

TERRITORIO ARQUITECTURA MEDIO AMBIENTE TAMA ESTUDIO

**BORRADOR DEL PLAN MUNICIPAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE BURJASSOT.
DOCUMENTO II: OBJETIVOS Y PROPUESTAS DE ACTUACIÓN**

BURJASSOT (VALENCIA)

ÍNDICE

1.- OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	3
2.- ESTRUCTURA DE LAS PROPUESTAS DE ACTUACIÓN	4
2.1.- <i>MOVILIDAD PEATONAL</i>	5
2.1.1.- RECORRIDOS PEATONALES PROPUESTOS	6
2.2.- <i>MOVILIDAD CICLISTA</i>	46
2.2.1.- RED DE CARRILES BICI	46
2.2.2.- APARCAMIENTO DE BICICLETAS	49
2.3.- <i>MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO.</i>	50
2.3.1.- METRO	50
2.3.2.- AUTOBUSES	50
2.3.3.- TAXIS	51
2.3.4.- COORDINACIÓN E INTERMODALIDAD EN LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO	52
2.4.- <i>MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO MOTORIZADO.</i>	54
2.5.- <i>DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS.</i>	55
3.- IMPLEMENTACIÓN DE LAS PROPUESTAS DE ACTUACIÓN	56
3.1.- <i>INDICADORES</i>	56
4.- PROGRAMAS DE ACTUACIÓN	58
4.1.- <i>PROGRAMACIÓN DE LAS PROPUESTAS DE ACTUACIÓN</i>	103

1.- OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

Los objetivos estratégicos pasan por introducir medidas para avanzar en la sostenibilidad del transporte y la movilidad, entendiendo la sostenibilidad desde la triple perspectiva: social, económica y medioambiental, y estableciendo medidas para fomentar una movilidad inclusiva para todos los colectivos y en todo el territorio.

Estas medidas están encaminadas a reducir la dependencia del vehículo privado en los desplazamientos realizados en el interior del municipio y hacia el resto de municipios que integran el área metropolitana de Valencia, potenciando la utilización del transporte público, los desplazamientos a pie y el uso de la bicicleta.

Para alcanzar la consecución de estos objetivos se plantean las siguientes actuaciones:

- Establecimiento de itinerarios para bicicletas en los que dicho sistema de transporte prevalezca sobre el vehículo motorizado
- Reducción de las emisiones atmosféricas como consecuencia de la disminución de los desplazamientos mediante vehículos motorizados
- Potenciación de la intermodalidad: previsión de zonas de aparcamiento para vehículos privados junto a estaciones de metro y paradas de autobús, mejora de los accesos para peatones y ciclistas a las referidas paradas y estaciones, previsión de zonas de aparcamiento y alquiler de bicicletas en los referidos puntos, etc
- Mejora de la seguridad vial general y en particular en los puntos donde se prevea intermodalidad en los sistemas de desplazamiento
- Creación de plataformas independientes para desplazamientos no motorizados
- Mejora de la conexión peatonal y ciclista general y en particular entre los elementos dotaciones del municipio
- Mayor eficiencia en el transporte público existente en Burjassot
- Mejora del servicio público de bicicletas incrementando los puntos de acceso a dicho servicio, localizándolos lo más próximo posible a las paradas de autobús y metro y junto a los equipamientos y zonas verdes que registran mayor afluencia de público
- Potenciación de las políticas municipales encaminadas a fomentar el uso de la bicicleta y los desplazamientos a pie
- Elaboración de campañas de concienciación ciudadana para fomentar el uso del transporte público, la bicicleta y los desplazamientos a pie, incidiendo en las mejoras medioambientales y calidad de vida que dichas acciones acarrearán
- Mejora del diseño del sistema viario potenciando la implantación de los distintos sistemas de desplazamiento

- Mejora de la permeabilidad de las infraestructuras
- Mejora de la accesibilidad al paisaje (huerta de Burjassot, recursos paisajísticos, etc)
- Recuperación de los espacios verdes destinados actualmente a aparcamiento de vehículos sin minorar el número de plazas destinadas a estacionamiento de vehículos
- Elaboración de un Plan Especial de reurbanización del campus universitario y su entorno
- Mejora de la integración paisajística de las infraestructuras
- Coordinar los diferentes sistemas de movilidad entre las distintas administraciones presentes en el área metropolitana de Valencia

2.- ESTRUCTURA DE LAS PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

Las propuestas se estructuran de acuerdo a los ámbitos de actuación, que corresponden con los diferentes modos de movilidad.

Se establecen los siguientes ámbitos de actuación:

- Movilidad peatonal.
- Movilidad ciclista.
- Movilidad en transporte público.
- Movilidad en vehículo privado motorizado.
- Distribución urbana de mercancías.

Cada ámbito de actuación contiene las propuestas específicas de actuación, algunas de ellas se solaparán con otras propuestas de otros ámbitos, incluyéndose en el último apartado del documento: Programas de Actuación.

Una vez expuestas las propuestas específicas, se indica cómo se va a realizar el seguimiento de la implementación de las propuestas de actuación.

Por último, se establecen los programas de actuación, que recogen las propuestas de actuación, en ocasiones estos programas aúnan propuestas de distintos ámbitos de actuación.

2.1.- MOVILIDAD PEATONAL

Se propone mejorar los itinerarios peatonales de Burjassot con el objetivo de facilitar los desplazamientos de los usuarios a sus lugares de trabajo, centros escolares, puntos de acceso al transporte público, paisajes relevantes de Burjassot y red de equipamientos, parques y jardines. Se deberán mejorar, por tanto, los recorridos peatonales de los entornos de los siguientes puntos:

- Centros escolares
- Área comercial del Centro Histórico
- Equipamientos administrativos y culturales
- Centros de Salud
- Estaciones de transporte público colectivo
- Plaza de la Concordia
- Universidades
- Áreas Comerciales
- Huerta

La mejora de estos itinerarios internos presenta una gran complejidad ya que dependen del lugar en el que los usuarios inician y finalizan sus desplazamientos y de la variabilidad de los trayectos. En este sentido, se propone una mejora global de los itinerarios de uso peatonal a través del incremento del número de calles con tráfico motorizado restringido y la mejora de las condiciones del espacio reservado para la circulación de los peatones. A tal objeto, se proponen las siguientes actuaciones:

- Creación de calles exclusivamente peatonales o de tráfico restringido con el objetivo de reducir o eliminar las circulaciones de vehículos motorizados en el centro histórico de Burjassot
- Incremento de la superficie reservada para el desplazamiento de los peatones y mejora paisajística de los recorridos, incorporando arbolado y elementos ajardinados y mejorando el mobiliario y pavimento de las calles
- Creación de un paseo que mejore las conexiones peatonales y ciclistas entre el casco urbano de Burjassot y la huerta

2.1.1.- RECORRIDOS PEATONALES PROPUESTOS

Se proponen los siguientes recorridos de conexión con la huerta y mejoras en las condiciones de los trazados.

2.1.1.1.- RECORRIDO_1

ELEMENTOS: Estación de Cantereria, prolongación calle Cisneros, paso inferior carretera CV-35, Calle Cervantes, calle L'Almara, calle Valencia, Ronda del Castell, vías del ferrocarril, Plaça del Pou, Calle C. Moreno, Calle Mariano Benlliure

PLANO DE TRAZADO



RECORRIDO_1: ESTACIÓN DE CANTERERIA

ACTUACIONES

- Mejora de la accesibilidad peatonal a la estación.
- Posibilidad de eliminar plazas de aparcamiento con el objetivo de crear un punto de referencia verde: hito visual y lugar de encuentro.
- Como alternativa al arbolado se podrá disponer una marquesina para definir áreas de sombra.



RECORRIDO_1: PROLONGACIÓN CALLE CISNEROS

ACTUACIONES

- Tratamiento del muro de contención del apeadero mediante ajardinamiento vertical.
- Mejora de la protección del andén.
- Propuesta de tráfico restringido del tramo viario que conecta con la estación.
- Como alternativa a la disposición de arbolado se podrá disponer una marquesina para definir áreas de sombra.



RECORRIDO_1: PASO INFERIOR CV-35_1

ACTUACIONES

- Establecer elementos de Iluminación del paso inferior.
- Mejorar el tratamiento de los paramentos verticales.
- Modificación del espacio viario estableciendo una sección asimétrica, de manera que se concentre la circulación peatonal en el margen derecho (sur), continuando el tramo peatonal anterior.
- Como alternativa a las anteriores soluciones se podrá adecuar este espacio como lugar de exposición controlada de graffiti.



RECORRIDO_1: PASO INFERIOR CV-35_2

ACTUACIONES

- Continuación del tratamiento previsto en el tramo anterior.
- Materializar isletas mediante composiciones de gravas de colores, rocas volcánicas y matorral mediterráneo bajo.
- Como alternativa a las anteriores soluciones se podrán disponer soleras con césped artificial y vegetación en macetas.



RECORRIDO_1: CALLE CERVANTES_1

ACTUACIONES

- Redimensionado de la sección viaria reduciendo la calzada a 6 m y ampliando el espacio reservado para peatones junto al campo de fútbol, previendo una franja de descanso de 5m. para éstos.
- Disponesición de una línea de arbolado en la acera y en la referida área de descanso. Estos elementos arbóreos se complementarán con mobiliario urbano destinado al descanso de los peatones.
- Como alternativa a las anteriores soluciones se podrá bulevarizar la calzada disponiendo una franja central de 10 m y arbolado.



RECORRIDO_1: CALLE CERVANTES_2

ACTUACIONES

- Reordenación del espacio destinado a aparcamientos llevando a cabo la ejecución de "orejas".
- Insertar hitos arbóreos con suficiente envergadura para señalar puntos singulares.
- Como alternativa a las anteriores soluciones, se podrá aumentar el número de plazas de estacionamiento de vehículos mediante la creación de una nueva fila de aparcamientos en batería. En este caso se deberá acondicionar el espacio destinado a aparcamiento intercalando árboles de porte mediano.



RECORRIDO_1: CALLE L'ALMARA_1

ACTUACIONES

- Modificación de la sección viaria previendo una acera de al menos 3 m de anchura junto al campo de fútbol con el objetivo de implantar arbolado de alineación en alcorque.
- Señalización de encuentros viarios con elementos de descanso.
- Como alternativa a las soluciones anteriormente descritas, eliminar aparcamiento y dotar a las dos aceras de arbolado.



RECORRIDO_1: CALLE L'ALMARA_2

ACTUACIONES

- El desarrollo del nuevo campo de fútbol preverá la ejecución de una nueva fachada más intergada en la escena urbana y de mayor calidad arquitectónica. Este desarrollo podrá prever la creación de una zona de paseo que albergue usos comerciales y hosteleros.
- Se señalarán los cruces con elementos arbóreos de porte.



RECORRIDO_1: CALLE L'ALMARA_3

ACTUACIONES

- Soterrar contenedores de recogida de residuos.
- Como alternativa diseñar espacios urbanos específicos para la recogida de residuos, de manera que los contenedores en superficie queden integrados en la escena urbana como parte del mobiliario.



RECORRIDO_1: CALLE VALENCIA

ACTUACIONES

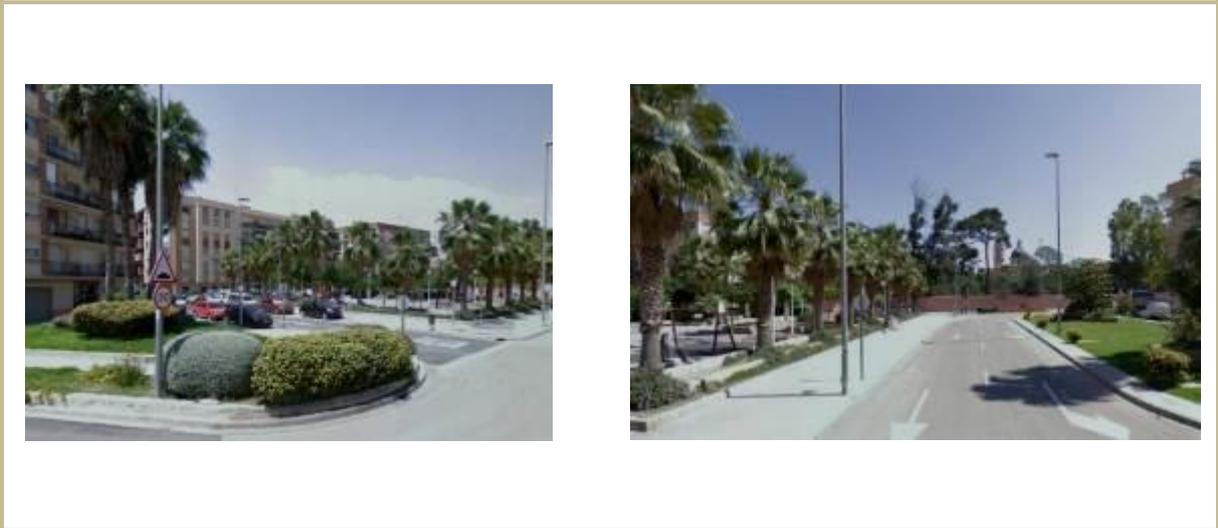
- Mejora de la señalización del paso de peatones entre las distintas calles.



RECORRIDO_1: CALLE L'ALMARA_4

ACTUACIONES

- Materializar isletas mediante composición de gravas de colores, rocas volcánicas y matorral mediterráneo bajo.
- Como alternativa, definir este elemento mediante soleras con césped artificial y vegetación en macetas.



RECORRIDO_1: RONDA DEL CASTELL

ACTUACIONES

- Apertura huecos en el cerramiento del jardín del Castell. Lo que permitirá incorporar a la escena urbana la masa arbórea presente en este recursos paisajístico.
- En el espacio viario, materializar isletas mediante composición de gravas de colores, rocas volcánicas y matorral mediterráneo bajo.
- Como alternativa definir estos elementos mediante soleras con césped artificial y vegetación en macetas.



RECORRIDO_1: RONDA DEL CASTELL_2

ACTUACIONES

- Realizar perforaciones puntuales en los cambios de altura del muro.
- Substitución del sistema de remate por elementos que evoquen la configuración originaria del cerramiento.
- La actuación sobre este elemento está prevista en los programas de imagen urbana, considerando la incidencia de este elemento en la escena urbana.



RECORRIDO_1: ALTERNATIVA JUNTO A LA VÍA_1

ACTUACIONES

- Tratamiento del cerramiento del campo de fútbol en las mismas condiciones previstas en puntos anteriores.
- Creación de una pantalla verde visual y acústica que reduzca el impacto de las vías del ferrocarril sobre la imagen urbana.



RECORRIDO_1: ALTERNATIVA JUNTO A LA VÍA_2

ACTUACIONES

- Creación de un paseo peatonal con arbolado de alineación junto a la vía del tranvía que conecte y articule este espacio público con las zonas verdes de la calle Acequia de Moncada.
- Utilización de pavimentos blandos realizados mediante tierras morterencas y gravas.
- Como alternativa a estos pavimentos, podrán utilizarse pavimentos asfálticos de colores terrosos



RECORRIDO_1: RONDA DEL CASTELL_3

ACTUACIONES

- Apertura de huecos en el cerramiento del jardín del Castell en las mismas condiciones expuestas en los apartados anteriores, con el objetivo de incorporar a la escena urbana la masa arbórea presente en este jardín.
- Materializar isletas de los viales mediante composición de gravas de colores, rocas volcánicas y matorral mediterráneo bajo.
- Como alternativa, materializar dichos elementos mediante soleras con césped artificial y vegetación en macetas.



RECORRIDO_1: CALLE VALENCIA_2

ACTUACIONES

- Soterrar contenedores de recogida de residuos.
- Como alternativa, diseñar espacios urbanos específicos para la recogida de residuos de manera que los contenedores en superficie queden integrados en la escena urbana como parte del mobiliario.
- Materializar isletas mediante composición de gravas de colores, rocas volcánicas y matorral mediterráneo bajo o, como alternativa, mediante soleras con césped artificial y vegetación en macetas.



RECORRIDO_1: PLAZA DEL POU_1

ACTUACIONES

- Pavimentar la plaza potenciando el uso peatonal. Eliminación del bordillo y establecimiento de una plataforma única o, en su defecto, mejora de la accesibilidad general.
- Establecer arbolado de porte bajo en el margen norte de la plaza con el objetivo de potenciar la presencia de este elemento dentro de la infraestructura verde.
- Como alternativa a las soluciones anteriormente descritas, eliminar el aparcamiento central y ajardinar el espacio.



RECORRIDO_1: PLAZA DEL POU_2

ACTUACIONES

- Otra de las alternativas de integración de esta plaza contempla la posibilidad de implantar arbolado de porte vertical que permita ocultar visualmente las edificaciones situadas al sur de la plaza.
- Se propone dar prioridad al tráfico no motorizado mediante una intervención en el pavimento.



RECORRIDO_1: CALLE C. MORENO

ACTUACIONES

- Ayardinar el espacio identificado en la imagen mediante la implantación de una hilera de arbustos en maceta, de manera que se marque la alineación más estrecha de la calle.
- Apertura de alcorque de dimensiones mínimas en ese margen. La diferencia de alineación es de 1,2 m.
- Restricción del tráfico en la calle, tratamiento del pavimento más adecuado al nuevo uso. Uso restringido de vehículos solo para vecinos y carga/descarga de locales comerciales.



RECORRIDO_1: CALLE C. MORENO_2

ACTUACIONES

- Mejora de la intersección de los pavimentos del encuentro con el Carrer Zamora.
- Restricción del tráfico y uso de pavimento acorde.



RECORRIDO_1: CALLE MARIANO BENLLIURE

ACTUACIONES

- Pavimentación del espacio urbano. Definición de un lugar singular de encuentro con el paisaje de la Huerta.
- Establecimiento de una zona de aparcamiento definitiva que sustituya las soluciones de estacionamiento temporales. Esta intervención deberá ser compatible con la inserción de mobiliario urbano destinado a estacia y descanso de peatones.
- Plantación de arbustos de separación entre la calzada y la zona de huerta.
- Sustitución de arbolado existente por otro de mayor porte que cumpla con los objetivos fijados en la normativa del Estudio de Paisaje y en el PATPHV.



RECORRIDO_1: CALLE MARIANO BENLLIURE_2

ACTUACIONES

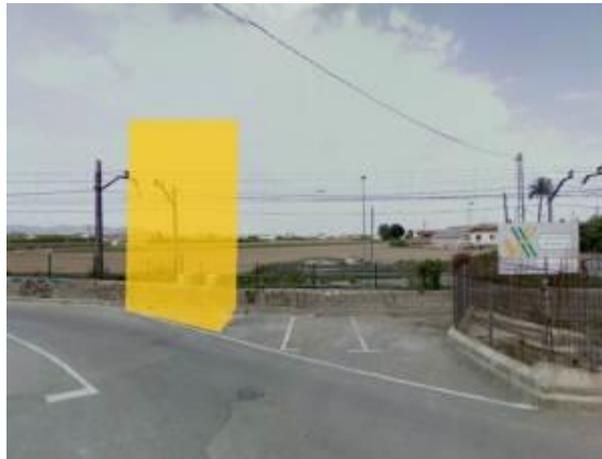
- Creación de jardín vertical mediante plantas trepadoras que permitan ocultar las medianeras de las edificaciones identificadas en la imagen
- Como alternativa, podría materializarse una zona de aparcamiento entre una malla de arbolado bajo.



RECORRIDO_1: CALLE MARIANO BENLLIURE_3

ACTUACIONES

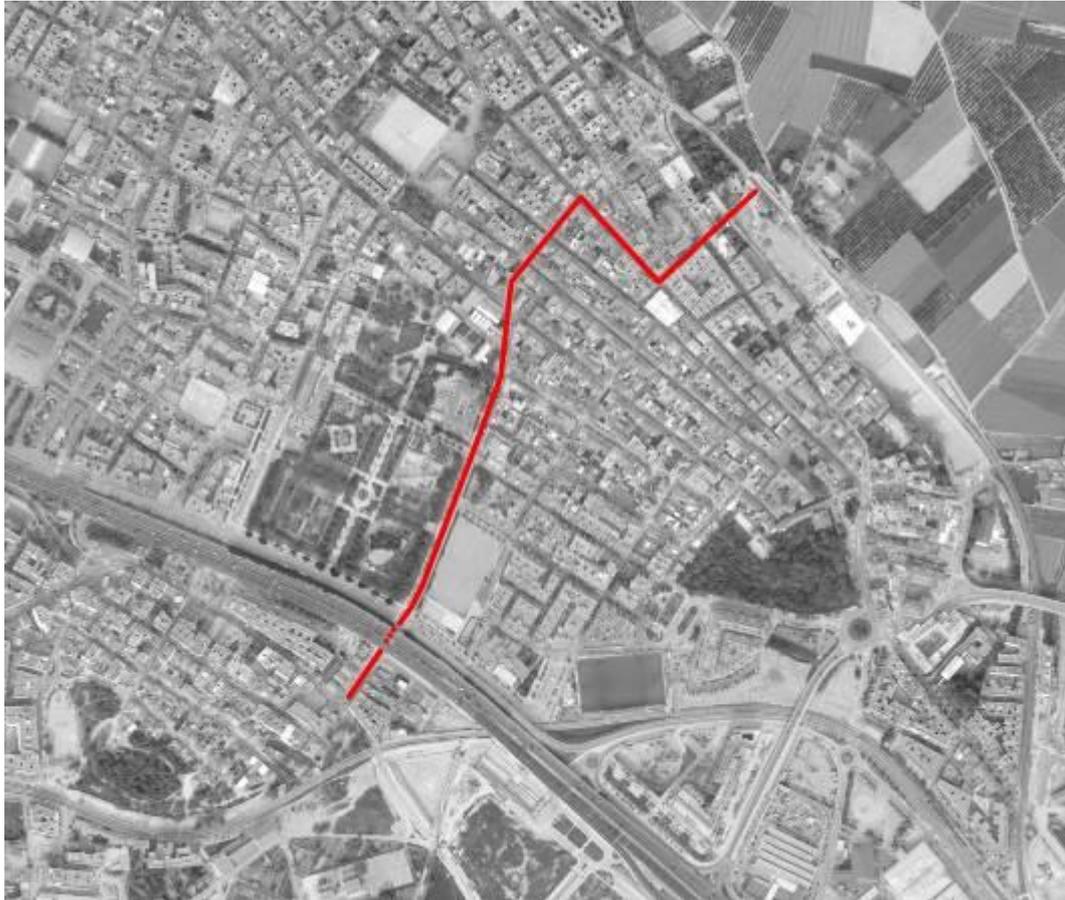
- Ayardinar los espacios residuales viarios insertando hitos arbóreos que permitan ocultar las instalaciones del ferrocarril.
- Tratamiento del vallado del ferrocarril y del partidor de manera puntual, homogeneizando su diseño y materiales.



2.1.1.2.- *RECORRIDO_2*

ELEMENTOS: Antiguo matadero, paso inferior carretera CV-35, calle Pintor Goya, calle de Navarra, calle Jorge Juan, mercado, calle José Carrau y estación de metro.

PLANO DE TRAZADO



RECORRIDO_2: INICIO. ANTIGUO MATADERO

ACTUACIONES

- Se propone implantar arbolado en el espacio no edificado de la parcela del matadero, recayente a la calle Pintor Goya. El arbolado que se disponga no menoscabará los valores paisajísticos reconocidos a este recurso cultural.



RECORRIDO_2: PASO INFERIOR CV-35

ACTUACIONES

- Establecer elementos de Iluminación del paso inferior.
- Mejorar el tratamiento de los paramentos verticales interiores y exteriores.



RECORRIDO_2: CALLE PINTOR GOYA

ACTUACIONES

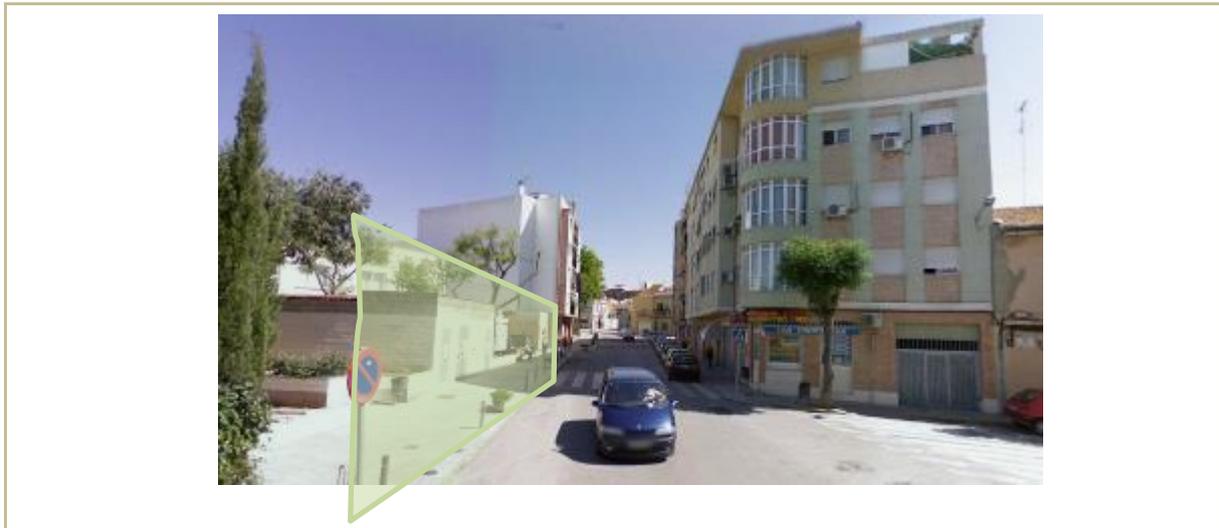
- Modificación de la sección viaria previendo la ampliación del espacio reservado para los peatones y la inclusión de una mediana arbolada (palmeras) que sirva de elemento de separación de los dos sentidos de circulación del tráfico rodado.



RECORRIDO_2: CALLE PINTOR GOYA

ACTUACIONES

- Implantación de elementos de arbolado en alcorque en la acera oeste, identificada en la imagen adjunta.
- Continuación de la sección viaria realizada en el tramo inicial de la calle, definida en la ficha anterior.



RECORRIDO_2: CALLE DE NAVARRA

ACTUACIONES

- Posibilidad de insertar vegetación en estructuras colgantes.
- Restricción del tráfico de acuerdo a las determinaciones contenidas en los estudios de tráfico y movilidad.
- Adecuación de la pavimentación al tráfico no peatonal
- Restricción del tráfico motorizado solo a vecinos y negocios



RECORRIDO_2: CALLE DE JORGE JUAN

ACTUACIONES

- Ajardinamiento del espacio público mediante hileras de arbustos en maceta o en estructuras colgantes.



RECORRIDO_2: MERCADO

ACTUACIONES

- Ajardinamiento del espacio público mediante hileras de arbustos en maceta o estructuras colgantes.



RECORRIDO_2: CALLE JOSÉ CARRAU

ACTUACIONES

- Implantación de arbolado de alineación en alcorques frente a la fachada este, de

acuerdo al esquema que se muestra en la imagen adjunta.

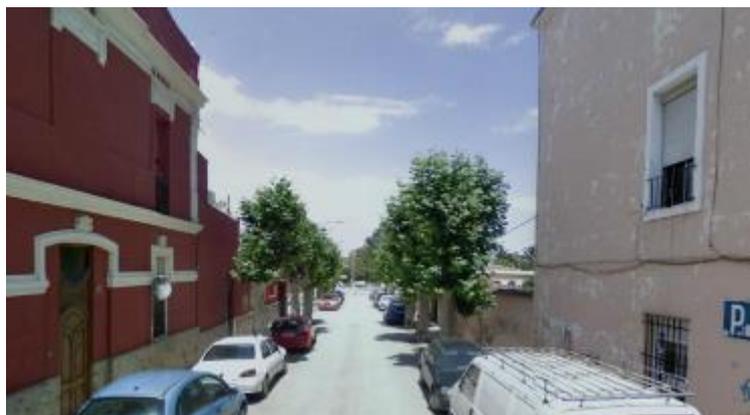
- Restricción del tráfico en este tramo de calle y adecuación del pavimento.



RECORRIDO_2: ESTACIÓN DE BURJASSOT

ACTUACIONES

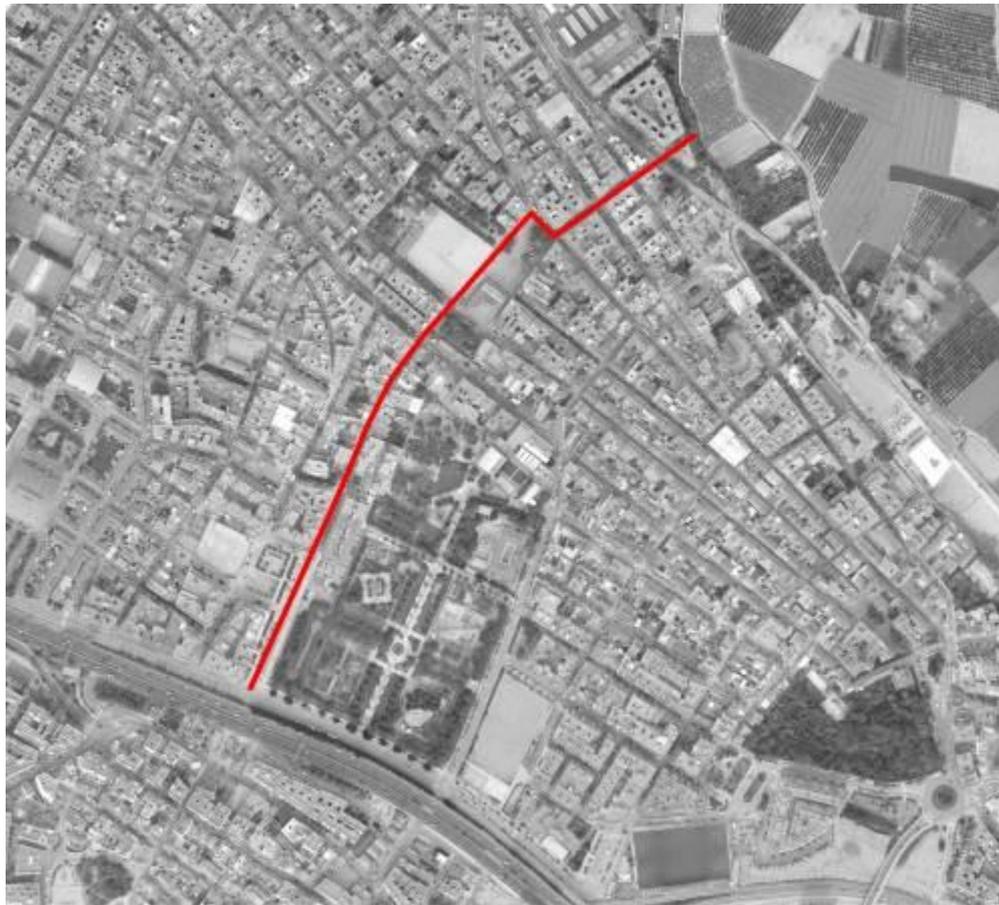
- Fin de recorrido y conexión con la huerta.
- En esta zona se prevé la ejecución de dos áreas ajardinadas, a ambos lados de la calle, en su entronque con la huerta. Las condiciones de estos espacios ajardinados están establecidas en la documentación normativa del Estudio de Paisaje.



2.1.1.3.- *RECORRIDO_3*

ELEMENTOS: calle Mariano Aser, plaza Emilio Castelar y calle Pintor Pinazo

PLANO DE TRAZADO



RECORRIDO_3: INICIO. CALLE MARIANO ASER_1

ACTUACIONES

- En el tramo inicial no se prevé ninguna intervención paisajística ya que se considera adecuada la imagen urbana actual.



RECORRIDO_3: CALLE MARIANO ASER_2

ACTUACIONES

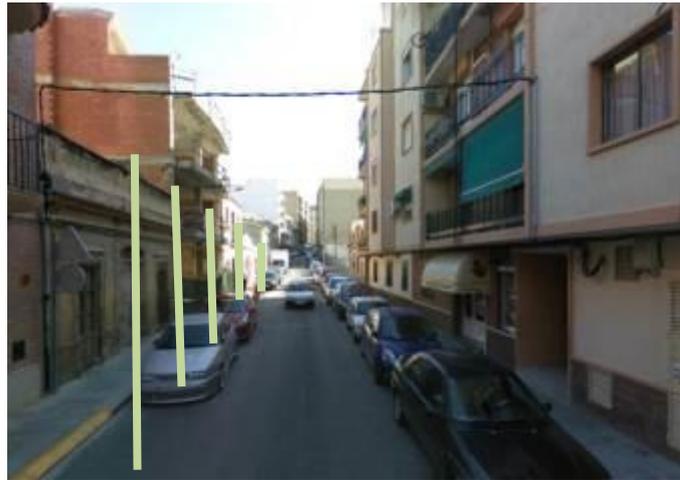
- Propuesta de inserción de arbolado en el lado oeste de la calle, intercalando alcorques entre las plazas de aparcamiento en batería.



RECORRIDO_3: CALLE MARIANO ASER_3

ACTUACIONES

- Propuesta de inserción de arbolado en el lado oeste de la calle, intercalando alcorques entre las plazas de aparcamiento en cordón.



RECORRIDO_3: CALLE MARIANO ASER_4

ACTUACIONES

- Continuación de las actuaciones previstas en el tramo anterior.



RECORRIDO_3: CALLE MARIANO ASER_5

ACTUACIONES

- Insertar arbolado en el último tramo de la C/ Mariano Aser intercalando alcorques entre las plazas de estacionamiento de vehículos en cordón.
- Propuesta de sustitución parcial del muro situado al este, a partir de los dos metros de altura mediante la inserción de elementos permeables.



RECORRIDO_3: PLAZA EMILIO CASTELAR

ACTUACIONES

- Se estima que este elemento se encuentra correctamente insertado en la imagen urbana.
- No se llevarán a cabo actuaciones que supongan la reducción de la calidad paisajística de los recursos situados alrededor de este espacio público.



RECORRIDO_3: CALLE PINTOR PINAZO

ACTUACIONES

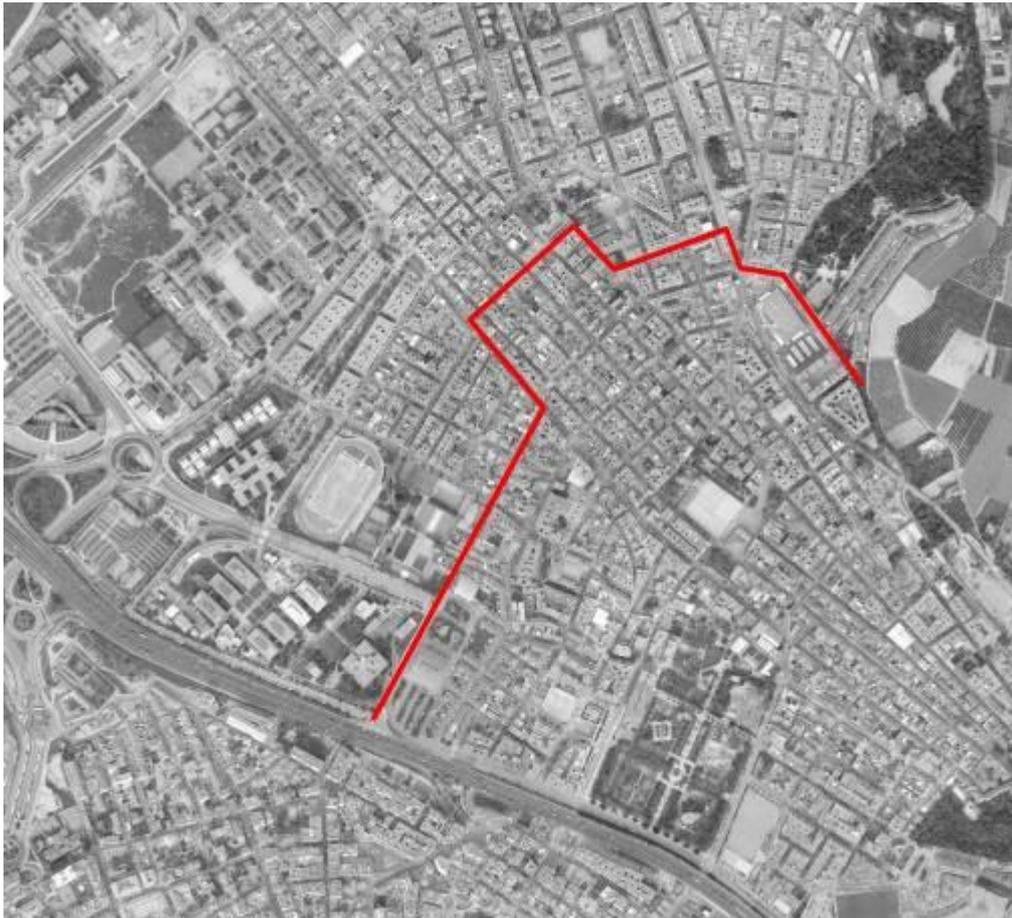
- Propuesta de inserción de arbolado de acuerdo al esquema grafiado en la imagen adjunta. Se alternarán alcorques con las plazas de estacionamiento de vehículo.



2.1.1.4.- RECORRIDO_4

ELEMENTOS: Universidades, calle Doctor Moliner, carretera de Llíria, calle Rubert y Villo, calle Isabel la Católica, calle Victoria Kent

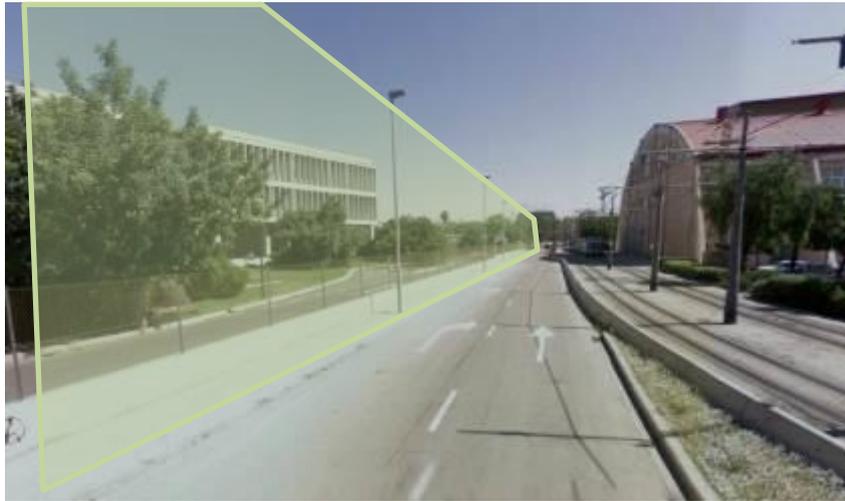
PLANO DE TRAZADO



RECORRIDO_4: UNIVERSIDADES

ACTUACIONES

- Se propone modificar la sección viaria de la calle Doctor Moliner con el objetivo de mejorar la accesibilidad peatonal y ciclista.
- Asimismo, se propone implantar arbolado en el tramo inicial de la referida calle.



RECORRIDO_4: CALLE DOCTOR MOLINER

ACTUACIONES

- Se propone implantar arbolado en la calle Doctor Moliner en alcorques intercalados en la zona de estacionamiento de vehículos.



RECORRIDO_4: CALLE DOCTOR MOLINER

ACTUACIONES

- Se propone continuar la sección viaria propuesta en el tramo anterior de la calle Doctor Moliner.



RECORRIDO_4: CARRETERA DE LLÍRIA

ACTUACIONES

- Se estima que la integración en la escena urbana del tramo de la carretera de Lliria

por donde discurre el recorrido 4 hacia la huerta es adecuada.



RECORRIDO_4: CALLE DE RUBERT Y VILLO

ACTUACIONES

- Se propone insertar elementos de vegetación mediante hileras de arbustos en maceta intercalados en la zona de aparcamiento.



RECORRIDO_4: CALLE ISABEL LA CATÓLICA

ACTUACIONES

- Se propone continuar el tratamiento aplicado al tramo del recorrido que discurre por la calle Rubert y Villosa insertando elementos de vegetación mediante hileras de arbustos en maceta intercalados en la zona de aparcamiento.



RECORRIDO_4:

ACTUACIONES

- Se propone modificar la sección viaria con el objetivo de insertar elementos arbolados en la zona de estacionamiento de vehículos, disponiéndolos en alcorques intercalados entre las plazas de aparcamiento.



2.2.- MOVILIDAD CICLISTA

2.2.1.- RED DE CARRILES BICI

Se propone ampliar la red de carriles bici, ciclo calles y calles de tráfico compartido de manera que se ofrezca una alternativa real a los desplazamientos motorizados dentro del municipio, conectando todos los equipamientos y zonas verdes de red primaria y los puntos de acceso a la red de transporte público de autobús y metro.

Las acciones previstas son las siguientes:

CARRILES BICI PROPUESTOS
<ul style="list-style-type: none">• Camino del cementerio: conexión de los cementerios de Burjassot y Paterna• Continuación avenida Vicent Andrés Estellés: conexión de la totalidad zona universitaria, radio televisión valenciana y parque tecnológico• Avenida Pi i Margall: conexión del colegio San Juan XXIII y jardín anexo con la plaza de la concordia, punto de acceso a la red de alquiler de bicicletas (temporalmente fuera de servicio) y transporte público en autobús.• Calle Bétera: conexión de las estaciones de metro Godella y Burjassot-Godella. Conexión de la red pública de alquiler de bicicletas de Godella con la red decarriles bici y servicio de alquiler de Burjassot. Conexión zona la zona administrativa y económica de la plaza Emilio Castelar.• Calle Santo Tomás y Virgen de los desamparados: conexión de la plaza de la concordia con la estación de metro de Burjassot-Godella, ambos con punto de acceso a la red de alquiler de bicicletas (temporalmente fuera de servicio), y las redes de carril bici anteriormente propuestas.• Calle Profesor Enrique Tierno Galván, Pintor Goya, calle Navarra y Emilia Carsí: conexión de la nueva zona comercial del parque Ademuz, sector terciario de la Capella, parque de la Granja, centro de investigación, casa de la cultura, estación de metro de Burjassot y huerta.• Calle José Carrau: conexión del casco urbano con la huerta, mercado municipal y estación de metro de Burjassot.• Calle Valencia: conexión con la red carril bici procedente de Valencia y conexión con el sistema de calles de tráfico compartido y uso compartido del casco urbano.• Avenida de Burjassot: conexión de las redes de carril bici de Valencia y Burjassot.• Avenida Mártires de la Libertad y plaza Sequera: conexión del centro administrativo donde se ubica el ayuntamiento con el sistema de carriles bici anteriormente propuesto.• Futura Ronda y calle Pilar Martí: generado con el soterramiento de las vías de metro, conectara toda la huerta de Burjassot con el parque de l'Eixereta y el resto de carriles bici existentes y proyectados, así como los puntos de acceso a la red de alquiler de bicicletas (temporalmente fuera de servicio) localizados y proyectados en esta zona.

CALLES DE USO COMPARTIDO PROPUESTAS EN CASCO URBANO (VEHÍCULOS MOTORIZADO Y BICICLETAS)

- **Calle Mendizábal:** conexión de la red ciclista procedente de Godella con el centro administrativo y económico de la plaza Emilio Castelar y el sistema de calles peatonales existente en su entorno.
- **Calle Isaac Peral, calle Colón:** conexión de la red ciclista procedente de Godella con el centro administrativo y económico de la plaza Emilio Castelar y el sistema de calles peatonales existente en su entorno, plaza de la concordia y puntos de acceso a la red de alquiler de bicicletas (temporalmente fuera de servicio).
- **Calle Fermín Galán y García:** mismos objetivos que la calles de uso compartido propuesta anterior.
- **Calle Doctor Molinera, calle de la Independencia, calle Mariano Aser y General Prim:** viales transversales de conexión de los principales trazados de carriles bici y viales de uso compartido con el entorno dotacional de la zona universitaria y el parque de la granja.
- **Calle Dos de Mayo y Rubert y Villo:** conexión de la red de carriles bici y tráfico compartido de la carretera de Llíria con la plaza de la concordia, punto de acceso a la red de alquiler de bicicletas (temporalmente fuera de servicio) y transporte público de autobús.
- **Calle Godella, calle Santiago García, calle Pilar Martí:** conexión de los principales trazados de carril bici y trazados de acceso a la huerta desde el casco urbano.
- **Calle Maestro Giner y calle Cristóbal Sorní:** conexión de los parques de la granja y la devesa del Castell.
- **Calle Huertas y calle Cervantes:** conexión transversal del sistema de calles de uso compartido y carriles bici anteriormente referido.

CAMINOS DE USO COMPARTIDO PROPUESTOS EN EL ÁMBITO DE LA HUERTA (VEHÍCULOS MOTORIZADO DESTINADOS A LA EXPLOTACIÓN DEL SUELO AGRÍCOLA Y ACCESO A LAS VIVIENDAS SITUADAS EN LA HUERTA, BICICLETAS Y PEATONES)

- Se propone que la totalidad de caminos existentes en la huerta de Burjassot continúen la malla ciclista propuesta en el casco urbano, de manera que se facilite el acceso al paisaje por parte de los ciclista y peatones, así como la conexión no motorizada con las pedanías de la capital de provincia situadas en el entorno de la huerta y con los municipios integrantes de la huerta de Valencia.
- Se propone que el uso de estos caminos esté restringido a peatones, ciclistas y propietarios de viviendas y parcelas destinadas a la explotación agrícola.

CALLES DE TRÁFICO RESTRINGIDO

Completando la red de carriles bici, calles y caminos de uso compartido y calles peatonales, existentes y propuestas, se propone restringir el tráfico motorizado en las siguientes calles:

- **Avenida Mártires de la Libertad y plaza Sequera**
- **Calle Navarra**
- **Calle Blasco Ibáñez**
- **Calle Mariana Pineda**
- **Calle Patriarca**
- **Calle Carolina Álvarez**
- **Calle Jorge Juan (tramo no peatonal)**
- **Calle de Pedrós**
- **Calle Llirons**
- **Calle Comandante Moreno**

Además de las acciones anteriormente enumeradas, se propone que la totalidad de las calles del casco urbano de Burjassot prioricen la circulación peatonal y ciclista respecto a los desplazamientos realizados en vehículo motorizado, limitando la velocidad de circulación a 30 km/h en todos aquellos casos que resulten compatibles con las determinaciones establecidas en el estudio de tráfico redactado junto al Plan General.

2.2.2.- APARCAMIENTO DE BICICLETAS

De acuerdo a los objetivos y determinaciones establecidos en la legislación vigente en materia de movilidad, se recomienda incrementar el número de plazas de aparcamiento de bicicletas, ubicándolas junto a todas aquellas estaciones de metro y tranvía que no dispongan de ellas, preferentemente en espacios habilitados dentro de las propias estaciones o en lugares cubiertos y resguardados situados próximos a ellas; se ha advertido que un número considerable de usuarios accede hasta dichos puntos con sus propias bicicletas y como no disponen de un espacio adecuado para estacionarlas, realizan desplazamientos en metro y tranvía acompañados de sus vehículos.

Se habilitarán plazas de aparcamiento de bicicletas en todos los equipamientos y zonas verdes integrantes de la red primaria de dotaciones y, en la medida de lo posible, de la red secundaria, priorizando su localización dentro de los propios equipamientos. Asimismo, se incrementará el número de plazas de estacionamiento de bicicletas junto a las grandes superficies comerciales. Se recomienda la habilitación de plazas de aparcamiento para bicicletas en las bolsas específicas de aparcamiento de vehículos motorizados.

2.3.- MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO.

2.3.1.- METRO

Se estima que la movilidad otorgada por la red de metro en Burjassot es adecuada, en lo que respecta a número de puntos de acceso, frecuencias de paso y capacidad del servicio; en consecuencia, las actuaciones de mejora deben encaminarse a potenciar aún más la intermodalidad, aumentando el parque de bicicletas público, zonas de estacionamiento para bicicletas privadas en las propias estaciones o en su entorno inmediato, incorporando nuevas rutas de autobús o modificando las existentes para permitir a los usuarios procedentes de las áreas más alejadas de Burjassot acceder a las estaciones de metro y tranvía, mejorando las rutas de acceso para peatones y ciclistas a las estaciones de metro, etc

2.3.2.- AUTOBUSES

Se estima, con carácter general, que la incidencia que tiene en la movilidad de los ciudadanos el servicio de autobús en Burjassot es correcta. La mayor parte de las líneas ofrecen sus puntos de acceso y desembarco en el entorno de las universidades, el parque tecnológico y el núcleo residencial de las 613 viviendas. El resto del núcleo urbano está conectado mediante el servicio ofrecido por la línea 130 de metrobus, el cual enlaza el entorno residencial con gran parte de los equipamientos localizados en la zona este del casco urbano. No obstante, se considera necesario modificar dicho trazado de manera que se establezcan puntos de acceso y desembarco más próximos a las estaciones de la línea 1 y 2 de metro de Godella, Burjassot-Godella y Burjassot. Si por las condiciones formales de los viales que estructuran el casco urbano y los sentidos de circulación del tráfico motorizado no fuera posible aproximar los referidos puntos de acceso y desembarco del servicio de autobús a la red de metro, se optará por modificar los tiempos y horarios de paso de la línea de autobús, de manera que se ofrezca la posibilidad al usuario de combinar ambos servicios, realizando el trayecto comprendido entre las estaciones de acceso al servicio de metro y autobús a pie o en bicicleta. Además, se establecerán indicaciones en las estaciones de metro y paradas de autobús sobre la ubicación del servicio más próximo, trayectos peatonales de conexión hasta dichos puntos, tiempos de paso de los servicios, etc. De igual manera, se propone la creación de trazados cortos de la línea 130 de manera se conecte el casco urbano de Burjassot con el entorno dotacional de las universidades y la estación de metro del Empalme con la de Burjassot.

Asimismo, se coordinarán los trayectos realizados por los autobuses escolares y los pertenecientes a la red pública de transporte, de manera que aquellos centros escolares que no posean servicio propio de autobús tengan una conexión próxima a través de la red pública de transporte y no se produzcan duplicidades de trayectos y accesos en el resto de ellos.

El conjunto de los trayectos realizados por las líneas de autobús dentro del municipio define un perímetro alrededor del caso urbano situado al este de la carretera CV-35; por las condiciones formales que presenta la estructura urbana de Burjassot y los niveles de tráfico actuales, no se considera necesario incrementar el número de líneas de autobús. Se estima más conveniente fomentar la intermodalidad y definir conexiones entre las paradas actuales de autobús y las zonas internas del casco urbano a través de itinerarios peatonales y ciclistas.

En consecuencia, no se considera necesario incrementar el servicio de autobús existente, sino de mejorar su eficiencia y potenciar la intermodalidad, ofreciendo más posibilidades a los usuarios para realizar sus desplazamientos, liberando a su vez al caso urbano de más carga de tráfico motorizado y de las molestias asociadas al tránsito de autobuses.

2.3.3.- TAXIS

La ubicación los puntos de acceso al servicio de taxi se considera adecuada desde el punto de vista de la movilidad global del municipio, ya que ofrece una posibilidad de desplazamiento a los usuarios procedentes del centro administrativo y económico situado en el entorno del a plaza Emilio Castelar, así como a los usuarios que acceden o desembarcan en la estación de metro de Godella. No obstante, se considera necesario, en ambos casos, mejorar la señalización del entorno donde se ubica el punto de acceso a la red de taxi, permitiendo a los peatones o usuarios de otros sistemas de transporte conocer la localización exacta de dicho punto, distancias, número de unidades disponibles, etc.

Asimismo, se estima necesario ubicar puntos de acceso a la red de taxi junto a todas las estaciones de metro existentes, es decir, Empalme, Burjassot, Godella-Burjassot, con el objetivo de incrementar las posibilidades de desplazamiento de los usuarios. En el caso de la estación de metro de Canterería se considera más adecuado situar una nueva parada de taxi en las proximidades del parque de la granja y centro de especialidades, estableciendo puntos de información sobre la localización de este servicio en el entorno de la referida estación. No obstante, la reciente ejecución del centro comercial parque ~~Albén~~ ademuz y la apertura de parte de los comercios previstos en dicho punto, ha incrementado el volumen de los desplazamientos realizados por los usuarios en el entorno de la estación. En el momento en que todo el parque comercial se encuentre en funcionamiento resultará necesario mejorar el servicio de transporte público de la zona, complementando el acceso a la red de metro con una nueva conexión con el servicio de taxi.

En el resto del casco urbano no se considera necesario incrementar el servicio de taxi puesto que el usuario dispone de suficientes alternativas para realizar sus desplazamientos: servicios de autobús y tranvía, carril bici y recorridos peatonales.

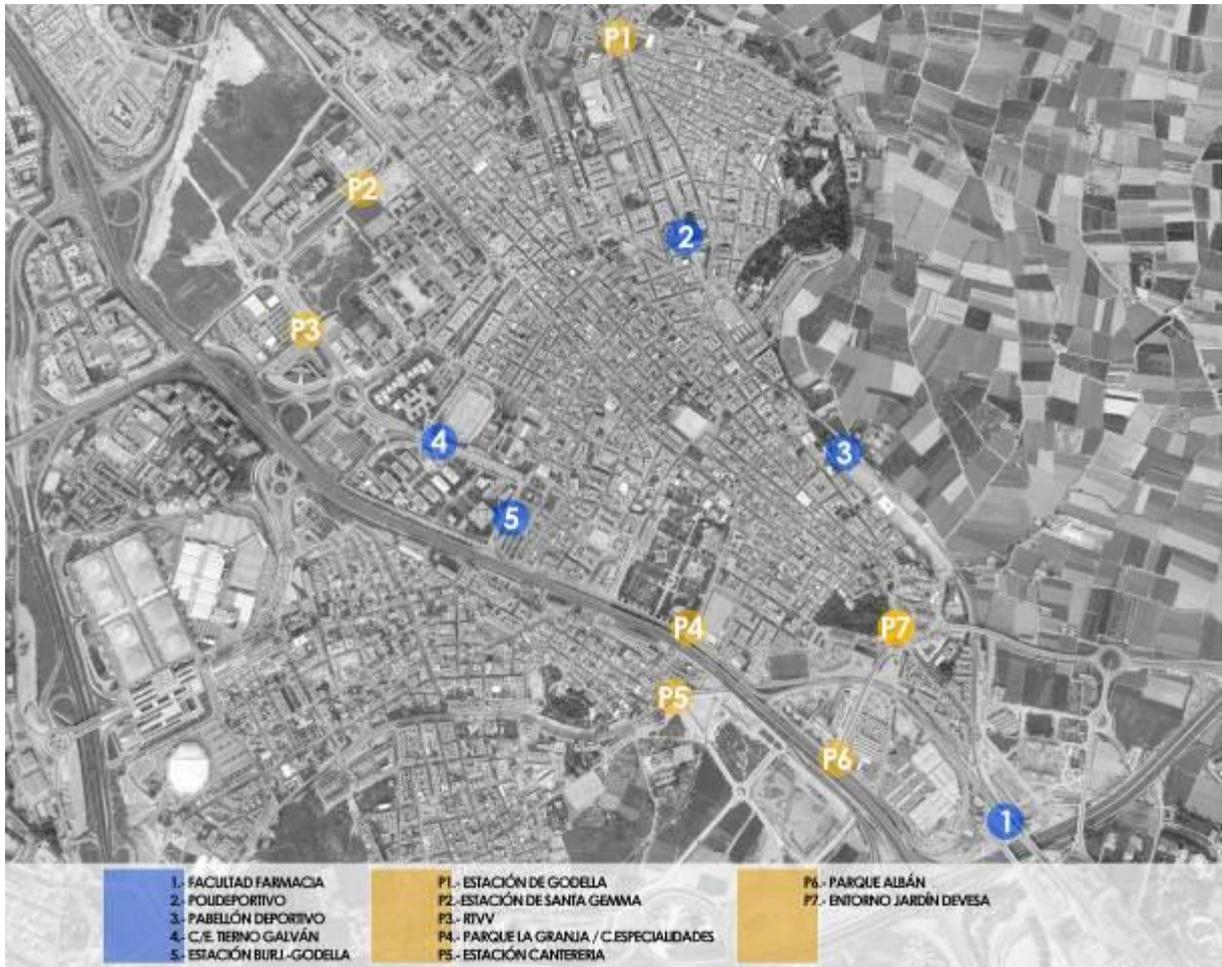
2.3.4.- COORDINACIÓN E INTERMODALIDAD EN LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO

Del estudio realizado de los horarios de cada uno de los sistemas de transporte, se desprende que el periodo de espera de los usuarios que combinan el metro y el tranvía puede variar desde los 0 minutos hasta los 24, dependiendo de la combinación elegida. Por otra parte, en caso de combinar uno de estos dos sistemas de transporte con el autobús, el periodo de espera puede prolongarse desde los 0 minutos hasta los 29 minutos, en el caso del servicio Metrorbital (periodo de paso 22-29 minutos) y 60 minutos en el caso del servicio Metrobus (periodo de paso 50-60 minutos). En referencia a los horarios de paso ofrecidos por cada uno de los servicios de transporte, hay que reseñar que se producen constantes variaciones motivadas por la época del año (horario de verano y horario de invierno) o por procesos de mejora en la eficiencia de las líneas, circunstancia que obliga al usuario a modificar su programa de viaje con frecuencia.

Es por ello que resulta indispensable potenciar los sistemas de información en tiempo real de cada uno de los servicios, permitiendo al usuario programar sus desplazamientos con la mayor eficiencia y modificarlos en caso de producirse alguna alteración en cualquiera de los servicios anteriormente mencionados.

2.3.4.1.- CENTROS INTERMODALES PROPUESTOS

Se propone la creación de siete nuevos puntos de intermodalidad. Además, en los centros intermodales actuales se propone la inserción de nuevas alternativas al transporte privado, mejora de la eficiencia de los sistemas de transporte actuales e interrelación entre ellos. Las medidas adoptadas para cada uno de estos puntos se establecen en los programas de actuación del Plan Municipal de Movilidad y en cada uno de los apartados que configuran el presente documento: red de alquiler de bicicletas (temporalmente fuera de servicio) , aparcamiento de bicicletas privadas, etc



CENTROS INTERMODALES EXISTENTES Y PROPUESTOS

2.4.- MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO MOTORIZADO.

Se proponen las siguientes alternativas, cuyo objetivo es resolver los problemas de congestión de tráfico, contaminación atmosférica y acústica asociadas al tráfico motorizado:

- Ejecución de una ronda perimetral al noreste del municipio, sobre las actuales vías del metro. Esta solución descongestionará el tráfico motorizado y eliminará los atascos producidos en el paso a nivel existente actualmente en la Avda. Ausias March.

- La ejecución de esta ronda junto con la rotonda de la C/ Valencia, la ronda del Castell y la c/ L'Almara formarán un cinturón exterior que distribuirá el tráfico procedente de la CV-35 y la ronda Norte hacia el parque Albán y los sectores Industriales o hacia el Casco Urbano y los municipios colindantes, sin necesidad de atravesar el casco urbano. Con esta alternativa se mejora la movilidad interna del municipio y se reduce considerablemente la contaminación acústica y atmosférica.

- Restringir el tráfico motorizado favoreciendo la peatonalización y el tráfico de bicicletas en el casco urbano

- Priorizar los desplazamientos peatonal y ciclista en el casco antiguo, permitiendo zonas de carga y descarga para el comercio y aparcamientos para residentes.

- Modificación de los sentidos de circulación en las siguientes calles:

- o C/ Escritor Hernandez Casajuana. Sentido único desde la Ctra. de Lliria hasta la Avda. Ausias March. Se le da continuidad a la C/ General Prim atravesando de este modo el municipio de Sur a Norte.

- o C/ Godella, sentido único y contrario al establecido en la anterior calle, desde la Avda. Ausias March hasta la Ctra. de Lliria, continuando por la C/ Libertad hasta la Avda. Virgen de la Cabeza, atravesando de este modo el municipio de Norte a Sur.

- o Sentido único de la C/ Mariano Aser, desde la Ctra. De Lliria hasta la Avda. Virgen de la Cabeza.

- Ejecución de una zona verde a modo de rotonda en la Avda. Ausiàs March de manera que ayude a distribuir el tráfico hacia la ronda exterior, a través de las calles José Carsí y Maestro Lope, las cuales junto con C/ Pintor Pinazo, enlazarán con rotonda prevista en la referida Ronda.

- Se propone el desarrollo de esta alternativa en dos fases. Una primera fase prevería la restricción del tráfico motorizado y la modificación de los sentidos de circulación necesarios; la segunda fase, prevería la ejecución de la referida ronda situada al norte del casco urbano.

2.5.- DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS.

El transporte de mercancías no peligrosas se realiza fundamentalmente a través de la CV-35 y CV-30, accediendo directamente a los centros comerciales del parque Albán y Ademuz e incorporándose al tráfico rodado general del municipio para abastecer al resto de comercios situados en el casco urbano. En este último caso, el tráfico de mercancías suele incidir negativamente en el resto de sistemas de desplazamiento, ya que los vehículos que las transportan invaden zonas habilitadas para el estacionamiento de vehículos, espacios para la circulación de bicicletas y personas con o sin movilidad reducida, además de alterar las circulaciones del resto de vehículos e incrementar las emisiones nocivas en el entorno urbano.

Este tráfico de mercancías es inherente a la localización del comercio minorista en el casco urbano, por tanto, sería recomendable que los vehículos encargados de abastecer los referidos comercios utilizaran combustibles menos nocivos a los actualmente empleados, repercutiendo positivamente en la mejora de la calidad medioambiental del casco urbano. Además, frente a cada uno de los comercios se debería habilitar un espacio reservado para el estacionamiento de vehículos encargados de abastecer los referidos establecimientos. Esta limitación puede tener carácter temporal, permitiendo el estacionamiento de cualquier otro vehículo en las franjas horarias en las que no se produzca el transporte de estas mercancías, de manera que no se eliminen plazas de estacionamiento de turismos de manera permanente. Además, el tráfico de mercancías deberá realizarse en horas en las que el número de desplazamientos sea más reducido, afectando en lo menor posible a los desplazamientos a pie, en bicicleta y autobús.

1.1.1.- MERCANCIAS VINCULADAS A LA EXPLOTACIÓN AGRÍCOLA

El efecto barrera producido por el trazado en superficie de la línea 1 y 2 de metro, dirección Bétera, afecta a todos los sistemas de movilidad implantados en Burjassot, especialmente a los desplazamientos realizados entre el casco urbano y la huerta. El trazado actual de la línea de metro permite únicamente conectar el casco urbano de Burjassot y la huerta del arco de Montcada en un punto, situado junto a la estación de Burjassot, accesible para peatones y, en menor medida, ciclistas. Los usuarios que pretenden acceder a los campos de cultivo con sus vehículos privados deben desplazarse hasta el enlace situado en la intersección entre la avenida de Burjassot y la ronda norte de Valencia para conectar con el camino viejo de Valencia, a través del cual se accede a parte de las parcelas agrarias. Otros, sin embargo, deben desplazarse hasta la intersección de los caminos de Godella y Montcada con la ronda norte para acceder a sus fincas.

Esta problemática no resulta fácil de resolver con la configuración actual de la línea de metro a su paso por Burjassot y con la solución de soterramiento en "trinchera" inicialmente propuesta por la Conselleria competente. El PG propone el soterramiento total del trazado de la línea de metro a su paso por Burjassot permitiendo conectar el casco urbano con la huerta en todos aquellos puntos que, en la actualidad, finalizan en los muros que delimitan la referida infraestructura: calle comandante Moreno, calle José Carrau, calle Llirons, calle Emilia Carsí, calle Pintor Pinazo, calle Cervante y calle Pedrós.

3.- IMPLEMENTACIÓN DE LAS PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

3.1.- INDICADORES

El desarrollo de las determinaciones y programas previstos en el **PPMS** conllevará una mejora en la movilidad de los usuarios que realizan parte de sus desplazamientos dentro del municipio de Burjassot. Esta mejora deberá materializarse en unos indicadores que deberán ser difundidos al objeto de revelar los resultados obtenidos a la ciudadanía. Estos indicadores deberán:

- Ser relevantes para el conocimiento de la movilidad del municipio y contribuir positivamente en la concienciación sobre la movilidad sostenible (incremento de ventas de bicicletas, incremento de usuarios abonados a la red de alquiler de bicicletas (temporalmente fuera de servicio) , incremento de los desplazamientos en metro y tranvía, etc)
- Ser accesibles (disponibles en páginas web, aplicaciones para el móvil, paneles informativos, etc)
- Ser aportados por organismos o entidades con incidencia directa en la movilidad de los usuarios (oficina de sostenibilidad de Burjassot, Agencia Valenciana de la Movilidad, etc)
- Ser actualizados regularmente con la periodicidad y carga de trabajo que adecuada.
- Ser fácilmente interpretables por la ciudadanía.

Estos indicadores permitirán:

- Detectar problemas en los sistemas de movilidad (puntos conflictivos, falta de coordinación entre servicios, etc)
- Definir prioridades de actuación
- Ofrecer al ciudadano datos que le permitan variar sus hábitos de movilidad, mejorando su eficiencia y sostenibilidad
- Definir nuevos programas o actuaciones encaminados a mejorar la movilidad de Burjassot.

La siguiente tabla propone unos indicadores de seguimiento que pretenden reflejar la situación actual del municipio y las consecuencias producidas en aplicación de las determinaciones contenidas en el Plan General y en el presente **PPMS**.

INDICADORES		
INDICADOR	PLANEAMIENTO VIGENTE/ ACTUALIDAD	PROPUESTA DEL PG
Metros lineales de calles peatonales	1.288 metros lineales	6.085 metros lineales
Itinerarios ciclistas (metros lineales)	Carril Bici Existente: 2.055,6 m.l.	Carril Bici: 17.115 m.l.
	Calle Uso Compartido Existente: 813,4	Calle de Uso Compartido Proyectado: 6.967 m.l.
	Prioridad Bici: 1.417 m.l.	Prioridad Bici: todo el casco urbano
	-	Caminos huerta: 2.469 m.l.
Índice de vehículos de tipo turismo por cada 1.000 habitantes (IVE 2011)	456,31	-
Espacios libres con valor ambiental comunicados entre sí.	Huerta	Huerta de Burjassot Parques y jardines de Burjassot
Servicios municipales que fomenten la movilidad sostenible en el municipio.	Alquiler de bicicletas (temporalmente fuera de servicio)	Alquiler de bicicletas (temporalmente fuera de servicio) GoBici Bici Patena
Actividades municipales que fomenten la movilidad sostenible en el municipio	Burjassot está adherido al proyecto europeo "European Mobility Week: Moving in the right direction".	Continuar con actuaciones en el marco del proyecto "European Mobility Week: Moving in the right direction" y llevar a cabo las actividades previstas en los programas de actuación
Aparcamientos públicos de bicicletas	18 aparcamientos	Un espacio habilitado en cada equipamiento, zona verde y centro intermodal
Nº paradas de taxi	2	7
Nº de plazas de aparcamiento públicas en edificios de uso exclusivo municipales.	518 plazas	Actualmente 518 plazas + posibilidad de nuevos aparcamientos subterráneos.
Nº de plazas de aparcamiento a disposición pública en garajes de gestión y propiedad privada.		Posibilidad de nuevos aparcamientos subterráneos por enajenación del subsuelo público.

4.- PROGRAMAS DE ACTUACIÓN

Programa Actuación+B2:D36	Línea de actuación	Acciones
TRANSPORTE PÚBLICO	TPUB1 Mejora de la intermodalidad en los accesos a red de tfe. Público (metro y tranvía)	Reserva plazas aparcamiento Bicis
		Información distancias, y modos de transporte disponibles con frecuencias Servicio alquiler bicicletas Introducción de paradas de Taxi
MOVILIDAD PEATONAL	MP1 Mejora de la permeabilidad de las infraestructuras lineales: pasos superiores e inferiores. MP2 Adecuación y sustitución o mejora de los sistemas de reducción de velocidad de los deslazamientos motorizados MP3 Mejora de la señalización en viales con preferencia al tráfico no motorizado.	Traslado de paso superior Nuevo paso elevado en conexión con Benimamet. Adecuar pasos inferiores de la CV-35 Mejorar accesibilidad en pasos a nivel del tranvía Incremento de la superficie de aceras Introducir elementos de calmado del tráfico motorizado Delimitar y señalizar el espacio para cada modo de desplazamiento.
		Incremento de puntos de alquiler de bicicletas en principales focos atractores y generadores de desplazamientos Incremento del número de plazas de aparcamiento en esos focos atractores comerciales Introducir señalética y paneles en el mobiliario urbano
		Elección de mobiliario diferenciado por usos Incrementar plazas junto a edificios y zonas públicas Elección de sistemas de anclaje empotrables en suelo ó abatibles Priorizar compatibilidad con resto del mobiliario
MOVILIDAD CICLISTA Y VMP	MB1 Ampliación de la red de alquiler de bicicletas. MB2 Mejora de la señalización de puntos de estacionamiento de bicicletas y alquiler de bicicletas. MB3 Integración del mobiliario urbano, la mejora de accesibilidad a estacionamientos de bicicletas e incremento de dichas plazas. MB4 Resolución de puntos conflictivos en la red ciclista MB5 Ampliación de la red carril Bici , calles de tráfico compartido y ciclocalles.	Incremento de la red ciclista, calles de uso compartido y ciclo calles de acuerdo a lo establecido en los planos contenidos en el Plan de municipal de Movilidad. Habilitación de la red de caminos de la huerta para el uso exclusivo de peatones, ciclistas, residentes y vehículos necesarios para la explotación agrícola. Conexión ciclista entre los equipamientos y zonas verdes integrantes de la red primaria de dotaciones
		Incremento de puntos de alquiler de bicicletas en principales focos atractores y generadores de desplazamientos Incremento del número de plazas de aparcamiento en esos focos atractores comerciales Introducir señalética y paneles en el mobiliario urbano
		Elección de mobiliario diferenciado por usos Incrementar plazas junto a edificios y zonas públicas Elección de sistemas de anclaje empotrables en suelo ó abatibles Priorizar compatibilidad con resto del mobiliario
		Aumento de elementos separadores de uso y mejora de la seguridad Ordenación de la sección transversal dedicada al carril bici cuando comparte espacio con otros usos
		Incremento de la red ciclista, calles de uso compartido y ciclo calles de acuerdo a lo establecido en los planos contenidos en el Plan de municipal de Movilidad. Habilitación de la red de caminos de la huerta para el uso exclusivo de peatones, ciclistas, residentes y vehículos necesarios para la explotación agrícola. Conexión ciclista entre los equipamientos y zonas verdes integrantes de la red primaria de dotaciones
MOVILIDAD VEHÍCULO PRIVADO MOTORIZADO	VMOT1 Mejora del comportamiento del tráfico motorizado en la carretera CV-35 VMOT2 Adecuación de pasos a nivel del metro VMOT3 Adecuación de la normativa de circulación VMOT4 Adecuación de pasos a nivel del metro VMOT5 Ejecución de pantallas acústicas en zona del Campo de futbol y la Ronda del Castell. VMOT6 Calmado del tráfico VMOT7 Reducción del tráfico VMOT8 Apertura de vía paralela a la calle Tierno Galván y eliminar la edificación de la Trapería. Diseño de jardines. VMOT9 Limitación de velocidad a 30 Km/h	Limitar la velocidad de circulación en la CV-35 entre Valencia y RTVV Delimitar y segregor un carril para vehículos de alta ocupación VAO Adecuación de los referidos pasos a nivel a las condiciones de accesibilidad que establece la legislación vigente en la materia, facilitando el acceso a todos los usuarios: ciclistas, peatones, PMR, etc a todos los sistemas de transporte situados en el entorno de las estaciones Modificación de la ordenanza actual de circulación de vehículos al objeto de adecuarla a las determinaciones del Plan Municipal de Movilidad y fijar la preferencia de las circulaciones peatonales y ciclistas. Adecuación de los referidos pasos a nivel a las condiciones de accesibilidad que establece la legislación vigente en la materia, facilitando el acceso a todos los usuarios: ciclistas, peatones, PMR, etc a todos los sistemas de transporte situados en el entorno de las estaciones Intervención en carretera de Liria y calle Primero de Mayo Traslado de la gasolinera del POUET Calles Mariana Pineda, Laura Volpi, Pi yMargall
		Instalación de paneles informativos, actualizados en tiempo real, en los puntos de acceso al municipio y centros intermodalidad, sobre el estado de la red de transporte público, puntos de acceso, distancias, aparcamientos disponibles, etc. Creación de aplicaciones para móvil, páginas web accesibles mediante código QR, etc., que permitan al usuario a lo largo de su trayecto obtener la información anteriormente referida. Instalación de paneles informativos que faciliten al usuario, desde que desembarca en una de las estaciones de metro o tranvía, el acceso a la red pública de alquiler de bicicletas, autobuses y taxis, indicando la dirección, distancia, número de unidades disponibles, tiempos de paso y distribución dentro del municipio. Cursos de formación para ciclistas y peatones encaminado a conseguir una reducción del consumo energético del tráfico motorizado
		Campaña de concienciación ciudadana Políticas de fomento de la compra y reparación de bicicletas en comercios del municipio Políticas de descuento en el transporte público para los usuarios que adquieran una bicicleta o combinen varios sistemas de desplazamiento en sus trayectos
		Instalación de paneles en los accesos indicando la congestión en lo que respecta al número de plazas de aparcamiento Instalación de indicadores del número de plazas de aparcamiento en los puntos de acceso a las calles de manera que se evite la circulación en "bucle" por parte de los conductores que buscan un lugar para estacionar sus vehículos. Puesta a disposición del conductor de páginas web de información en tiempo real del número de plazas de aparcamiento disponibles en Burjassot. Acceso mediante códigos QR, aplicaciones específicas para móvil, etc
		Coordinación con el municipio de Valencia para habilitar puntos de estacionamiento de ambos servicios de alquiler en el entorno de la estación del Empalme y Avenida Cortes Valencianas, acompañado de sistemas de aviso y coordinación entre el usuario y la empresa suministradora del servicio sobre la localización de las bicicletas
		Mejora y difusión de los sistemas de movilidad disponibles en Burjassot. Conocimiento a tiempo real del estado, ubicación y alternativas de servicios disponibles.
		Concienciación de las alternativas disponibles al vehículo privado. Estimulación del acceso y uso a los sistemas de movilidad
		Sistemas de información de plazas de estacionamiento disponibles en viario y bolsas de aparcamiento al objeto de evitar circulaciones excesivas de vehículos a motor en casco urbano
		Programa de Coordinación del servicio de alquiler compartido con municipios colindantes.

PROGRAMA ACTUACIÓN - 1

OBJETO

MEJORA DE LA INTERMODALIDAD EN LOS PUNTO DE ACCESO A LA RED DE METRO Y TRANVÍA

PROBLEMÁTICA DETECTADA

Muchos usuarios se desplazan hasta las estaciones de metro y tranvía en sus propias bicicletas y no disponen de lugares habilitados, controlados y seguros, para estacionarlas. Suelen realizar el trayecto en metro y tranvía acompañados de estos vehículos. No todas las estaciones presentan el grado de intermovilidad y accesibilidad requerido por la legislación vigente.



ESTACIÓN DEL EMPALME

Reserva de plazas de estacionamiento para bicicletas en espacio habilitado dentro de la propia estación o espacio cerrado seguro y resguardado. En su defecto, reserva de plazas de estacionamiento junto al punto actual de acceso al servicio de alquiler de bicicletas

(temporalmente fuera de servicio) .

Información servicios de transporte disponibles: distancias, tiempos de paso, indicaciones sobre la ubicación de cada punto.

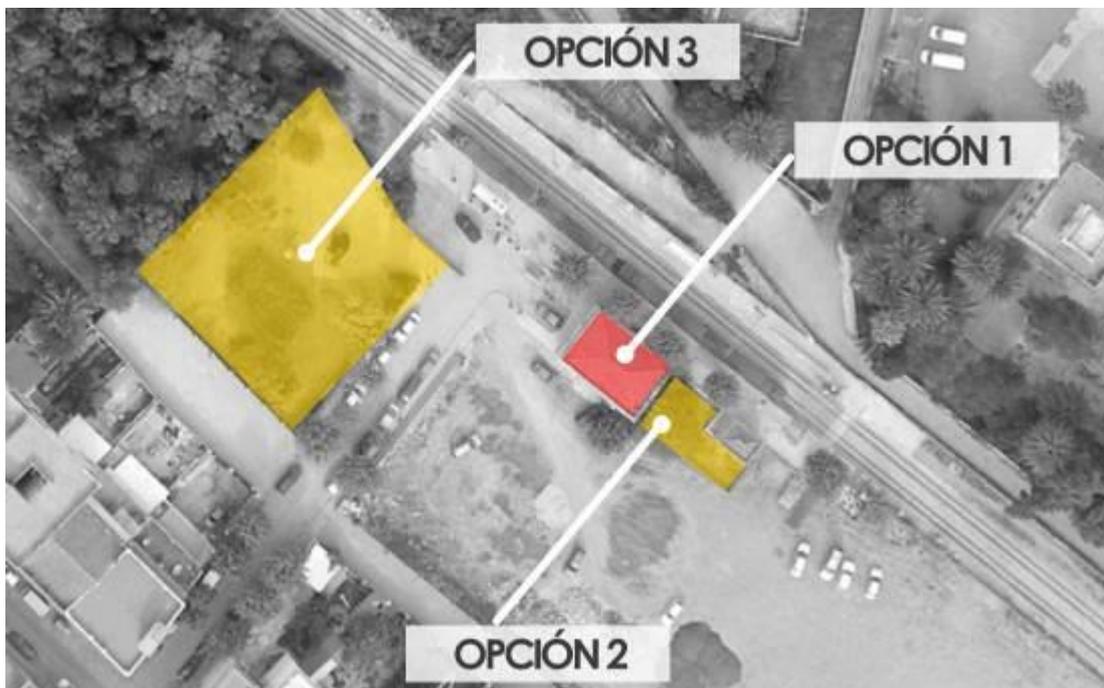
Mejora del punto de estacionamiento para bicicletas situado al norte de las estación.



ESTACIÓN DE BURJASSOT

Habilitación de un punto de acceso a la red de alquiler de bicicletas (temporalmente fuera de servicio) .

Reserva de plazas de estacionamiento para bicicletas en espacio habilitado dentro de la propia estación o espacio cerrado seguro y resguardado. En su defecto, reserva de plazas de estacionamiento junto a la estación.



Posible ubicación de parada de taxis.

Estudiar la posibilidad de modificar el trayecto de la línea 130B de metro bus trasladando la actual parada de SERVEF junto a la estación de metro.



Información servicios de transporte disponibles: distancias, tiempos de paso, indicaciones sobre la ubicación de cada punto.

ESTACIÓN DE BURJASSOT-GODELLA

Reserva de plazas de estacionamiento para bicicletas en espacio habilitado dentro de la propia estación o espacio cerrado seguro y resguardado. En su defecto, incremento del número de plazas existentes junto al punto de acceso al servicio Alquiler de bicicletas (temporalmente fuera de servicio) . Información servicios de transporte disponibles: distancias, tiempos de paso, indicaciones sobre la ubicación de cada punto.

Posible ubicación de parada de taxis

ESTACIÓN DE GODELLA

Habilitación de un punto de acceso a la red de alquiler de bicicletas (temporalmente fuera de servicio) .

Reserva de plazas de estacionamiento para bicicletas en espacio habilitado dentro de la propia estación o espacio cerrado seguro y resguardado. En su defecto, ubicación próxima a la referida estación.

ESTACIÓN DE CANTERERÍA

Habilitación de un punto de acceso a la red de alquiler de bicicletas (temporalmente fuera de servicio) .

Reserva de plazas de estacionamiento para bicicletas en espacio habilitado dentro de la propia estación o espacio cerrado seguro y resguardado. En su defecto, ubicación próxima a la referida estación.

ESTACIONES DE TRANVÍA

Con carácter general, habilitar puntos de estacionamiento para bicicletas junto a las estaciones. Estos espacios estarán preferentemente cubiertos y resguardados.

ESTACIÓN LA GRANJA

Además de lo propuesto con carácter general, habilitar un punto de acceso a la red de alquiler de bicicletas (temporalmente fuera de servicio) debido al tránsito elevado de usuarios registrado en las inmediaciones: mercado, centro de especialidades, parque de la granja, etc

ESTACIÓN SANTA GEMMA/TVV

Además de lo propuesto con carácter general, habilitar un punto de acceso a la red de alquiler de bicicletas (temporalmente fuera de servicio) . Preferentemente se optará por habilitarlo en la parada de TVV para dar servicio a las universidades y al centro de producciones de televisión, además, próximo a Santa Gemma existe un punto de acceso a la red MIBISI de Paterna, utilizada también por usuarios procedentes de Burjassot.



PROGRAMA ACTUACIÓN - 2
OBJETO
MEJORA PERMEABILIDAD DE LAS INFRAESTRUCTURAS LINEALES: PASOS ELEVADOS E INFERIORES
PROBLEMÁTICA DETECTADA
<p>Los dos pasos elevados identificados en el municipio (sobre la carretera CV-35 y sobre las vías de metro en la estación del empalme) están habilitados únicamente para peatones que no presentan ningún tipo de reducción en su movilidad, permanente o temporal. Las rampas existentes en el puente sobre la CV-35 son sólo accesibles para usuarios con movilidad reducida temporal (personas que transportan carros, bolsas de compra, etc) o para ciclistas que deben interrumpir sus desplazamientos en bicicleta y salvar el puente empujando dichos vehículos.</p> <p>Los pasos inferiores existentes bajo el trazado de la CV-35 están habilitados principalmente al tráfico de coches y carecen de señalización, iluminación y espacio habilitado adecuado para peatones y ciclistas.</p> <p>En general, los pasos a nivel existentes en las vías del metro y tranvía presentan una accesibilidad muy reducida y en muchos casos obligan al peatón o ciclista a invadir la calzada.</p>




ACTUACIONES

- Substitución del actual puente sobre la CV-35: posibilidad de traslado a la prolongación de la calle Doctor Moliner
- Ejecución de un nuevo paso elevado entorno al cementerio de Burjassot que una el cementerio y las Universidades con el barrio de Benimàmet
- Adecuación de todos los pasos inferiores de la carretera CV-35: priorizar el paso de peatones y ciclistas, adecuar las condiciones paisajísticas y de urbanización.
- Mejora de los pasos a nivel en los encuentros con el trazado del tranvía y el metro garantizando la accesibilidad de peatones, con o sin movilidad reducida, y ciclistas.

PROGRAMA ACTUACIÓN - 3
OBJETO
AMPLIACIÓN RED DE ALQUILER DE BICICLETAS (TEMPORALMENTE FUERA DE SERVICIO)
PROBLEMÁTICA DETECTADA
<p>Las redes de metro y tranvía discurren por los bordes este y oeste del casco urbano de Burjassot (en el margen situado al este de la carretera CV-35) y obligan a muchos usuarios a completar sus desplazamientos hasta sus lugares de destino a pie, en bicicleta o en coche. Con el objetivo de potenciar los dos primeros sistemas de movilidad referidos y dar cumplimiento a los objetivos y determinaciones contenidos en la legislación vigente en materia de movilidad, se propone incrementar el servicio público de alquiler de bicicletas.</p> <p>Muchos usuarios acceden diariamente a Burjassot en coche procedentes de la Ronda Norte y la Av. Cortes Valencianas, incorporándose al tráfico motorizado que discurre por el interior del municipio, dirigiéndose a sus lugares de destino o buscando un lugar para estacionar sus vehículos. Por ello, se propone ubicar nuevos puntos de acceso a la red de alquiler de bicicletas (temporalmente fuera de servicio) junto a los principales accesos rodados al municipio. Esta actuación deberá ir acompañada de actuaciones que incrementen el número de plazas de aparcamiento de vehículos motorizados en los referidos puntos de acceso.</p>
ACTUACIONES
<ul style="list-style-type: none">▪ Establecimiento de puntos de acceso a la red de alquiler de bicicletas (temporalmente fuera de servicio) en los siguientes enclaves: entorno del parque Albán y devesa del Castell, centro comercial Ademuz, estación de metro de Burjassot, estación de metro de Godella, estación de metro de Canterería, proximidades de las paradas de tranvía de la granja y TVV.▪ El establecimiento de estos puntos de acceso a la red de alquiler de bicicletas (temporalmente fuera de servicio) debería ir acompañado del Incremento del número de plazas de aparcamiento para vehículos motorizados en el entorno del parque Albán y devesa del Castell (puntos de acceso de vehículos motorizados al municipio), en subsuelo y/o superficie.

PROGRAMA ACTUACIÓN - 4
OBJETO
ADECUACIÓN Y SUBSTITUCIÓN O MEJORA DE LOS SISTEMAS DE REDUCCIÓN DE LA VELOCIDAD DE LA CIRCULACIÓN RODADA
PROBLEMÁTICA DETECTADA
<p>Los sistemas empleados para conseguir la reducción de la velocidad de los vehículos se basan, principalmente, en la señalización de las velocidades máximas permitidas en la circulación y la inserción de obstáculos que modifican la trayectoria (en vertical) de los vehículos. Este último sistema obliga a los conductores a detener prácticamente sus vehículos para salvar el obstáculo y, una vez salvado, volver a acelerar sus vehículos para alcanzar de nuevo la velocidad óptima para continuar con sus desplazamientos. Estos sistemas consiguen reducir la velocidad de circulación pero afectan negativamente a la maquinaria de los vehículos y consiguen modificar sustancialmente los trayectos en bicicleta, aun produciéndose a velocidades muy reducidas.</p> <p>Además, producen constantes frenadas y aceleraciones en los vehículos motorizados incrementando el nivel de emisiones y la contaminación acústica.</p>
 A photograph showing a road with a speed bump (a raised section of pavement with alternating black and yellow stripes) and a zebra crossing (white stripes on the road surface). A silver car is partially visible on the left side of the road.



ACTUACIONES

- Substitución de los resaltes por otros sistemas que garanticen la reducción de la velocidad sin modificar la trayectoria en vertical de los vehículos y no alteren los trayectos realizados en bicicleta. Para ello se incrementarán las aceras generando un efecto embudo, se utilizarán sistemas que varíen la trayectoria horizontal de los vehículos motorizados, etc

PROGRAMA ACTUACIÓN - 5
OBJETO
MEJORA DE LA SEÑALIZACIÓN PUNTOS ESTACIONAMIENTO BICICLETAS Y ALQUILER DE BICICLETAS (TEMPORALMENTE FUERA DE SERVICIO)
PROBLEMÁTICA DETECTADA
<p>La señalización de los puntos habilitados para el estacionamiento de bicicletas se encuentra, en la mayoría de casos, adosada a la fachada de los edificios, no permitiendo a los usuarios conocer su existencia hasta una vez alcanzo dicho punto. Los usuarios que se desplazan en bicicleta no tienen constancia, a lo largo de sus trayectos, de los puntos y número de plazas habilitadas para el estacionamiento de sus vehículos. En muchos casos estos puntos no se encuentran señalizados y se encuentran en zonas de difícil accesibilidad.</p> <p>En aquellos casos en que el punto de estacionamiento se encuentra dentro del recinto de algún equipamiento o parque no se informa, en el acceso, de la existencia de estos puntos prohibiéndose incluso, en algunos casos, la entrada al recinto de bicicletas aunque haya habilitado un punto de estacionamiento. Este es el caso, por ejemplo, del polideportivo.</p> <p>La señalización tanto de los puntos de estacionamiento de bicicletas como de los puntos de acceso a la red de alquiler de bicicletas (temporalmente fuera de servicio) , se encuentran en muchos casos ocultos por la vegetación o mobiliario urbano, no permitiendo al usuario conocer su existencia hasta no encontrarse frente a dichos puntos</p>




PROGRAMA ACTUACIÓN - 6

OBJETO

INTEGRACIÓN EN EL MOBILIARIO URBANO, MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD DE LOS ESTACIONAMIENTOS DE BICICLETAS E INCREMENTO DEL NÚMERO DE PLAZAS

PROBLEMÁTICA DETECTADA

Los estacionamientos de bicicletas se encuentran en muchos casos en puntos de difícil acceso y representan un obstáculo permanente para el peatón. Su instalación como elemento fijo del mobiliario urbano no permite su implantación en calles de sección viaria reducida. Su definición geométrica y material es independiente del lugar en el que se insertan, dificultando su percepción e integración en el paisaje. A excepción del punto de estacionamiento ubicado junto a la sede del ayuntamiento donde se ha logrado integrar el punto de estacionamiento con el mobiliario y vallado próximo, el resto de aparcamientos se ha resuelto ubicando perfiles tubulares en forma de "U" empotrados en el pavimento, disponiendo de dos a cuatro unidades en todos los casos.

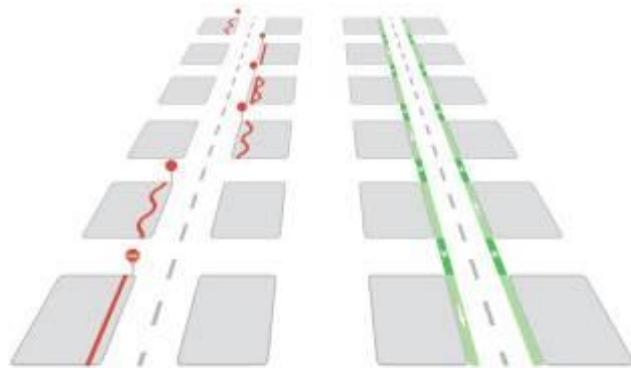
Se han identificado 18 puntos de estacionamiento para bicicletas a lo largo de todo el término municipal ofreciendo un número aproximado de 40 plazas.



ACTUACIONES

- Se optará por mobiliario integrado en el entorno en el que se insertan. La solución deberá ser diferente en parques, caso urbano, recintos dotacionales
- Se incrementará el número de plazas dispuestas junto a edificios públicos, parques, estaciones y paradas de transporte público y centros económicos que generen un tránsito considerable de usuarios. Se priorizará el estacionamiento dentro de los inmuebles o en lugares cubiertos y resguardados.
- En calles con aceras reducidas se optará por sistemas de anclaje empotrados en el suelo o abatibles, permitiendo su integración en el pavimento en el caso de no tener estacionada ninguna bicicleta.
- Se priorizará la utilización de sistemas de aparcamiento compatibles con otros usos: maceteros, bancos, etc

PROGRAMA ACTUACIÓN - 7
OBJETO
RESOLUCIÓN DE LOS PUNTOS CONFLICTIVOS RED CARRIL BICI
PROBLEMÁTICA DETECTADA
<p>La implantación de una de una red de carriles bici, calles de tráfico compartido y ciclo calles sobre una estructura previamente existente definida, en la mayor parte de los casos, para favorecer el tráfico de vehículos motorizados, genera en ocasiones puntos conflictivos que repercuten en la inseguridad del ciclista o provocan la modificación de sus desplazamientos. Los carriles bici dispuestos junto a zonas de estacionamiento en cordón de vehículos no disponen, con carácter general, de elementos de separación que garanticen la seguridad del ciclista, sobre todo de aquellos que se desplazan en sentido contrario a los vehículos que discurren por la calzada. La apertura de la puerta del copiloto del vehículo estacionado o la ocupación del espacio del carril bici por parte de los retrovisores puede desencadenar accidentes en el ciclista, por colisión o por desplazamiento de la trayectoria. Esta problemática se produce, asimismo, en los carriles bici que discurren junto a zonas de estacionamiento de vehículos en batería en los que la parte frontal del vehículo suele invadir parte del carril bici reduciendo el espacio para la circulación, generalmente de doble sentido.</p> <p>Los carriles bici que discurren sobre la plataforma de la acera suelen situar el punto de cruce de la calzada junto al peatón, variando el trayecto del ciclista; éste debe girar en las esquinas, muchas veces con visibilidad reducida, para alcanzar dicho punto de cruce produciéndose riesgo de colisión entre el peatón y el ciclista.</p>
 An aerial photograph of a city street intersection. A red oval highlights a specific area where a road crosses a sidewalk or a narrow lane, likely indicating a conflict point for cyclists. The surrounding area shows residential buildings, trees, and a roundabout in the background. The Google Earth logo is visible in the bottom right corner of the image.



Diseño centrado en el auto

Empalizadas en zona peatonal, zonas verdes o servicios intermitentes, anchuras con obstáculos, indirectas, angostas, inconsistentes, confusas, sin paso preferencial.

Diseño centrado en el usuario

Empalizadas en colorado y al costado derecho, directas, conectadas, amplias, consistentes, sin obstáculos, unidireccionales, con preferencia y cruces diseñados.



ACTUACIONES

- Ampliación de los elementos de separación entre el carril bici y la zona de estacionamiento en cordón de vehículos motorizados
- Aumento de la altura de los elementos de separación en las zonas de aparcamiento en batería, impidiendo la invasión del carril bici por parte de los vehículos estacionados
- Los carriles que discurren en la misma plataforma que los peatones se dispondrán próximos a los cerramientos o fachadas de los inmuebles en los casos en los que no haya accesos peatonales a los mismos o el número de accesos sea muy reducido en relación con la longitud del cerramiento. En el resto de casos se dispondrá próximo al límite con la calzada, priorizando el paso de peatones en los encuentros entre ambos trayectos.



PROGRAMA ACTUACIÓN - 8
OBJETO
MEJORA DE LA SEÑALIZACIÓN EN LOS VÍALES CON PREFERENCIA PARA EL TRÁFICO NO MOTORIZADO: SEÑALIZACIÓN A LO LARGO DE TODO EL TRAZADO
PROBLEMÁTICA DETECTADA
<p>Burjassot dispone de varias calles de tráfico compartido entre los vehículos motorizados y las bicicletas y calles donde éstas tienen prioridad sobre el tráfico motorizado. Con carácter general la tipología de vial se identifica en el inicio de la calle mediante señalización vertical y en los cruces de calles, mediante señalización en el suelo. Se ha detectado que los conductores de vehículos motorizados incumplen la regulación establecida por los referidos elementos de señalización una vez sobrepasados dichos puntos, ya que no existe señalización adicional que recuerde la prioridad en la circulación. Los vehículos estacionados en este tipo de calles que se reincorporan a la circulación no tienen constancia de la tipología de calle por la que circulan hasta que no advierten una nueva señal vertical. Cuando se aproximan los trayectos de los vehículos motorizados y ciclistas, estos últimos suelen desplazarse hacia el lado derecho de la calzada para permitir el paso de los referidos vehículos; este desplazamiento obliga al ciclista a transitar por el borde de la calzada (donde habitualmente se encuentran objetos que pueden provocar el pinchazo de ruedas), junto a la línea de aparcamientos de vehículos (generando un mayor riesgo de colisión en la incorporación de éstos a la circulación) o junto a las aceras donde pueden producirse colisiones con el mobiliario urbano (farolas, bolardos, vallado, etc) o peatones.</p>




ACTUACIONES

- En las ciclocalles, calles de tráfico compartido entre bicicletas y peatones o vehículos motorizados, zonas 30, etc se delimitará en la totalidad del trazado la franja reservada para la circulación de las bicicletas, con el objetivo de minimizar los conflictos entre los diferentes sistemas de desplazamientos, al igual que sucede con los carriles BUS.

PROGRAMA ACTUACIÓN - 9

OBJETO

MEJORA DEL COMPORTAMIENTO DEL TRÁFICO MOTORIZADO EN LA CARRETERA CV-35

PROBLEMÁTICA DETECTADA

La carretera CV-35 constituye la principal infraestructura viaria que conecta la ciudad de Valencia con los municipios situados al noroeste de su límite administrativo. Durante las primeras horas de la mañana y últimas de la tarde, se produce un importante flujo de vehículos que recorren el trayecto de la referida carretera que discurre dentro del Término Municipal de Burjassot en dirección hacia Valencia o hacia los municipios del área metropolitana de la capital de provincia. Este flujo de vehículos va acompañado de importantes retenciones en el tramo comprendido entre el centro de producciones de Televisió Valenciana y la rotonda situada junto al palacio de congresos. Aunque el referido trazado discurre por zona urbana, el calmado del tráfico a 50km/h no se produce hasta sobrepasar la altura a la que se encuentra el parque Albán.



ACTUACIONES

- Se propone limitar la velocidad de circulación en la carretera CV-35 a 50 km/h en el tramo que discurre, dirección Valencia, desde el centro de producciones de Radio Televisió Valenciana hasta la rotonda del palacio de congresos en Valencia.
- Se propone delimitar un carril para vehículos de alta ocupación –VAO- (autobuses o turismos con más de un ocupante) de manera permanente o temporal, restringido a las horas de mayor tránsito de vehículos



PROGRAMA ACTUACIÓN - 10

OBJETO

MEJORA Y DIFUSIÓN DE LOS SISTEMAS DE MOVILIDAD DISPONIBLES EN BURJASSOT. CONOCIMIENTO A TIEMPO REAL DEL ESTADO, UBICACIÓN Y ALTERNATIVAS DE CADA UNO DE LOS SERVICIOS

PROBLEMÁTICA DETECTADA

Aunque Burjassot dispone de varias alternativas para desplazarse dentro de su municipio, los usuarios sólo dispone de la información que, previamente a realizar sus trayectos, han recabado en los puntos habilitados a tal efecto: horarios de metro, tranvía y autobús, ubicación de las paradas de taxi y acceso a la red de alquiler de bicicletas (temporalmente fuera de servicio) , etc. El desplazamiento del usuario está condicionado a esta información previa, modificándose sustancialmente si se produce alguna alteración sobrevenida en alguno de los servicios: retrasos, no disponibilidad de puntos de estacionamiento libres para bicicletas o unidades para ser alquiladas, accidentes, etc. El usuario debe disponer en todo momento de información sobre el estado de su desplazamiento, permitiéndole variarlo si se produce algún tipo de alteración en los servicios disponibles en el municipio; incluso programando su viaje previamente, debería poder recibir información inmediata sobre la alternativas en caso de producirse las situaciones anteriormente mencionadas.

En los puntos que presentan alternativas en los desplazamientos no se informa de la ubicación, distancia y estado de cada uno de los servicios, limitando de este modo la movilidad de los usuarios; por ejemplo, un usuario que se desplaza a Bujassot y desembarca en alguna de las estaciones de metro o tranvía, o accede en su vehículo privado, no conoce la situación exacta de los puntos de acceso a la red de alquiler de bicicletas (temporalmente fuera de servicio) y su distribución dentro del municipio, zonas de estacionamiento de vehículos, etc



Estación de Burjasso-Godella: el usuario que desembarca en este punto desconoce que a 50 metros al este de las vías de metro, dispone de un punto de acceso a la red de alquiler de bicicletas (temporalmente fuera de servicio) y dos espacios habilitados para estacionamiento de bicicletas.

ACTUACIONES

- Se propone la instalación de paneles informativos, actualizados en tiempo real, en los puntos de acceso al municipio y centros intermodalidad, sobre el estado de la red de transporte público, puntos de acceso, distancias, aparcamientos disponibles, etc
- Creación de aplicaciones para móvil, páginas web accesibles mediante código QR, etc, que permitan al usuario a lo largo de su trayecto obtener la información anteriormente referida.
- Instalación de paneles informativos que faciliten al usuario, desde que desembarca en una de las estaciones de metro o tranvía, el acceso a la red pública de alquiler de bicicletas, autobuses y taxis, indicando la dirección, distancia, número de unidades disponibles, tiempos de paso y distribución dentro del municipio.
- Cursos de formación para ciclistas y peatones
- Cursos de formación para los conductores encaminado a conseguir una reducción del consumo energético del tráfico motorizado

PROGRAMA ACTUACIÓN - 11
OBJETO
CONCIENCIACIÓN DE LAS ALTERNATIVAS DISPONIBLES AL VEHÍCULO PRIVADO. ESTIMULACIÓN DEL ACCESO Y USO A LOS SISTEMAS DE MOVILIDAD
PROBLEMÁTICA DETECTADA
<p>Se ha detectado que muchos usuarios que realizan desplazamientos dentro del municipio de Burjassot desconocen la oferta, funcionamiento y ventajas de las alternativas al transporte privado que el municipio pone a su disposición. Esta problemática se produce en mayor medida en los usuarios que realizan desplazamientos internos en el municipio y aquellos que acceden desde los municipios circundantes a un punto concreto de Burjassot, realizando sus desplazamientos principalmente en coche, metro o tranvía, completándolo, en el mejor de los casos, con trayectos a pie. Por el contrario, muchos usuarios que se desplazan desde Burjassot a Valencia u otros municipios del área metropolitana, acceden a las estaciones intermodales en sus bicicletas o utilizando el servicio Alquiler de bicicletas (temporalmente fuera de servicio) y continúan sus trayectos en metro o tranvía.</p>
ACTUACIONES
<ul style="list-style-type: none">▪ Campaña de concienciación ciudadana del uso de sistemas de desplazamiento alternativos al vehículo motorizado: ventajas, beneficios, etc▪ Políticas de fomento de la compra y reparación de bicicletas en comercios del municipio▪ Políticas de descuento en el transporte público para los usuarios que adquieran una bicicleta o combinen varios sistemas de desplazamiento en sus trayectos

PROGRAMA ACTUACIÓN - 12

OBJETO

SISTEMAS DE INFORMACIÓN PLAZAS ESTACIONAMIENTO DE VEHÍCULOS DISPONIBLES EN VIAL Y BOLSAS DE APARCAMIENTO AL OBJETO DE EVITAR CIRCULACIONES EXCESIVAS DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS DENTRO DEL CASO URBANO

PROBLEMÁTICA DETECTADA

Muchos usuarios que se desplazan a Burjassot en sus vehículos motorizados no disponen de información, desde el momento en que acceden al casco urbano, del número de plazas de aparcamiento disponibles en el entorno de su punto de destino. De esta manera, se ha detectado que dichos usuarios, como primera opción, se aproximan hasta su lugar de destino en busca de una plaza libre circulando, en algunos casos, de manera excesivamente lenta produciendo un atasco de vehículos en dicho punto. Cuando no encuentran zona de estacionamiento, se estima que continúan circulando un periodo de tiempo estimado entre 5 y 10 minutos por las calles próximas a su lugar de destino, buscando un punto para estacionar sus vehículos. Una vez sobrepasado dicho periodo de tiempo, el radio de busca y, consecuentemente, la distancia al punto de destino se van incrementando. Estas situaciones incrementan el nivel de emisiones a la atmósfera y los niveles de contaminación acústica. Además, suelen acabar con el vehículo estacionado en un espacio no habilitado para ello, ocupando parcialmente vados, pasos de cebra, invadiendo la acera, etc, limitando la accesibilidad de los peatones en el medio urbano.





ACTUACIONES

- Instalación de paneles en los accesos indicando las zonas congestionadas en lo que respecta al número de plazas de aparcamiento
- Instalación de indicadores del número de plazas de aparcamiento en los puntos de acceso a las calles de manera que se evite la circulación en "bucle" por parte de los conductores que buscan un lugar para estacionar sus vehículos.
- Puesta a disposición del conductor de páginas web de información en tiempo real del número de plazas de aparcamiento disponibles en Burjassot. Acceso mediante códigos QR, aplicaciones específicas para móvil, etc

PROGRAMA ACTUACIÓN - 13

OBJETO

PROGRAMA COORDINACIÓN SERVICIO ALQUILER BICICLETAS MUNICIPIOS COLIDANTES

PROBLEMÁTICA DETECTADA

Se ha advertido que un número considerable de usuarios procedentes de Paterna se desplaza a Burjassot utilizando el servicio público de alquiler de bicicletas que dicho municipio pone a su disposición. Estos usuarios estacionan las bicicletas indistintamente en cualquiera de los puntos de acceso a la red de alquiler de bicicletas (temporalmente fuera de servicio) dispuestos a lo largo del municipio, dada la compatibilidad del sistema. No obstante, esta compatibilidad no se produce con el servicio existente en otros municipios colindantes, por ejemplo con Valencia. Muchos usuarios se desplazan desde la capital de provincia hacia Burjassot y viceversa, durante periodos cortos de tiempo, utilizando los respectivos sistemas habilitados en sus municipios, pero no pueden estacionarlos en su lugar de destino como sucede entre Burjassot y Paterna.



ACTUACIONES

- Coordinación con el municipio de Valencia para habilitar puntos de estacionamiento de ambos servicios de alquiler en el entorno de la estación del Empalme y Avenida Cortes Valencianas, acompañado de sistemas de aviso y coordinación entre el usuario y la empresa suministradora del servicio sobre la localización de las bicicletas

PROGRAMA ACTUACIÓN - 14

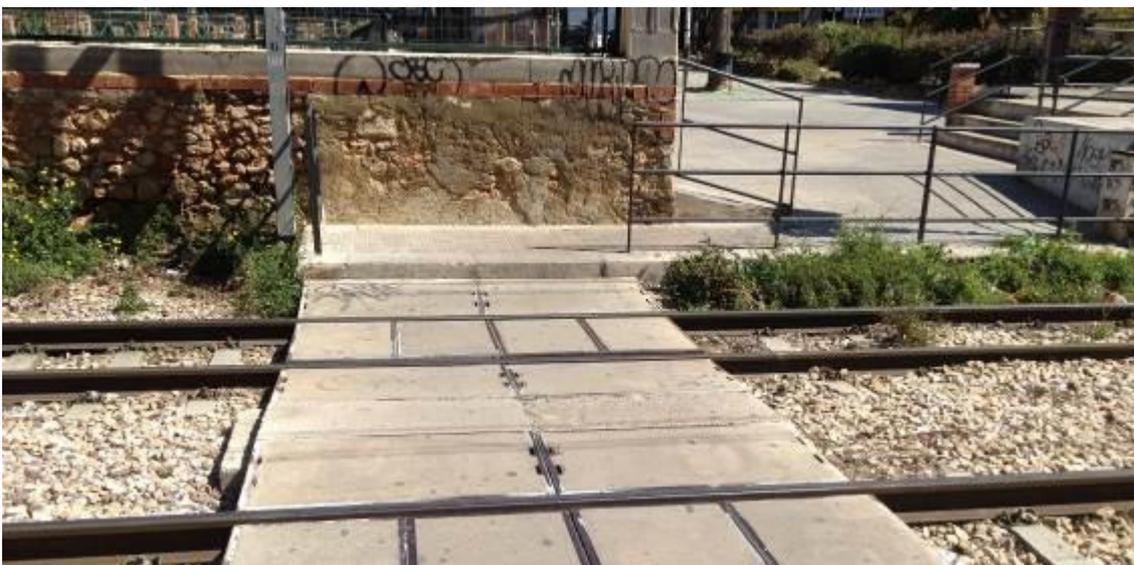
OBJETO

ADECUACIÓN PASOS A NIVEL METRO

PROBLEMÁTICA DETECTADA

Como se ha comentado en los objetivos del programa de actuación para la mejora del a permeabilidad transversal de las infraestructuras, deben adecuarse los pasos a nivel existentes sobre la línea de metro hasta que se produzca el soterramiento definitivo de la línea, mejorando la accesibilidad de los peatones, con o sin movilidad reducida, y ciclistas.

Se ha detectado que en muchas ocasiones los usuarios que circulan con sus bicicletas o presentan movilidad reducida temporal por desplazarse con carros o bolsas, tienen serios problemas para salvar los referidos pasos y, una vez salvados, se ven forzados a ocupar la calzada mientras esperan a cruzar la calle.



ACTUACIONES

- Adecuación de los referidos pasos a nivel a las condiciones de accesibilidad que establece la legislación vigente en la materia, facilitando el acceso a todos los usuarios: ciclistas, peatones, PMR, etc a todos los sistemas de transporte situados en el entorno de las estaciones

PROGRAMA ACTUACIÓN - 15

OBJETO

MEJORA ACCESIBILIDAD NO MOTORIZADA A LOS ELEMENTOS DOTACIONALES, CENTROS DE ACTIVIDAD ECONÓMICA Y ENTORNOS RESIDENCIALES

PROBLEMÁTICA DETECTADA

Tal y como se desprende del análisis realizado en el Plan Municipal de Movilidad, la mayor parte de los equipamientos de Burjassot presenta una buena accesibilidad en lo que respecta al transporte público, sobre todo aquellos que se sitúan próximos al trazado de metro y tranvía. El entorno dotacional donde se ubican las universidades presenta además una buena conexión con el resto del municipio a través de la red de carriles bici y el servicio público de alquiler de bicicletas Alquiler de bicicletas (temporalmente fuera de servicio) . No obstante, el número de plazas de aparcamiento para bicicletas privadas existente en el entorno de los referidos equipamientos es muy reducido en comparación con el número de plazas de aparcamiento para vehículos motorizados, incluso en comparación con el número de puntos de acceso al referido servicio Alquiler de bicicletas (temporalmente fuera de servicio) . Se han compatibilizado 35 plazas habilitadas para el estacionamiento de bicicletas en todo el término municipal, es decir, menos de una plaza por cada mil habitantes. Muchos usuarios se desplazan a sus lugares de destino con sus propias bicicletas y no disponen de lugares habilitados para estacionarlas, teniendo que aparcarlas en lugares poco accesibles junto a elementos del mobiliario urbano.

La ley de movilidad de la Comunidad Valenciana establece la obligatoriedad de reservar plazas de estacionamiento para bicicletas en los edificios residenciales de nueva planta, equipamientos y áreas de estacionamiento de vehículos motorizados.

Además, con el objeto de potenciar la intermodalidad en los sistemas de transporte, deben reservarse plazas de aparcamiento para bicicletas en el entorno de las estaciones y paradas de metro y tranvía.





ACTUACIONES

- Instalación de lugares habilitados para el estacionamiento de bicicletas en el entorno de todas las estaciones de metro y tranvía. Estos espacios estarán preferentemente cubiertos y resguardados.
- Reserva de espacio para el estacionamiento de bicicletas en el interior de cada uno de los equipamientos y espacios ajardinados previstos en el Plan General en proporción a la afluencia de usuarios. Si por las condiciones formales del inmueble resultara imposible la ubicación de las referidas plazas en el interior de los edificios, éstas se dispondrán en el espacio público viario o en el espacio libre del propio recinto, lo más próximas posibles al inmueble, en las condiciones referidas en el punto anterior.
- Señalización de los puntos habilitados para el estacionamiento de bicicletas y del número de plazas disponibles. Esta señalización se realizará en el lugar donde se encuentre el lugar de estacionamiento y a lo largo del trayecto natural para acceder a dicho punto, con el objeto de informar al usuario de su disponibilidad.
- Reserva de espacio para el estacionamiento de bicicletas, en proporción a la afluencia de usuarios, en el entorno del parque Albán, centro comercial Ademuz y cualquier centro económico o generador de afluencia que se ejecute.
- Adecuación y mejora de los puntos de estacionamiento actuales en lo que respecta a señalización y materialidad
- Reserva de plazas de aparcamiento para bicicletas en los recintos ejecutados, rehabilitados o reformados para el estacionamiento de vehículos privados, en proporción al número plazas de aparcamiento de vehículos motorizados previsto.
- Reserva de espacio exclusivo para el estacionamiento de bicicletas en los edificios residenciales de nueva planta y aquellos rehabilitados o reformados de manera integral.

PROGRAMA ACTUACIÓN - 16

OBJETO

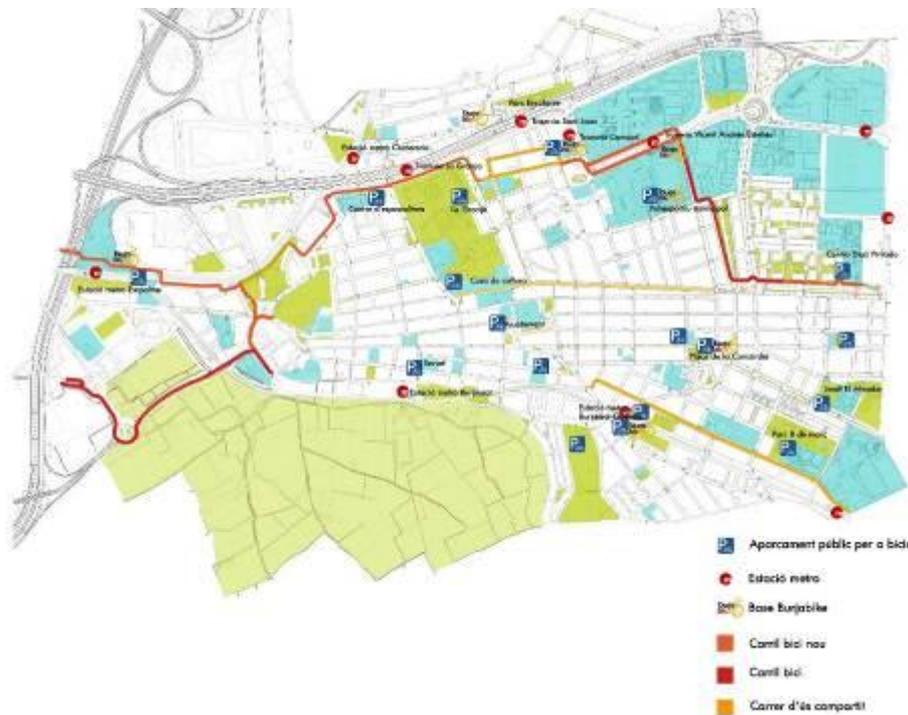
AMPLIACIÓN RED CARRIL BICI, CALLES TRÁFICO COMPARTIDO, CICLOCALLES

PROBLEMÁTICA DETECTADA

Burjassot presenta en la actualidad una red de carriles bici, ciclo calles y calles de uso compartido que da servicio principalmente al entorno dotacional donde se ubican las universidades y lo conecta con al zona sur del municipio, donde se localiza la estación del empalme, discurriendo próximo al trazado del a línea 4 del tranvía. Desde el punto donde se encuentra la devesa del Castell, el trazado del carril bici se bifurca y conecta con el ramal procedente de la ronda norte de Valencia.

Al igual que sucede con parte del trazado de la carretera de Llíria, en la avenida María Ros se prioriza la circulación de vehículos no motorizados, pero dicho trazado no se encuentra conectado con la red anteriormente referida.

No existe, por tanto un sistema de carriles bici, ciclo calles y calles de uso compartido que articulen el interior del casco urbano y lo conecten con la red de metro y tranvía. Asimismo, la conexión existente no motorizada con el paisaje de la huerta es muy reducida.



ACTUACIONES

- Incremento de la red ciclista, calles de uso compartido y ciclo calles de acuerdo a lo establecido en los planos contenidos en el Plan de municipal de Movilidad.
- Conexión ciclista entre los equipamientos y zonas verdes integrantes de la red primaria de dotaciones
- Habilitación de la red de caminos de la huerta para el uso exclusivo de peatones, ciclistas, residentes y vehículos necesarios para la explotación agrícola.

PROGRAMA ACTUACIÓN - 17
OBJETO
ADECUACIÓN NORMATIVA DE CIRCULACIÓN
PROBLEMÁTICA DETECTADA
<p>Las ordenanzas actuales que regulan la circulación de vehículos dentro del municipio de Burjassot no se encuentra adaptada a las determinaciones contenidas en la legislación vigente en materia de movilidad ni a lo dispuesto en el presente Plan Municipal de Movilidad.</p>
ACTUACIONES
<ul style="list-style-type: none">▪ Modificación de la ordenanza actual de circulación de vehículos al objeto de adecuarla a las determinaciones del Plan Municipal de Movilidad y fijar la preferencia de las circulaciones peatonales y ciclistas.

ACTUACIÓN PUNTUAL - 1

CONTENIDO

DERRIBO DEL EDIFICIO EXPROPIADO EN LA PLAZA CONSTITUCIÓN, EJECUCIÓN DE LA GLORIETA QUE PERMITIRÁ REDUCIR LA VELOCIDAD DE LOS VEHÍCULOS Y DESVIAR EL TRÁFICO

LOCALIZACIÓN

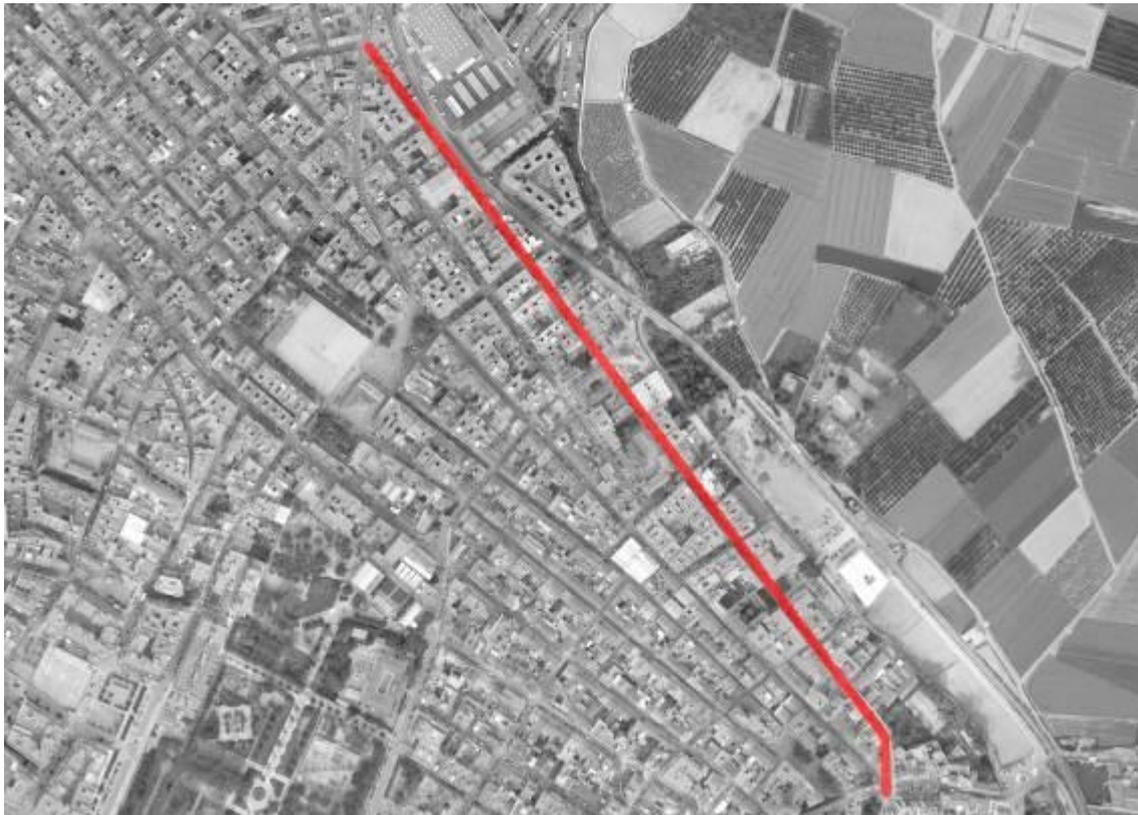


ACTUACIÓN PUNTUAL - 2

CONTENIDO

CALMADO DEL TRÁFICO EN MAESTRO LOPE: INCORPORACIÓN DE CARRIL BICI. DICHO CARRIL SE PUEDE INCORPORAR SEPARADO DEL TRÁFICO MOTORIZADO O EN LA MISMA PLATAFORMA, REDUCIENDO LA VELOCIDAD DE CIRCULACIÓN A 30 KM/H Y PRIORIZANDO LA CIRCULACIÓN DE LAS BICICLETAS

LOCALIZACIÓN

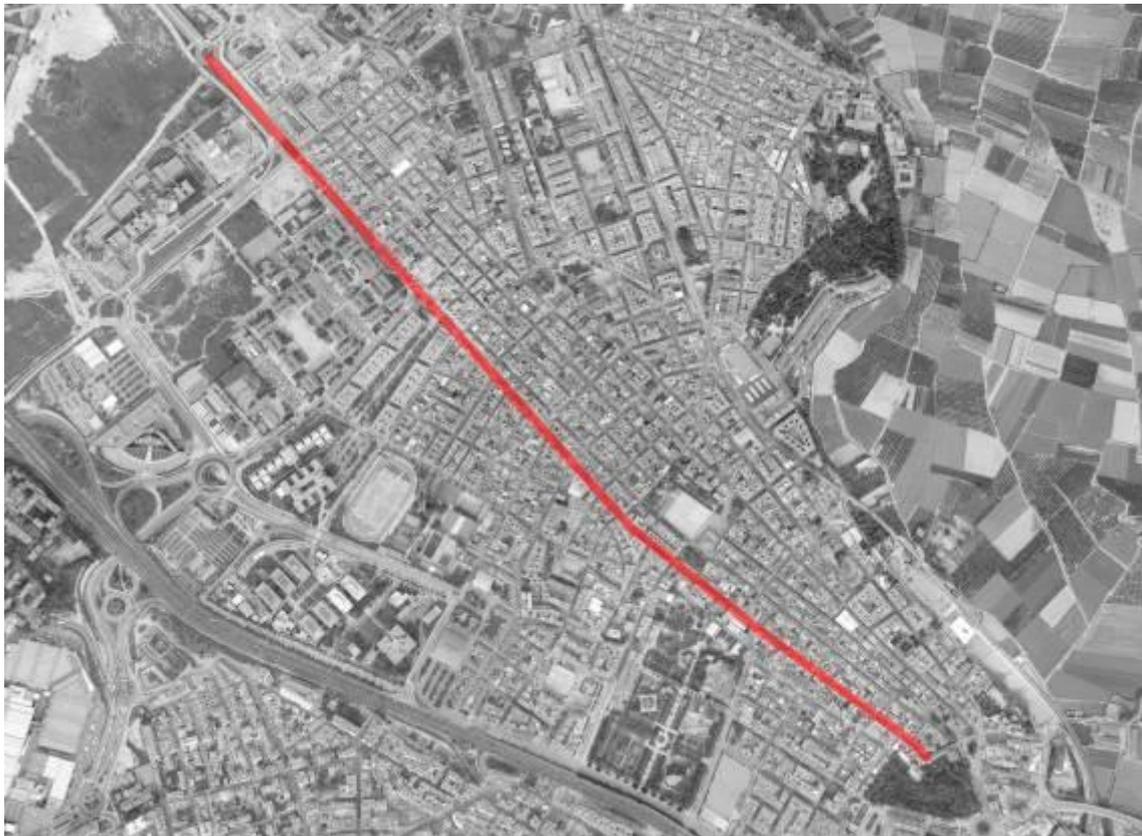


ACTUACIÓN PUNTUAL - 3

CONTENIDO

CALMADO DEL TRÁFICO MOTORIZADO EN LA CARRETERA DE LLÍRIA. SUSTITUCIÓN DE LOS SISTEMA DE REDUCCIÓN DE TRÁFICO MOTORIZADO ACTUALES (RESALTES) QUE MODIFICAN LA TRAYECTORIA, EN VERTICAL, DE LOS VEHÍCULOS, POR OTROS SISTEMAS MENOS AGRESIVOS Y MÁS EFICACES: INCREMENTOS DE LA SECCIÓN DE LAS ACERAS E INSERCIÓN DE ISLETAS EN LOS PUNTOS DE INTERSECCIÓN ENTRE EL TRÁFICO PEATONAL Y EL RODADO (EFECTO EMBUDO). REDUCCIÓN DE LA VELOCIDAD A 30 KM/H EN EL TRAMO INICIAL DE LA CARRETERA DE LLIRIA, EN EL PUNTO DE CONEXIÓN CON LA CALLE MARIANA PINEDA. INCREMENTO DEL TIEMPO DE ESPERA DE LSO VEHÍCULOS MOTORIZADOS EN LAS INTERSECCIONES SEMAFORIZADAS REDUCIÉNDOLO EN EL CASO DE LAS BICICLETAS, MANTENIENDO EL MISMO TIEMPO DE ESPERA PAR EL PEATÓN

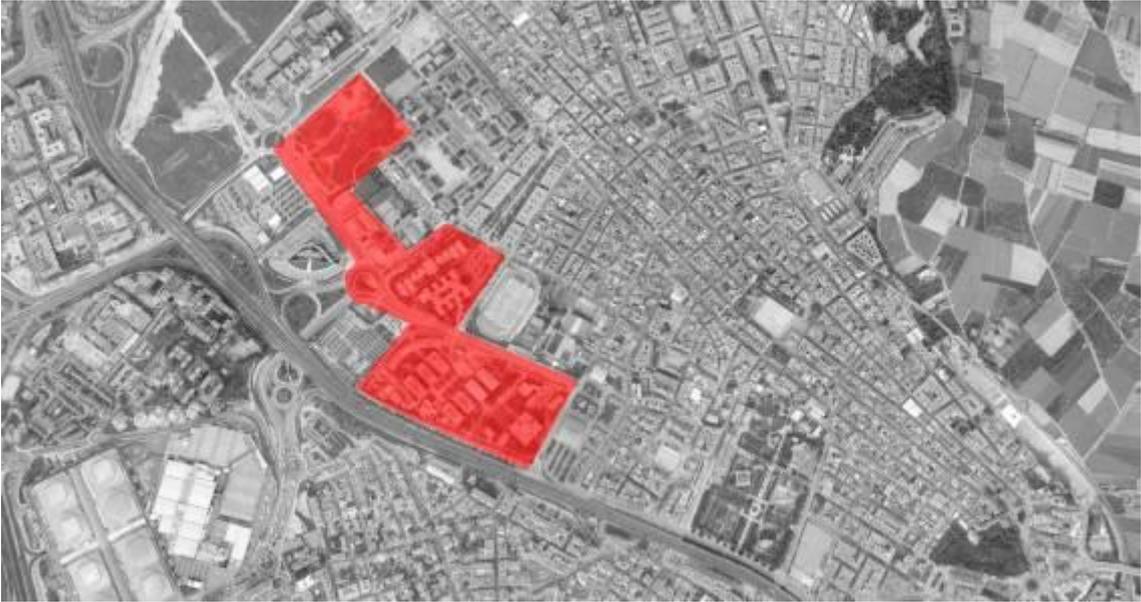
LOCALIZACIÓN



ACTUACIÓN PUNTUAL - 4
CONTENIDO
REDUCCIÓN DEL TRÁFICO PRODUCIDO POR EL REPOSTAJE DE VEHÍCULOS CON EL TRASLADO DE LA GASOLINERA DEL POUET
LOCALIZACIÓN


ACTUACIÓN PUNTUAL - 5
CONTENIDO
EJECUCIÓN DE PANTALLAS ACÚSTICAS EN LA ZONA DONDE SE UBICAN EL CAMPO DE FUTBOL Y LA RONDA DEL CASTELL
LOCALIZACIÓN


ACTUACIÓN PUNTUAL - 6
CONTENIDO
CALMADO DEL TRÁFICO MOTORIZADO EN LA CALLE PRIMERO DE MAYO EN LOS MISMOS TÉRMINOS QUE LA CARRETERA DE LLÍRIA
LOCALIZACIÓN


ACTUACIÓN PUNTUAL - 7
CONTENIDO
PLAN ESPECIAL UNIVERSIDAD: HABILITAR BOLSAS DE APARCAMIENTO TANTO DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS COMO DE BICICLETAS E INFORMAR DE SU DISPONIBILIDAD. COMBINACIÓN DE APARCAMIENTOS ORA Y SER
LOCALIZACIÓN


ACTUACIÓN PUNTUAL - 8

CONTENIDO

CALLES LIMITADAS A 30 KM/H:

MARIANA PINEDA

LAURA VOLPI

PI I MARGALL

LOCALIZACIÓN



ACTUACIÓN PUNTUAL - 9
CONTENIDO
APERTURA DE VÍA PARALELA A LA CALLE TIERNO GALVÁN Y ELIMINAR LA EDIFICACIÓN DE LA TRAPERÍA. DISEÑO DE JARDINES CON TOPOGRAFÍA ARTIFICIAL
LOCALIZACIÓN


4.1.- PROGRAMACIÓN DE LAS PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

A continuación, se presenta la programación de las varias propuestas de las diferentes líneas estratégicas de este PPMSS, dentro de un horizonte temporal de 10 años de desarrollo, dividido en tres fases: fase 1 corto plazo (0-2 años), fase 2 medio plazo (2 - 3 años) y fase 3 largo plazo (4 - 10 años).

Línea de actuación	FASE
TPUB1 Mejora de la intermodalidad en los accesos a red de tte. Público (metro y tranvía)	1, 2 y 3
MP1 Mejora de la permeabilidad de las infraestructuras lineales: pasos superiores e inferiores.	1, 2 y 3
MP2 Adecuación y sustitución o mejora de los sistemas de reducción de velocidad de los desplazamientos motorizados	1 y 2
MP3 Mejora de la señalización en viales con preferencia al tráfico no motorizado.	1 y 2
MB1 Ampliación de la red de alquiler de bicicletas.	1, 2 y 3
MB2 Mejora de la señalización de puntos de estacionamiento de bicicletas y alquiler de bicicletas.	1, 2 y 3
MB3 Integración del mobiliario urbano, la mejora de accesibilidad a estacionamientos de bicicletas e incremento de dichas plazas.	1, 2 y 3
MB4 Resolución de puntos conflictivos en la red ciclista	1
MB5 Ampliación de la red carril Bici , calles de tráfico compartido y ciclocalles.	1 y 2

VMOT1 Mejora del comportamiento del tráfico motorizado en la carretera CV-35	2 y 3
VMOT2 Adecuación de pasos a nivel del metro	1
VMOT3 Adecuación de la normativa de circulación	1
VMOT4 Adecuación de pasos a nivel del metro	1
VMOT5 Ejecución de pantallas acústicas en zona del Campo de futbol y la Ronda del Castell.	2 y 3
VMOT6 Calmado del tráfico	1 y 2
VMOT7 Reducción del tráfico	2 y 3
VMOT8 Apertura de vía paralela a la calle Tierno Galván y eliminar la edificación de la Trapería. Diseño de jardines.	1 y 2
VMOT9 Limitación de velocidad a 30 Km/h	1 y 2
VG1 Mejora y difusión de los sistemas de movilidad disponibles en Burjassot. Conocimiento a tiempo real del estado, ubicación y alternativas de servicios disponibles.	1, 2 y 3
VG2 Concienciación de las alternativas disponibles al vehículo privado. Estimulación del acceso y uso a los sistemas de movilidad	1, 2 y 3
VG3 Sistemas de información de plazas de estacionamiento disponibles en viario y bolsas de aparcamiento al objeto de evitar circulaciones excesivas de vehículos a motor en casco urbano	1, 2 y 3
VG4 Programa de Coordinación del servicio de alquiler compartido con municipios colindantes.	1

Burjassot, febrero de 2022

El equipo redactor

Francisco J. Ávila Fernández

Arquitecto