.

Les **topografies suaus** i la climatologia benigna de la zona fan aquesta xarxa la més adequada per a **desplaçaments de menys de 5 Kilòmetres de distància** i per tant, la més convenient per als desplaçaments entre nuclis urbans i serveis mancomunats (desplaçaments que oscil·len entre nuclis de 0,9 a 1,6 Kilòmetres).

L'entorn d'elevada qualitat paisatgística convida a la connexió entre municipis a través de recorreguts periurbans, de gran capacitat estructuradora de la mobilitat diària, i són una alternativa real i competitiva front a l'ús de vehicles motoritzats.

A continuació s'analitzen els principals aspectes que determinen la mobilitat ciclista de la zona.

3.2.1. XARXA EXISTENT

Els espais per al desplaçament de bicicletes⁸ al municipi de Faura són plataformes compartides amb altres modes de desplaçament. Als carrers de les zones urbanes i industrials els recorreguts ciclistes utilitzen la calçada del viari, a les zones d'espais rurals la mobilitat ciclista comparteix els camins i les carreteres amb els vehicles motoritzats. Tot i això observem que algunes de les vies de connexió presenten algun recurs de diferenciació dels modes de transport, com la CV-320, que presenta un voral amb canvi de coloració a roig utilitzat de mode compartit per ciclistes i vianants, sense separació física de la plataforma entre vehicles i bicicletes, però amb les interseccions resoltes.

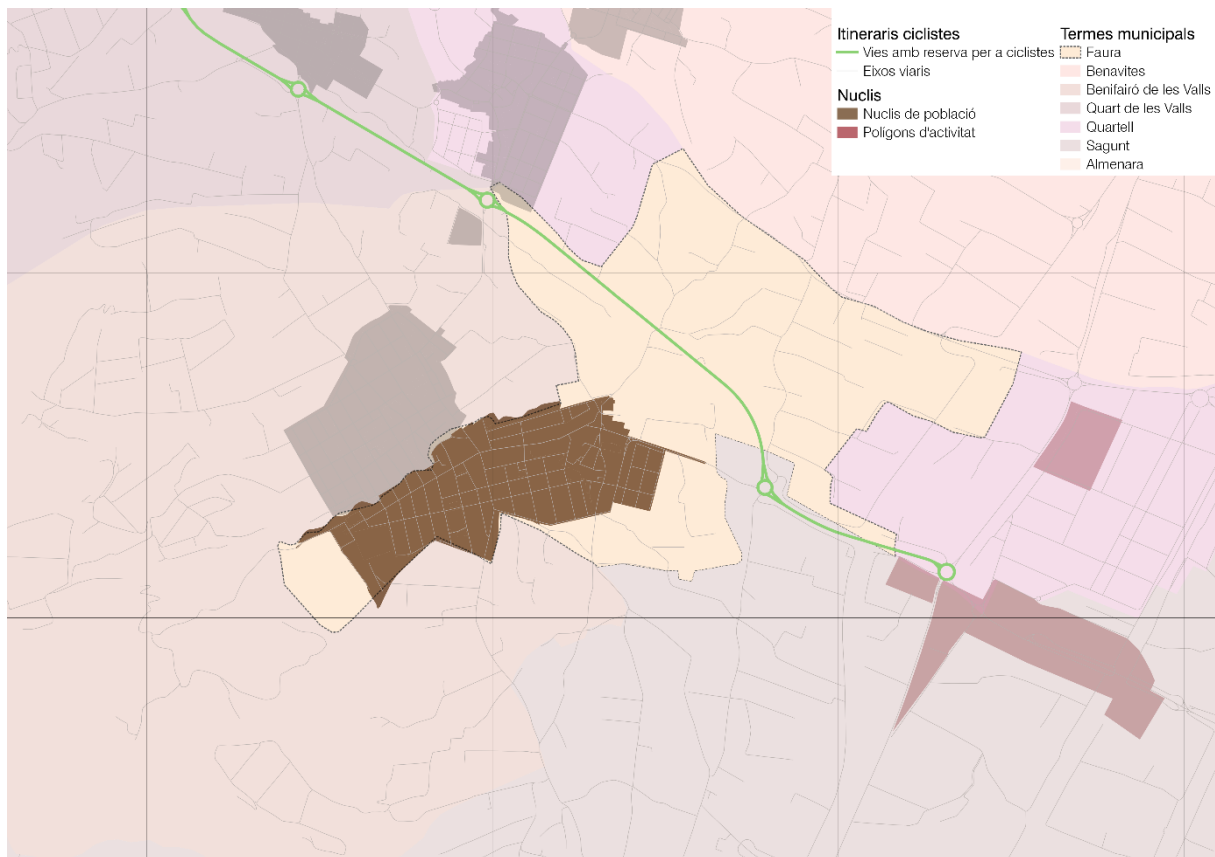


Figura 21. Reserves ciclistes en viaris. Quadrícula cada 1.200 m. Font: Elaboració pròpia.

Més enllà de la xarxa existent, l'Ajuntament de Faura ha manifestat la intenció d'implantar un sistema de bicicletes elèctriques municipal que permeta connectar el nucli de població de Faura amb l'estació de les Valls⁹. En la mateixa línia, la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat ha iniciat a data de redacció d'este document el projecte d'itinerari de vianants i ciclistes de connexió entre la CV320 i l'estació de les Valls¹⁰, la qual cosa millorarà la connectivitat dels municipis de la mancomunitat amb la seva estació.

3.2.2. CARACTERITZACIÓ LA XARXA CICLISTA

PLATAFORMES COMPARTIDES SENSE SENYALITZACIÓ DE RESERVA

Tots els vials de l'àmbit de la xarxa ciclista comparteixen plataformes amb altres modes de comunicació. Les calçades dels carrers del nucli de població s'utilitzen pels desplaçaments de ciclistes i pels vehicles motoritzats, amb ús esporàdic dels vianants. Estrictament, no hi ha carrers de preferència per a vianants i ciclistes, amb la única excepció de la plaça Mestre Garcés (amb un tram de viari homònim per a vianants), però la mobilitat ciclista és compartida amb els desplaçaments a peu devent adaptar la velocitat al pas humà.

L'ús simultani de les plataformes de camins rurals i carreteres per vianants, ciclistes i vehicles a motors fa que la senyalització, limitació de velocitat i prioritització d'usos d'aquests viaris siguin mesures necessàries per la precaució i seguretat sobretot de vianants i ciclistes.

PLATAFORMES COMPARTIDES AMB SENYALITZACIÓ DE RESERVA

L'única plataforma reservada per al ciclisme és el voral de la **carretera CV-320**, entre la rotonda oest de Quart de les Valls i la intersecció amb la N-340 al nucli del polígon industrial de La Foia/El Ventorrillo. Cal destacar que esta plataforma és compartida amb els grups de vianants i per això perd eficàcia com a plataforma reservada a la circulació dels ciclistes, ja que les velocitats de ciclistes són més elevades que les de vianants. Este vial no ofereix un servei directe a Faura, però si té un sentit mancomunat, i permet connectar els municipis de les Valls entre ells i estos amb la seua estació de ferrocarril i amb el principal pol d'activitat de la mancomunitat.

La resta de plataformes d'ús ciclista conviuen amb els vehicles a motor i vianants als camins rurals de la zona. Alguns dels recorreguts ciclistes compartits compten amb senyals.



RUTES CICLISTES AFITADES I SENYALADES

Entre les rutes amb senyalització viària trobem la **Via Augusta** i la **ruta ciclo-turista del Camí del Cid**. Altres de les vies utilitzades pels recorreguts ciclistes són aquelles que coincideixen amb traçats de vies pecuàries. Cal destacar que els trams alts de les vies pecuàries no són adequats per a la mobilitat ciclista, més enllà de la pràctica de Bicicleta Tot Terreny (BTT), amb el risc associat de creuament amb els vianants que també utilitzen les mateixes infraestructures.

L'altre recorregut ciclo-turista de la zona és el traçat de la xarxa **EUROVELO 8¹¹**, en concret l'etapa 29. De traçat similar a la Via Augusta, però discorre a una cota superior, frega el terme de Benifairó de les Valls al sud-est, travessa la CV-320 per un pas inferior i arriba fins a Quartell, per a anar a buscar el municipi de Benavites. Si bé no passa pel terme de Faura, es troba connectat amb la resta de rutes ciclo-turístiques que si passen per el terme municipal.

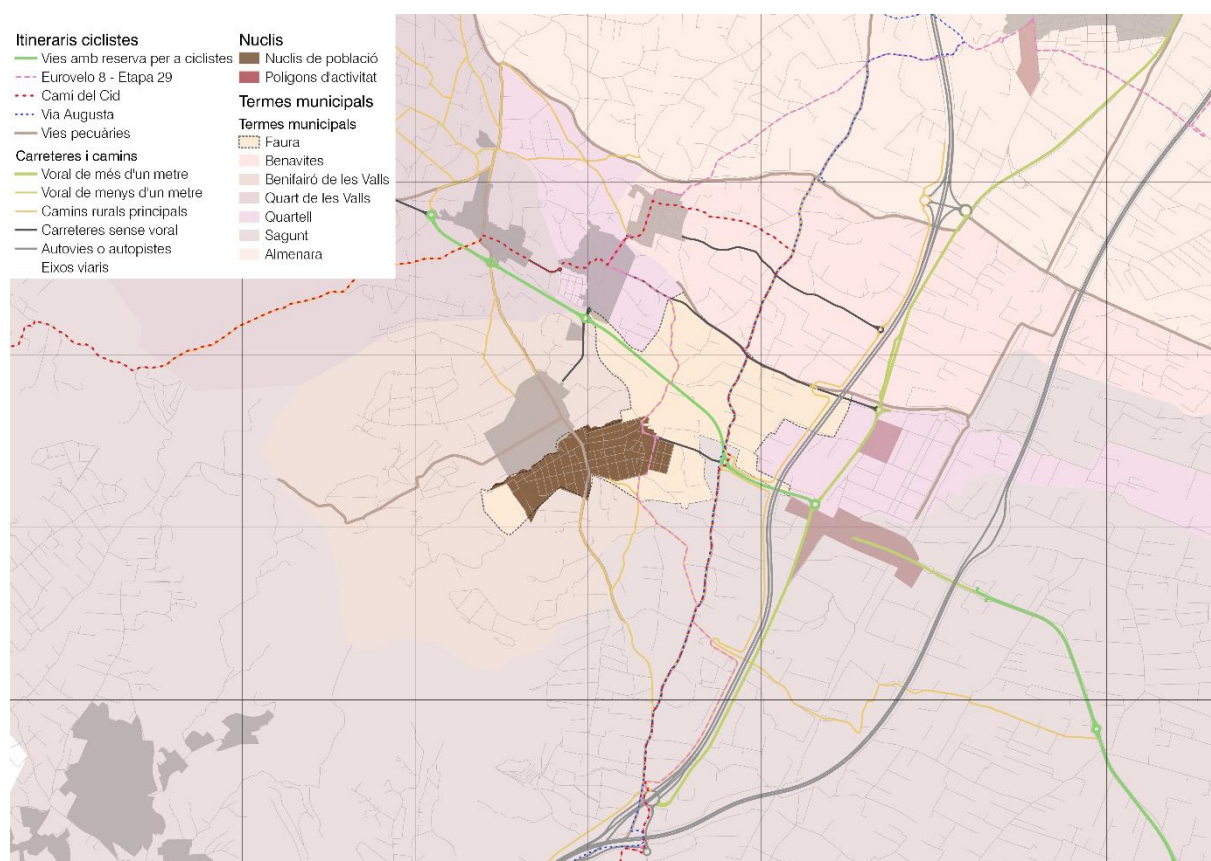


Figura 22. Principals itineraris ciclistes. Quadrícula cada 1.200 m. Font: Elaboració pròpia.



3.2.3. AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT EN BICICLETA CAP A NODES DE MOBILITAT

Per tal d'avaluar la connectivitat en bici dels diferents nodes atractius s'analitzen dues escales i l'ús del node:

- 10 minuts de desplaçament en bici¹² per a nodes locals.
- 20 minuts de desplaçament en bici per a nodes mancomunats, interurbans o inter-nuclis.

A nivell local (10 minuts de desplaçament), la connectivitat amb bicicleta dels equipaments dins els nuclis és molt elevada, amb trajectes de menys de 3 minuts, però no s'observa aparcament de bicicletes als equipaments municipals que optimitzarien els desplaçaments facilitant l'estacionament de les bicicletes.

NUCLIS DE POBLACIÓ

A nivell mancomunat s'analitza la distància entre nuclis, per tal d'avaluar la connexió cap als serveis d'escala local dels municipis veïns. S'han comprovat els trajectes entre centres dels pobles.

El nucli de **Faura** es troba conurbat amb **Benifairó de Les Valls** i presenta un trajecte entre ajuntaments de 3 minuts en bicicleta.

El nucli de **Faura** connecta amb **Quartell** a través d'un trajecte en bicicleta de 8 minuts, que discorre per un viari compartit amb el vehicle motoritzat, a través de camins locals pavimentats. Des de Quartell s'accedeix a **Benavites** en 2 minuts de trajecte addicional.

El nucli de **Quart de les Valls** es troba a 8 minuts en bicicleta de Faura, passant per Benifairó de les Valls (carrers Plus Ultra i Mercè), que discorre en el tram interurbà pel camí vell de Quart.

NODES DE DESPLAÇAMENT AL LLOC DE TREBALL.

Els desplaçaments en bicicleta per motius de treball es donen cap a llocs pròxims als quals no resulta còmodes accedir a peu per la durada del trajecte, com per exemple, els desplaçaments a zones agrícoles allunyades.

Els desplaçaments per motius de treball en bicicleta també inclouen els **desplaçaments agraris** cap a hortes i *rebascalls* (parcel·les menudes per a consum casolà), que per llunyania o necessitats de càrrega d'aliments fan recomanable l'ús de la bicicleta.

Des del **polígon de la Foia**, el trajecte en bicicleta fins a Faura oscil·la dels 13 als 8 minuts amb un desnivell màxim de 46 metres en un recorregut en viari compartit amb vehicles motoritzats. Així, es comprova l'alta potencialitat d'aquest transport per a la connexió laboral del polígon amb el nucli de població, que en els recorreguts en sentit contrari estalvien fins a tres minuts per tindre el factor pendent a favor.

Altres de les infraestructures generadores de desplaçaments cap al treball als voltants de Faura són els **magatzems de taronja** ubicats en entorns agrícoles. Un d'ells es troba al camí de les Valls a Sagunt, a prop de Faura però al terme municipal de Benifairó de les Valls, la vereda de la Font (**Exforpe**, a Benifairó de les Valls); un altre a la carretera d'accés a Faura des de la CV320, la CV3201, al terme municipal de Sagunt (**Frutas Plasencia**, a Sagunt); i l'altre al camí de Quartell (**Nimfrut**, a Quartell).

Al cas del magatzem de Benifairó de les Valls, els trajectes amb bicicleta connecten en 4 minuts amb les zones més allunyades de Faura, mitjançant plataformes compartides amb vehicles a motor a través del nucli de Faura. Per al que està ubicat a Sagunt, els trajectes en bicicleta son inferiors a 7 minuts, també a través de plataforma compartida. Per al cas del magatzem ubicat a Quartell el trajecte més remot és de 8 minuts mitjançant plataformes compartides amb vehicles a motor i vianants.

ÚS SANITARI I ASSISTENCIAL.

El centre de salut de la mancomunitat de les Valls es troba a la Plaça Doctor Fleming de Faura. La connectivitat a través de carrers amb plataforma compartida és òptima.

Pel que fa a les **Residències de la tercera edat**, ubicades en la vora urbana est del municipi de Quartell, els recorreguts en bici permeten arribar en menys de 7 minuts des de la part més allunyada de Faura, a través dels carrers i carreteres compartits amb el vehicle motoritzat.



ÚS EDUCATIU

La connectivitat amb bicicleta des de **IES Les Valls** (Institut d'Educació Secundària, FP i Batxillerat) és òptim en prestar servei al nucli de població de Faura, amb recorreguts per baix dels 6 minuts per a qualsevol punt del nucli. Les plataformes de comunicació ciclista es comparteixen amb vehicles motoritzats.

A l'hora d'entrada de les classes pot constatar-se el desplaçament en bicicleta de l'alumnat procedent dels municipis de Les Valls, a l'igual que la utilització d'altres medis de transport: desplaçaments a peu, motocicleta, VMP i vehicle motoritzat.

El centre d'educació infantil i primària es troba al mateix nucli de població, el CEIP Sant Vicent Ferrer, al carrer de Santa Bàrbara. La seua connexió en bicicleta és òptima.

A Faura només hi ha constància d'una escola infantil privada (Sambori, al carrer Mariano Benlliure, 14), al costat de la plaça del mercat del municipi. La seua connectivitat és òptima.

Pel que fa a l'**escola infantil El Tabalet**, l'escoleta pública més propera, al terme municipal de Benifairó de les Valls, no es detecten usuaris que es desplacen en bici a la mateixa, tot i que amb trajectes de menys de 14 minuts s'arriba des del nucli de Faura, travessant el nucli de Benifairó de les Valls i travessant un gual inundable. El desnivell és de 110 m.

ÚS ADMINISTRATIU

La connectivitat en bici de la **seu administrava de Mancomunitat de les Valls** és òptima, al mateix nucli de Faura (carrer Miguel de Cervantes, 3A).

Pel que fa al **Quartell de la Guàrdia Civil**, ubicat al municipi veí de Quartell, dins l'horari d'atenció al públic restringit a dos matins setmanals, la connectivitat en bici del servei es produeix a través de Benifairó de les Valls, per la CV-3202 amb il·luminació. Es troba a l'entrada de Quartell. Es presenten recorreguts de menys de 7minuts a qualsevol punt de Faura.



TEMPS LLIURE (CULTURAL, RELIGIÓS, ESPORTIU I D'OCI I ESBARJO)

Els **espais esportius, culturals, religiosos i d'oci i esbarjo** associats a cada nucli són de gran connectivitat amb bicicleta des del nucli de Faura, amb desplaçaments inferiors als 8 minuts.

La Font de Quart és l'espai d'esbarjo mancomunitat més representatiu i presenta una connectivitat en bici molt destacable que oscil·la dels 8 a 12 minuts de trajecte des de Faura, mitjançant carrers i viari rural compartit amb vehicles i desplaçaments a peu, amb riscos localitzats d'inundació als guals que travessen els barrancs de la zona i una intensitat d'ús dels vehicles motoritzats pronunciada per a la utilització simultània multimodal de la referida via.

L'altre equipament lúdic en medi agrícola és la zona dels torradors del **Molí de Vent** dins el terme municipal de Quart de les Valls. Des del nucli de Faura, amb trajectes de 12 a 16 minuts en viari d'utilització compartida amb vehicles a motor i amb bicicletes, que travessa zones puntuals inundables i una intensitat d'ús dels vehicles motoritzats pronunciada per a la utilització simultània multimodal de la referida via.

SERVEIS

La connectivitat en bici des de **l'estació de Les Valls** cap al nucli de Faura resulta molt interessant des del punt de vista de la mobilitat, donant servei a tots el municipis de la mancomunitat (dispersos, nuclis de població principal i zones de polígon d'activitat), posant de manifest el potencial d'aquesta infraestructura de transport per tal d'absorbir moviment laborals i territorials.

Cap al nucli de població principal els trajectes és de d'entre 8 i 13 minuts en pujada cap a Faura (passant per la CV-320 i la CV-3201), i de 6 a 9 minuts en baixada de Faura cap a l'estació.

Els **hipermercats** s'equiparen a serveis de consum a escala mancomunada. Dins el municipi de Faura es troba un Consum, però al municipi conurbat de Benifairó de les Valls es troba el supermercat Más y Más. En ambdós casos presenten una connectivitat en bicicleta molt bona dins el nucli de Faura amb trajectes de menys de 2 minuts.

ELS CAMINS RURALS SÓN DE GRAN POTENCIAL PER ALS DESPLAÇAMENTS EN BICICLETA ENTRE FAURA I ELS NUCLIS POBLACIONALS DE LES VALLS, AIXÍ COM PER A ACCEDIR ALS DIVERSOS SERVEIS MANCOMUNATS. A MÉS S'ASSOCIEN A ENTORNS DE QUALITAT AMBIENTAL.

3.3. XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC

L'oferta de **transport públic dins la Mancomunitat de Les Valls** es limita a una expedició en autobús d'anada i tornada diària en dies laborables, a través d'una línia regular de transport interurbà de passatgers amb autobús, que connecta els municipis de la Mancomunitat de Les Valls amb els grans elements de servei del municipi de Sagunt (centre d'especialitats, hospital, centres comercials i estació de ferrocarril d'escala regional) que es correspon amb la **línia 310 d'autobús de Autos Valduxense S.L. (AVSA)**¹³.

Fora de la zona d'ordenació, a 30 minuts a peu del centre del nucli de Faura, existeix una estació de ferrocarril amb consideració de baixador (parada de tren sense servei de venda de bitllets i amb menor freqüència que les estacions): **l'estació de Les Valls**.

Junt amb aquests serveis trobem altres serveis de transport públic com el **taxi i servei regular de transport escolar**.

3.3.1. AUTOBÚS

Existeix una línia de transport públic d'autobús, la **línia 310 de Autos Valduxense S.L. (AVSA)**, que connecta els cinc municipis de Les Valls amb l'estació de Sagunt, passant per l'hospital i fent parada als Centres Comercials.

Tan sols ofereix un viatge d'anada (7:25h-7:27h) i un de tornada (14:32h-14:33h-14:34h). S'adjunta captura del recorregut atenent la informació facilitada per l'empresa.

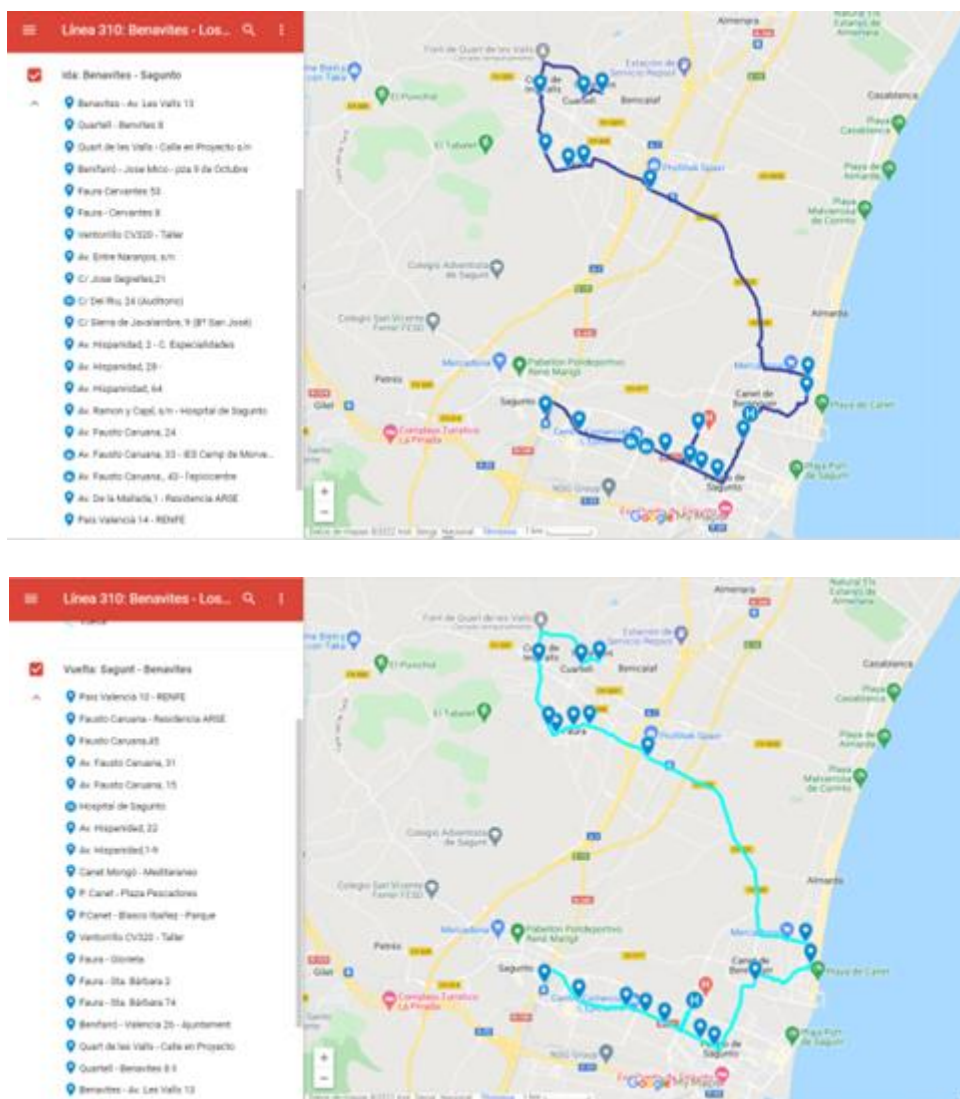


Figura 23a i 23b. Recorregut d'anada i tornada. Font: AVSA

La cobertura que aquest servei té sobre la població es pot comprovar en l'esquema adjunt, on es poden veure que els desplaçaments de persones a peu fins a les parades són inferiors a trajectes de 4 minuts. Es destaquen en blau tots els viaris del nucli urbà a l'abast de les parades.

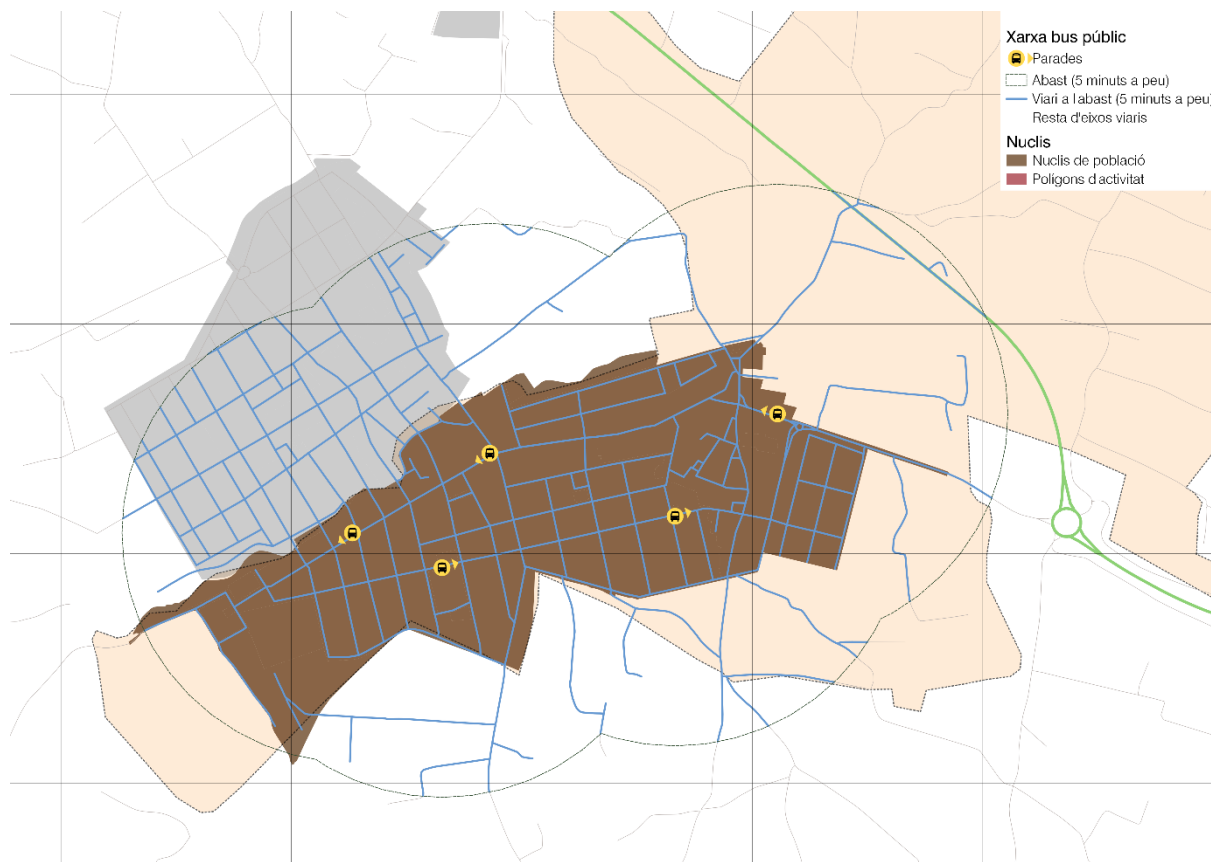


Figura 24. Isòcrones de desplaçament des de les parades existents. Font: Elaboració pròpia.

Pel que fa al nivell d'adaptació de les parades d'autobús cal destacar que existeix marquesina que són zones de resguard construïdes amb materials d'obra (no permeten observar l'aproximació dels autobusos, les dues d'anada cap a Sagunt), així com parades simplement assenyalades amb un panell vertical (la darrera parada de tornada) o, inclús, sense cap senyal visible en el lloc (les dues primeres parades de tornada). En les visites realitzades no s'ha pogut consultar informació d'horaris ni recorreguts en cap de les parades, trobant tota la informació únicament a la web. No existeix reserva per a l'aturada del comboi dins les zones d'estacionament de la calçada per a evitar el bloqueig del trànsit.

3.3.2. TREN

Es distingeixen tres estacions de ferrocarril que poden donar servei a la població de l'estudi: **Les Valls, Almenara i Sagunt**, les tres a la línia C-6 de Rodalies.

La primera de les estacions de ferrocarril considerada dota de servei de transport públic el polígon de La Foia, ubicant-se a 200 m al sud-est del polígon. Per a avaluar la connectivitat de l'estació amb la resta de nuclis s'ha calculat una isòcrona d'un desplaçament en bicicleta de 20 minuts, observant-se que donaria servei a Faura (quasi tot el nucli urbà està inclòs a la isòcrona de 15 minuts en bicicleta). Amb vehicle particular, els temps de desplaçaments són de l'entorn de 5 minuts.

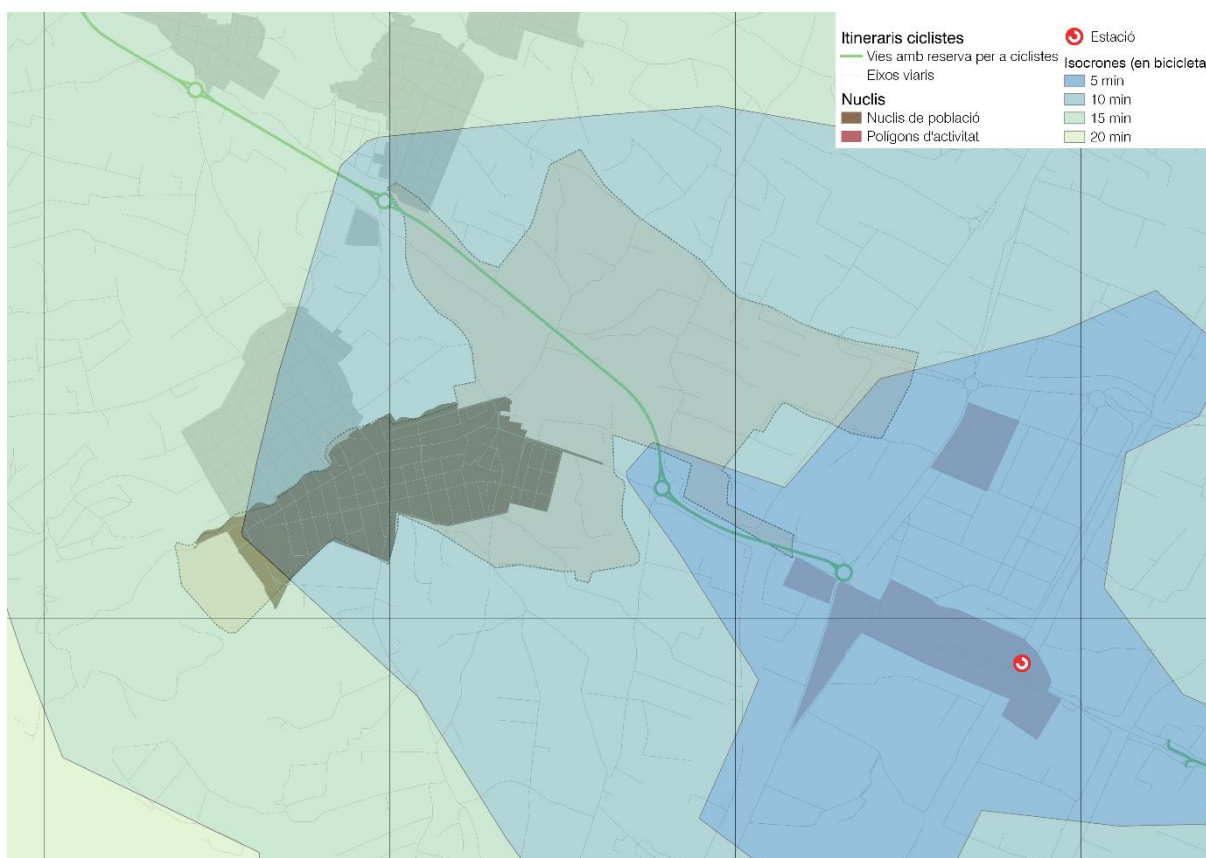


Figura 25. Isòcrones de 20 minuts en bici des de l'estació de les Valls. Font: Elaboració pròpia.

Els combois de tren que fan parada en Les Valls, arriben en 4 minuts¹⁴ a Sagunt en 31 minuts a València Cabanyal, i 41 a minuts a Castelló, presten servei cada hora, comportant-se com un viatge competitiu front al cotxe particular que tarda 21 minuts¹⁵ per al cas del Cabanyal, i 31 per a Castelló. Hi ha un total de 16 combois diaris en festiu o dia laborable.

L'entorn de l'estació és un entorn urbà amb manca de vorera i il·luminació insuficient. Les edificacions properes es troben en deficient estat de conservació. Compta amb espai de resguard però no està dotada de portes, cosa que fa de l'espai d'espera un lloc amb una corrent d'aire molt forta. Dins l'espai de resguard hi ha informació de la línia i de les freqüències i horaris. Aquesta parada té consideració de baixador i per aquest motiu no es pot adquirir bitllet en la mateixa.

L'altra estació considerada és la de Sagunt a 12 minuts en cotxe¹⁶ o 23 minuts en bicicleta. En aquesta estació la quantitat de combois diaris ascendeix a 39 combois amb temps de trajecte més curt. L'estació de tren de Sagunt compta amb banys, espai climatitzat d'espera, punts de venda automàtics i assistits per persones i és lloc de transbordament de la línia c-5 i també estació d'escala regional en enllaçar amb la línia ferroviària de Terol. També hi tenen parada alguns trens de llarg recorregut Alvia i Intercity.

Finalment, l'estació d'**Almenara** (també dins la línia **C-6**, a 8 minuts en vehicle a motor i 15 minuts amb bicicleta¹⁷) es comporta com la de Sagunt cap al Sud, i per aquest motiu el recull únicament la caracterització de l'estació de Sagunt (dona un servei similar a la d'Almenara i a més està dotada de parada en desplaçaments regionals, i des de Sagunt hi ha transbordament a la línia C-5)

3.3.3. TAXI

La zona d'estudis forma part de l'Àrea de prestació conjunta de Camp de Morvedre que inclou els municipis de: Albalat dels Tarongers, Alfara de la Baronia, Algar de Palància, Algímia d'Alfara, Benavites, Benifairó de les Valls, Canet d'En Berenguer, Estivella, **Faura**, Gilet, Petrés, Quart de les Valls, Quartell, Sagunt, Segart, Torres-Torres, Puçol i el Puig de Santa Maria.

A continuació s'adjunta un llistat d'empreses i autònoms dedicats al servei de taxi.

Taula 9. Llistat de companyies de servei de taxi. Font: Elaboració pròpia.

Nom	Telèfon.	Població.
Tele Taxi	962673212	Sagunt- Port; Canet d'En Berenguer
Radio Taxi	962680999	Sagunt- Port
Servi Taxi	961186666	Sagunt- Port
Autònom	962678872	Canet d'En Berenguer
Autònom	961470434	Puçol
Autònom	649095761	Puçol

No existeixen parades de taxi al municipi.

3.3.4. SERVEIS DE TRANSPORT REGULAR DE TRANSPORT ESCOLAR

Existeix un servei discrecional de connexió de l'alumnat adscrit al Col·legi d'Educació Infantil i Primària El Braçal d'Estivella, que passa a cursar estudis l'Institut d'Educació Secundària la Vall de Segó, mitjançant autobús. L'alumnat de Formació Professional i Batxillerat que no prové d'Estivella es desplaça per mitjans propis

No existeix transport escolar al CEIP Sant Vicent Ferrer, i els alumnes que acudeixen al centre escolar (ubicat al carrer Colom) ho fan a partir de mitjans familiars. No s'identifica per part del personal del centre persones que fan desplaçament amb bicicleta al centre.

DE MANERA GENÈRICA, LES CONNEXIONS AMB TRANSPORT PÚBLIC SÓN POC COMPETITIVES DAVANT ALTRES MITJANS COM LA BICICLETA, O ELS MOTORITZATS PRIVATS, PER LES SEUES FREQUÈNCIES I TEMPS DE TRAJECTE. LA CONNEXIÓ AMB EL SERVEI DE RODALIES DES DE L'ESTACIÓ DE LES VALLS ÉS DE GRAN POTENCIAL SI MILLORÉS SENSIBLEMENT LA CONNEXIÓ AMB EL NUCLI DE POBLACIÓ.



3.4. XARXA DE VEHICLES MOTORITZATS

La xarxa viària existent assegura la connectivitat del municipi i del territori que el circumda, la gran quantitat de recorreguts permet una **connexió fàcil a partir de vehicles a motor**. Els grans viaris asseguren connexions cap a territoris llunyans, a més de mitja hora de trajecte, mentre que les connexions a viaris principals locals permeten articular la mobilitat motoritzada de la zona de manera més que eficient.

Una de les principals característiques de la zona és la **falta de permeabilitat que suposa el pas dels grans corredors de la mobilitat Mediterrània**, únicament franquejable amb passos superiors, amb molta utilització en període estival.

L'altra és l'ús simultani de la xarxa de recorreguts motoritzats per vianants, ciclistes i vehicles motoritzats ja caracteritzada en punts anteriors (xarxa vianant i ciclista).

3.4.1. XARXA TERRITORIAL

Els grans connectors del trànsit motoritzat de l'Arc Mediterrani travessen el terme municipal de Quartell al territori pla, entre les cotes 12 i 6 metres sobre el nivell del mar. Aquests són d'est a oest:

AP7. Forma part de la Ruta Europea E-15. Presenta una calçada desdoblada per sentit de circulació, amb dos carrils per sentit. Es tracta d'una via estructuradora de trànsit amb poques incorporacions (2 entre Sagunt i Castelló). Les connexions més properes es troben al nord, junta al nucli principal de Moncofa (entrada i eixida direcció Castelló i València, a 15 minuts de desplaçament en vehicle privat) i al sud a Sagunt, junt a Petrés (incorporació direcció Castelló i eixida direcció València, a 11 minuts de desplaçament en vehicle privat).

N-340. Carretera Nacional de plataforma única amb dos carrils per sentit, presenta les incorporacions més properes a la intersecció mitjançant rodona de la CV-323 al nord i de la CV-320 al sud, delimitant l'àmbit del Polígon de serveis i activitat de La Foia de Quartell.

.....

A7. Forma part de la Ruta Europea E-15. Presenta una calçada desdoblada per sentit de circulació, amb dos carrils per sentit. Es tracta d'una via estructuradora de amb moltes incorporacions (més de 10 entre Sagunt i Castelló). La connexió més propera es troba al nord, a Almenara, prop del barranc de l'Arquet (entrada i eixida direcció Castelló i València, a 5 minuts), i al sud a Sagunt, en la partida del *Pontazgo*, al nord del desdoblament de AP7 i A7 (entrada i eixida direcció Castelló i València, a 5 minuts). La seua via de servei oest articula les connexions cap al viari des de la incorporació sud d'Almenara a la CV-323.

3.4.2. XARXA INTERURBANA

La principal via articuladora del trànsit de la Mancomunitat de Les Valls és la **CV-320** discorre entre Faura- Benifairó de les Valls i Quart de les Valls- Quartell. Aquesta carretera és de plataforma única i doble sentit de circulació amb un sol carril per sentit. Presenta voral amb canvi de coloració a roig entre la rodon de N-340 i la rodon Oest del Quart que és utilitzada tant per vianants com per ciclistes. En direcció Torres-Torres (oest), a partir de la rodon Oest de Quart (PK3,5) es converteix en un viari de plataforma única i doble sentit de circulació d'ample variable (de 12 a 7 metres) sense vorals. En direcció Canet d'En Berenguer (est), a partir de la rodon amb la N-340 es converteix en el vial autonòmic de la CV-309 recupera la continuïtat del voral a partir del pont sobre la AP7.

La resta de viari provincial és la **CV-323** (connexió de Quartell amb la N-340, per l'est de la població), vial de plataforma única i doble sentit de circulació en carril simple sense voral lateral d'amplària variable de 9 a 6,5 metres. Aigües avall del traçat ferroviari la via passa a ser de titularitat i competència municipal, entre els termes de Quartell i Sagunt, però segueix funcionant com a connector interurbà. Al tram de marjal presenta un ample de 8 a 4 metres.

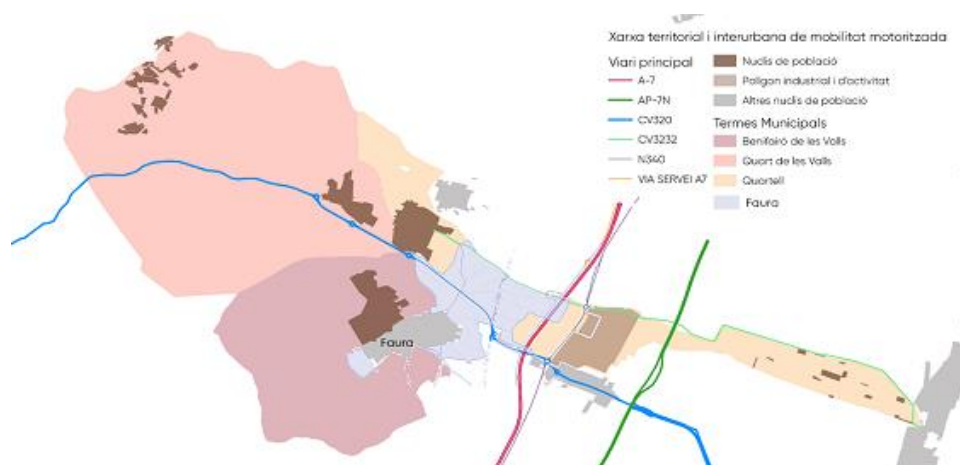


Figura 26. Xarxa viària territorial i interurbana. Font: Elaboració pròpia.

3.4.3. XARXA LOCAL

XARXA LOCAL PRINCIPAL



Figura 27: Amplària dels carrers. Font: Elaboració pròpia

La **xarxa local principal** existent coincideix amb les antigues carreteres articuladores de la zona que han sigut substituïdes pel nou traçat de la CV-320 i pels carrers principals. Es descriuen a continuació els eixos principals d'escala local.

- **L'Avinguda de La Glorieta / CV-3203** Connecta la xarxa principal de carreteres CV-320 amb el casc urbà mitjançant els carrers Major i Cirilo Amorós en sentit a Benifairó de les Valls, i des d'aquest cap a Benavites i de nou la CV-320, itinerari que passa pel centre educatiu.
- Les amplàries disminueixen des de els 10 metres de l'avinguda, que es configura com a calçada i vorera única de 2m plena de postes, fins als 6 metres o menys que als carrers Major i Dr. Palanca la calçada és sentit únic, amb una fila d'estacionament i voreres inaccessibles.

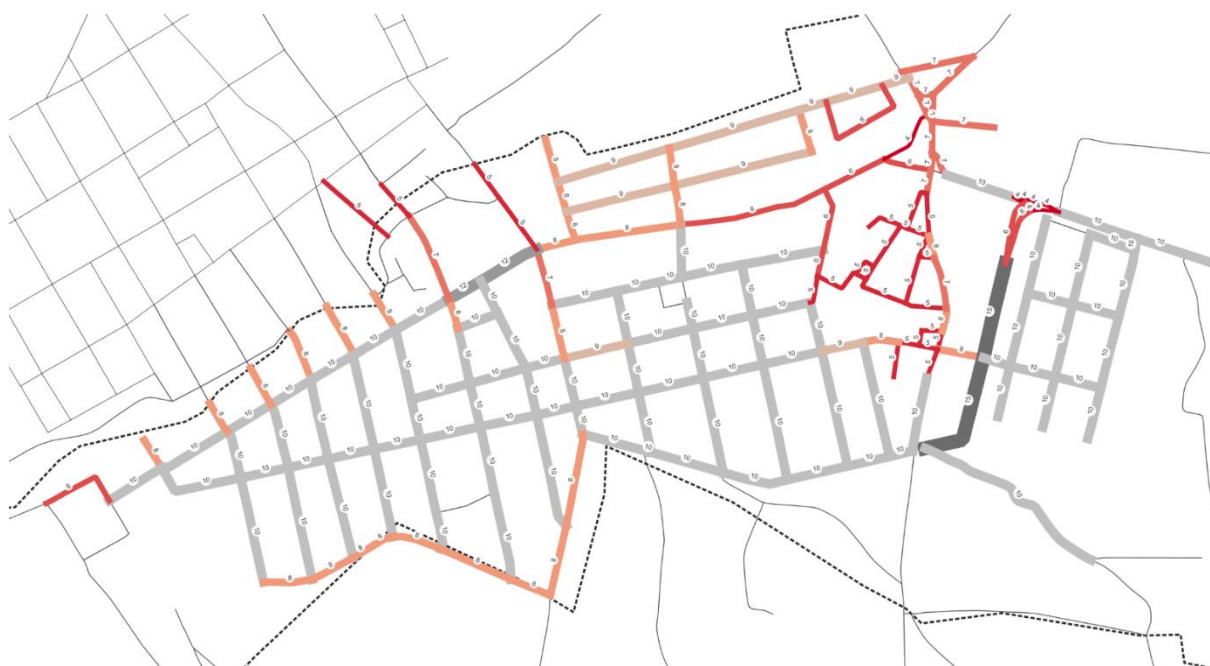


Figura 28: Detall Casc Urbà: Amplària de carrers. Elaboració pròpia

- L'amplària dels carrers millora amb etapes més recents del creixement, malgrat que molt ajustades, permeten treballar la jerarquia viària.
- L'accés per la ronda de Diputació ofereix una amplària suficient per a conduir la major part del tràfic d'accés i distribuir des de la Ronda Quémalo amb 10 metres, i dos sentits de tràfic. Voreres insuficients i sense arbrat, encara que és un urbà el seu disseny no resulta coherent.
- La xarxa viària té carrers amb una amplària de 10m en general amb calçada, aparcament i voreres inaccessibles. Els carrers est-oest són de sentit únic i amb doble aparcament, encara que les voreres són prou estretes 1.20 m algunes menors, hui resulten com hem comentat abans inaccessibles, per tant la capacitat d'aparcament es reduirà en un futur.
- El carrer de la Diputació té la major amplària amb 15 m.

La **xarxa rural principal** assegura els accessos al territori. Entre els eixos més importants fora dels traçats de vies pecuàries i antigues carreters, de nord a sud destaquen els següents comunicadors amb capacitat per als desplaçaments de vehicles motoritzats:

- Camí de les Valls al sur des de carrer València
- Camí del Cuquello, continuació de c. Sta. Bàrbera
- Camí de la Victòria
- Camí de l'Alcoholador
- Camí de la Vall d'Uxó
- I altres amb connexió urbana des de Benifairó de les Valls:
- Camí del Tabalet.
- Camí de l'Ermita.
- Camí del Cuquello.

XARXA LOCAL SECUNDÀRIA

La **xarxa local secundària** dota d'accés i distribueix la resta dels nuclis de població i la xarxa rural secundària assegura els accessos a les parcel·les de conreu. S'adjunta esquema descriptiu de la mateixa i la xarxa principal, on destaca la gran quantitat de camins de connexió amb la zona forestal pròxima.

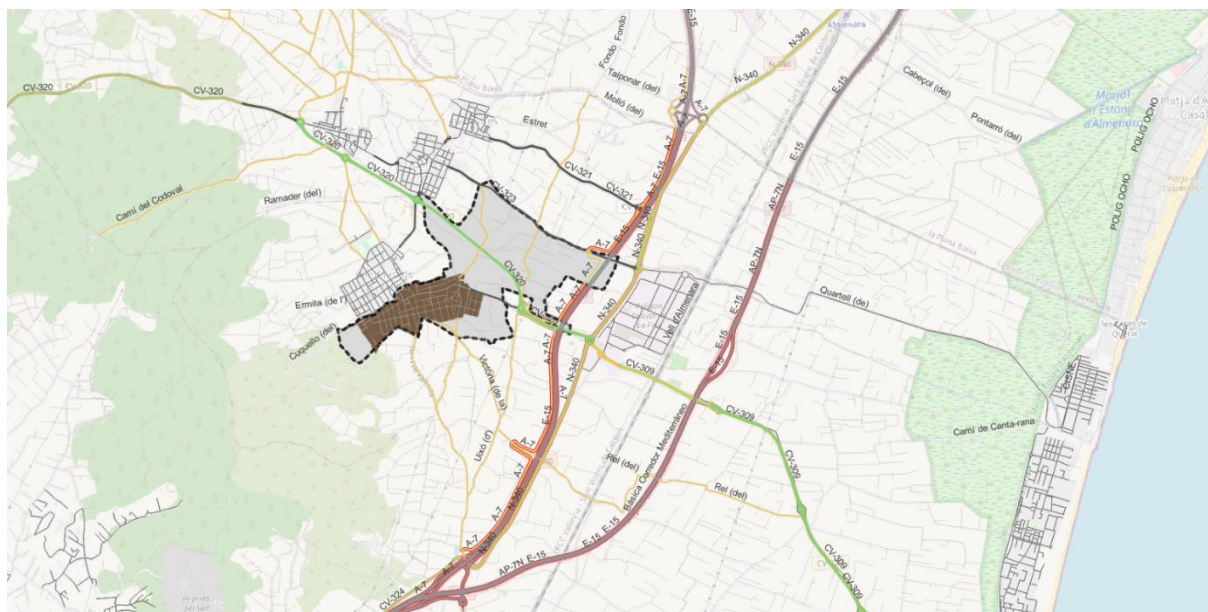


Figura 29: Xarxa viària global de Faura i municipis veïns. Font: Elaboració pròpia.

CARACTERITZACIÓ DE LA XARXA LOCAL

La quantitat de camins i de viaris faciliten la comunicació des de la població cap al territori circumdant. El viari local principal del nucli de població presenta calçades de 3,5 metres amb zones de pendents suaus tot i que les pendents del viari en la muntanya són molt pronunciades.

Els viaris del barri antic presenten una amplària que varia dels 3 als 7 metres amb voreres inferiors a 1,2 metres. La resta de viaris presenta una secció que oscil·la dels 4 als 15 metres

La utilització compartida amb ciclistes i vehicles motoritzats no provoca grans problemes al llarg del dia. L'aspecte més conflictiu per a la convivència pacífica dels diferents fluxos és l'excés de velocitat dels vehicles a motor en camins rurals, i la manca de visibilitat en llocs de canvi de direcció del viari.



L'estat de conservació dels camins de la zona és adequat. Existeixen camins sense asfaltat en bon estat i molts dels guals dels camins presenten acabats del ferm reforçats en formigó per tal de poder resistir fenòmens d'inundació. Cal tenir en compte que tenim **carreteres i camins principals travessen traçats de barrancs**, que amb fenòmens d'inundació inutilitzen els passos per al seu ús segur. Entre els punts inundables destaquem:

- El camí de 'Alcoholador al seu creuament per la CV-320 que fa de barrera i la CV-323 que acompanya amb el barranc de Benavites.
- El barranc de la Canaeta constitueix el límit amb recorregut natura travessa el casc i fa de límit amb la conurbació de Benifairó de les Valls.

3.4.4. AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT CAP A NODES DE MOBILITAT

S'han distingit tres nodes de mobilitat motoritzada atenent la seua escala:

A **escala mancomunada** hi ha molta connectivitat cap a Benifairó de les Valls i també cap a Quartell, les connexions. També hi ha bona connexió cap a Quart i Benavites amb les quals es comparteixen serveis mancomunats, serveis sanitaris i educatius. Aquests cinc municipis formen una conurbació fluida per a l'adquisició de serveis o utilització d'equipaments.

A **escala comarcal** la ciutat de Sagunt fa de cap de serveis en diferents espais dels seus nuclis principals. Funciona com un lloc que atrau desplaçaments laborals i d'accés a infraestructures educatives (escola oficial, UNED), i també desplaçaments per motius sanitaris (hospital i centre d'especialitats), administratius (seus de jutjats, seguretat social i agència tributària) i oferta de serveis, culturals, d'oci, platges. El desplaçament cap al nucli de Sagunt (seus de jutjats, seguretat social, agència tributària i estació de ferrocarril) és de 10 minuts a través de l'antic traçat de la N-340, cap a la zona comercial inter-nuclis és de de 12 minuts¹⁸ a través de l'antiga N-340 o la CV-309, i cap als equipaments sanitaris comarcals (hospital i Centre d'Especialitats) és de 12-14 minuts a través de la CV-309. El nucli del Port de Sagunt i Canet de Berenguer amb zones de comerç associats a la temporada estiva es troben a 17 minuts i 13 minuts respectivament, a través de la CV-309 Com a alternativa a la capital comarcal, destaca el municipi de la Vall d'Uixó, que actua com a traient a nivell laboral i de consum, es troba a una distància 16,3 Km que suposa un desplaçament de 11 minuts.

.....

A **escala metropolitana** la capital autonòmica actua com a pol del serveis propis de la conurbació més gran de la Comunitat Valenciana, destaquen els serveis universitaris (25 minuts al campus de Tarongers de la UV i UPV) serveis sanitaris hospitalaris de l'Hospital Clínic Universitari (Avinguda Blasco Ibáñez, número 17, 46010, València), que és el centre de referència dels serveis mèdics especialitzats que no presten cobertura sanitària a l'Hospital de Sagunt (a 26 minuts). Com a gran ciutat dona servei també al consum d'oci, cultura i serveis especials en recorreguts mitjans de 33 minuts de trajecte.

Junt amb l'**àrea metropolitana de València**, la població es desplaça a l'**àrea metropolitana de Castelló** per motius laborals i de consum (recorreguts mitjans de 35 minuts fins a Castelló o de 22 a 25 minuts a la zona taulellera de Vila-Real i Onda, a l'igual que per a tindre accés a altres serveis com els hospitalaris (per exemple hospital Universitari de la Plana, a Vila-real, a 24 minuts) i universitaris (Universitat Jaume I a 31 minuts).

Els recorreguts motoritzats privats permeten arribar en un desplaçament aproximat d' una hora amb el vehicle particular fins a les següents localitats: Alcalà de Xivert, Albocàsser, Llocnou de la Corona, Montanejos, Puebla de Valverde (Terol), Toixa, Utiel, Càrcer, Llosa de Ranes, Carcaixent i Tavernes de la Vallidigna, observant-se molt bona connectivitat a les dos grans àrees metropolitanes de València i Castelló.

L'**aeroport de València** s'ubica a 27 minuts i l'**aeroport de Castelló** a 44 minuts de desplaçament en vehicle particular.

3.5. XARXA DE DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES

Als municipis de Faura i pròxims, **no s'observa una xarxa de distribució de mercaderia**. Les parades per a repartir mercaderies utilitzen els espais d'estacionament lliure en viari, i en cas de no trobar el mateix, utilitzen parades en guals o estacionament en segona fila.

3.5.1. LLOCS DE CÀRREGA I DESCÀRREGA

Pel que fa a la xarxa de distribució de mercaderies és necessari indicar les reserves d'espais per a la càrrega i descàrrega.

MERCATS AMBULANTS

A Faura el mercat és els dimarts, a Sagunt en dimecres, Quartell o Port de Sagunt el dijous, o Port de Sagunt el dissabte.



3.6. ESTACIONAMENT DE VEHICLES PRIVATS

Un dels usos principals dins el viari és el **d'estacionament de vehicles particulars**. Els vehicles privats colonitzen tots aquells espais de la calçada fora dels espais de circulació, tinguen o no senyalització horitzontal. Es recull a continuació esquema de recompte de places¹⁸

Pel que fa a **places d'estacionament reservades per a persones de mobilitat reduïda** s'han identificat set places a Benifairó de les Valls (una al Carrer de la Valls de Segó, tres al Carrer de Jesús Balanzà, una al Carrer Mestre Serrano, una al Carrer València i una altra al Carrer Bon Succés). Tres de les mateixes es situen al mateix Carrer on trobem la zona de càrrega i descàrrega, la farmàcia i el Consultori mèdic, on també trobem dues estacions de recàrrega de vehicle elèctric.

S'observa regulació de **zones d'estacionament reservat a vehicles de la corporació**, amb un total de dos places front l'Ajuntament. Al mateix temps **no existeixen zones d'Ordenança de Regulació d'Aparcament (ORA)** o zones reservades a residents, **ni cap borsa d'estacionament dissuasiu**.

Altre dels usos de la calçada comprèn les **terrasses d'establiment d'hostaleria**, associades a la façana de l'establiment hostaler al qual donen servei. Trobem terrasses en calçada a als nuclis de població. No s'observen elements de protecció més enllà de senyalització mitjançant tanques de trànsit. Algunes de les mateixes presenta elements desmuntables fixes de protecció dels fenòmens meteorològics, com al nord de Benifairó de les Valls (creuament dels Carrers Maestro Serrano i Mercè).

NO ES DETECTEN RESERVES DE PLACES PMR ASSOCIADES ALS EQUIPAMENTS. EL NUCLI HISTÒRIC NO COMPTA AMB UNA GRAN QUANTITAT DE PLACES D'ESTACIONAMENT.

3.7. IMPACTES DE LA MOBILITAT

Els principals impactes directes que la mobilitat té sobre les persones que utilitzen un territori per a desplaçar-se són de **seguretat cap a les persones**, el **disseny del carrer** fa que l'ocupació de la via pública siga per a l'estacionament i la circulació motoritzada, fent del caminar un pràctica innecessàriament complicada. També són molt importants les **afeccions acústiques i de contaminació atmosfèrica** que generen els vehicles que s'utilitzen per als desplaçaments.

3.7.1. MORTS O FERITS PER VEHICLES

En el període d'estudi de les dades disponibles a la Direcció General de Trànsit¹⁹ (DGT) que avarca els anys 2017 amb 3 sancions i 9 punts, al 2018 i 2019 amb 1 sanció de 4 punts tots dos, i 2021 sense accidents a Faura..

3.7.2. CONTAMINACIO ATMOSFÈRICA

El municipi de Faura s'integra a la ZONA ES1005: PALANCIA - JAVALAMBRE (ÀREA COSTANERA) de la Xarxa Valenciana de Vigilància i Control de la Contaminació Atmosfèrica de la Comunitat Valenciana, en aquesta zona la xarxa compta amb 6 estacions d'avaluació de qualitat de l'aire.

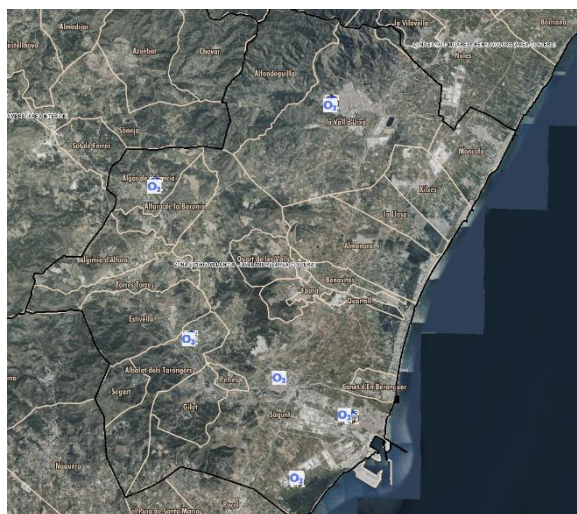


Figura 30: Mapa Zona ES1005 i distribució de les estacions. Font: Visor Cartogràfic de la Generalitat Valenciana.

PARÀMETRE	VALOR LÍMIT ANUAL	VALOR LÍMIT DIARI	VALOR LÍMIT HORARI	ALTRES PARÀMETRES ESTADÍSTICS	SAGUNT-CEA	SAGUNT-NORD	SAGUNT-PORT	LA VALL D'UIXÓ	ALGAR DE PALÀNCIA	ALBALAT DELS TARONGERS
Diòxid de sofre (SO ₂)		Núm. superacions de 125 µg/m ³ (3 sup/any)			0		0	0	0	0
			Núm. superacions de 350 µg/m ³ (24 sup/any)		0		0	0	0	0
Diòxid de nitrogen (NO ₂)	40 µg/m ³				6,2	7,1	13,9	5,1	6	4,9
			Núm. superacions de 200 µg/m ³ (18 sup/any)		0	0	0	0	0	0
Partícules en suspensió (PM ₁₀)		Núm. superacions de 50 µg/m ³ (35 sup/any)			1	1	11		0	0
	40 µg/m ³			Percentil 90,4 (50 µg/m ³)	13,1	16,8	14,9		5,7	5,7
Partícules en suspensió (PM ₁₀) després descompte		Núm. superacions de 50 µg/m ³ (35 sup/any)			0	0	3		0	0
	40 µg/m ³			Percentil 90,4 (50 µg/m ³)	11	14	13		4	4,3
Partícules en suspensió (PM _{2,5})	25 µg/m ³				8,6		11,8	10,6	4,3	3,1

Avaluació de la qualitat de l'aire a la Comunitat Valenciana, any 2021. Zona ES1005: Palància – Javalambre pàg 6

PARÀMETRE	VALOR LÍMIT ANUAL	VALOR LÍMIT DIARI	VALOR LÍMIT HORARI	ALTRES PARÀMETRES ESTADÍSTICS	SAGUNT-CEA	SAGUNT-NORD	SAGUNT-PORT	LA VALL D'UIXÓ	ALGAR DE PALÀNCIA	ALBALAT DELS TARONGERS
Monòxid de carboni (CO)				10 mg/m ³ Mx diària mitjana mòbils octohoràries	0,5		0,4	0,2	0,3	0,3
Piom (Pb)	0,5 µg/m ³					0,01				
Arsènic (As)	6 ng/m ³					0,28				
Cadmi (Cd)	5 ng/m ³					0,07				
Niquel (Ni)	20 ng/m ³					0,92				
Benzo(a)pirè (BaP)	1 ng/m ³					0,06				
Ozó (O ₃)				180 µg/m ³ Núm. de superacions del límit d'informació	0	0	0	1	0	0
				Valor objectiu per a la protecció de la salut de 120 µg/m ³ (Núm. superacions ≤ 25)	*	2	3	11	7	*
				Valor AQ40 18000 µg/m ³ h valors horaris mitg fins a juliol (any que participen en el càlcul)	10131	7552	7405	14151	16629	11151

* no és possible el càlcul segons criteris normatius

Avaluació de la qualitat de l'aire a la Comunitat Valenciana, any 2021. Zona ES1005: Palància – Javalambre pàg 7

Figura 31a i 31b: Estacions de mesura de la qualitat de l'aire, ubicació i contaminants mesurats. Font: Generalitat Valenciana, 2021.

Per a determinar els valors de qualitat d'aire present a la zona de Les Valls es valoren les dades de l'estació de control de Qualitat d'Aire més propera, que es de la veïna localitat de Sagunt²⁰, i més concretament de l'estació Sagunt Nord, que és la més propera als grans articuladors de transport europeu.

Atenent els informes anuals de la mateixa (any 2020), no es superen els valors límit dels diferents contaminants establerts a la normativa vigent relativa a la millora de la qualitat de l'aire. Si observem cadascun dels contaminants mesurats:

- No es disposa de dades de diòxid de Sofre (SO₂).
- Les concentracions de diòxid de nitrogen (NO₂) queden a nivells allunyats dels límits establerts.
- Pel que fa a partícules en suspensió de 10 micres, el número de superació dels 50 µg/m³ és de 1 dia a l'any dels 35 dies permesos.
- No es disposa de dades de partícules en suspensió de menys de 2,5 micres, ni de monòxid de Carboni.
- Els valors registrats de Plom, Arsènic, Cadmi i Níquel, i Benzopirè queden molt lluny dels valors de referència.
- Es registren dos dies amb elevades concentracions d'ozó, tot i que la referència permet la superació del límits de 120 µg/m³ fins a 25 dies.

Respecte del Programa de Vigilància de les Concentracions de l'Ozò Troposfèric a la Comunitat Valenciana, elaborada per la Fundació Centres d'Estudis Ambientals del Mediterrani (CEAM), PREVIOZONO, al seu informe final de febrer del 2021, analitza amb major detall aquest contaminant, en concret el tipus de superació que es produeix.

Tabla 7: número de superaciones del umbral de protección a la salud (UPS) para el año 2021 registradas en la RVVCCA durante el periodo de vigilancia.

Estación	superaciones			Estación	% cobertura		
	laxo	inten	tot		laxo	inten	tot
La Torre d'en Domènec	0	1	1	Caudete de las Fuentes	0	0	0
Sant Jordi	0	3	3	Buñol - Cemex			0
Morella	0	4	4	Cortes de Pallás	0	4	4
Vilafranca	2	13	15	Gandia	0	0	0
Coratxar	2	3	5	Benigànim	1	2	3
Zonta	0	2	2	Alcoi - Verge dels Liris	0	2	2
Buriana	0	2	2	Ontinyent	0	0	0
Castelló - Ermita	0	2	2	Benidorm	0	0	0
L'Alcora	0	4	4	Elx Agroalimentari	0	5	5
Castelló - Penyeta	0	7	7	Torrevieja	0	2	2
Onda	0	4	4	Orihuela	7	7	14
Almassora-CP, Ochando	0	3	3	El Pinós	0	1	1
Benicàssim	0	3	3	Elda - Lacy	0	4	4
Almassora UM	0	6	6	Castelló - Patronat	0	2	2
Cirat	2	11	13	Castelló - Grau	0	1	1
La Vall d'Uixó	0	4	4	Burjassot - Facultat	0	4	4
Sagunt - Nord	0	2	2	València - Port_MT_Ponent	5	3	8
Sagunt - Port	1	1	2	València - Vivers	0	5	5
Albalat dels Tarongers	0	5	5	València - Moli del Sol	0	0	0
Sagunt - CEA	1	7	8	València - Politècnic	2	5	7
Algar de Palància	0	7	7	València - Pista de Silla	0	3	3
Viver	3	9	12	València - Bulevard Sud	5	2	7
Vilamarxant	0	9	9	València - Avd. Francia	0	0	0
Paterna - CEAM	0	0	0	Quart de Poblet	0	1	1
Torrent - El Vedat	0	0	0	Alacant - Florida Babel	0	6	6
Torrebaja	0	5	5	Alacant - Rabassa	1	7	8
Villar del Arzobispo	0	11	11	Alacant - El Pla	4	5	9
Alzira	0	8	8	Elx -Parc de Bombers	0	2	2

Figura 32: Control de les superacions del llimitador de l'Ozò. Font: PREVIOZONO 2021. CEAM.

Així, es pot concloure que **no es detecten valors per damunt dels llimitadors establerts a les lleis de control de la contaminació atmosfèrica.**²¹

Pel que fa a emissions de Gasos d'Efecte Hivernacle (GEH), atenent a la informació disponible en la Conselleria d'Agricultura, Desenvolupament Rural, Emergència Climàtica i Transició Ecològica²² la quantitat de gasos provinents del transport al municipi de Faura és del 58,22%, sent la causa principal d'emissions de Gasos d'Efecte Hivernacle.



Figura 33: Principals sectors d'emissió de GEH. Font: Inventari d'emissions GEH per municipi de la Generalitat Valenciana.

Informe d'emissions de gasos d'efecte d'hivernacle equivalents a CO₂

Faura

INVENTARI D'EMISSIONS DE GEH (cont.)

2. TRANSPORT 6.825,96 (t CO₂)

2.2. Transport terrestre privat 6.234,37 (t CO₂)

Indicador	Fixació	Emissió
Automobilístics (Privats)		4.255,78
Camions serveis lleugers (Privats)		266,04
Camions serveis pesants (Privats)		1.411,61
Motocicletes (Privats)		173,71
Ciclomotors (Privats)		53,67
Furgonetes (Privats)		73,56

-4.300 0 4.300

2. TRANSPORT (cont.) 6.825,96 (t CO₂)

2.5. Transport terrestre de servei públic 49,11 (t CO₂)

Indicador	Fixació	Emissió
Automobilístics (Servei Públic)		4,67
Camions serveis lleugers (Servei Públic)		2,92
Motocicletes (Servei Públic)		0,64
Furgonetes (Servei Públic)		1,36
Tractors industrials (Servei Públic)		39,53

-4.300 0 4.300

2.6. Un altre tipus de transport 542,48 (t CO₂)

Indicador	Fixació	Emissió
Tractors industrials (No públics)		542,13
Tot terreny i altra maquinària		0,35

-4.300 0 4.300

Figura 34: Emissions del sector transport en el municipi de Faura. Font: Generalitat Valenciana

En analitzar en detall el sector de transport, es pot observar que la major part d'emissions es corresponen amb la utilització del transport privat amb automòbil 36,30%, camions amb serveis lleugers 2,27% o camions amb serveis pesants 12,04%.

3.7.3. CONTAMINACIÓ ACÚSTICA

Les grans vies de transport de la zona (A7, N-340 i AP7) tenen un **gran impacte acústic en el nucli de serveis i activitat del polígon de la Foia**. Atenent a la informació de Mapes Estratègics de Soroll del Ministeri per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic²³ totes tres carreteres generen servituds acústiques per damunt dels 55 dBA. S'adjunta captura de les referides afeccions, atenent el següent ordre: A7, N-340 i AP7.

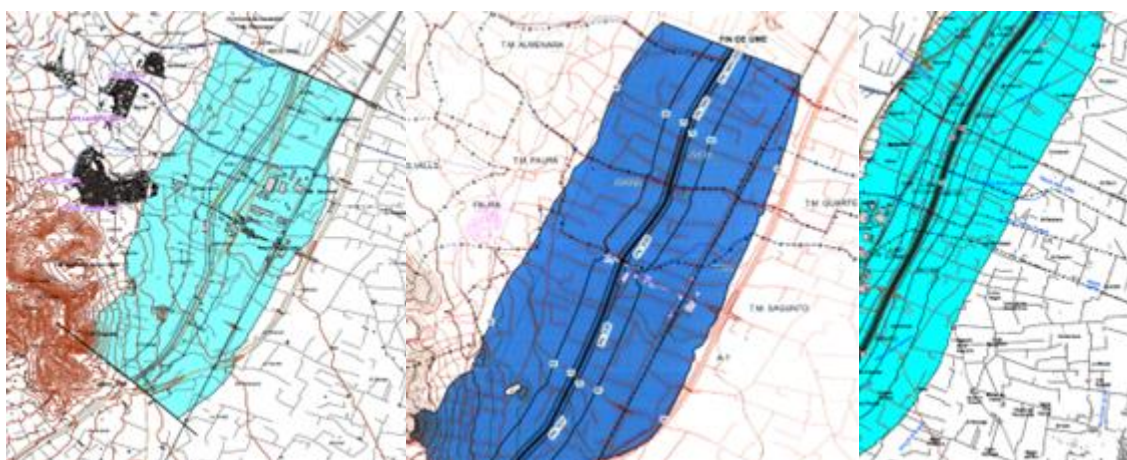


Figura 35a, 35b i 35c. Zones amb afecció acústica dels grans articuladors del transport europeu (A7, N-340 i AP7). Font: Sistemes per a la Informació de la Contaminació Acústica.

Junt amb aquestes carreteres **destaca l'afecció que la CV-320 té sobre** dos equipaments ubicats en l'entorn de la rodon existent entre Quartell i Benifairó de les Valls, que son **l'IES de La Vall de Segó i la Residència Mirador**. Part del soroll arriba fins al teixit residencial del sud del nucli urbà de Quartell **amb nivells superiors a 55 dBA**. Aquests valors de soroll s'associen a un pas anual de 3.770.450 vehicles (10.330 IMD), que són valors observats en 2011 i que han anat disminuint progressivament des del referit any (consultar apartat de demandes a la xarxa de vehicles motoritzats).



Figura 36: Zones amb afectació acústica de la cv-320. Font: Sistemes per a la Informació de la Contaminació Acústica.

El planejament preveu un sector residencial al costat de la carretera, hauran d'adoptar-se les mesures necessàries per a la seva protecció acústica o reconsideració de la planificació.

LA MAJOR PART DE LES AFECCIONS DE LA MOBILITAT SOBRE EL TERRITORI TENEN A VEURE AMB ELS DESPLAÇAMENTS DE VEHICLES PRIVATS, TANT PEL QUE FA A LA CONTAMINACIÓ ACÚSTICA (CV-320), COM A LES EMISSIONS DE GEH.

4. DEMANDA SOBRE XARXES DE MOBILITAT ACTUAL

En aquest apartat es caracteritza la demanda existent sobre les xarxes de mobilitat del municipi de **Faura**. La metodologia proposada per a la caracterització de les demandes es basa en l'observació i en l'obtenció d'informació a partir **d'enquestes** a la població.

S'han analitzat diferents modes de comunicació distingint entre els no motoritzats (xarxa de vianants i ciclistes) i motoritzats (les xarxes utilitzades pel transport públic, distribució urbana de mercaderia, vehicle privat a motor i estacionament de vehicle privat en viari públic).

4.1. XARXA DE VIANANTS

La xarxa de vianants permet les connexions de menys de 300 metres en menys de cinc minuts amb els serveis i equipaments de proximitat, que al nucli de de Benifairó de les Valls, es troben, principalment a l'eix del Carrer Bon Succés, i Carrer Major, i a la vora urbana nord amb el poliesportiu i la zona de bars. En aquestes zones es detecta una major concentració de desplaçaments.

4.1.1. CARACTERITZACIÓ DEL TRÀNSIT VIANANT EXISTENT

A continuació es recull un resum de les demandes vianant detectades a la zona:

A nivell de mancomunitat **els principals fluxos de mobilitat** s'associen a l'entrada de l'institut, a través dels recorreguts més directes, també els agrícoles cap a Faura. La resta d'equipaments que donen servei fora del mateix nucli d'origen (per exemple l'Escola Infantil del Tabalet, el servei d'emergències del Centre de Salut de Faura, o la farmàcia de guàrdia) no tenen una demanda vianant destacable, funcionant de mode multimodal: desplaçament amb vehicle propi i estacionament en proximitat del servei i trasllat a peu fins al mateix.

També els **recorreguts d'esbarjo** destaquen com a desplaçament a peu d'escala mancomunada, amb rutes saludables que utilitzen la ruta de l'aigua amb variacions sobre la mateixa. Als entorns agrícoles dels nuclis s'ha pogut observar persones que fan els desplaçaments a peu en totes les ocasions en que s'ha fet treball de camp. També la CV-320 presenta un ús intens dels vianants, sobretot a les vesprades s'ha observat l'ús de persones caminant i practicant esport (córrer). Aquest ús es menor pels matins.

S'ha pogut constatar que els **desplaçaments a peu** i accessibles que no caben dins les voreres es traslladen **a les calçades** dins els carrers del municipi. Les persones amb mobilitat reduïda accedeixen a la calçada per assegurar els seus desplaçaments a través de guals als cordons d'estacionament. Les marques viàries asseguren els accessos fins al les portes dels habitatges o espais de comerç. Tot i açò no hi ha senyal viària d'avertència d'aquesta circumstància.

A nivell local no es detecten gran nombre de **desplaçaments laborals** a peu fora dels sectors agrícoles o dels horaris d'apertura de comerços i equipaments. No s'ha detectat un gran pol laboral que genere desplaçaments a peu, sent l'element més destacable per a aquest tipus de desplaçament l'Institut d'Educació Secundària de La Vall de Segó (escala mancomunada). La resta de desplaçaments a peu per motius laborals es vinculen a trajectes cap a vehicles particulars estacionats en viari públic.

Els recorreguts a peu per motius de consum de Benifairó de Les Valls si que presenten una demanda destacable, amb degoteig constant de desplaçaments vianants. S'associen als carrers Jesús Balanzà, Antoni Làzaro i Mercè. L'altre pol destacable és el de l'oci en cap de setmana i vesprades laborals dels Carrers de València i Alcalde Lluca amb majors intensitat a partir de l'eixida escolar per la vesprada.

Pel que fa a la caracterització dels fluxos vianants locals, el nucli de Benifairó de les Valls, el Carrer Bon Succés entre el CEIP i l'Ajuntament presenta una major intensitat d'ús a l'horari d'entrada de l'escola. Es talla el trànsit per a facilitar l'arribada a l'escola des del Carrer Josep Micó, despès de l'entrada es retiren les tanques mòbils per a permetre la normalitat en la circulació de vehicles motoritzats. A l'eixida de la mateixa els recorreguts vianants es dirigeixen principalment al parc adjacent a l'escolar i a les zones de bars i cafeteries de l'eix del carrer Mercè i paral·lels, amb una ludoteca infantil. També en aquesta zona trobem el parc infantil dins els complex d'esbarjo de L'Era de Benifairó de les Valls. Aquesta mateixa zona presenta major concurrència en les vesprades de cap de setmana.

La presència del Consultori junt amb els elements de comerç (tenda electrodomèstics, farmàcia, etc.) al Carrer de Jesús Balanzà generen mobilitat vianant associada, sobretot als matins de dia laborable.



L'ample de voreres admet les concentracions de desplaçaments a peu, però en cas de creuament de dues persones s'observa la utilització de la calçada.

La demanda de **desplaçaments a peu turística** no es detecta fora de les jornades o accions de promoció turística. Els recorreguts existents turístics i culturals s'associen al Carrer Major i Sánchez Coelho, carrer on es pot trobar un establiment de Casa Rural. Les jornades s'associen als divendres de música i poesia de la casa Guarner (fins a 2017) o a les festes patronals (apertura de casa Perentori) la primera setmana de setembre. En aquestes dates es procedeix a tallar el carrer per a la realització de Bous al carrer a la major part del nucli de Benifairó de les Valls (Est del Carrer Quart – Sud de l'Avinguda de les Valls– Oest del Carrer Major – Nord del Barranc de Faura i Benifairó). També s'han realitzat bous en febrer de 2022.

4.1.2. CONCLUSIONS

La mobilitat a peu en la zona és la de major adequació pels motius que s'enumeren a continuació:

- L'existència d'oferta de xarxa vianant practicable i senyalitzada.
- La convivència cívica entre vianants, ciclistes i els vehicles motoritzats a les zones periurbanes.
- L'extensió dels nuclis (amb menys de 800 metres de costat entre extrems de la població).
- La proximitat entre nuclis amb distàncies inferiors al kilòmetre (700 metres).
- L'orografia suau.
- La climatologia molt favorable als desplaçaments a peu.
- La qualitat paisatgística dels entorns urbans, amb zones agrícoles productives.
- La proximitat cap a zones naturals d'elevada qualitat mediambiental com la zona de Marjal del Quadro- Mansegar (Quartell), que forma part de la Zona Humida catalogada de la Marjal i Estanys d'Almenara zona humida adherida al conveni RAMSAR, o bé les zones forestals del territori muntanyós dels municipis de Benifairó de les Valls i Quart de les Valls o del Paratge Natural Municipal de la Muntanya de Romeu al terme de Sagunt, limítrof als referits termes, llocs d'elevada qualitat paisatgística i visual.

Les condicions de Les Valls són molt favorables per a afavorir la mobilitat a peu dins el poble i entre els pobles. La falta de transversalitat més notòria es dona en la travessa dels comunicadors territorials, entre els pobles i la mar.

Es pot augmentar la quantitat de desplaçaments a peu amb millores sobre la xarxa viària, i també **millorant les connexions entre els nuclis**. Aquestes millores mancomunades deuen prioritzar l'equipament que major protagonisme té a l'hora de generar desplaçaments vianants, que a l'àmbit d'estudi és l'Institut.

Junt amb aquest es destaca el paper que poden jugar **els equipaments escolars i de salut** dins els municipis, que associats a recorreguts accessibles poden desplaçar completament els recorreguts interns amb vehicle motoritzat.

També existeix marge de millora en **potenciar la comoditat dels desplaçaments** cap a circuits de consum local i la resta de serveis urbans, afavorint la disminució de la dependència cap al vehicle a motor, i possibilitant recorreguts urbans i periurbans més segurs i amb el màxim grau d'adaptació possible.

Als **entorns patrimonials** hi ha pressió d'estacionament de mitjans motoritzats que no deixa espai per a la relació social, la connexió accessible d'espais de servei ciutadà i el gaudi dels valors ecològics.

LA MAJOR PART DELS DESPLAÇAMENTS INTERNS DINS EL NUCLI ES REALITZEN A PEU PER LES DISTÀNCIES CURTES DE DESPLAÇAMENT, PERÒ HI HA MARGE DE MILLORA PER A MINIMITZAR ENCARA MÉS ELS DESPLAÇAMENTS MOTORITZATS.



4.2. XARXA CICLISTA

La mobilitat en bicicleta de la zona és la que millor resol els desplaçaments²⁴ interurbans de més d'un kilòmetre i menys de tres kilòmetres. Es comparteixen els motius enumerats a l'apartat 4.1 Xarxa de Vianants per a considerar idònia la mobilitat ciclista a escala mancomunada.

Amb condicions de bon oratge, la bicicleta té ús dins els municipis i com a mitjà de desplaçaments cap a llocs de treball (hortes, comerç i accés al polígon). Tot i això l'ús més notable de la bicicleta es vincula a l'esbarjo de la població de la Mancomunitat i també de grups ciclistes externs als nuclis de població de Les Valls, tant per a la pràctica de BTT com per a la pràctica de ciclisme de carretera. S'observa que la major part de les persones que es desplacen amb bicicleta estan equipades amb roba esportiva, mentre que la caracterització dels desplaçaments ciclistes de persones no equipades esportivament es correspon amb desplaçaments a l'horta o a espais de consum municipal (bars, esmorzar, compra d'aliments).

La mobilitat ciclista estival de la zona del Quadro-Mansegar presenta un utilització intensa per part de la població de Les Valls cap a la Mar, o de la població resident en Almardà (segona residència) cap als pobles i llocs de treball dels nuclis i polígons de Les Valls.

4.2.1. CARACTERITZACIÓ DEL TRÀNSIT CICLISTA EXISTENT

A continuació es recull un resum de les demandes vianants detectades a la zona:

A nivell de mancomunitat el principal ús de mobilitat en bicicleta s'associa a l'**esbarjo**. L'articulador principal d'aquesta mobilitat és la CV-320 fins l'arribada a Quart. A partir d'aquest punt els practicants de BTT es dirigeixen al Camí de Codoval o cap al Camí Nou de Fontanelles, mentre que els practicants de ciclisme de carretera opten per seguir dins la CV-320 cap a Torres-Torres, dirigir-se cap a la N-225 (d'Algar a Vall d'Uixó) a través del Camí Nou de Fontanelles, o desviar-se a la Font de Quart per a tornar cap a la costa a través del Camí d'Almenara.

La N-340 també s'utilitza com a eix articulador de la mobilitat ciclista, en direcció cap a Sagunt i cap a Almenara, amb fluxos continus de ciclistes més destacables en les vesprades de dies laborables i matins de cap de setmana.



A la zona de marjal l'ús de la bicicleta també és molt destacable al llarg de l'any, sobretot associat al camí que connecta l'Assagador de Quartell amb la Mar. Es fa més notable en estiu quan els habitants de Les Valls es desplacen a la Mar, o els habitants de les segones residències de la zona d'Almardà utilitzen la bicicleta i els camins associats a la zona del Quadro i Mansegar. En període estival aquest viari presenta una gran intensitat d'ús tant de vianants com de ciclistes i vehicles motoritzats. Els desplaçaments en bicicleta cap all polígon no són destacables.

A nivell de **mobilitat obligada** (mobilitat laboral i cap a centres de salut i educatius) destaca el flux d'entrada de l'institut, a través dels recorreguts més directes, compartits amb vianants.

No destaca l'ús de la bicicleta cap a la seu administrava de Les Valls o el Quarter de la Guàrdia Civil per motius laborals o d'accés al servei per part de la població.

A nivell local no es detecten desplaçaments laborals en bicicleta fora dels sectors agrícoles o dels horaris d'apertura de comerços i equipaments.

S'ha detectat que els pols laborals que generen desplaçaments no atrauen desplaçaments en bicicleta. L'element més destacable per a aquest tipus de desplaçament és l'Institut d'Educació Secundària de La Vall de Segó (escala mancomunada). Si que es detecta l'ús de la bicicleta per arribar a l'estació de ferrocarril pels matins laborables de persones usuàries del transport en tren, que utilitzen la bicicleta. També destaca l'ús de la bicicleta en desplaçaments cap a l'estació de Les Valls en període estival (lloc de segona residència d'habitants de l'Àrea Metropolitana de València amb treball dins la Ciutat de València o entorn)

No existeix una demanda destacable en recorreguts en bicicleta associats al consum. Si que hi ha persones que utilitzen la bicicleta en les seues compres sobretot en període estival, però no es correspon amb l'hàbit general.

No es detecta **mobilitat ciclista associada als equipaments locals** d'escala municipal fora del període estival. En el període estival existeix ús de bicicleta en recorreguts cap a la zona poliesportiva i de les piscines. No suposa una gran concentració de vehicles que afecte de manera destacable la mobilitat global del municipi, però estalvia desplaçaments amb vehicle motoritzat.



Pel que fa a la caracterització dels fluxos ciclistes locals, al nucli de Benifairó de les Valls, destaquen els principals carrers com a espais on es donen desplaçaments amb bicicleta (Carrer Major, Carrer Bon Succés, Avinguda de les Valls, Carrer València, Carrer Josep Micó), aquests desplaçaments són principalment les connexions cap a residència dels recorreguts d'esbarjo, la tornada laboral de personal agrícola ubicat en les proximitats (esmorzar i dinar), i l'alumnat.

Atenent al cens 2011 de l'INE²⁵ es valora en un 6 % el nombre de desplaçaments en bici cap als llocs d'estudi i un 3% cap al treball. Al municipi de Quart de les Valls aquest repartiment modal ascendeix fins al 13 %, als municipis de Benifairó i Quartell descendeix fins al 4%., cosa que té fàcil explicació per la distància existent entre els nuclis de població i l'institut.

4.2.2. CONCLUSIONS

Les condicions de la Mancomunitat de Les Valls són idònies per a afavorir la mobilitat en bicicleta, principalment per clima, orografia i proximitat entre nuclis.

Es pot augmentar la quantitat de desplaçaments en bici amb millores sobre la xarxa viària, i també **millorant les connexions entre els nuclis**. Aquestes millores mancomunades deuen prioritzar els equipaments, zones d'activitat i estacions de transport metropolità amb major impacte sobre els desplaçaments en bicicleta, que a l'àmbit d'estudi són l'Institut, el polígon d'activitat de la Foia i de Benifairó de les Valls i l'estació de les Valls.

Tot i generar un nombre de desplaçaments de menor entitat que els que s'acaben de referir, existeix també potencialitat de millora de la mobilitat ciclista entre nuclis de població sense plataforma segura per als modes fràgils. És previsible que amb la incorporació d'una plataforma segregada o bé prioritzant als grups fràgils sobre els recorreguts motoritzats (entre Quart de les Valls i Benifairó de les Valls) es pogueren donar majors percentatges de desplaçaments no motoritzats.

L'ús simultani de les plataformes de camins rurals i carreteres per vianants, ciclistes i vehicles a motors fa que la senyalització, limitació de velocitat i **priorització d'usos** d'aquests viaris siguin mesures necessàries per la precaució i seguretat sobretot de vianants i ciclistes, sobretot en recorreguts amb major intensitat d'ús com el Camí cap al Portell.



Altre dels aspectes a considerar en l'ús segur de carreteres i camins rurals és la travessa de guals inundables en Barrancs com el del Tabalet, que poden arribar a tallar el trànsit sobre el viari, per exemple a l'accés de l'Escola Infantil.

Mentre no es prioritze la seguretat dels **grups més fràgils** en viaris compartits de plataforma estreta, la principal carretera utilitzada és la CV-320, en ser un espai ampli amb capacitat de separació física i molt bona intervisibilitat entre usuaris de diferent mode de comunicació, i amb riscos d'inundació baixos. Les elevades velocitats dels vehicles fan poc recomanable la potenciació d'aquesta coexistència. Es fa recomanable **reforçar les senyals** que recorden els riscos associats en la utilització d'aquesta infraestructura tal i com ho han plantejat en la senyalització de la ruta de l'Aigua.

La interrupció dels vorals de la CV-320 al *Ventorrillo*, i la transformació dels vorals en zona d'estacionament suposa un estretament de la plataforma viària que no facilita el seu ús als desplaçaments ciclistes. Aquesta zona queda fora de l'àmbit del present PMUS i per això cal valorar si és viable una alternativa d'aquesta connexió a través del polígon de la Foia, cap a l'estació.

No existeixen **zones d'estacionament de bicicletes** associades a tots els equipaments d'escala local, tot i la potencialitat que aquests espais de servei ofereixen en nuclis de menys de 800 metres de llargària entre vores urbanes. Aquesta dotació es fa més important als equipaments ubicats en les vores urbanes, més allunyats de la resta de teixit residencial. També a escala mancomunada, cal assegurar l'existència d'aquesta infraestructura que optimitza el desplaçament de les persones ciclistes.

Tampoc existeixen zones d'estacionament de bicicletes a les zones de concentració de comerços i serveis i la seua inexistència dissuadeix als potencials ciclistes en perjudicar-los amb la pèrdua de temps per tal de buscar lloc per a estacionament.

No existeixen plataformes segregades de prioritat ciclista. Per a carrers urbans amb limitació a 30 km/h la convivència pacífica dels trànsits ciclistes i de vehicles motoritzats és viable, sempre que no canvie la tendència de coexistència cívica que es dona en l'actualitat. Com a alternativa a la plataforma segregada es poden prioritzar viaris per als trànsits ciclistes mitjançant senyals viàries, sempre que es detecte demanda suficient que faça recomanable la priorització.

LA BICICLETA ES UN MEDI IDONI PER A LA CONNEXIÓ AMB LA RESTA DE MUNICIPIS VEÏNS A TRAVÉS DE PLATAFORMES JA EXISTENTS. LA PRIORITZACIÓ DE LA MOBILITAT CICLISTA A VIES MOTORITZADES REFORÇARIA LA POTENCIALITAT DELS DESPLAÇAMENTS EN BICICLETA.

4.3. XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC

Tot i l'existència de transport públic, factors com la falta de freqüència (al cas de l'autobús) o la distància fins a estacions a 3 kilòmetres dels nuclis de població principal (cas del ferrocarril) fan que la mobilitat motoritzada tinga una gran dependència dels vehicles particulars.

Atenent al cens 2011 de l'INE²⁶ es valora en un 10 % el percentatge de desplaçaments realitzats en transport públic cap al treball i en un 27 % el nombre de desplaçaments en transport públic cap als llocs d'estudi.

4.3.1. UTILITZACIÓ DE L'AUTOBÚS

La quantitat d'expedicions de transport públic en autobús línia 310 de Autos Vallduxense S.L. a la zona no permet que aquest es configure com a alternativa viable al vehicle particular, ja que l'únic comboi existent tan sols ofereix un viatge d'anada (7:25h) i un de tornada (14h). Tot i que passa pels centres comercials, no dona servei al personal que treballa als mateixos en horari d'atenció al públic (a partir de les 10h), ni dona servei als potencials consumidors que acudeixen als mateixos. La connexió cap l'estació de tren fa més competitiu el desplaçament en bicicleta (23 minuts de trajecte) que l'ús del transport públic.

Pel que fa a les parades d'autobús s'observa una potencial millora amb intervencions sobre la visibilitat (substitució dels elements opacs en Benifairó de les Valls per a permetre l'observació de l'aproximació del comboi) i la informació disponible a les parades (identificació de la línia de transport, recorreguts i freqüències).

4.3.2. UTILITZACIÓ DEL TREN

Pel que fa a l'estació de ferrocarril de Les Valls, s'observa que els horaris de major ús de les persones usuàries es vinculen a l'entrada al treball (de 7 a 9h), amb desplaçaments en vehicle motoritzat compartit. A les hores de tornada del treball s'observen vehicles que repleguen les persones usuàries del tren i les porten als nuclis de població principal. No s'observen vehicles estacionats junt a la parada de tren.

El paisatge urbà degradat de l'estació i les deficiències en il·luminació fan de l'estació un lloc poc atractiu per a deixar estacionat el vehicle al llarg de tot el dia.

Hi ha una part de la població de les Valls que es desplaça a Sagunt. Els principals motius per a fer aquest desplaçament intermedi són que l'estació de tren de Sagunt compta amb banys, espai climatitzat d'espera, punts de venda automàtics i assistits per persones i és lloc de transbordament de la línia c-5 i també estació d'escala regional en enllaçar amb la línia ferroviària de Terol.

4.3.3. UTILITZACIÓ DEL TAXI

Els principals desplaçaments en taxi de Les Valls es donen per part de població major que es dirigeix al centre d'especialitats o a l'hospital. La resta de desplaçaments es vinculen a la mobilitat de consum i a la de oci nocturn cap al Port de Sagunt, així com la comunicació amb les estacions de transport de ferrocarril o l'aeroport.

4.3.4. UTILITZACIÓ DE TRANSPORT REGULAR ESCOLAR.

Existeix servei de transport escolar que desplaça l'alumnat resident a Estivella cap a l'IES de Benifairó de les Valls. Aquest servei fa un viatge d'anada que arriba abans de l'inici de classes i altre de tornada entorn a les 14 hores. La futura apertura del Centre de Secundària de la Baronia suposarà la modificació d'aquest servei de transport, amb desplaçament des d'Estivella cap a Alfara.

4.3.5. CONCLUSIONS

L'oferta de transport públic en autobús del municipi de Benifairó de les Valls és escassa. No existeix alternativa al transport motoritzat privat fora del viatge diari de connexió amb Hospital i Centre d'Especialitats de la línia d'autobús. Les infraestructures associades al servei no presenten informació dels serveis que presten. La marquesina no permet l'observació de l'aproximació de l'autobús.

El servei de **l'estació de Les Valls te molta potencialitat d'ús per a la connexió amb les principals estacions de transport de l'Àrea Metropolitana de València i l'Àrea Metropolitana de Castelló** i les zones urbanes pròximes a les mateixes. La connexió cap aquest servei depèn del vehicle particular, i no existeix plataforma segura segregada per a l'arribada de fluxos ciclistes. L'entorn urbà degradat de l'estació no afavoreix la utilització de l'estacionament i s'ha detectat desplaçament en vehicle a estacions properes que ofereixen entorns amb major sensació de seguretat, i majors serveis.

EL TRANSPORT PÚBLIC DE BENIFAIRO DE LES VALLS CAP A SAGUNT DONA SERVEI A POBLACIÓ CAPTIVA, MENTRE QUE EL DE CONNEXIÓ AMB VALÈNCIA NECESSITA DEL TRANSPORT PRIVAT O DE LA BICICLETA PER ACCEDIR A L'ESTACIÓ DE FERROCARRILS.



4.4. XARXA DE VEHICLES MOTORITZATS

La xarxa viària existent assegura la connectivitat dels municipis i del territori que el circumda, la gran quantitat de recorreguts permet una connexió fàcil a partir de vehicles a motor. Els grans viaris asseguren connexions cap a territoris llunyans, a més d'una hora de trajecte, mentre que les connexions a viaris principals locals permeten articular la mobilitat motoritzada de la zona de manera més que eficient.

No s'observen carències de mobilitat motoritzada amb viaris que presenten una gran saturació, els fenòmens de major intensitat d'ús de vehicles a motor s'associen a les hores d'entrada i eixida del treball i de l'institut. No s'observen cues en les rodones associades als nuclis de població principals de més de 20 vehicles en els moments de major saturació (CV-320 pel matí), la tornada laboral suposa la formació de cues de fins a 10 vehicles, que es dissolen ràpidament.

4.4.1. CARACTERITZACIÓ DEL TRÀNSIT MOTORITZAT EXISTENT

El trànsit motoritzat de la zona es basa en la CV-320. Una de les principals característiques de la zona és la falta de permeabilitat que suposa el pas dels grans corredors de la mobilitat Mediterrània, únicament franquejable amb passos superiors, amb molta utilització en període estival. L'altra és l'ús simultani de la xarxa de recorreguts motoritzats per vianants, ciclistes i vehicles motoritzats ja caracteritzada en punts anteriors (xarxa vianant i ciclista)

Les vies on es detecta un major trànsit es corresponen amb els articuladors de la mobilitat europea i les vies autonòmiques i provincials. Es recullen les Intensitats Mitjanes Diàries (IMD) del viari estatal²⁷ i provincial²⁸ a partir de dades de Diputació de València i Ministeri de Foment d'Espanya.

Taula 10. Intensitats Mitjanes Diàries de pas de vehicles en diferents vials territorials. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de la Diputació de València i Ministeri de Foment d'Espanya

VIA	TRAM		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
AP7	PONTAZGO-ALMENARA	IMD	SD	11.908	SD	11.271	SD	13.716	SD	SD	14.993	SD
	PONTAZGO-ALMENARA		SD	SD	SD	SD	SD	18.15%	SD	SD	22.23%	SD
A7	PONTAZGO-ALMENARA	IMD	40.688	39.466	39.646	40.867	43.103	44.618	46.777	48.652	48.459	SD
	PONTAZGO-ALMENARA	pesat	24.10%	24.40%	24.70%	24.30%	23.50%	23.40%	23.90%	23.60%	22.57%	SD
N-340	CV-320	IMD	SD	5.049	SD	5.721	SD	5.012	SD	5.033	4.924	SD
	ALMENARA	pesat	SD	SD	SD	SD	SD	10.04%	SD	12.74%	14.66%	SD
CV-320	N-340	IMD	10.330	9.516	8.653	8.208	8.733	8.201	8.020	8.367	7.894	7.647
	RODONA	pesat	4.10%	5.45%	1.49%	2.17%	1.28%	1.72%	1.66%	1.37%	1.51%	1.17%
CV-320	DE QUARTELL A	IMD	3.082	2.700	4.991	2.300	1.948	2.296	2.066	2.373	2.291	2.353
	QUART	pesat	3.96%	1.52%	1.22%	76.00%	71.00%	1.18%	0.66%	1.60%	1.28%	0.95%
CV-320	DE QUART A	IMD	1.502	1.295	1.146	1.087	1.106	1.149	1.260	988	1.092	1.133
	TORRES-TORRES	pesat	5.93%	0.77%	87.00%	1.35%	1.19%	65.00%	0.51%	0.98%	1.18%	0.88%
CV-323	ACCÉS EST DE	IMD	2.216	1.838	1.818	1.661	1.481	1.729	1.717	3.748	1.420	1.642
	QUARTELL	pesat	6.23%	3.43%	2.20%	1.23%	2.17%	2.74%	1.73%	2.32%	2.97%	0.79%

Es pot comprovar que la quantitat de trànsit de l'AP7 és de l'ordre d'un terç de l'autovia A7.

La carretera de major us intern de la zona és la CV-320, al tram que connecta Quartell amb la N-340, dota d'accés rodat als cinc municipis de la Mancomunitat de les Valls (Faura, Benifairó de les Valls, Quartell, Quart de les Valls i Benavites), i en el tram successiu, després d'haver donat accés rodat a les tres poblacions de major població (Faura, Benifairó de les Valls i Quartell), redueix el trànsit una quarta part del tram anterior. S'observa que la connexió cap al nord de la Comarca és de l'ordre de la meitat cap als accessos de Quart de les Valls i Benifairó de les Valls (accés oest).



No s'observen elevades congestions dins les vies de comunicació de la zona. Els grans comunicadors estatals no generen problemàtiques de trànsit a les poblacions en no tindre una connexió directa a la CV-320 (filtre de la N-340). **No s'observa saturació o formació de cues associades a les incorporacions o eixides de la AP7 ni la A7.**

L'element més significatiu de mobilitat interna amb un IMD més elevada és la CV-320, que si que presenta saturacions concretes molt puntuals associades a l'entrada de l'alumnat i el professorat a l'IES de 8h a 9h pel matí, sent l'hora d'eixida menys conflictiva per l'eixida escalonada de l'alumnat. A la tornada del treball 17h-19h es pot comprovar que la rodona té trànsit amb alguna espera associada en rodona però sense grans acumulacions ni cues de més de 6 cotxes. Junt amb la mateixa destaca l'ús de la CV-323 com a element que dona accés al polígon en les hores de canvi de torn.

No es disposa d'informació d'aforaments del viari local fora de la caracterització d'observació duta a terme a les visites al lloc. **La capacitat del viari local admet amb suficiència l'ús que la població fa dels principals camins** de connexió amb els grans articuladors de la mobilitat motoritzada. Les situacions de major demanda de les vies com carreteres i camins rurals es donen a l'hora d'entrada al treball (7h a 8h), l'hora de dinar (de 13h a 15h) i la tornada del treball (de 17h a 20h), per exemple a camins com el Camí Vell de Quart, o el camí de Faura a Sagunt (terme de Benifairó de les Valls). En la franja horària de la vesprada (de 17h a 20h) és quan s'observa una major utilització simultània del viari en hores de llum diürna.

S'utilitzen Vehicles de Mobilitat Privada elèctrics (patinet) per a dur a terme desplaçaments dins el municipi en hores no lectives, circulen per calçada i les persones usuàries són d'edat jove.

Atenent al cens 2011 de l'INE²⁹ es valora en un 78 % el percentatge de desplaçaments realitzats en transport privat al treball i un 41 % cap als llocs d'estudi. **L'ús del vehicle particular és dominant als desplaçaments cap a pobles veïns i accés a zones laborals i de serveis.** Els desplaçaments interns es fan a peu, una vegada s'ha estacionat el vehicle majoritàriament no s'utilitza més que per motius raonables com desplaçament de càrrega o desplaçaments de persones de mobilitat reduïda.



Si cal desplaçar-se a un nucli veí per accedir a serveis mancomunats (emergències del Centre de Salut, o farmàcia de guàrdia) és comú l'ús del vehicle motoritzat, l'estacionament dins el nucli de destí i el desplaçament a peu des del nucli de destí, cap al servei en qüestió. Les persones que acudeixen a la visita de familiars dins les Residències es desplacen tant a peu com en vehicles privats que estacionen en la proximitat de les residències.

4.4.2. CONCLUSIONS

La mobilitat laboral i de connexió amb els grans pol de serveis i treball es basa en la mobilitat dels vehicles particulars, que són el principal mode de desplaçament en la relació amb aquestes ciutats i grans ciutats. També la mobilitat mancomunada amb el polígon de serveis i de treball de la Foia, els magatzems fructícoles, o l'accés a serveis mancomunats de salut o d'educació infantil, es basen en la mobilitat motoritzada particular.

La quantitat de camins i de viaris facilita la comunicació entre les poblacions de Les Valls i nuclis propers com Almenara i els territoris amb concentració de serveis com Sagunt i Vall d'Uixò o les Àrees Metropolitanas de Castelló i València.

La utilització compartida amb ciclistes i vehicles motoritzats no provoca grans problemes al llarg del dia, tot i que hi ha situacions puntuals d'ocupació simultània de tots els mitjans on es generen situacions de risc (desplaçaments d'oci simultanis amb tornada del treball, de 18h a 20h). Aquest risc es pot veure agreujat a les zones amb velocitats elevades de circulació. **L'ús simultani de les plataformes de camins rurals i carreteres per vianants, ciclistes i vehicles a motor fa que la senyalització, limitació de velocitat i prioritització d'usos d'aquests viaris siguin mesures necessàries per la precaució i seguretat sobretot de vianants i ciclistes.**

A FAURA EXISTEIX UNA DEPENDÈNCIA D'ÚS DEL VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT EN LA CONNECTIVITAT AMB MUNICIPIS D'ESCALA SUPERIOR A LA COMARCAL.

4.5. XARXA DE DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES

No es pot parlar d'una xarxa de distribució de mercaderies diferenciada de l'estacionament lliure en calçada. S'analitzen els dos aspectes més importants referits a la distribució de mercaderies.

4.5.1. DEMANDA DE LLOCS DE CÀRREGA I DESCÀRREGA

La demanda de zones de càrrega i descarrega que es donen dins la via pública s'associa a repartiment postal o de paqueteria, i al repartiment de bens als subministrament d'hostaleria. Aquests vehicles de repartiment utilitzen el viari i les zones lliures d'estacionament de vehicle privat. Quan no hi ha lloc disponible s'ha observat que deixen el vehicle de repartiment en calçada en doble fila, sense provocar bloquejos de trànsit d'una manera notòria, però reduint la seguretat vial. El punt de càrrega i descàrrega existent té molt bon funcionament per al servei de farmàcia i associat al Nucli Històric.

4.5.2. CONCLUSIONS

No es detecta pressió de demanda generalitzada de zones de càrrega i descàrrega per la quantitat d'espai disponible en viari. Tot i açò, es fa necessari plantejar noves zones regulades de càrrega i descàrrega per a millorar la seguretat vial i el repartiment de mercaderies i de béns adquirits per missatgeria. Amb aquest tipus de reserves en estacionament, s'afavoreix la fluïdesa del trànsit motoritzat i s'assegura la rotació dels llocs que poden ser utilitzats per transportistes i població en general.

NO ES CONSTATA UNA DEMANDA IMPORTANT DE ZONES DE CÀRREGA I DESCÀRREGA, PERÒ EL DESENVOLUPAMENT DE COMERÇ ELECTRÒNIC, I LA MILLORA DE LA SEGURETAT VIAL FA RECOMANABLE LA INCORPORACIÓ D'AQUESTA XARXA.

4.6. DEMANDA D'ESTACIONAMENT DE VEHICLES PRIVATS

S'analitza en aquest apartat la pressió en demanda d'estacionament que existeix al municipi.

4.6.1. DEMANDA SOBRE ESTACIONAMENT EXISTENT

Per a poder estimar la pressió d'estacionament al municipi es treballa homogeneïtzant el nombre total de vehicles a turismes³⁰. Pot considerar-se el total de vehicles com a 866 turismes. No s'observa estacionament de ciclomotors o motocicletes en el viari.

S'adjunta gràfica de comparació entre oferta d'estacionament lliure en viari i demanda d'estacionament existent atenent el parc automòbil del municipi:

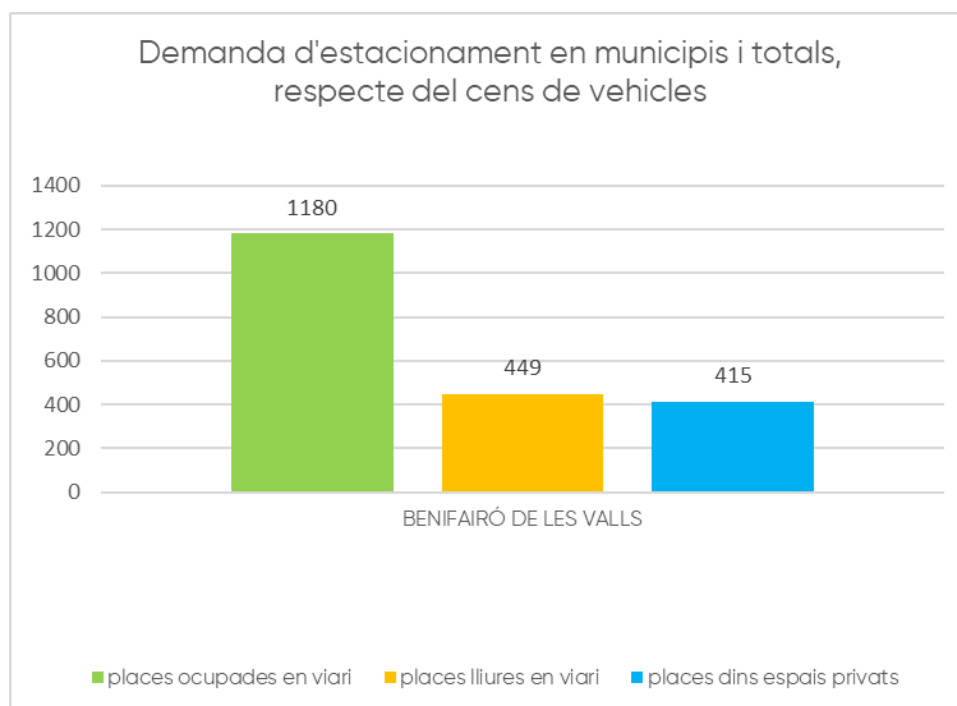


Figura 37. Caracterització de la demanda de llocs d'estacionament atenent el cens de vehicles municipal. Font: Elaboració pròpia.

Taula 11. Balanç de pressió sobre estacionament en viari públic. Font: Dades INE, municipals i font pròpies.

Estacionament públic lliure	
Estimació màxima d'estacionament en viari	1876
Places en aparcament dissuasiu	0
Total d'estacionament màxim	1876
Guals existents	
Guals totals existents.	256
Guals en carrers sense estacionament	9
Guals en carrer amb estacionament	247
Turismes existents a la zona	
Total turismes (dades INE)	1205
Total furgons i camions	195
Total homogeneïtzació a turismes	1595
Estudi de demanda de l'estacionament	
Places disponibles en viari públic ³¹	1629
Balanç capacitat d'estacionament públic ³²	34
Places de vehicles dins guals	415
Màxima capacitat d'estacionament municipal ³³	2044
Balanç capacitat màxima d'estacionament ³⁴	449

S'observa que **les places en oferta donen resposta a la demanda detectada**, amb 449 places lliures. Els moments de major demanda d'estacionament es vinculen a la tornada del treball entre les 20h i les 8h. Fora d'aquest horari es percep gran quantitat d'oferta d'estacionament a disposició del vehicle particular, tant per a visitants com per a personal treballador al nucli.

Pel que fa a fenòmens de **saturació de la demanda** s'ha observat demanda regular en l'entorn del nucli històric (sud de Carrer Bon Succés i Plaça de l'Església) i puntual de zones d'estacionament en viari en la zona comercial en cap de setmanal mercat, però l'alternativa d'estacionament en la proximitat del mateix no fa aquest fenomen determinant. Els demandants reubiquen els vehicles en zones adjacents més allunyades als llocs de servei.

Pel que fa a l'oferta d'estacionament en viari per persones que acudeixen des de fora del municipi, s'estima que la mobilitat laboral diària des del municipi cap als llocs de treball fora del municipi aporta una disponibilitat de places que facilita l'arriba en vehicle particular cap a Benifairó de les Valls. Tot i això s'observa que tots tres municipis no tenen cabuda potencial per a donar servei al total de vehicles de la suma dels tres municipis. No és viable el desplaçament en vehicle particular a fires, festes populars o actes amb grans aglomeracions de persones.

Amb açò es conclou que l'oferta d'estacionament supera a la demanda existent, però la situació perifèrica de les places de menor ús fa que es perceba pressió sobre l'estacionament dins els teixits de nucli històric i els carrers adjacents.

No tots els espais d'equipament local presenten reserves de plaça per a mobilitat reduïda. Des de les places als equipaments s'han de garantir els itineraris urbans accessibles amb voreres amb un mínim 1,8 metres amb estrangulaments puntuals de 1,5m (normativa estatal amb vigència a partir de 2022), la normativa autonòmica permet opcions d'adaptació dels mínims raonables en entorns amb algun tipus de justificació.

El nombre total de persones amb targeta de mobilitat reduïda és de 37 persones, mentre que les places d'estacionament reservades per persones de mobilitat reduïda són 7.

Hi ha dues places regulades, una junt a l'ajuntament per a vehicles autoritzats i una altra junt al consultori per a ús mèdic, comprovant-se el seu ús en les visites realitzades.

4.6.2. CONCLUSIONS

Tot i que no s'observa una excessiva pressió d'estacionament fora d'entorns de teixits històrics amb una secció viària de menor amplària (inferior a 6 metres), si que es constata que els desenvolupament urbans recents sense completar l'edificació dels solars, actua com a espai d'esmoreïment de la pressió existent al viari, sobre l'estacionament.

La tendència existent dins totes les escales governamentals, de recuperar espai públic per a altres usos diferents de l'estacionament, dins dels entorns urbans, fa necessari el plantejament de la recerca d'alternatives de reubicació dels estacionaments dins viari. Aquestes propostes han de millorar la percepció del paisatge urbà i presentar facilitat de connectivitat rodada i proximitat a la població a la que li dona servei, sense generar servituds de pas sobre teixits residencials, patrimonials o comercials.

ES CONSTATA PRESSIÓ DE ZONES D'ESTACIONAMENT AL NUCLI HISTÒRIC DE FAURA, TOT I QUE ES POT ESTACIONAR EN LES PROXIMITATS, A ZONES D'EXPANSIÓ URBANA RECENT.

5. PREVISIONS SOBRE LES XARXES DE MOBILITAT

Per tal d'estudiar les previsions existents sobre les xarxes de mobilitat s'estudien els plans territorials que afecten als comunicadors a Faura, es distingeixen tres grans grups de planejament: planejament territorial, planejament sectorial de comunicació i transport i planejament urbanístic local. Aquests es desenvolupen a continuació.

5.1. PLANEJAMENT TERRITORIAL

5.1.1. INFRAESTRUCTURA VERDA

Un dels objectius principals de la Política de Paisatge és la de definir la Infraestructura Verda de la Comunitat Valenciana, una xarxa interconnectada conformada pels paisatges de major valor mediambiental, cultural i visual que es convertirà en l'estructura bàsica ecològica de la Comunitat Valenciana.

La Infraestructura Verda és el sistema territorial definit a l'art. 4 de la Llei 5/2014, de 25 de juliol, d'ordenació del Territori, Urbanisme i Paisatge de la Comunitat Valenciana (LOTUP). Està formada per:

1. Àmbits i llocs de més rellevant valor ambiental, cultural, agrícola i paisatgístic.
2. Àrees crítiques del territori la transformació de les quals impliquen riscos o costos ambientals per a la comunitat.
3. Corredors ecològics i connexions funcionals que posen en relació tots els elements anteriors.

Es proposa, igualment, una primera delimitació de corredors territorials per a la connectivitat del territori recollits a l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana (ETCV, Llibre 06 Patrimoni Ambiental). Aquests connectors es podran concretar i complementar conforme les directrius 43, 44, 136 i 137 de l'ETCV.



DELIMITACIÓ

Integren la infraestructura verda de la Comunitat Valenciana els elements definits a l'article 5 de la LOTUP, així com els que desenvolupa la directriu 38 de la vigent Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana. Aquestes àrees i elements es localitzen i delimiten atenent cartografia oficial que es pot consultar al visor de l'Institut Cartogràfic Valencià.

CARTOGRAFIA

Les àrees i elements que formen part, a cada moment, de la infraestructura verda es presenten atenent els tipus de zones que formen part de la infraestructura verda.

Atès que els elements de cada matèria, així com les seves àrees, poden solapar-se les unes amb les altres, la superfície resultant de la infraestructura verda serà l'envolupant de totes elles.

ESPAIS DE VALOR AMBIENTAL

El terme municipal de Faura no compta amb espais protegits, sent els més pròxims el Paratge Natural de Romeu (Sagunt) i la Marjal d'Almenara que afecta als municipis veïns de Sagunt, Quartell i Benavites, entre altres. La marjal d'Almenara està inclosa al Llistat del CONVENI RAMSAR¹ amb normes de gestió de Xarxa Natura 2000 aprovades², ja que compta amb les següents figures de protecció: Lloc d'Interès Comunitari (LIC), Zona d'Especial Protecció per a les Aus (ZEPA), Zona d'Especial Conservació (ZEC), així com Zona Humida Catalogada.



Figura 38a, Zona Humida. Font: Visor Cartogràfic de la Generalitat Valenciana.



Figura 38b , LIC. Font: Visor Cartogràfic de la Generalitat Valenciana.



Figura 38c , ZEC. Font: Visor Cartogràfic de la Generalitat Valenciana.



Figura 38d , ZEPa. Font: Visor Cartogràfic de la Generalitat Valenciana.

Junt amb els espais de major importància mediambiental cal nomenar la Font de Quart, ullal de la xarxa hidrogràfica del riu Palància, amb un cabdal de l'ordre de 25.000 l/m. Aquest indret abasteix d'aigua els regadius de la Vall de Segó, incloent els camps de cultiu de Faura, i la Marjal d'Almenara. A més del seu valor com a brollador i làmina d'aigua dolça, junt amb els valors mediambientals, cal destacar i preservar els elements que configuren la xarxa de distribució tradicional de l'aigua de reg de La Vall de Segó i els elements arquitectònics associats com sèquies, sistars, molins i llavaners.

PAISATGES DE RELLEVÀNCIA REGIONAL

Al terme municipals de Faura podem trobar un dels Paisatges de Rellevància Regional de la Comunitat Valenciana que es el PRR 11, La Serra d'Espadà.

Les instruccions previstes per a la salvaguarda d'aquest paisatge de rellevància regional que afecten al present PMUS són les següents:³

PRR11 SERRA D'ESPADÀ. ZONES MUNTANYOSES FORESTALS ESTRATÈGIQUES

Instrucció PRR11.1. Elements i patrons estructurants del paisatge

- Preservar els entorns agraris tradicionals associats als nuclis urbans històrics i els seus límits nítids amb el bosc mediterrani circumdant

Instrucció PRR11.2. Elements significatius per a l'articulació del territori que s'han d'integrar a la infraestructura verda

- Incorporar el riu de Montán, la rambla d'Azuébar o de Peñarolla, el corredor del Belcaire i el riu Sec, com a part integrant de la Infraestructura Verda que connecten amb el corredor del Millars pel nord, amb el corredor del Palància pel sud i amb el litoral per l'est.

Instrucció PRR11.3. Millora de la percepció i gestió del paisatge.

- Ordenar els usos del sòl atenent l'elevada fragilitat visual de la vessant oriental (..).
- Millorar i requalificar paisatgísticament, si escau, els entorns dels nuclis i fites d'interès patrimonial, amb una atenció especial als accessos a aquests.



Figura 39. Paisatge de Rellevància Regional 11 Serra d'Espadà. Font: Visor Cartogràfic de la Generalitat Valenciana.

RECURSOS DE PAISATGE REGIONAL

Al terme municipal de Faura no trobem elements patrimonials protegits. Per contra, als municipis que l'envolten destaquen els següents Bens d'Interès Comunitaris (BIC) i Bens de Rellevància Local (BRL)

- BRL i BIC Casa Palau dels Vives de Canyamars
- BIC Església Sant Miquel- Casa de Cultura, a la Plaça de Sant Miquel de Quart de les Valls
- BIC Església de Benicalaf , a Benavites
- BIC Torre de Benavites, Benavites
- BIC Creu de la Victòria, Sagunt
- BIC Castell d'Almenara
- BIC Muralles d'Almenara
- BIC Puntal del Cid, Almenara

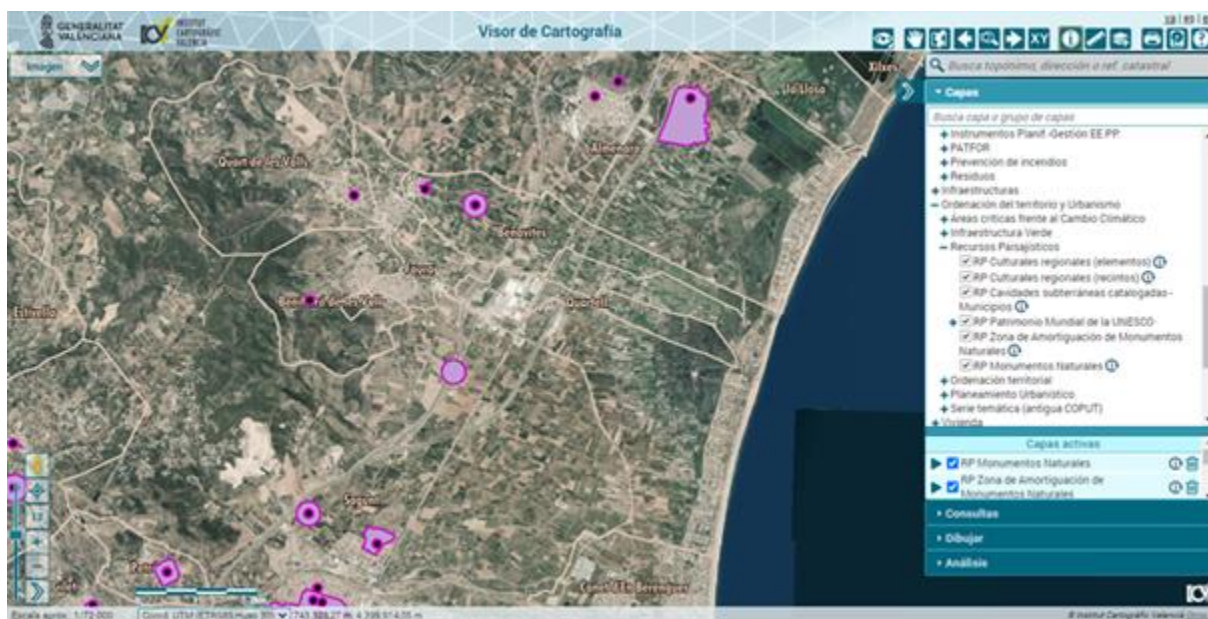


Figura 40. Recursos Paisatgístics Culturals Regionals. Font: Visor Cartogràfic de la Generalitat Valenciana.

CORREDORS AMBIENTALS

Es preveu un corredor ambiental que travessa diferents termes municipals de les Valls, encara que no afecta directament al terme municipal de Faura.

- Corredor del Palància a la Marjal d'Almenara (zona del Mansegar i Quadro de Quartell) , a través de la vessant sud del Barranc de Font de Ribera (termes d'Albalat dels Tarongers de Sagunt) - Codoval (termes de Sagunt i Quart de les Valls) - Barranc de la Font (terme de Quart de les Valls)- Barranc de l'Arquet (terme de Benavites- Almenara), que no afecta al terme de Benifairó de les Valls.



Figura 41. Corredors ambientals dins la Infraestructura Verda. Font: Visor Cartogràfic de la Generalitat Valenciana.

Donada la importància que té la connexió de la població cap a la infraestructura verda, es valora com a adequada i millorable la connectivitat existent a través de modes no motoritzats.

La millora de les xarxes amb preferència cap a vianants i ciclistes, introducció de senyals en zones de risc, o regulació de sentits únics afavoreix la potencialitat d'ús d'aquesta infraestructura associada al municipi de Faura i que poden connectar el municipi amb els municipis veïns i la seua respectiva infraestructura verda.

ELS RECORREGUTS NO MOTORITZATS TENEN MOLT BONA CONNEXIÓ AMB ELS ESPAIS DE MAJOR VALOR ECOLÒGIC I DE PAISATGE A TRAVÉS DE CAMINS AGRÍCOLES I FORESTALS DE LA PLANA AGRÍCOLA I LES MUNTANYES DE LES VALLS.

5.1.2. PATRICOVA

El PATRICOVA és el Pla Sectorial que identifica i regula el tipus d'intervencions que s'admeten a les zones inundables de la Comunitat Valenciana. Es recullen les zones inundables assenyalades pel PATRICOVA dins el terme municipal de Faura. Són zones vinculades al Barranc de la Canaleta i Barranc de Quartell. S'adjunten esquemes de zones assenyalades com a inundables, amb el seu grau de risc associat.

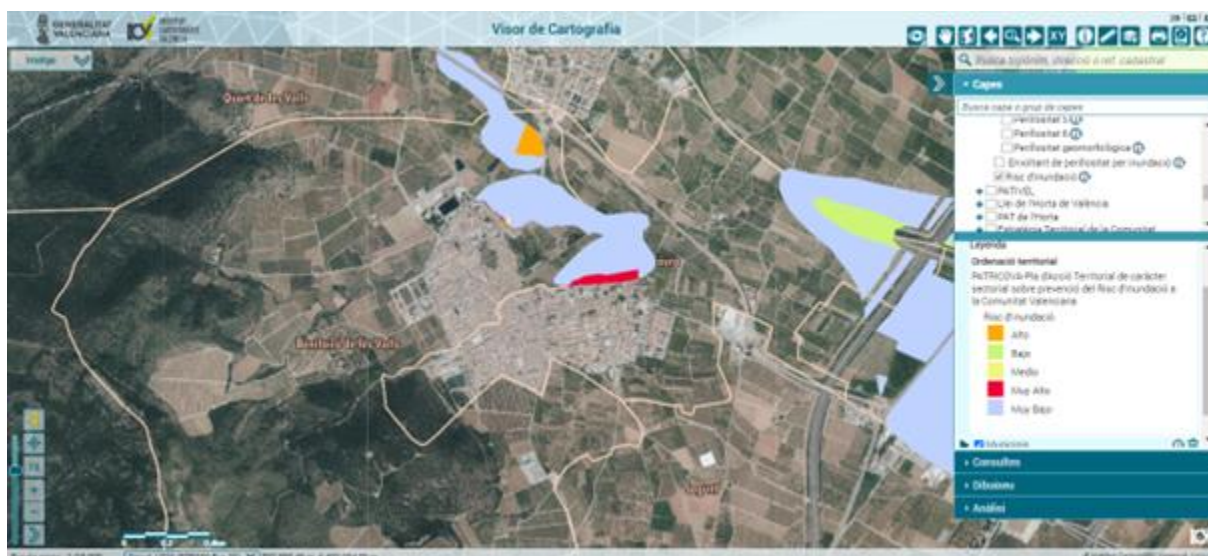


Figura 42. Zones d'inundació assenyalades pel PATRICOVA. Font: Visor Cartogràfic de la Generalitat Valenciana.

L'espai amb major risc d'inundació el trobem al barranc de la Canaleta i el parc que hi ha associat a aquest curs fluvial al seu pas per el nucli urbà de Faura. La resta es vincula al Barranc de Quartell, que porta les aigües de la Font de Quart fins a desaiugar en la zona de marjal.

ES TROBEN ZONES DE RISC MOLT ALT D'INUNDACIÓ AL PARC DE LA CANALETA I ADJACENTS, ESTABLINT PROTOCOLS DE PREVENCIÓ D'INUNDACIONS.

5.1.3. PLANS D'ACCIÓ TERRITORIALS I METROPOLITANS

No hi ha previsió de desenvolupament del Pla d'Acció Territorial del Vall del Palància, Pla que engloba al municipi de Faura

Tot i que Faura depenen funcionalment tant de l'Àrea Metropolitana de Castelló com de la de València, el municipi de Faura no participa del PATECAS ni de PATEVAL, ni dels plans de mobilitat metropolitans de les referides àrees (PMoMe València i PMoMe Castelló). Si que es troba dins el Pla de Mobilitat Metropolità de València l'estació de les Valls, utilitzada per la població de Faura, baix la gestió de l'Autoritat Metropolitana de Transport de València⁴. Per aquest motiu aquesta estació compta amb avantatges com la integració tarifària. S'adjunta captura del plànol zonal de transports ferroviaris, on s'inclouen les zones amb integració tarifària.

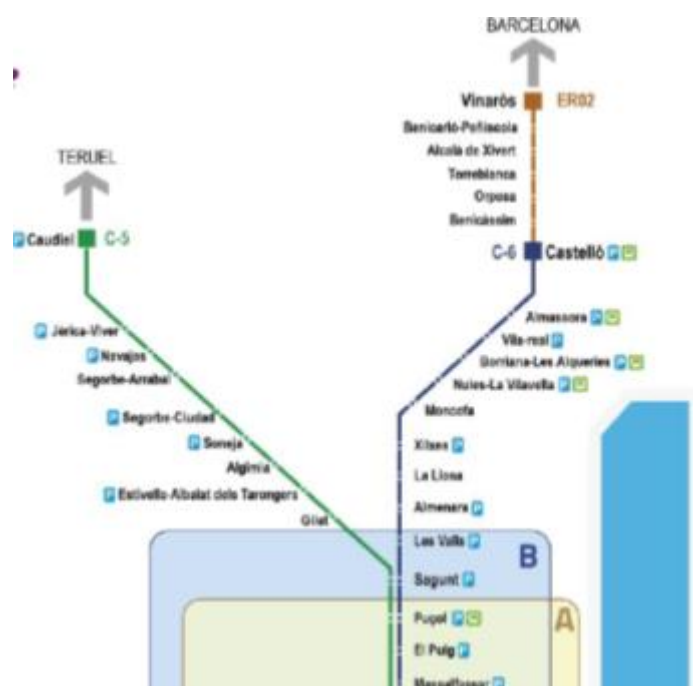


Figura 43. Plànol d'unificació tarifària ferroviària del PMoMe València. Font: Autoritat Metropolitana de Transport de València



Figura 45. Identificació de les zones de mercat laboral unificat segons ETCV. Font: Visor Cartogràfic de la Generalitat Valenciana.

Per tot açò es caracteritza la zona com a una zona límit amb influència de tots els pols existent als seu entorn Sagunt, Plana Baixa (Nules i Vall d'Uixò), i Àrees metropolitanes de València i Castelló. Fruit d'aquesta interdependència complexa es pot observar com Faura s'associa a diferents àrees segons de quin tipus de matèria versen les relacions territorials estudiades.

NO S'ESTAN DESENVOLUPANT LES FIGURES DE PLANEJAMENT TERRITORIAL SUPRAMUNICIPAL (COMARCALS, MANCOMUNADES A NIVELL DE SUBCOMARCA, MANCOMUNADES AMB UNITATS D'ORDENACIÓ ESTRATÈGICA) QUE PERMETEN ARTICULAR MILLORES DE MOBILITAT SUPRAMUNICIPAL.

5.2. PLANEJAMENT SECTORIAL DE COMUNICACIÓ I TRANSPORT

5.2.1. PROJECTE DE SERVEI PÚBLIC DE TRANSPORT DE VIATGERS PER CARRETERA, ANY 2021 CV-008, ALT PALÀNCIA – SAGUNT / VALÈNCIA

Es preveu la licitació de la línia 7 del projecte de servei públic de transport de viatgers per carretera CV-008⁵ que es correspon amb la línia 310 de AVSA, descrita en la caracterització de l'oferta de xarxes de mobilitat.

El recorregut de la línia coincideix amb l'actual. Millora la freqüència a tres combois diaris que queden en les següents franges horàries:

Línea 7: Les Valls - Pl. Canet - Sagunt
Línea 7a: Les Valls - Pl. Canet - Sagunt

Lunes a viernes laborables

Salidas de Benavites										
Benavites	Quartell	Quart	Benifairo	Faura	Ventorrillo	Pl. Canet	Canet	Pto. Sagunto	Hospital Sagunt	Sagunt
8:30	8:31	8:33	8:38	8:42	8:44	8:50	8:55	9:00	9:03	9:15
11:45	11:46	11:48	11:53	11:57	11:59	12:05	12:10	12:15	12:18	12:30
15:30	15:31	15:33	15:38	15:42	15:44	15:50	15:55	16:00	16:03	16:15

Salidas de Sagunt										
Sagunt	Hospital Sagunt	Pto. Sagunto	Canet	Pl. Canet	Ventorrillo	Faura	Benifairo	Quart	Quartell	Benavites
10:45	10:58	11:01	11:05	11:10	11:16	11:18	11:22	11:28	11:30	11:32
13:40	13:53	13:56	14:00	14:05	14:11	14:13	14:17	14:23	14:25	14:27
18:00	18:13	18:16	18:20	18:25	18:31	18:33	18:37	18:43	18:45	18:47

Sábados, Domingos y Festivos no hay servicio

Figura 46. Horaris proposats atenent el projecte CV-008, Alt Palància – Sagunt / València. Font: Generalitat Valenciana.

EL TRANSPORT PÚBLIC PREVIST CAP A SAGUNT NO ÉS UNA ALTERNATIVA COMPETITIVA AL TRANSPORT MOTORITZAT PARTICULAR O A LA BICICLETA, PRINCIPALMENT PER FALTA DE FREQÜÈNCIA. PERÒ AMB LA LÍNIA 7 ES MILLORA UN SERVEI PÚBLIC DE CONNECTIVITAT AMB UN DELS POLS FUNCIONALS DELS QUE EXISTEIX DEPENDÈNCIA: SAGUNT.

5.2.2. PLA D' ACCIÓ TERRITORIAL DE CARÀCTER SECTORIAL DE LA XARXA D' ITINERARIS NO MOTORIZATS DE LA COMUNITAT VALENCIANA (XINM)

L'objectiu fonamental del pla és la definició d'una xarxa d'itineraris que fomenti l'ús dels modes de transport no motoritzats al territori valencià, incrementant-ne la importància en el repartiment modal en relació amb els modes motoritzats privats, en tots els àmbits, però amb especial incidència en els àmbits interurbans i rurals.

Així doncs, el desenvolupament de la XINM s'integra en el marc de l'estratègia de mobilitat de la Generalitat Valenciana (a la vegada alineada amb els objectius d'altres estratègies marc europeu, estatal i autonòmic), encaminada a disminuir el nivell de motorització i la dependència del petroli del model de transports de la Comunitat Valenciana, reduint amb això els impactes negatius en l'àmbit energètic, ambiental i de la salut.

Les propostes vertebradores dins la XIMN preveu la creació de noves plataformes⁶. Les propostes que més potencialitat d'ús tenen per a la població de Faura són la Eurovelo 8(EV-8), CR-10 (similar al traçat recreatiu de la Via Augusta) i la CR-320 (completant la discontinuïtat de la reserva ciclista de la via CV-320 i connectant l'actual carril ciclopeatonal amb l'estació de Les Valls), i la Via Litoral. El total de xarxes previstes per a la comarca del Camp de Morvedre són les següent:

Tabla 16. Intervencions comarcals previstes per a la millora de la XINM

Font: Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat.

VALENCIA	EL CAMP DE MORVEDRE				
VALENCIA	EL CAMP DE MORVEDRE	CR Calderona	Sierra Calderona	2,41	24.101
VALENCIA	EL CAMP DE MORVEDRE	CR-10	Sagunt - Faura - Almenara	2,80	223.989
VALENCIA	EL CAMP DE MORVEDRE	CR-309	Cami de la Mar (Puçol) - CV-309 - V-23 - Parc de Sagunt	6,71	528.790
VALENCIA	EL CAMP DE MORVEDRE	CR-320	AP-7 - Les Valls - Ramal Almarjá	2,74	637.788
VALENCIA	EL CAMP DE MORVEDRE	CR-Sag	Conexión Sagunt - Ronda Sagunt	2,53	88.451
VALENCIA	EL CAMP DE MORVEDRE	CR-V23	Sagunt - Puçol (1) - Sagunt - Puçol (2)	6,54	229.026
VALENCIA	EL CAMP DE MORVEDRE	EV-8	Almenara - Les Valls - Sagunt - Puçol	18,02	180.206
VALENCIA	EL CAMP DE MORVEDRE	Via Litoral	Platja Almenara - Canet - Puerto de Sagunto -Marjal del Moro	20,17	728.793
VALENCIA	EL CAMP DE MORVEDRE	VV Ojos Negros	Albalat - Gilet - Sagunt - Ramal Sagunt	13,14	2.114.517
VALENCIA	EL CAMP DE MORVEDRE		TOTAL	75,06	4.755.661

Els traçats de les referides intervencions es replega al següent esquema.



Figura 47. Traçats previstos per a les intervencions comarcals programades a la millora de la XINM.

Font: Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat.

EL XIMN TÉ PREVIST RESOLDRE UN DELS LLOCS CRÍTICS EN LA MOBILITAT NO MOTORITZADA DE LA ZONA QUE ÉS LA RELACIÓ DE LA CV-320 AMB L'ESTACIÓ DE LES VALLS.

5.3. PLANEJAMENT LOCAL

5.3.1. PLA DE VIALS NO MOTORITZATS MANCOMUNITAT DE LES VALLS

Actualment es troba en redacció un Pla de Vials no motoritzats. Atinent a les conclusions que ens han referit des de l'equip redactor es tenen previstes millores de mobilitat dels desplaçaments no motoritzats consistents en:

Creació de plataformes segregades per a la mobilitat no motoritzada (vorera compartida entre bicicleta i vianants). Es preveu ampliar la vorera existent que connecta amb l'institut fins als 2 metres de plataforma que connecta Benifairó de les Valls i Quartell i que es utilitzada per l'alumnat de Faura, encara que aquesta via no travese el terme municipal de Faura.

AQUESTA PREVISIÓ, JUNT A LES RECOLLIDES AL XINM, SUPOSEN EL DESENVOLUPAMENT D'UNA ESTRUCTURA DE CIRCULACIÓ CICLISTA QUE ARRIBA FINS ALS NUCLIS DE POBLACIÓ A PARTIR DE L'ESPINA DORSAL DE LA CV-320.

5.3.2. PLA GENERAL

El Pla General determinen les ordenacions urbanístiques del municipi, definint entre altres aspectes les zones de creixement urbà, les zones de protecció patrimonial, la quantitat d'equipaments i viaris i la seua ubicació. També les zones agrícoles amb especial protecció pels seus valors paisatgístics.

El Pla General de Faura va ser aprovat al 2005. Aquest Nou Pla General estima el creixement de la població potencial fins als 5.019 habitants, a través dels creixements urbans.

DETERMINACIONS DEL PLA GENERAL VIGENT QUE AFECTEN A LA MOBILITAT

- Es preveu que la població augmente fins a 1.451 habitants més. Amb una població potencial total de 5.019 habitants.
- Es contempla el creixement urbanístic cap a la part est del municipi i la part noerdest, mitjançant el desenvolupament de noves vivendes envoltades per carrers amplis, amb zones d'estacionament.

- Es realitza una reserva de terreny per a possibles desenvolupaments industrials

LA PREVISIÓ DE CREIXEMENT DEL PLA GENERAL ESTRUCTURAL ASSOCIADA AL NUCLI PRINCIPAL, PERMET MILLORAR LES CONNEXIONS A PEU, EN BICI I EN VEHICLE PARTICULAR ENTRE EL NUCLI DE MAJOR POBLACIÓ I EL TERRITORI PROPER.

NO HI HA UNA MODIFICACIÓ SUBSTANCIAL DELS PATRONS DE MOBILITAT EXISTENTS AL MUNICIPI AMB EL PLA GENERAL.

6. DIAGNOSI I ESTRATÈGIA D'ACTUACIÓ

6.1. DAFO

Una vegada realitzat l'anàlisi de la realitat territorial i en matèria de mobilitat del municipi i les enquestes en la població per a conèixer la seva percepció i hàbits de desplaçaments, s'ha realitzat una diagnosi de la situació actual de Faura mitjançant l'eina DAFO. Amb aquest mètode és possible fer una primera classificació de les necessitats i potencialitats a abordar en el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible. D'aquesta manera, aconseguim una imatge global del municipi que ajuda a definir les línies estratègiques i els objectius del present pla.

DEBILITATS

- No es garanteix l'accessibilitat universal, ja que moltes voreres no estan rebaixades i no tenen un ample de 1,5m a tot el casc urbà.
- Transport públic poc competitiu per la manca de freqüència, l'elevat temps dels trajectes i distància per accés a tren.
- La falta de vies exclusives desincentiva l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport per desplaçaments habituals, ja que la xarxa ciclista és compartida amb els vehicles motoritzats.
- No hi ha una regulació de la via pública amb una correcta ordenació de l'ocupació dels espais públics (terrasses, zones d'estacionament, zones de càrrega i descarrega, etc.)
- No es disposen de ferramentes per a incentivar el transport públic.
- Trencament de la connectivitat dels nuclis urbans amb la costa pel pas dels grans connectors territorials (A-7, AP-7, N-340, línia ferrocarril)

AMENACES

- Existeix una dependència del transport privat per consumir oci o serveis, així com assistir al llocs de treball o estudi, ja que moltes d'aquestes activitats es realitzen a altres municipis.
- La falta de motivació i conscienciació pel canvi d'hàbits.
- Vinculació de l'ús del cotxe privat a un sentiment de llibertat i autonomia.
- Un índex de població reduït i l'escassa demanda de transport públic dificulta la millora del servei, el que implica un problema especialment greu per la població amb més dificultats d'accés al transport privat: adolescents i de major edat.
- Projecte de traçat de la línia de ferrocarril d'alta velocitat (AVE) i les seues implicacions en el trencament de la connectivitat territorial.

FORTALECES

- Itineraris urbans practicables per als vianants.
- Les distàncies curtes, l'orografia i la climatologia afavoreixen la mobilitat a peu en tot l'àmbit urbà i entre diferents nuclis urbans.
- La riquesa de l'entorn natural.
- La proximitat entre municipis afavoreix la mobilitat a peu o en bicicleta entre els municipis de Les Valls.

OPORTUNITATS

- Els camins rurals presenten unes característiques idònies per a la mobilitat a peu i amb bici entre els nuclis urbans propers, sempre i quant prioritzen la seguretat de vianants i ciclistes.
- Els camins agrícoles i els no motoritzats suposen una oportunitat per promoure els valors ambientals i paisatgístics del municipi.
- La millora dels espais públics pot afavorir la mobilitat a peu i amb bicicleta.
- La conscienciació ciutadana i la creixent preocupació per la salut i el medi ambient poden facilitar els canvis d'hàbits socials i així el canvi a un model de mobilitat més sostenible.
- La implicació de les comunitats escolars de la Mancomunitat poden incentivar un canvi de model.
- Una possible electrificació progressiva dels vehicles pot ajudar a reduir la petjada de carboni de la mobilitat de Faura.

6.2. LÍNIES ESTRATÈGIQUES I OBJECTIUS DEL PMUS

Atenent a l'anàlisi i diagnosi realitzades en els apartats anteriors, s'han plantejat **tres línies estratègiques** a partir de les quals es desenvolupa el pla d'acció. Les línies estratègiques compten amb diferents objectius, la consecució dels quals porta aparellada una transformació del sistema de mobilitat de la localitat de Faura i la seua ciutadania. A continuació es detallen les línies estratègiques i els objectius d'aquest pla:

LÍNIA ESTRATÈGICA 1. EL CARRER PER A LES PERSONES.

La primera línia estratègica fa referència a les xarxes de comunicació del municipi. Busca crear les condicions adequades per garantir el dret social bàsic de la mobilitat ciutadana afavorint la possibilitat de desplaçaments a totes les persones, independentment dels seus recursos humans o econòmics. També persegueix l'objectiu de què els pobles siguen espais de socialització on els vehicles privats i motoritzats no tinguen preponderància en l'ocupació i ús de l'espai públic. Per aconseguir aquest canvi de prioritats als espais comuns del municipi s'estableixen els següents objectius:

OBJECTIU 1.1. Priorització de la ciutadania a l'espai públic

OBJECTIU 1.2. Garantir l'accés a l'espai públic

LÍNIA ESTRATÈGICA 2. MOBILITAT SOSTENIBLE

La segona línia estratègica té com a principal objectiu canviar la forma en la què la ciutadania es desplaça per fer que aquesta siga més sostenible. La reducció de l'ús del vehicle privat motoritzat és la clau per aconseguir aquesta finalitat. En aquest sentit es planteja el foment dels transports públic i col·lectiu i la necessitat de considerar la mobilitat ciutadana a totes les polítiques i planificacions públiques. Atenent a la repercussió d'aquestes polítiques en la realitat de la població, s'inclou a les accions proposades la participació ciutadana per assolir els objectius plantejats:

OBJECTIU 2.1. Incentivar l'ús del transport públic i col·lectiu.

OBJECTIU 2.2. Inclusió de la mobilitat com a temàtica transversal en la planificació municipal i supramunicipal.

LÍNIA ESTRATÈGICA 3. MEDI AMBIENT I SALUT

Finalment, a la línia estratègica tres es valoren els impactes per a l'entorn i per a les mateixes persones en relació als seus hàbits de desplaçaments. En aquest grup d'accions a més proposar mecanismes per reduir els impactes ambientals de la mobilitat, es fa referència a la conscienciació i sensibilització ciutadana com a element imprescindible per al canvi de model. La informació, sensibilització i canvi d'hàbits entre la ciutadania han d'anar en paral·lel a altres mesures tècniques per fer realitat el canvi.

El objectius a assolir en aquesta línia estratègica són els següents:

OBJECTIU 3.1. Reducció dels impactes ambientals associats a la mobilitat.

OBJECTIU 3.2. Promoció d'hàbits saludables entre la ciutadania.

6.3. PLA D'ACCIÓ

6.3.1. ACCIONS

Les fitxes que componen el Pla d'Acció fan una justificació i descripció individualitzada de les accions adreçades a incrementar la sostenibilitat de la mobilitat del municipi de Faura. A les fitxes també s'indica la prioritització ciutadana, obtinguda a través de la sessió de treball realitzada amb el personal tècnic i polític del ajuntament, la metodologia de la qual queda detallada a l'apartat de participació del present PMUS. En quant al termini de realització s'han establert tres terminis temporals:

- Curt termini: fins a dos anys.
- Mitjà termini: entre dos i cinc anys.
- Llarg termini: entre cinc i deu anys.



LÍNEA ESTRATÈGICA 1.		
EL CARRER PER A LES PERSONES		
ACCIÓ 1. PLA D'ITINERARIS ACCESIBLES ACTIUS		
OBJ: 1.2. Garantir l'accés a l'espai públic		
PRIORITZACIÓ	TERMINI DE REALITZACIÓ	COST
ALTA	CURT/MITJÀ TERMINI	12.000€
JUSTIFICACIÓ		
<p>Un Pla d'Itineraris Accessibles Actius permet avaluar i programar la progressiva adaptació a la mobilitat universal dels carrers del municipi per evitar la discriminació de les persones atenent el seu grau de mobilitat, d'acord amb la normativa autonòmica i estatal . Són plans que han d'estudiar la connexió i accessos dels equipaments i l'accessibilitat d'itineraris vianants a través dels carrers existents proposant actuacions a curt termini i proposant canvis de secció per a actualització de la xarxa de vianants. Els canvis de secció poden portar massa temps en realitzar-se pels costos que impliquen, però, el PIAA inclou la revisió de la mobilitat a tot el casc de forma coordinada amb Benifairó de les Valls, i comporta la jerarquització de la xarxa viària eliminant el tràfic de pas als carrers actius i regulant els sentits, aparcaments i seccions tipus de la resta de la xarxa.</p> <p>Es tracta de no limitar la transformació viària a ampliació de voreres, guals, eliminació d'obstacles -adaptació- però avançar cap a la nova implantació de funcions per a promoure els modes actius, caminar i anar en bicicleta per a recuperar l'espai públic dels carrers.</p> <p>Es crea una doble xarxa connectada i multifuncional des de les limitacions que el casc antic té per la limitada amplària dels carrers fins a la distribució proporcionada de carrers actius i motoritzats.</p> <p>Aquesta regulació és la base per a programar les actuacions segons el seu grau d'intensitat en la transformació i incorporar l'actualització del disseny urbà cap a un carrer del segle XXI, arbrat d'ombra, bancs, SUDS, paviments adequats, i repartiment de l'espai.</p> <p>Decisions participades, amb proves temporals per a que done temps a l'experimentació i amb indicadors objectius de forma coherent a la creació de la xarxa de recorreguts quotidians que la legislació urbanística regula al annex XII de la llei.</p>		
DESCRIPCIÓ		
<p>-Jerarquització de carrers</p> <p>Actualment tots els carrers són per a estacionar i circular, Faura té una xarxa regular que permet la recuperació de l'espai públic mitjançant 2 estratègies: recuperar l'espai de calçada i aparcament, i calmar el trànsit amb una xarxa desplaçada d'itineraris actius.</p> <p>Donada la seua senzillesa es proposa un esquema de circulació alternatiu que podrà millorar-se amb la participació de la mesa de la mobilitat, el veïnat i convidant a participar a Benifairó de les Valls:</p>		



- Restricció de trànsit de tot el casc antic i els vials d'amplària inferior als 9.50m
- Remodelació continuïtat itinerari Av. Glorieta – carrer Dr. Palanca – Plaça Dr. Fleming i recuperació espai públic (excés d'asfalt i calçada)
- Re-urbanització Carrer Major aprofitant la seua irregularitat com factor atractiu per a dotar d'arbrat i paviment singulars, carrer sense trànsit.
- Xarxa Activa. Estudi dels recorreguts quotidians als atractors i camins escolars dibuixant una xarxa activa reservada per als serveis bàsics, repartiment, accés de veïns llevant l'estacionament del carrer als llocs alternatius que el pla d'estacionament propose.
- Accessibilitat dels carrers

Tot i conèixer les mesures iniciades al municipi, el pla d'accessibilitat de Faura ha d'incloure els següents elements d'avaluació:

Amplària de voreres lliures d'obstacles. Pendents màximes dels recorreguts transversals i perpendiculars. Preferència de pas vianant cada cantó o 60 metres (passos de vianants) als vials normals. Rebaixos de guals i de passos de vianants respectant pendents màximes. Continuitat, conservació i acabat podotàctil dels paviments. Avaluació del nivell de il·luminació. Mobiliari urbà (passamans, baranes, bancs, papereres, bàculs d'enllumenat).

Itineraris adequadament dotats d'arbrat d'ombra per a la protecció del vianant i ciclista.

Característiques accessibles de les edificacions atenent, a més de la normativa d'espai públic, al Document Bàsic de Seguretat d'Utilització i d'Accessibilitat (DB-SUA) del Codi Tècnic de l'Edificació (CTE).

Al municipi de Faura les accions preferents referides a accessibilitat són:

Millora d'accessibilitat del Nucli Històric, i la seua connexió amb els equipaments (consultori, ajuntament, pavelló, auditori), preferiblement prioritzant carrer Major i carrer Miguel de Cervantes.

La mesa de la mobilitat proposarà jerarquització d'actuacions per a progressivament transformar la xarxa coordinats amb l'ajuntament i segons la disponibilitat anual que el pressupost o les subvencions públiques permetan.

ÀMBIT D'ACTUACIÓ	AGENTS IMPLICATS
Nucli de població de Faura	Ajuntament de Faura



LÍNEA ESTRATÈGICA 1. EL CARRER PER A LES PERSONES		
ACCIÓ 2. REFORÇ DE LA SEGURETAT VIÀRIA ALS ACCESSOS RODATS PRINCIPALS		
OBJ: 1.1. Priorització de la ciutadania a l'espai públic		
PRIORITZACIÓ	TERMINI DE REALITZACIÓ	COST
MODERADA	MITJÀ TERMINI	634.000€
JUSTIFICACIÓ		
<p>Les carreteres secundàries són els espais de major sinistralitat atenent la DGT. En aquests viaris, a més, es poden trobar riscos associats als traçats com la travessa de zones inundables, guals o perill de despreniment, o traçats sense visibilitat sobre la via, on es dona utilització simultània del viari.</p> <p>Dins el nucli de Faura es detecten tres carreteres d'accés principal utilitzat pel trànsit motoritzat on es detecten velocitats de circulació pronunciades, utilització per desplaçaments a peu i en bicicleta, que connecta el nucli residencial amb espais d'equipament o d'activitat:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La CV-3201 (Avinguda Glorieta) que connecta el municipi amb la CV-320. Disposa de plataforma per a vianants, però no d'una connexió ciclista efectiva amb la infraestructura de la carretera. A més, actualment suposa una connexió també per al municipi contornat de Benifairó de les Valls. - El camí de Quartell (connecta el nucli de població de Benifairó de les Valls, conurbat amb Faura, amb l'Institut), i presenta saturació en hores d'entrada i eixida de l'Institut. - El camí des de Faura al Pontazgo, que connecta el nucli de Faura amb la nau de classificació de productes agrícoles EXFORPE i amb accés a l'A7, traçat pecuari amb amplàries de via estrictes. 		



DESCRIPCIÓ	
<p>Davant aquestes circumstàncies es proposa la millora a les problemàtiques detectades:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Intervenció en entorn de l'institut reordenant accessos. (Cost estimat: 378.000€, inclòs al PMUS de Benifairó de les Valls, però d'abast mancomunat) <ul style="list-style-type: none"> o Ampliació de vorera en detriment d'estacionament de professorat o Propostes d'ajuda a la fluïdesa del trànsit, separant els fluxos d'accés i d'eixida de l'institut i buscant la connexió directa cap als estructuradors de trànsit. o Reordenació d'estacionament a l'entorn de l'Institut. o Incorporació de pantalles d'absorció acústica. o Limitació de velocitat de circulació a 20 km/h en horari d'entrada i eixida escolar. o Millora de senyals viàries verticals de velocitat i de passos de vianants (Senyals lumíniques de detecció volumètrica). o Millora de senyals horitzontals en passos de vianant (pintura roja o passos vianants en falsa perspectiva, abalisament lumínic). o Incorporació de velocímetres informatius. - Actualització de la plataforma per a mobilitat activa de la connexió CV-3201 entre Faura i la CV-320 (Cost estimat: 250.000 €) <ul style="list-style-type: none"> o Ampliació de la plataforma per a vianants incloent espai ciclista. Valorar millora de la vora sud del vial per a facilitar connexió ciclista en sentit de la marxa. o Limitació de velocitat de circulació a 30 km/h. o Millora de senyals viàries verticals de velocitat i de passos de vianants (Senyals lumíniques de detecció volumètrica). - Priorització del recorregut vianant en entrada sud de Faura fins a EXFORPE. (Cost estimat: 6.000 €) <ul style="list-style-type: none"> o Limitació de velocitat de circulació a 30 km/h. Valoració de restricció fins a 20 Km/h. o Millora de senyals viàries verticals de velocitat, incorporació de velocímetres informatius, priorització de vianants. o Millora de senyals horitzontals reiterant la velocitat màxima. 	
ÀMBIT D'ACTUACIÓ	AGENTS IMPLICATS
Terme de Faura i entorn de l'IES La Vall de Segó (terme de Benifairó de les Valls)	Ajuntament de Faura, Ajuntament de Benifairó de les Valls/Mancomunitat de les Valls, Diputació de València, Confederació Hidrogràfica del Xúquer i Conselleria d'Agricultura, Desenvolupament Rural, Emergència Climàtica i Transició Ecològica de la Generalitat Valenciana.



LÍNEA ESTRATÈGICA 1.		
EL CARRER PER A LES PERSONES		
ACCIÓ 3. PLA D'ESTACIONAMENT		
OBJ: 1.2. Garantir l'accés a l'espai públic		
PRIORITZACIÓ	TERMINI DE REALITZACIÓ	ESTIMACIÓ DEL COST
MODERADA	MITJÀ/LLARG TERMINI	6000 €
JUSTIFICACIÓ		
<p>Part de l'estacionament al viari públic ocupa l'espai dels itineraris de vianants accessibles, per a recuperar l'espai hem de crear bosses dissuasives, optimitzar la xarxa dels carrers per a llevar el doble sentit en la mesura del possible i fer lloc per a tractar de mantindre mínims als carrers propers.</p> <p>En festes i esdeveniments és necessari comptar en espai de reforç, així tant els habitants com els visitants poden gaudir dels carrers i itineraris dins del casc urbà, ara ocupats per aparcament junt a les places.</p>		
DESCRIPCIÓ		
<p>El Pla plantejarà terrenys idonis per a materialitzar aparcaments integrats amb arbrat d'ombra. Al casc proposarà als solars sense edificar per a conveniar l'estacionament.</p> <p>Per altra banda les files d'estacionament dels carrers s'estudiaran amb la radiació solar per a ubicar correctament la fila d'aparcament i els arbres d'ombra al carrer, els itineraris accessibles estudiats segons l'annexe XII del TRLOTUP a nivell bàsic i principal, connectant tots els destins urbans de la vida quotidiana.</p> <p>L'equip tècnic proposarà una xarxa amb què, mitjançant la participació ciutadana, es triarà entre les alternatives, prioritzant la xarxa principal i programant la bàsica per a actuacions futures.</p> <p>L'estudi proposarà seccions coherents amb l'accés universal i l'estat físic dels carrers, plataforma única o amb voreres. Tenint en compte l'ús real del carrer i els guals existents, es zonificarà l'estacionament reservat a veïns i la parada temporal, la càrrega i descàrrega. Les necessitats d'estacionament totals incloent les necessàries per esdeveniments, es repartiran pel viari perimetral i a les parcel·les on l'ajuntament dispose o gestione acords amb els propietaris. Els indrets per a aparcar hauran de senyalitzar-se als accessos i als encreuaments principals.</p> <p>El Pla dimensionarà les actuacions concretes a la disponibilitat pressupostària i a les experiències i avaluacions de la mesa de la mobilitat de les primeres actuacions.</p>		
ÀMBIT D'ACTUACIÓ	AGENTS IMPLICATS	
Nucli de població de Faura	Ajuntament de Faura (coordinació amb Ajuntament de Benifairó de les Valls)	



LÍNEA ESTRATÈGICA 1.		
EL CARRER PER A LES PERSONES		
ACCIÓ 4. PLA DE REORDENACIÓ VIARIA I DISTRIBUCIÓ URBANA		
OBJ: 1.1. Priorització de la ciutadania a l'espai públic		
PRIORITZACIÓ CIUTADANA	TERMINI DE REALITZACIÓ	ESTIMACIÓ DEL COST
BAIXA	CURT TERMINI	6.000 €
JUSTIFICACIÓ		
<p>En viaris dins nucli urbà de doble sentit de circulació es multiplica el soroll i les emissions procedents del trànsit. La xarxa de vianants no té l'amplària mínima dels itineraris accessibles i encara no tenim un pla de itineraris que propose els principals on el trànsit de vehicles no tindrà cabuda.</p> <p>La creació d'estacionament perimetral i la senyalització necessària conduirà a l'ús correcte de la xarxa sense interferències. Aquests espais, a més, permeten donar cabuda a afluències de vehicles relativament freqüents associades a períodes festius o de cap de setmana on es supera de manera molt notòria el nombre de població habitual, i on es pot arribar a col·lapsar el normal funcionament de les vies de comunicació.</p>		
DESCRIPCIÓ		
<p>El pla farà un anàlisi profund de les necessitats d'ús de la via pública, per tal de redistribuir adequadament l'espai disponible, tenint en compte no només les necessitats del trànsit motoritzat, sinó especialment les necessitats dels vianants i ciclistes, i els usos quotidians, des de la perspectiva de gènere.</p> <p>Per tal de racionalitzar el repartiment de l'espai públic, i tenint en compte l'anàlisi realitzat i les conclusions del estudis que es puguen realitzar en el mateix entorn temporal, i especialment nodrint-se dels resultats de la mesa de la mobilitat, deurà proposar:</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'establiment de direcció de circulació única als viaris com a mesura base que possibilita major diversitat d'usos al carrer, alliberant superfície dedicada als mitjans motoritzats, i revisar els sentits de circulació per a reduir trànsit d'agitació, limitant amb aquesta estratègia la circulació motoritzada no desitjada. - De forma complementària a l'anterior punt, es revisaran i renovaran les senyals de trànsit, ajustant-les al nou esquema de trànsit plantejat. - Davant les noves necessitats d'espai derivades de les accions anteriors, es plantejaran noves seccions viàries tipus, atenent a l'amplària del carrer i als condicionants d'ús, adoptant solucions que prioritzen els modes actius. Com a exemple de seccions viàries, que s'hauran d'adaptar a les necessitats del municipi, es donen les següents: 		



- Per a carrers de menys de 9 metres: plataforma única sense estacionament possible. Accessos només a veïns i a espais d'aparcament en parcel·la privada o pública establerts per a veïns.
- Transformació dels itineraris de vianants acord a la capacitat viària segons amplària de la via:
 - Carrers amb una amplada superior a 10 m. Tindran unes condicions mínimes d'una vorera de 3.00m (les voreres amb més de 2.00m han d'anar dotades d'arbrat).
 - Carrers amb una amplada de 10 m podran ser:
 - Opció A. Vial de doble sentit sense aparcament [2.25 + 5.50 + 2.25] Vorera + Calçada + Vorera
 - Opció B. Vial de sentit únic amb aparcament alternat amb arbrat [2.25 + 2 + 3.50 + 2.25] o variants Vorera 2.50
 - Carrers amb una amplada inferior 9.50 m aniran amb plataforma única
 - Carrers amb una amplada inferior a 7.50m comptaran amb distinció cromàtica dels itineraris sempre, respectant un mínim de 2.00m des de la façana.

ÀMBIT D'ACTUACIÓ	AGENTS IMPLICATS
Nucli de població de Faura	Ajuntament de Faura (coordinació amb l'Ajuntament de Benifairó de les Valls)



LÍNEA ESTRATÈGICA 1.		
EL CARRER PER A LES PERSONES		
ACCIÓ 5. PARTICIPACIÓ CIUTADANA. CREACIÓ MESA DE LA MOBILITAT		
OBJ: 2.2. Inclusió de la mobilitat com a temàtica transversal en la planificació municipal i supramunicipal		
PRIORITZACIÓ	TERMINI DE REALITZACIÓ	ESTIMACIÓ DEL COST
MODERADA	CURT TERMINI	3.500 €
JUSTIFICACIÓ		
<p>L'espai públic és necessari per al correcte desenvolupament de les activitats de les persones a Faura, és un espai compartit que requereix la comprensió i respecte als altres, la consideració i la flexibilitat dins d'un ordre. Difondre, debatre, discutir els distints aspectes que el PMUS preveu i aportar des de les diferents sensibilitats proposades i idees és una tasca que requereix un marc on tots ens trobem representats.</p> <p>Per altra banda la singular disposició de Faura respecte Benifairó de les Valls, i la proximitat a la resta de nuclis, fa necessària la cooperació en les demandes compartides respecte mobilitat.</p>		
DESCRIPCIÓ		
<p>La mesa de la mobilitat es forma amb tots els grups i associacions interessats a la mobilitat, es convoca amb una periodicitat mínima i permet integrar els plans previstos a la realitat i particularitats de Faura.</p> <p>Activitats:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Participació activa, avaluació i propostes per als plans que desenvolupen el PMUS. - Foment de les bones pràctiques, mobilitat activa i saludable. - Revisió i seguiment del desenvolupament del PMUS i assignació pressupostària anual. - Propostes per a la Setmana de la Mobilitat (Enllaç a catàleg) - Peticions institucionals de millora del transport col·lectiu, seguretat a les travessies etc... - Creació de sinèrgies amb Benifairó de les Valls (continuitat carrers) i ajuntaments de la Mancomunitat de les Valls (transport públic, rutes turístiques, activitats) - Es proposa establir un espai de debat i de reivindicació d'interessos comuns als municipis dins un ens comarcal que permeti la coordinació d'aspectes de mobilitat interdependent. 		



Des d'una visió supramunicipal, destaquem el potencial interès en desenvolupar polítiques harmonitzades en els següents aspectes:

- Impacte dels projectes de mobilitat territorial com l'AVE.
- Connexió a estació de Les Valls.
- Regulació de l'entrada de l'institut (pàrquing dissuasiu i canvi d'eixides i accessos).
- Minimitzar la inundació en traçats de preferència ciclista.

ÀMBIT D'ACTUACIÓ	AGENTS IMPLICATS
Municipi de Faura i Mancomunitat de les Valls	Ajuntament de Faura i Ajuntament de Benifairó de les Valls. Ajuntaments de la Mancomunitat de les Valls.



LÍNEA ESTRATÈGICA 2.		
MOBILITAT SOSTENIBLE		
ACCIÓ 6. MILLORES AL TRANSPORT PÚBLIC EXISTENT		
OBJ: 2.1. Incentivar l'ús del transport públic i col·laboratiu		
PRIORITZACIÓ	TERMINI DE REALITZACIÓ	COST
ALTA	CURT/MITJÀ TERMINI	6.500€
JUSTIFICACIÓ		
<p>La utilització de transport públic optimitza l'energia utilitzada en el desplaçament de persones i permet a persones sense vehicles accedir a serveis ubicats a ciutats de major dimensió. Una millora en aquest servei és una millora per a la població captiva sense vehicle propi a disposició, que normalment engloba a persones ancianes, població infantil o dones; però un servei correctament dissenyat contribueix a una disminució en l'emissió de gasos d'efecte hivernacle.</p>		
DESCRIPCIÓ		
<p>Accions de millora i de promoció del transport públic existent:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Informar a la població dins els medis electrònics i en llocs físics d'equipaments dels horaris del transport públic existent i vetllar per mantenir aquesta informació actualitzada. - Revisió dels paràmetres d'accessibilitat i estat de conservació de les parades d'autobús i corregir les deficiències detectades (elevació d'andana, tancament lateral de protecció front al vent, informació física de recorreguts i horaris, incorporació de sistemes d'informació en parada). - Instar als organismes competents a una millora de les freqüències a pobles dels quals existeix dependència funcional (Sagunt i Port de Sagunt). - Instar a l'organisme competent a la incorporació de Sistemes de Seguiment i Informació als combois per tal de dotar de la màxima informació a les persones usuàries (avis per mòbil en els 10 minuts previs d'arribada). - Mesures de bonificació en el cost dels desplaçaments. - Promoció del servei de taxi municipal. 		
ÀMBIT D'ACTUACIÓ	AGENTS IMPLICATS	
Nucli de Població de Faura	Ajuntament de Faura, Mancomunitat de Les Valls, Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat de la Generalitat Valenciana.	



LÍNEA ESTRATÈGICA 2. MOBILITAT SOSTENIBLE		
ACCIÓ 7. NOUS MODELS DE TRANSPORT COL·LABORATIU		
OBJ: 2.1. Incentivar l'ús del transport públic i col·laboratiu		
PRIORITZACIÓ	TERMINI DE REALITZACIÓ	COST
MODERADA	CURT/MITJÀ TERMINI	5.500 €
JUSTIFICACIÓ		
<p>El servei de transport públic en medis rurals és un servei que sol ser deficitari i per aquest motiu cal preveure el desenvolupament de mecanismes innovadors o disruptius en les propostes que generen nous models de desplaçament col·lectiu. En aquests nous models cal fomentar el protagonisme directe de les persones interessades incentivant la participació ciutadana. Aquestes mesures han de ser recolzades i promocionades per l'administració, sobretot pel que fa a la difusió i divulgació de les mateixes.</p> <p>El seu desenvolupament contribueix a la sostenibilitat en reduir el nombre de recursos necessaris per tal de realitzar els desplaçaments i possibilita l'articulació de respostes més flexibles que la regulació estricta i necessàriament garantista del transport públic. A més, va en la línia de les accions realitzades per l'Ajuntament fins la data, com l'estudi per a la implementació d'un sistema públic de bicicletes elèctriques compartides.</p> <p>Com a exemple d'aquesta acció, tant el fet de compartir el vehicle particular (carpooling) com el fet de poder prestar el cotxe o tindre un cotxe en préstec entre diferents usuaris (carsharing) són mecanismes d'optimització de l'ús del vehicle que possibilita l'accés a desplaçaments dins el territori a un major nombre de persones.</p>		
DESCRIPCIÓ		
<p>Es proposa el foment de la mobilitat col·laborativa mitjançant:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Creació i promoció de de plataformes de comunicació online per a la realització de desplaçaments col·laboratius municipals. - Habilitació de mètodes de comunicació i difusió a les persones d'edat avançada que els permeti accedir al servei de manera autònoma. - Avaluar la possibilitat de bonificació fiscal. 		
ÀMBIT D'ACTUACIÓ	AGENTS IMPLICATS	
Nucli de Població de Faura	Ajuntament de Faura Teixit associatiu del municipi	



LÍNEA ESTRATÈGICA 2. MOBILITAT SOSTENIBLE		
ACCIÓ 8. NOVA ORDENANÇA DE MOBILITAT		
OBJ: 2.2. Inclusió de la mobilitat sostenible en la planificació municipal i supramunicipal		
PRIORITZACIÓ	TERMINI DE REALITZACIÓ	COST
BAIXA	CURT TERMINI	0 €
JUSTIFICACIÓ		
<p>La revisió del màxim de velocitat de circulació dins zona urbana, per baix de 30 Km/h, junt amb la previsió de desenvolupament de les mesures contemplades en el present PMUS, fa necessària la publicació de les normes que regeixen els desplaçaments i usos viaris en el municipi per establir un marc clar de convivència i aprofitar el procés per reforçar els models de mobilitat més sostenibles lligats a la participació ciutadana.</p> <p>La creació de nous espais de convivència requereix la definició de les funcions possibles amb especificació dels temps de durada, distinció entre la càrrega i descàrrega de veïns, el repartiment, les velocitats i sancions en cas de incompliment, la regulació de la prohibició d'estacionament de qualsevol vehicle (inclouen les motos, vehicles de mobilitat personal com patinets o bicicletes) damunt els nous espais de voreres i especialment la protecció de l'itinerari accessible per a vianants (IPA) la transició des de l'amplària mínim legal i progressiva fins als òptims als espais de màxima aflluència de vianants.</p> <p>La ordenança requereix l'actualització d'altres que poden interferir al trànsit dels vianants com son l'ocupació de la via pública (terraces, mobiliari) o les mesures d'accessibilitat mínimes durant esdeveniments o festes.</p> <p>Les velocitats màximes a les zones peatonalitzades (5 km/h) i la resta de carrers segons la funció dins de la nova xarxa urbana, així com la regulació d'activitats com jocs al carrer i horaris apropiats.</p>		
DESCRIPCIÓ		
<ul style="list-style-type: none"> - Revisió de l'ordenança de mobilitat municipal que incloga la normativa relacionada amb el trànsit, els seus aspectes de mobilitat, el seu impacte sobre l'ambient, les mesures mínimes de seguretat viària, regulació de la ocupació de la via pública i les taxes de utilització de la mateixa. - Procés de participació ciutadana associat a la mateixa, amb detecció dels principals conflictes i recopilació de propostes i condicions de proves o regulacions temporals. - Regulació d'usos als vials de prioritat pels vianants, on no més poden circular vehicles de veïns locals, autoritzats, i a velocitat regulada. Regulació de l'ús de bicicletes i vehicles de mobilitat personal de forma participada. 		



ÀMBIT D'ACTUACIÓ	AGENTS IMPLICATS
Terme municipal de Faura	Ajuntament de Faura



LÍNEA ESTRATÈGICA 3. MEDI AMBIENT I SALUT		
ACCIÓ 9. CAMINS ESCOLARS SEGURS		
OBJ: 3.2. Promoció d'hàbits saludables entre la ciutadania		
VALORACIÓ	TERMINI DE REALITZACIÓ	COST
ALTA	CURT TERMINI	12.500€
JUSTIFICACIÓ		
<p>Els Camins Escolars són una ferramenta que proporciona a l'alumnat i les seues famílies un itinerari còmode i segur entre l'escola i els seus domicilis. També són una estratègia educativa que reforça l'autonomia i seguretat de la infantessa, a la vegada que propícia valors de convivència, respecte i responsabilitat dins la comunitat educativa i del poble. Han de partir de les escoles i preferiblement han de ser definits pels i per les usuàries.</p> <p>Ha de incorporar-se la bicicleta com a mitjà saludable i que permet reduir el tems d'anada a l'escola des de l'autonomia personal.</p>		
DESCRIPCIÓ		
<ul style="list-style-type: none"> - Procés participatiu per definir els camins escolar segurs. Aquest procés ha d'implicar a la comunitat educativa i a la Policia Local. - Adequació del recorregut amb la senyalística o intervencions d'accessibilitat necessàries. Al municipi de Faura ha de comptar amb els camins escolars per a la definició de les vies de prioritat per a vianants per a permetre el seu aprofitament escolar. - Programa de difusió i sensibilització per fomentar el seu ús. - Coordinació amb la xarxa de recorreguts quotidians de l'annex XII de la LOTUP. 		
ÀMBIT ACTUACIÓ	AGENTS IMPLICATS	
Nucli de població de Faura i itineraris escolars coordinats amb Benifairó de les Valls	Ajuntament de Faura. Ajuntament de Benifairó de les Valls, AMPA de tots els centres educatius a Faura i Benifaió de les Valls afectats.	



LÍNEA ESTRATÈGICA 3. MEDI AMBIENT I SALUT		
ACCIÓ 10. PLA DE PROMOCIÓ DE LA MOBILITAT SOSTENIBLE		
OBJ: 3.2. Promoció d'hàbits saludables entre la ciutadania		
PRIORITZACIÓ	TERMINI DE REALITZACIÓ	COST
MODERADA	CURT TERMINI	21.300€
JUSTIFICACIÓ		
<p>Caminar i anar en bicicleta són els dos mètodes de desplaçament més saludables per les persones. L'ús de la bicicleta permet cobrir distàncies més llargues i en molts casos permetria la substitució del vehicle privat motoritzat, alleugerint l'ocupació de la via pública i reduint les emissions i el soroll associat a la mobilitat tradicional.</p> <p>La distribució de les poblacions a Les Valls fa que els desplaçaments a peu i amb bicicleta siguin els mitjans de transport més adequats per a la connexió entre nuclis. Amb desplaçament per baix de 20 minuts a peu es pot aconseguir la connexió entre municipis veïns al temps que es recorren zones periurbanes de important valor natural i paisatgístic. Els temps de trajecte en bicicleta són menors.</p>		
DESCRIPCIÓ		
<p>Accions de promoció de la potencialitat de la bicicleta com a mitjà de transport:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Xarrades de sensibilització sobre la conveniència de la bicicleta com a mitjà de transport. Comparació de beneficis a la salut, a la velocitat de desplaçaments o costos de manteniment respecte altres vehicles. - Jornades lúdiques i de sensibilització en les que es realitzen i donen a conèixer recorreguts possibles i fàcilment accessibles per a tota la població a peu i en bicicleta. Inclouent la sensibilització i establiment de rutes amb centres educatius. - Elaboració de material divulgatiu amb temps de trajecte fins a equipaments mancomunats, o nodes d'atracció per serveis. Inclou senyalística física al viari i material de consulta en línia. - Instal·lació d'estacionaments de bicicleta junt a equipaments. Es prioritzarà que siguin coberts, d' U invertida. S'aconsellen en calçada, afegint en l'estacionament senyal informativa de les distàncies a lloc d'interès. 		
ÀMBIT D'ACTUACIÓ	AGENTS IMPLICATS	
Nucli de població de Faura	Ajuntament de Faura	



LÍNEA ESTRATÈGICA 3. MEDI AMBIENT I SALUT		
ACCIÓ 11. PLA DE VIALS RURALS (AGRÍCOLES I NO MOTORITZATS)		
OBJ: 3.2. Promoció d'hàbits saludables entre la ciutadania		
PRIORITZACIÓ	TERMINI DE REALITZACIÓ	COST
MODERADA	CURT/MITJÀ TERMINI	125.000€
JUSTIFICACIÓ		
<p>Els vials agrícoles i forestals són la xarxa d'articulació cap als espais rurals i són vies de velocitats moderades que permeten connectar nuclis. L'accés que aquests camins donen a espais de valor ambiental dota de qualitat de vida a la població.</p> <p>La seua adequada conservació és determinant per a poder arribar de mode segur al màxim d'indrets dins el territori. L'actualització de la senyalística permet informar a les persones que condueixen els vehicles motoritzats de que es troben en les zones freqüentades per vianants i ciclistes amb l'objectiu de compatibilitzar usos.</p> <p>Una vegada ordenada la pacificació i convivència en xarxes rurals cal promocionar-ne l'ús mitjançant diferents materials de difusió. Amb aquests materials es donaran a conèixer els recorreguts pels espais de major valor ambiental, recreatiu, patrimonial, així com rutes saludables, etc. També fa sabedors els visitants de l'existència de rutes saludables o circuits esportius.</p>		
DESCRIPCIÓ		
<p>Es proposa establir millores en camins forestal i agrícoles que prioritzen la mobilitat a peu i en bicicleta:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Adequació de la xarxa viària per tal de permetre recorreguts segurs: <ul style="list-style-type: none"> ○ Reparacions de la infraestructura, amb especial atenció a l'estabilització dels talussos de les plataformes i junt a les mateixes. ○ Alternatives de traçats que milloren la seguretat en zones inundables. ○ Renovació de ferms en deficient estat de conservació. ○ Incorporació de previsions de nous viaris dels plans sectorials de prevenció de riscos. ○ Homologació de rutes senderistes. 		



- Actualització de la senyalística a la diversitat d'usos:
 - Riscos associats al camí (inundació, despreniment, presència d'animals, incendi forestal, etc.).
 - Natura del traçat (traçat pecuaris, ús compartit, eix prioritari ciclista, etc.).
 - Màxima velocitat permesa (es proposa reduir-la a 30 Km/h per tal d'afavorir al màxim l'ús compartit dels viaris).
 - Indicació de punts sense visibilitat on es recomana rebaixa de velocitats (recomanació de rebaixes de velocitat a 10 o a 20 Km/h).
- Habilitació dels recorreguts i itineraris no motoritzats, i per tant, la difusió dels seus valors ambientals, patrimonials i saludables a partir de creació de material divulgatiu:
 - Fulletó i panell de xarxa de vials ciclistes.
 - Fulletó i panell de xarxa de vials vianants.

Aquesta acció es realitzarà de manera prioritària a les següents vies:

- Ús compartit:
 - Camí de les Basses i Camí de Benavites.
- Ús ciclista:
 - Connexió paral·lela a la CV-3201 fins la infraestructura ciclista de la CV-320.
- Ús vianant:
 - Homologació de rutes senderistes.
 - Creació de recorreguts saludables.

ÀMBIT D'ACTUACIÓ	AGENTS IMPLICATS
Terme municipal de Faura	Ajuntament de Faura



LÍNEA ESTRATÈGICA 3. MEDI AMBIENT I SALUT		
ACCIÓ 12. MOBILITAT ELÈCTRICA		
OBJ: 3.1. Reducció dels impactes ambientals associats a la mobilitat		
PRIORITZACIÓ	TERMINI DE REALITZACIÓ	COST
BAIXA	CURT/MITJÀ TERMINI	8.000€
JUSTIFICACIÓ		
<p>Tot i que la mobilitat elèctrica en vehicle privat continua tenint impacte en l'ús i distribució de l'espai als municipis, té l'avantatge de que redueix considerablement el seu impacte ambiental i la contribució de la mobilitat al canvi climàtic.</p> <p>L'escassetat de serveis públics de transport col·lectiu i les necessitats de mobilitat a les zones rurals converteixen la mobilitat elèctrica en una alternativa de desplaçaments sostenible. La promoció d'aquest tipus de mitjà de transport s'ha de lligar a altres mesures de mobilitat sostenible, i intentar salvar les dificultats d'accés als vehicles elèctrics.</p>		
DESCRIPCIÓ		
<p>Desenvolupar mesures de competència municipal per tal de potenciar la utilització de vehicles elèctrics:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Instal·lació d'un nou punt de recàrrega en entrades rodades al municipi, com a alternativa al punt ja instal·lat que s'ubica al carrer de la mar 24, al centre del municipi (es pot valorar desplaçar l'existent si es deriva dels estudis proposats pel PMUS). - Instaauració de mesures de bonificació fiscal a la matriculació de vehicles elèctrics. - Substitució progressiva de la flota automobilística de l'ajuntament per vehicles elèctrics. - Instaauració de mesures de bonificació fiscal a les obres associades a la instal·lació de punts de càrrega elèctrica en guals existents (bonificació ICIO). - Impulsar la instal·lació de punts de recàrrega a l'estació de les Valls. 		
ÀMBIT D'ACTUACIÓ	AGENTS IMPLICATS	
Nucli de la població	Ajuntament de Faura; Ministeri de transports, mobilitat i agenda urbana	

6.3.2. RESUM DEL PLA D'ACCIÓ

A continuació es presenta un resum del pla d'acció, on figuren el conjunt de les seues accions, les línies estratègiques en la que s'emmarquen, l'objectiu que persegueixen, la prioritització per a la ciutadania extreta del procés de participació, el termini de realització i el cost estimat d'execució.

Taula 12. Taula resum del pla d'acció. Font Elaboració pròpia.

Accions	Línia estratègica	Objectiu	Priorització	Termini de realització	Cost
A1. Pla d'itineraris Accessibles Actius	L1 El carrer per a les persones	O 1.1 Priorització de la ciutadania a l'espai públic	Alta	Curt/Mitjà	12.000€
A2. Reforç de la seguretat viària als accessos rodats principals	L1 El carrer per a les persones	O 1.1 Priorització de la ciutadania a l'espai públic	Moderada	Mitjà	634.000€
A3. Pla d'estacionament	L1 El carrer per a les persones	O 1.2 Garantir l'accés a l'espai públic	Moderada	Mitjà/Llarg	6.000€
A4. Pla de Reordenació Viària i Distribució Urbana	L1 El carrer per a les persones	O 1.1 Priorització de la ciutadania a l'espai públic	Baixa	Curt	6.000€
A5. Participació ciutadana. Creació mesa de la mobilitat	L2 Mobilitat sostenible	O 2.2 Inclusió de la mobilitat com a temàtica transversal en la planificació municipal i supramunicipal	Moderada	Curt	3.500€
A6. Millores al transport públic existent	L2 Mobilitat sostenible	O 2.1 Incentivar l'ús del transport públic i col·lectiu.	Alta	Curt/Mitjà	6.500€
A7. Nous models de transport col·laboratiu	L2 Mobilitat sostenible	O 2.1 Incentivar l'ús del transport públic i col·lectiu.	Moderada	Curt/Mitjà	5.500€

Accions	Línia estratègica	Objectiu	Priorització	Termini de realització	Cost
A8. Nova ordenança de mobilitat	L2 Mobilitat sostenible	O 2.2 Inclusió de la mobilitat com a temàtica transversal en la planificació municipal i supramunicipal	Baixa	Curt	0 €
A9. Camins escolars segurs	L3 Medi ambient i salut	O 3.2 Promoció d'hàbits saludables entre la ciutadania.	Alta	Curt	12.500€
A10. Pla de promoció de la mobilitat sostenible	L3 Medi ambient i salut	O 3.2 Promoció d'hàbits saludables entre la ciutadania.	Moderada	Curt	21.300€
A11. Pla de vials rurals (agrícoles i no motoritzats)	L3 Medi ambient i salut	O 3.2 Promoció d'hàbits saludables entre la ciutadania.	Moderada	Curt/Mitjà	125.000€
A12. Mobilitat elèctrica	L3 Medi ambient i salut	O 3.1 Reducció dels impactes ambientals associats a la mobilitat.	Baixa	Curt/Mitjà	8.000€

6.4. EFECTES AMBIENTALS I EN LA MOBILITAT DEL PLA D'ACCIÓ

L'execució del Pla d'Acció porta aparellada uns efectes en el medi ambient i en la mobilitat. A continuació es determina com impacten les accions als diferents aspectes ambientals i de la mobilitat. Els colors amb una major tonalitat indiquen un grau d'afecció major de cada una de les accions plantejades.

EFECTES	AMBIENTALS				EN LA MOBILITAT				
	Estalvi energètic	Disminució emissions GEH	Dism. emissions contaminant	Disminució soroll	Disminució del tràfic	Millora de l'accessibilitat	Millora de la seguretat	Millora de la gestió	Millor promoció e informació
LÍNIA ESTRATÈGICA 1. EL CARRER PER A LES PERSONES									
A1. Pla d'Itineraris Accessibles Actius									
A2. Reforç de la seguretat viària als accessos rodats principals									
A3. Pla d'estacionament.									
A4. Pla de Reordenació Viària i Distribució Urbana									
LÍNIA ESTRATÈGICA 2. MOBILITA SOSTENIBLE									
A5. Participació ciutadana. Creació de mesa de la mobilitat									
A6. Millores al transport públic existent									
A7. Nous models de transport col·laboratiu									
A8. Nova ordenança de mobilitat									
LÍNIA ESTRATÈGICA 3. MEDI AMBIENT I SALUT									
A9. Camins escolars segurs									
A10. Pla de promoció de la mobilitat sostenible									
A11. Pla de vials rurals (agrícoles i no motoritzats)									
A12. Mobilitat elèctrica									

6.5. SEGUIMENT I AVALUACIÓ DEL PLA D'ACCIÓ

Per tal d'avaluar la consecució d'objectius del PMUS es constituirà una comissió de seguiment formada per dos tècnics municipals i l'alcaldia o regidoria delegada per aquesta. La comissió es reunirà de forma anual e identificarà l'agent en concret encarregat de la recopilació de totes les dades de seguiment per a realitzar la posterior avaluació. Per facilitar el seguiment dels objectius del PMUS s'estableixen un seguit d'indicadors. El llistat d'indicadors podrà ser modificat per la comissió de seguiment, atenent a les necessitats que sorgisquen al municipi derivades de l'execució del pla, així com la composició de la comissió i la periodicitat de l'avaluació, que no deurà ser inferior a l'anyal.

Taula 13: Taula del seguiment i avaluació del pla d'acció. Font: Elaboració pròpia


Acció	Indicadors	Unitat de mesura	Periodi citat	Tendència desitjada	Fonts
A1. Pla d'Itineraris Accessibles Actius	Passos de vianants	Nº	Anual		Ajuntament
	Millora de les voreres	Metres	Anual		Ajuntament
	Percentatge de carrers amb amplària inferior a 9,30 restringits	%	Anual		Ajuntament
	Inversió en re-urbanització i remodelació de carrers	Nº	Anual		Ajuntament
	Millora en la il·luminació i el mobiliari urbà	€	Anual		Ajuntament
	Adaptació de guais	Nº	Anual		Ajuntament
	Voreres amb acabats pododàctils	Nº	Anual		Ajuntament

A2. Reforç de la seguretat viària als accessos rodats principals	Inversió en senyals	€	Anual		Ajuntament i Diputació de València
	Ampliació de la plataforma de connexió CV-3201	Metres	Anual		Ajuntament i Diputació de València
	Limitació de la velocitat a 30	Metres	Anual		Ajuntament i Diputació de València
	Incorporació de velocímetres	Nº	Anual		Ajuntament, GVA i Diputació de València
A3. Pla d'estacionament	Places de càrrega / descàrrega	Nº	Anual		Ajuntament
	Places d'estacionament dissuasives creades	Nº	Anual		Ajuntament
	Carrers amb aparcaments delimitats	%	Anual		Ajuntament

	Places d'aparcament total	Nº	Anual		Ajuntament
A4. Pla de Reordenació Viària i Distribució Urbana	Carrers amb la secció viària adaptada	%	Anual		Ajuntament
	Inversió en senyals	€	Anual		Ajuntament
A5. Participació ciutadana. Creació mesa de la mobilitat	Dinamització mesa de diàleg	Reunion s/ Assemblees	Anual		Mesa de diàleg
	Objectius aconseguits de la mesa de diàleg	Nº	Anual		Mesa de diàleg
	Participació en accions mancomunades	Nº	Anual		Ajuntament
A6. Millores al transport públic existent	Usuaris del transport públic	Usuaris/ any	Anual		Empreses concessionàries del servei
A7. Nous models de transport col·laboratiu	Usuaris de la plataforma de transport col·laboratiu	Nº	Anual		Empresa gestora de la plataforma

A8. Nova ordenança de mobilitat	Aprovació de l'ordenança de mobilitat	Aprovació	Anual	Ordenança aprovada	Ajuntament
A9. Camins escolars segurs	Estimació d'usuaris dels camins escolars segurs	Nº	Anual		Ajuntament
A10. Pla de promoció de la mobilitat sostenible	Accions de sensibilització per al ús de la bicicleta	Nº	Anual		Ajuntament
	Material de divulgació creat per a la promoció de l'ús de la bicicleta	Nº	Anual		Ajuntament
	Estacionaments públics per a bicicleta	Nº places	Anual		Ajuntament
A11. Pla de vials rurals (agrícoles i no motoritzats)	Camins rurals senyalitzats i condicionats per a l'ús combinat de vianants, bicicletes i vehicles motoritzats	Km	Anual		Ajuntament
	Rutes de connectivitat entre els termes municipals veïns	SI/NO	Anual		Ajuntament
	Rutes amb els valors ambientals indicats	Km	Anual		Ajuntament
A12. Mobilitat elèctrica	Accions de sensibilització per a l'ús del vehicle elèctric	Nº	Anual		Ajuntament
	Material de divulgació creat per a la promoció de l'ús del vehicle elèctric	Nº	Anual		Ajuntament
	Vehicles elèctrics respecte al parc de vehicles totals	%	Anual		Ajuntament
	Vehicles elèctrics municipals	%	Anual		Ajuntament



	Estacionaments públics amb punts de càrrega per a vehicle elèctrics	Nº	Anual		Ajuntament
--	---	----	-------	---	------------



7. PLA DE PARTICIPACIÓ

La redacció del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible porta associada la realització d'un procés participatiu que ajude a conèixer les demandes i necessitats de la ciutadania en matèria de mobilitat, així com a definir les accions proposades en el present PMUS i la seua prioritització.

Per a poder recollir les aportacions de manera diferenciada, el procés participatiu s'ha realitzat a través de quatre eines:

- Reunió inicial amb el personal tècnic i polític de l'ajuntament.
- Entrevistes amb els agents implicats en la mobilitat urbana.
- Qüestionari *en línia* obert a tota la ciutadania.
- Taller amb el personal tècnic i polític de l'ajuntament per a la prioritització d'accions.

La **reunió inicial amb el personal tècnic i polític** té com a objectiu la pressa de contacte amb els responsables del municipi. Aquesta primera pressa de contacte entre l'equip redactor i el municipi ajuda a definir el marc d'actuació del PMUS, recollir tota la informació necessària per a definir el punt de partida en matèria de mobilitat urbana, definir els principals actors en matèria de mobilitat urbana i conèixer la voluntat política i tècnica en aquesta matèria.

En segon lloc, s'han sol·licitat informació a persones i entitats implicades directament en la mobilitat del municipi pel seus ús diari, participació ciutadana o tasca professional. Aquesta informació s'ha demanat en forma de **entrevista** mitjançant correu electrònic o telefònica. Les entrevistes permeten identificar problemàtiques i necessitats específiques difícils de incorporar mitjançant fonts de informació objectives. Els principals agents entrevistats en el marc del present PMUS foren el regidor d'infraestructures, les membres de l'oficina d'urbanisme, el cap de la policia local i la persona responsable dels tributs i el cobrament de les multes a causa de infraccions de tràfic.

COMPTAR AMB LES VERTADERES CONEIXEDORES DE LES DINÀMIQUES LOCALS ÉS NECESSARI PER TAL DE QUE L'ESTRATEGIA PROPOSADA S'AJUSTE A LA REALITAT TERRITORIAL I TINGA UN VERTADER IMPACTE SOBRE LA ELS HÀBITS DE MOBILITAT AL MUNICIPI.

Pel que fa a les **enquestes a la ciutadania**, es tracta d'un seguit de preguntes acotades que permeten fer una diagnosi sobre els hàbits de mobilitat de la població, aquestes són acompanyades per altres preguntes obertes i que conviden a la persona enquestada a valorar els seus hàbits i a canalitzar les seues demandes per tal d'afavorir una mobilitat urbana més sostenible. Les dades procedents de les preguntes obertes han estat treballades per l'equip tècnic que ha elaborat el present PMUS, per tal d'agrupar-les i mostrar el ventall d'opinions de la ciutadania del municipi.

Les enquestes es realitzaren de forma telemàtica entre els dies 21 de febrer i el 10 de Març del 2023. Aquesta va ser difosa pels canals habituals de l'Ajuntament com les xarxes socials i la pàgina web, el que ha permès que **participaren 13 persones**. Com a suport al procés participatiu, s'ha creat la plataforma www.municipis2030.es que alberga tant els qüestionaris per a la participació en línia generats amb la ferramenta Google Forms. Les entrevistes als agents implicats i l'enquesta ciutadana s'han fet servir per definir l'estratègia d'actuació del present Pla de Mobilitat Urbana Sostenible.

Les accions que conformen aquesta estratègia van ser presentades a l'equip tècnic i polític de l'Ajuntament de Faura en una **sessió** presencial el dia 01 de Març al propi Ajuntament de Quartell. En aquesta sessió es realitza una explicació sobre que és un PMUS i els objectius que persegueix. Al mateix temps, es desenvolupa una dinàmica participativa que permet **l'avaluació, validació i priorització de les accions** proposades en el marc d'aquesta planificació. La valoració de les actuacions per part del personal de l'Ajuntament de Faura, remarca quines actuacions tenen més recolzament social al municipi o un nivell més alt de demanda. Els resultats de la sessió participativa és una ferramenta de treball per a la corporació municipal, ajudant-los a prioritzar les actuacions que han d'anar executant, augmenta l'impacte en la mobilitat de la ciutadania i fent-la més sostenible.

7.1. ENQUESTA CIUTADANA

Tot seguit es detallen els resultats dels processos participatius realitzats en el marc de l'elaboració del PMUS de Faura. Aquests compten amb un perfil de la població enquestada, un anàlisi de la mobilitat de les persones enquestades i la valoració que realitzen entrevistades i enquestades sobre les xarxes viaries, la mobilitat del municipi i les característiques dels seus desplaçaments.

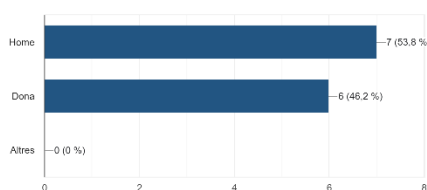
7.1.1. PERFIL DE LES PERSONES ENQUESTADES

El perfil de les persones enquestades mostra que aquests tenen majoritàriament entre 31 i 65 anys, compten amb estudis i la immensa majoria tenen carnet de conduir.

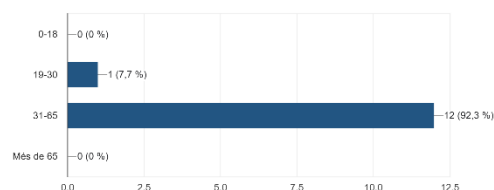
Per avaluar les respostes de la ciutadania cal atendre al perfil de les persones enquestades. S'observa que el perfil de la major part de les persones enquestades es de població de mitjana edat, la qual majoritàriament disposa de recursos propis per a realitzar desplaçaments fora del municipi. Aquest és un factor que pot condicionar l'alta taxa dels desplaçaments en cotxe privat.

La població captiva, es a dir aquella que no disposa de mitjans propis per tal de moure's lliurement fora del municipi i que es troba representada per els menors de 18 anys i per la població de major edat, ha tingut una baixa participació.

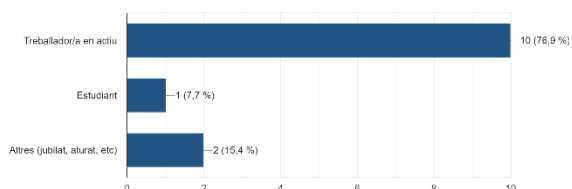
Sexe
13 respuestas



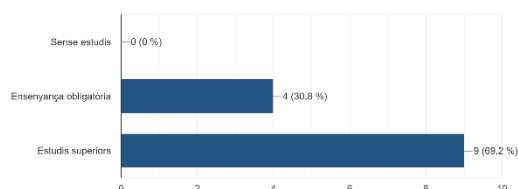
Edat
13 respuestas



Activitat
13 respuestas



Nivell d'estudis
13 respuestas



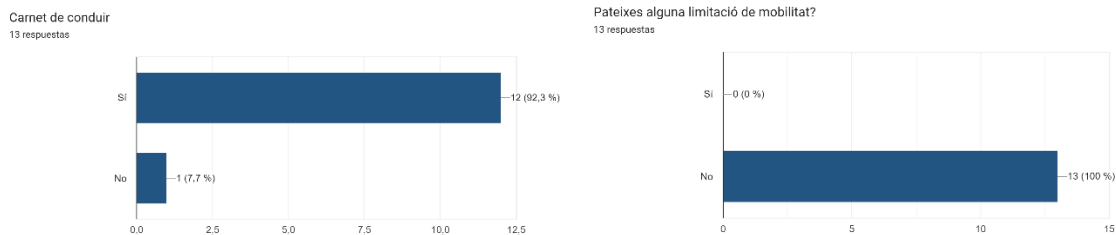
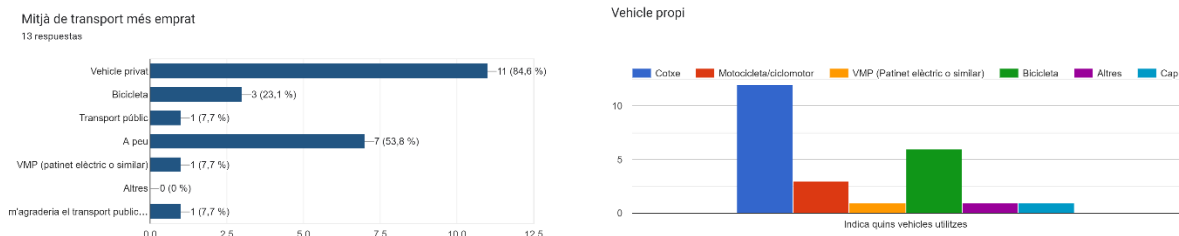


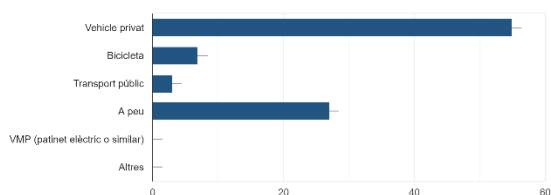
Figura 48. Perfil de les persones enquestades: sexe, edat, nivell d'estudis, carnet de conduir i limitacions de mobilitat. Font. Elaboració pròpia.

7.1.2. COM ET MOUS?

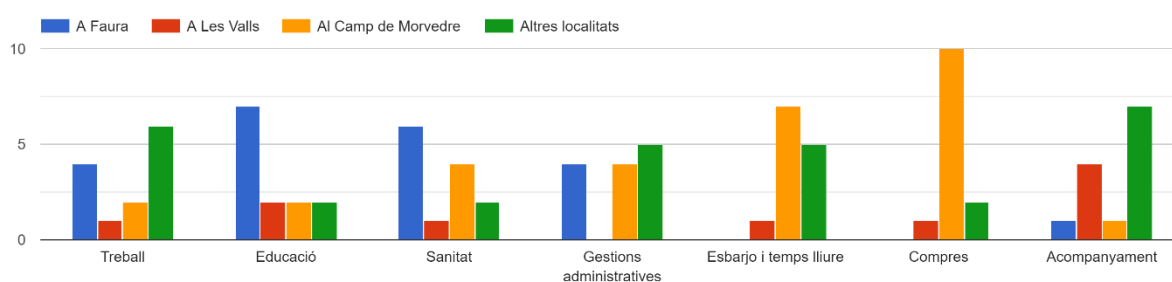
Com s'observa en la figura, la major part de la ciutadania enquestada utilitza el vehicle privat en els seus desplaçaments. La gran utilització del vehicle privat ve donat per la necessitat, per part de la ciutadania, de traslladar-se fora del municipi per tal de realitzar la major part de gestions, obtenir serveis i acudir als llocs de treball o estudi. Analitzant les dades s'observa que majoritàriament aquests desplaçaments es produeixen dintre del propi municipi de Faura, seguit d'altres municipis de la comarca.

CRIDA L'ATENCIÓ LA GRAN QUANTITAT DE DESPLAÇAMENTS REALITZATS AMB VEHICLE PRIVAT, ATENENT A QUE LA MAJOR PART DELS DESPLAÇAMENTS SÓN DINTRE DEL PROPI MUNICIPI. AQUEST ÚS DEL VEHICLE PRIVAT VA EN DETRIMENT DE LA MOBILITAT NO MOTORITZADA, LA QUAL HAURIA DE SER PRIORITÀRIA.



Mitjà de transport més emprat
 59 respostes


On vas per a:



Com vas a:

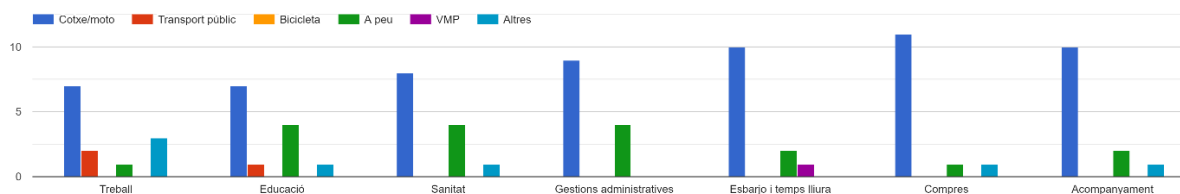


Figura 49. Paràmetres que defineixen la mobilitat: mitjà de transports, vehicles propis, motivacions que generen desplaçaments i com es realitzen aquests. Font. Elaboració pròpia.

7.1.3. LÍNEA ESTRATÈGICA 1: EL CARRER PER A LES PERSONES

L'enquesta ciutadana mostra que totes les xarxes de mobilitat analitzades tenen capacitat de millora, sent la xarxa per al transport privat motoritzat la millor valorada. En sentit oposat trobem la xarxa de transport públic qualificada majoritàriament com a inexistent o insuficient, sent aquesta una de les principals mancances detectades. També cal considerar que les persones enquestades qualifiquen de insuficient o millorable la xarxa per a la mobilitat en bicicleta. Pel que respecta a les vies per a vianants, també té una baixa valoració amb una majoria d'enquestats opinant que es insuficient.

Qualifica les xarxes del teu municipi

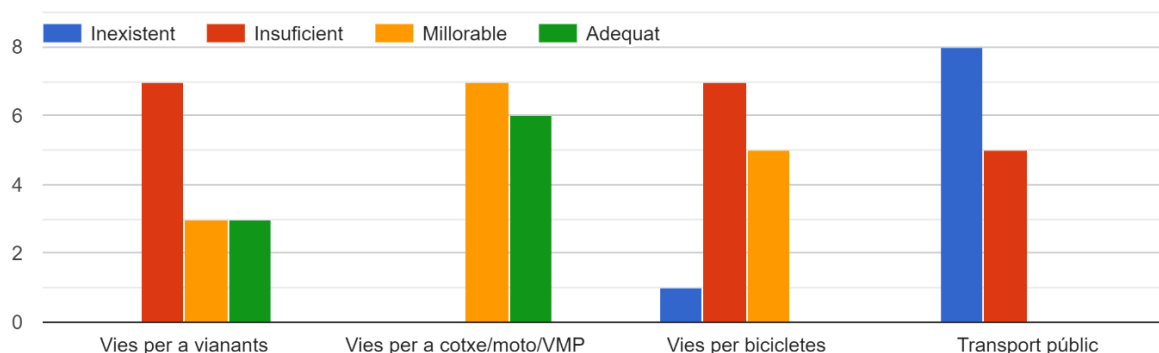
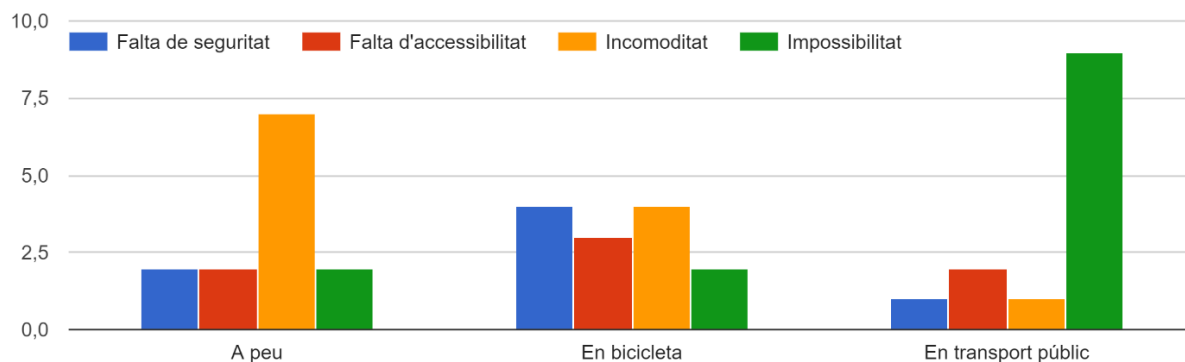


Figura 50. Qualificació de la xarxa de mobilitat. Font. Elaboració pròpia.

7.1.4. LÍNIES ESTRATÈGICA 2. MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE

Pel que respecta als hàbits de mobilitat de la ciutadania de Faura, s'observa una falta d'accessibilitat a la xarxa de vianants i falta d'espais segurs per la circulació en a peu o en bicicleta. A més, s'observa poca conscienciació ciutadana, ja que la major part de les persones enquestades justifiquen que no opten per fer desplaçaments a peu per incomoditat, pel que respecta als desplaçaments en bicicleta les raons principals són la falta de seguretat i la incomoditat. La manca d'una oferta de transport públic de qualitat també ha quedat palesa en les enquestes a la ciutadania, ja que aquestes reflexen que el servei que s'ofereix és insuficient. A continuació s'observen els resultats acotats així com les principals necessitats expressades al qüestionari obert.

Per què no et desplaces més...



Que necessites per a moure't més a peu?

- Un major grau de salut.
- La eliminació de barreres arquitectòniques.
- Disponibilitat de més temps.
- Més passos de vianants al carrer i l'estació direcció a la acadèmia EDMA.
- Voreres més grans perquè cabera el carro per a xiquets/es. Fins i tot a vegades en una vorera normal es necessari baixar a la carretera perquè no cap un altre vianant i el carret per a xiets/es. Les carreteres són molt amples i les voreres molt estretes.

Que necessites per a moure't més en bicicleta o VMP?

- Disponibilitat de Temps.
- Més carrils bicis.
- Civisme en la gent per a que respecte a les biciletas.
- Que no estiguera tan prop de la carretera ja que amb xiquets és insegur i que la via ciclista passarà pels llocs més concorreguts de la ciutat com anar al supermercat, Ajuntament o instal·lacions esportives.

Que necessites per a moure't més en transport públic?

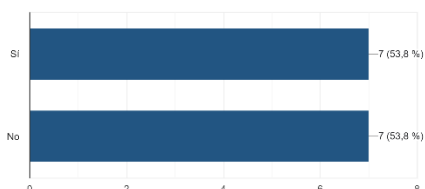
- Necessitaria transport públic, reclamar la comunicació dels 5 pobles amb el Camp de Morvedre de manera més fluida.
- Que existisca al poble un transport públic digne. FAura sols compta amb la parada de tren de les Valls, per tant cal utilitzar vehicle privat per a la majoria de desplaçaments
- Més connexions.
- Que existiren més transports públics dels actuals.

Figura 51. Anàlisi de la qualitat i les necessitat específiques de Faura en la mobilitat urbana sostenible. Les aportacions de la ciutadania han estat filtrades per municipi, treballades i agrupades. Font. Elaboració pròpia.

7.1.5. LÍNIA ESTRATÈGICA 3. MEDI AMBIENT I SALUT

Els riscos ambientals i per a la salut dels nostres hàbits de mobilitat són amplament coneguts per la ciutadania, però aquests poden ser diferents en funció de diferents característiques i particularitats. A Faura, el 50% de la ciutadania considera que la seua mobilitat és sostenible i el altre 50% que no ho és. Pel que s'observa en els resultats de les enquestes al veïnat sobre els impactes de la mobilitat, la generació de soroll (roig), es el principal impacte al municipi seguit de altres impactes (blau clar) i la contaminació atmosfèrica (blau obscur). Al mateix temps, en la resposta oberta les persones enquestades mostren com a fonamental la millora de les xarxes de mobilitat, com la millora de les vies de vianants i ciclista i, l'ampliació i millora del transport públic.

Consideres que la teua mobilitat es sostenible?
13 respuestas



Quins són els principals impactes de la mobilitat al teu municipi?



Que necessites per a que la teua mobilitat siga més sostenible?

- Més facilitats per part de l'ajuntament posant mitjans per a això.
- Millorar l'estació de tren per a que siga més confortable
- Millorar les vies de vianants o ciclista per a que sigues més segures.
- Ampliació i millora del transport públic.
- Increment de la neteja, es detecta brutícia a carrers i voreres

Figura 52: Anàlisi dels principals impactes de la mobilitat específiques de Faura. Les aportacions de la ciutadania han estat filtrades per municipi, treballades i agrupades. Font. Elaboració pròpia.

7.2. PRIORITZACIÓ DE LES ACCIONS

Durant la jornada de treball presencial es va exposar els continguts del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible i les diferents accions proposades en el marc dels municipis de Faura. Posteriorment, es realitzà una dinàmica de participació amb l'objectiu d'identificar quines actuacions compten amb un major suport per part de l'ajuntament. En aquesta sessió de treball, centrada en la priorització de les accions del Pla d'Acció va estar dirigida al personal tècnic i polític de l'ajuntament de Faura.

La dinàmica de la sessió es va realitzar mitjançant la identificació de les accions amb major grau de necessitat i el major grau d'acord per cadascuna de les persones participants.

La utilització d'aquesta dinàmica permet establir una prioritat atenent a dues variables amb la intenció de que no s'avantposen les accions més urgents, a altres que, a mitjà-llarg termini puguin tindre més importància.

A més, l'avaluar les diferents línies estratègiques per separat obliga a incloure accions de diferents caires als resultats del procés participatiu, equilibrant les necessitats d'adequació d'infraestructures; gestió i transversalitat de la mobilitat; i sensibilització i conscienciació de la ciutadania. Per últim, ens genera una imatge visual gràfica i fàcilment comprensible per a les persones participants sobre les accions que per grau d'acord es consideraran prioritàries.

De la sessió de treball s'extrau que les accions considerades prioritàries en cadascuna de les tres línies estratègiques són:

- A1. Pla d'itineraris accessibles actius
- A6. Millores en el transport públic existent
- A9. Camins escolars segur

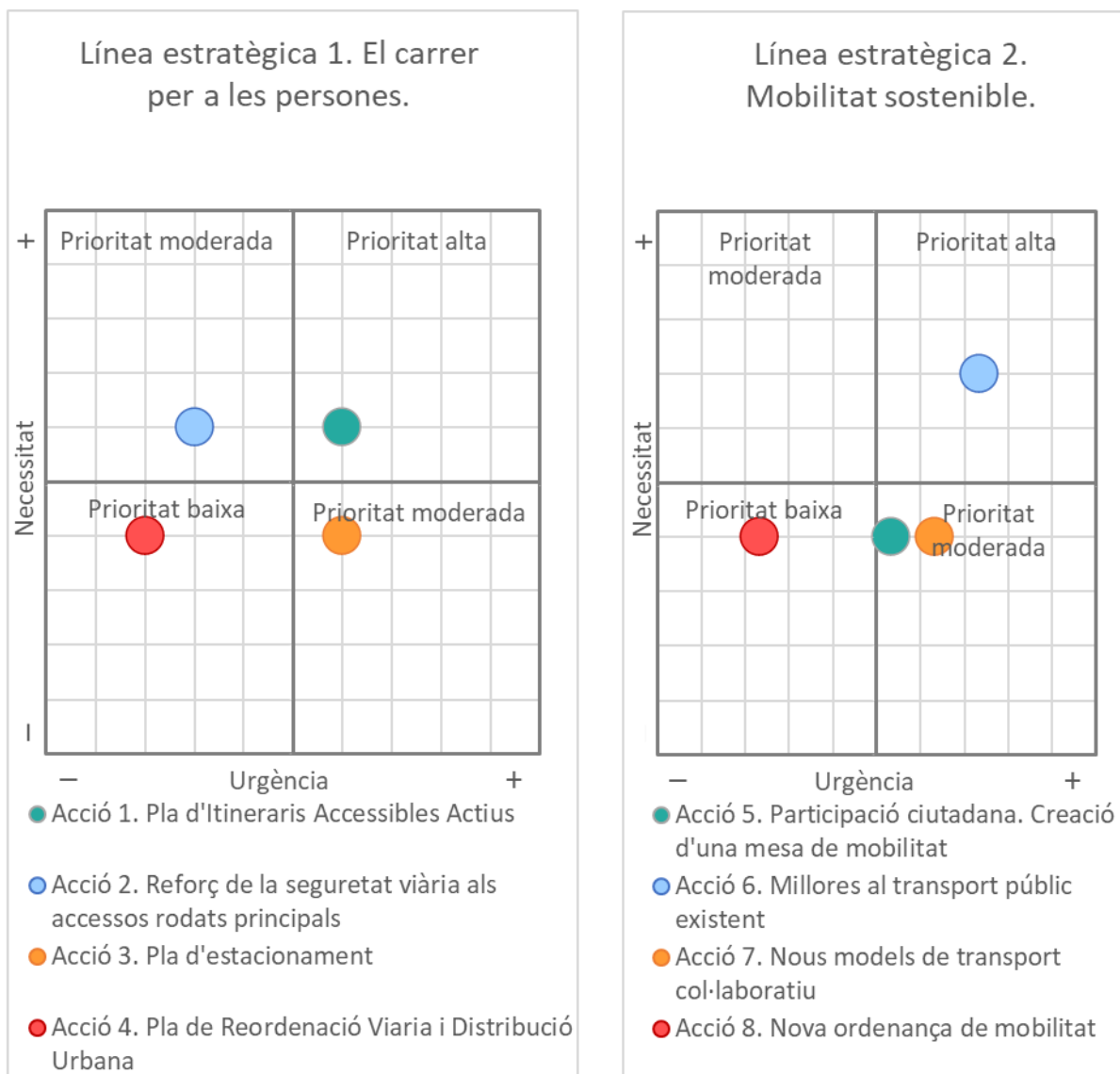


Figura 53a. Priorització de les actuacions proposades en el marc del PMUS, Línies estratègiques 1 i 2. Font: Elaboració pròpia.

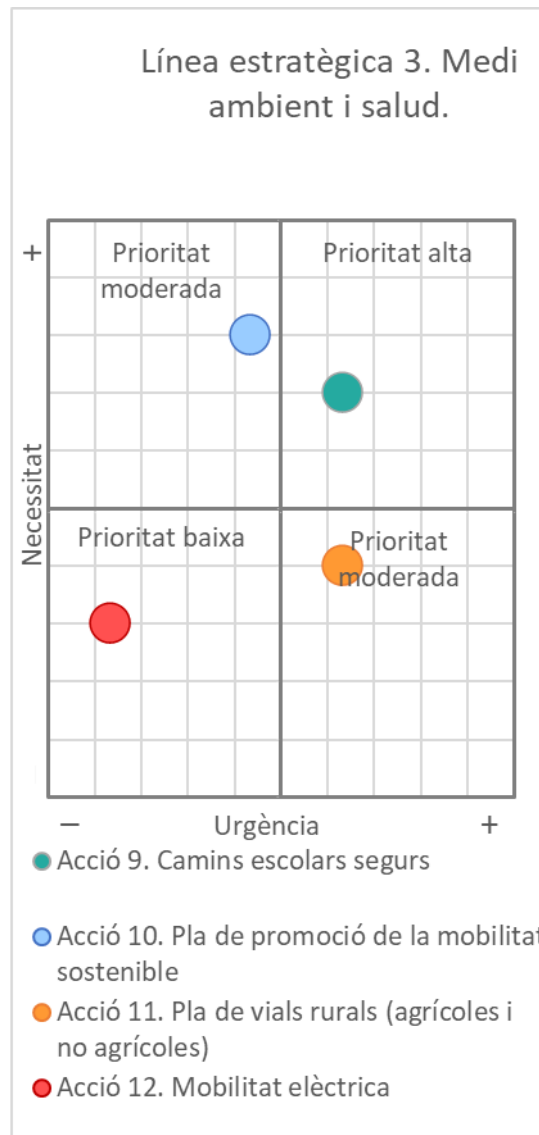


Figura 53b. Priorització de les actuacions proposades en el marc del PMUS, Línea estratègica 3. Font: Elaboració pròpia.



PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE

