

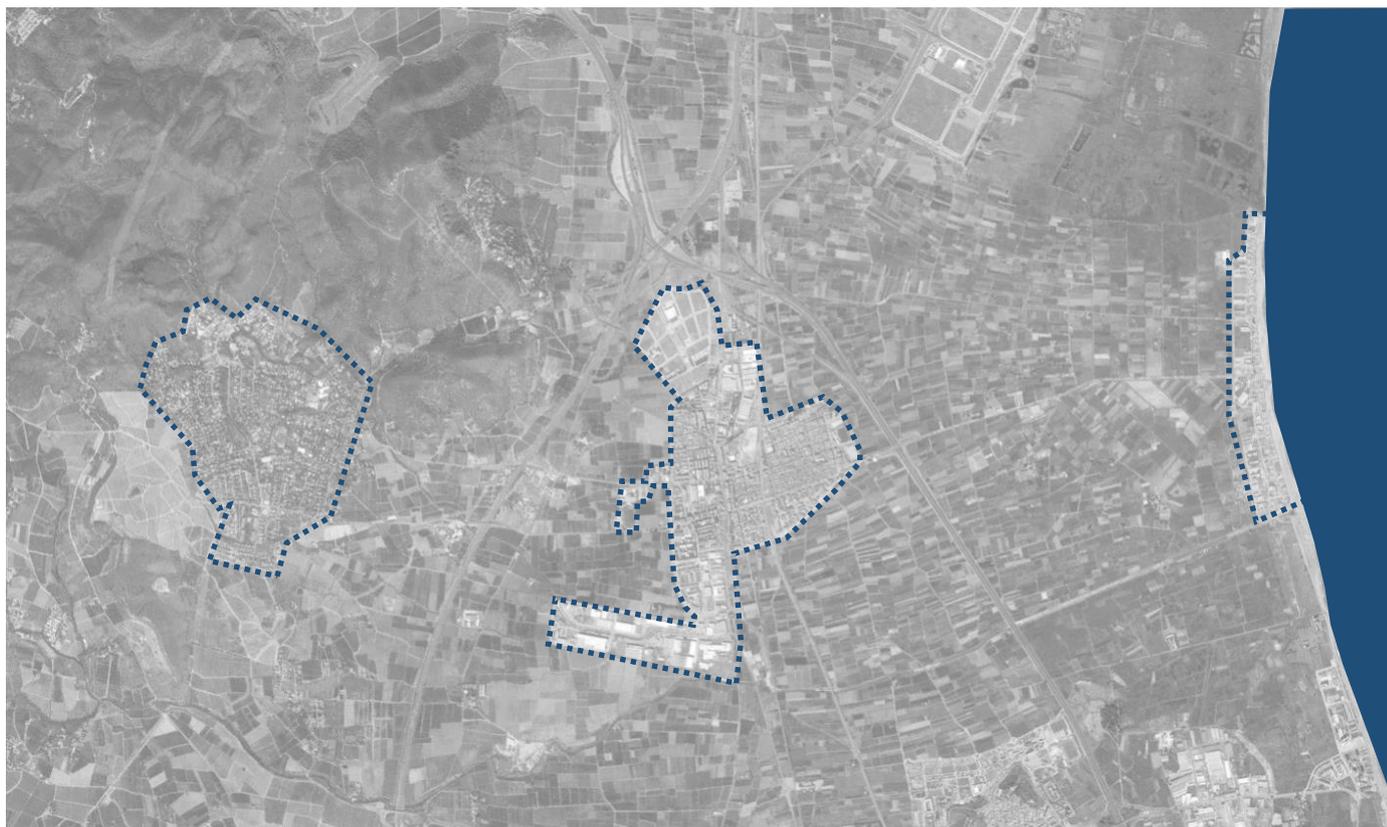


GENERALITAT VALENCIANA | TOTS A UNA VEU



Ajuntament Puçol

IDOM



Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Puçol

Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Puçol

2019



Análisis y diagnóstico de la movilidad



Índice

1. ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD.....	3
1.1. INTRODUCCIÓN.....	3
1.1.1. Premisas de partida.....	3
1.1.2. Marco Estratégico.....	5
1.1.3. Antecedentes.....	7
1.2. ÁMBITO TERRITORIAL DEL PLAN DE MOVILIDAD	8
1.2.1. Análisis Territorial y de Planeamiento	9
1.2.2. Análisis Socioeconómico	15
1.3. TRABAJOS DE CAMPO	34
1.3.1. Encuesta de Movilidad.....	34
1.3.2. Encuesta a los Servicios de Transporte Público Interurbano	44
1.3.3. Aforos de Tráfico	46
1.3.4. Encuesta a Peatones y Ciclistas	92
1.4. ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD ACTUAL	100
1.4.1. Perspectiva de Género	100
1.4.2. Espacio Público – El espacio del peatón.....	116
1.4.3. La bicicleta.....	121
1.4.4. El Transporte Público.....	123
1.4.5. El Vehículo privado motorizado	126
1.4.6. Electromovilidad	129
1.5. ANÁLISIS AMBIENTAL DE LA MOVILIDAD	129
1.5.1. Consumo energético.....	129
1.5.2. Contaminación acústica.....	129
1.5.3. Contaminación atmosférica.....	131
2. DIAGNOSIS DE LA MOVILIDAD ACTUAL.....	137
2.1. DIAGNÓSTICO PARTICIPATIVO.....	137
2.1.1. Metodología del taller.....	137
2.1.2. Diagnóstico participativo	137
2.2. DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD	140



1. ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD

1.1. INTRODUCCIÓN

1.1.1. Premisas de partida

La movilidad sostenible es una preocupación compartida por la mayoría de las ciudades, que pretenden sensibilizar a la población de la importancia que, para su avance económico y social, supone la adopción de medidas que respondan al desafío que plantea el desarrollo urbano. Para ello, las ciudades apuestan por una mayor calidad en el transporte público, por la promoción de los modos no motorizados (mejorando el espacio público urbano) y, en definitiva, por la utilización de aquellos más eficientes desde una perspectiva energética y medioambiental, suscribiendo políticas de transporte que potencien el uso de dichos modos.

Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible es un plan estratégico diseñado para satisfacer las necesidades de movilidad de personas y empresas en las ciudades y sus alrededores para una mejor calidad de vida. Se basa en prácticas de planificación existentes y tiene en cuenta los principios de integración, participación y evaluación.

Tal y como se recoge en el portal ELTIS de la Unión Europea, la planificación de la movilidad se ha convertido en una tarea cada vez más compleja, y las personas encargadas de planificar (así como las de formular políticas) se enfrentan a muchas demandas, a menudo contradictorias: mantener una alta calidad de vida y al mismo tiempo crear un entorno atractivo para las empresas; restringir el tráfico en áreas sensibles sin restringir el movimiento necesario de bienes y personas; garantizar la movilidad para toda la ciudadanía mientras se enfrentan con limitaciones financieras. Además, hay cuestiones más amplias que abordar, en relación con la salud pública, el cambio climático, la dependencia del petróleo, el ruido y la contaminación atmosférica, etc.

La necesidad de procesos de planificación más sostenibles e integradores como una forma de abordar esta complejidad e identificar un conjunto apropiado de políticas ha sido ampliamente reconocida. Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible abarca esta idea de un enfoque integrado; fomenta el desarrollo equilibrado de todos los modos de transporte pertinentes al tiempo que fomenta un cambio hacia modos más sostenibles.

El desarrollo e implementación de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible no debe verse como una capa adicional de planificación del transporte, sino que debe realizarse de conformidad y basándose en los planes y procesos actuales. Su concepto ha sido diseñado con los mejores ejemplos europeos en mente y debería formar parte de la práctica de planificación diaria en todas las ciudades y municipios europeos.

Por último, pero no menos importante, la planificación del futuro de las ciudades debe tomar a la ciudadanía como foco; la ciudadanía como personas que viajan, que son empresarias, consumidoras, clientes o cualquier función que una persona pueda asumir. Las personas deben ser parte de la solución: preparar un Plan de Movilidad Urbana Sostenible significa "planificar para las personas".

Para dar respuesta a este marco, el PMUS de Puçol se plantea unas premisas de trabajo enfocadas a redactar un PMUS que sea realista, es decir, que el Ayuntamiento tenga



capacidad de implementarlo y que por lo tanto sea, al cabo de los 10 años de vigencia, transformador.

- 1. Un PMUS estrechamente ligado al PGOU.** El PGOU no es expansivo, es decir, que las previsiones de crecimiento urbano son moderadas e incluso limitadas, lo que facilita la planificación de la movilidad.
- 2. Cambio de perspectiva: de la oferta a la demanda.** Históricamente se han solucionado los problemas de capacidad viaria a través de la mejora de la oferta (más infraestructura). Es conocido por todos que actuar en la oferta ya no es la mejor de las soluciones, pues a largo plazo los problemas aparecen de nuevo. El plan pondrá especial énfasis en actuar sobre la demanda, es decir, potenciar un cambio modal que racionalice el uso y construcción de nueva infraestructura.
- 3. Priorización de la accesibilidad.** Las propuestas del PMUS estarán dirigidas a garantizar el acceso, a todos los segmentos de población, a los distintos puntos de la ciudad, priorizando o potenciando aquellos más sostenibles.
- 4. La movilidad como palanca de transformación urbana.** La movilidad urbana genera externalidades, algunas de ellas positivas. Las propuestas del PMUS irán encaminadas a mejorar la calidad de vida y el dinamismo urbano del municipio. Transformar la manera cómo nos movemos por la ciudad es una potente herramienta para mejorar el conjunto de la ciudad.
- 5. Potenciación del impacto social, económico y medioambiental.** El PMUS busca alcanzar el triple objetivo de maximizar el impacto social, económico y medioambiental de las propuestas planteadas. En primer lugar, busca mejorar la eficiencia del sistema de movilidad para incrementar la del sistema productivo y ahorrar tiempo y recursos. En segundo lugar, busca la inclusión social de los colectivos más vulnerables y la mejora del bienestar general. En tercer lugar, tiene por objetivo la reducción de las emisiones producidas por el sistema de transporte, contribuyendo a mitigar el efecto sobre el cambio climático.
- 6. Trabajo multi-escalar.** El análisis, el diagnóstico y las propuestas no solo se fijarán en la escala urbana, sino que se fijarán en la escala de barrio y calle, donde aparece la movilidad cotidiana y en donde el espacio público y la calidad del diseño urbano son claves. Por otro lado, también se integrarán las propuestas en el ámbito metropolitano, trabajando conjuntamente con las propuestas del PMOME
- 7. El PMUS como un proceso.** La política pública debe aprovechar las posibilidades que nos ofrece el testeo de prácticas innovadoras, involucrando a la sociedad a través de procesos participativos. La ciudad como laboratorio de pruebas. El urbanismo táctico nos abre las puertas al testeo, a la prueba error...



1.1.2. Marco Estratégico

El logro de un desarrollo sostenible es uno de los retos más importantes que tiene planteado la sociedad desarrollada actual. Para conseguir avanzar hacia un desarrollo sostenible es necesario incidir en diversos campos entre los que ocupa un lugar muy importante el campo del transporte y la movilidad urbana.

El libro Blanco de la Unión Europea plantea claramente la “necesidad de integrar el transporte en el desarrollo sostenible” y entre sus propuestas figura en lugar destacado la “racionalización del transporte urbano” apostando por incrementar la presencia de los modos más eficientes de transporte desde el punto de vista energético y medio-ambiental, potenciando el transporte público, la marcha a pie o en bici y un uso más racional del vehículo privado, con mayor grado de ocupación, cuando este modo sea necesario.

Para poder actuar en el campo de la movilidad urbana resulta esencial la elaboración de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible en el cual, a partir del estudio y diagnóstico de la situación actual, permita elaborar propuestas encaminadas a una mejora de la movilidad que suponga un escenario futuro de mayor sostenibilidad que el actual, definiendo estrategias encaminadas a lograr un cambio modal hacia modos de transporte con menor consumo de energía y hacia una utilización más racional de los modos existentes.

Se recogen a continuación las principales normativas sobre movilidad y medio ambiente que para la realización del PMUS de Puçol han de ser consideradas.

Ámbito europeo

El Consejo Europeo de Göteborg decidió que el reequilibrio entre modos de transporte constituyese el núcleo de la estrategia de desarrollo sostenible del transporte. A partir de esa decisión se redacta el Libro Blanco del Transporte titulado “La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad” que describe cuál debe ser la política común de transporte hasta el año 2010. Todos los avances conseguidos con el Libro Blando del Transporte de 2001 han quedado recogidos y están siendo potenciados en el nuevo Libro Blanco del Transporte de 2011 “Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible.”

Las medidas y actuaciones planteadas en materia de movilidad y transporte por el Libro Blanco del Transporte de 2011 se ven apoyadas y complementadas por otros planes y estrategias como:

- EUROPA 2020, “Una estrategia para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador”, (2010), para conseguir una Europa que aproveche eficazmente los recursos ayudar a desligar crecimiento económico y uso de recursos, reduciendo las emisiones de carbono de nuestra economía, incrementando el uso de energías renovables, modernizando el sector del transporte y promoviendo un uso eficaz de la energía.
- Plan de Acción de Movilidad Urbana (2009), que establece un marco coherente para iniciativas de la UE sobre movilidad urbana, fomentando y apoyando el desarrollo de políticas de movilidad urbana sostenible que contribuyan a alcanzar los objetivos generales de la UE.
- Libro Verde, “Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana” (2007), nacido a partir de la revisión intermedia del Libro Blanco del transporte 2001, que pretende



aprovechar al máximo el uso de todos los modos de transporte y organizar la «comodalidad» entre los distintos modos de transporte colectivo (tren, tranvía, metro, autobús y taxi) y entre los diversos modos de transporte individual (automóvil, bicicleta y marcha a pie).

Ámbito estatal

El marco legal que regula en la actualidad el transporte terrestre en España está basado en la Ley 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), de 30 de julio y su correspondiente Reglamento aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, así como, a efectos competenciales, en la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable (Disposición Adicional Primera y Segunda sobre la vigencia de los Convenios de 1950). B.O.E. de 31 de julio. La LOTT y su Reglamento constituyen el marco normativo general del transporte terrestre en España incluyendo, en parte, el urbano.

La publicación de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, que en su Título III. Sostenibilidad medioambiental, Capítulo III. Transporte y movilidad sostenible se impulsa decididamente la transformación del sector del transporte para incrementar su eficiencia económica y medioambiental y la competitividad en el mismo, ocupándose en su Sección 3.ª Movilidad sostenible, de la movilidad sostenible.

Ámbito autonómico

La aprobación en abril del 2011 de la Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunidad Valenciana. [2011/3979], encomienda a las administraciones públicas autonómicas un papel central de cara a impulsar patrones equilibrados de movilidad y, en particular, el uso del transporte público y la potenciación de los desplazamientos en bicicleta y, sobre todo, a pie.

De entre sus artículos, se debe destacar especialmente:

Capítulo III Planes de Movilidad. Artículo 9. *“Los planes de movilidad son los instrumentos que concretan, en un ámbito o implantación determinada, los objetivos planteados en esta ley, y en particular el paulatino progreso hacia patrones más equilibrados de movilidad, con participación creciente de los modos no motorizados y del transporte público. Tales planes definen igualmente las acciones y estrategias a emprender en orden a alcanzar tales objetivos, sirviendo por lo tanto de marco de referencia a la planificación concreta en materia de servicios públicos de transporte, de infraestructuras y del resto de acciones en relación con el acondicionamiento del espacio urbano”.*



1.1.3. Antecedentes

El PGOU y el Plan de Movilidad son los dos instrumentos de planificación que definen los patrones de movilidad actuales y futuros de la ciudad de Puçol.

En este sentido los antecedentes, a nivel de planificación, que hay que tener presente en el presente Plan de Movilidad Urbana Sostenible son:

- *Plan general de Ordenación Urbana.*: El Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Puçol fue aprobado el 28 de junio de 1995 y sigue vigente con las modificaciones puntuales que se han ido aprobando (ver 1.2.1. b)
- *Plan de Movilidad Urbana Sostenible - PMUS.* En el año 2009 el Ayuntamiento de Puçol redactó su primer plan de movilidad urbana sostenible (PMUS). Según la ley 6/2011 de movilidad de la Comunitat Valenciana, los planes de movilidad tendrán una vigencia de 10 años. Pasado este tiempo el plan deberá actualizarse. En este sentido, el actual plan de movilidad realizará un nuevo análisis y diagnóstico, revisará los objetivos específicos del plan en función del resultado del diagnóstico y evaluará el grado de ejecución de las propuestas del PMUS 2009 con el objetivo de mantener aquellas que se consideren necesarias y desarrollar otras nuevas.
- *Plan de Movilidad del Área Metropolitana de València – PMoMe – PMOME.* En el año 2017 la Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori licitó la redacción del PMoMe del área metropolitana de València, actualmente en elaboración, y del cual se aprobó la versión *Plan Básico de Movilidad del Área Metropolitana de València* por resolución del 29 de noviembre de 2019 (DOGV 13.12.2018). Dentro del ámbito del Plan Metropolitano (71 municipios) se encuentra el municipio de Puçol.
- *Revisión PRICAP - Plan de Revitalització Integral del Centro Antiguo de Puçol.* El PRICAP es un documento estratégico para la revitalización del centro antiguo de Puçol y por lo tanto con impacto (y propuestas) de movilidad urbana. Es un documento que el PMUS deberá tener en cuenta e integrar.



1.2. ÁMBITO TERRITORIAL DEL PLAN DE MOVILIDAD

El territorio, su configuración y sus características modelan el modo de comportarse de sus habitantes, sus maneras de moverse y de socializar. Sin embargo, es en las ciudades donde este reflejo de la territorialidad mayormente se refleja, donde el carácter propio hace acto de presencia en su trama, su configuración espacial y la manera en que se han ido creando los diferentes espacios urbanos, reflejo de una historia próspera, conflictiva o de relevancia política.

En este contexto, la ciudad tradicional mediterránea, densa y compacta, juega un papel fundamental en la consecución de unos espacios urbanos cercanos y “humanos”, resultado de una evolución histórica previa al desarrollo del vehículo motorizado, donde la escala urbana era el módulo de diseño urbano. A principios de los años 90 se da un resurgimiento del ideal de sostenibilidad ambiental de la ciudad tradicional, donde se produce la ruptura de los ideales urbanos del Movimiento Moderno con la creación del “*Movement for the Reconstruction of the European City*” y su manifiesto fundacional *Architecture reationelle* (León Krier), donde se establecen los puntos en los que la ciudad tradicional favorece unos entornos urbanos más sostenibles:

- Un entorno urbano tradicional fomenta los valores del ecologismo, tanto los medioambientales como los sociales.
- La alta densidad economiza el uso del suelo y facilita el tránsito peatonal y del transporte colectivo.
- La mezcla de usos genera sinergias entre actividades y fomenta la creatividad.
- El protagonismo del espacio público promueve el contacto entre personas de diversas condiciones sociales.

Por tanto, es vital el conocimiento en detalle de las realidades territoriales, desde el planeamiento hasta la caracterización social de sus habitantes para entender la realidad de la movilidad urbana interna y externa, así como punto de partida para la generación de soluciones que fomenten una movilidad más sostenible.

Este apartado analizará los aspectos territoriales y socioeconómicos del municipio de Puçol, analizando en detalle a la realidad territorial del municipio con los datos más actualizados disponibles en cada uno de los ámbitos analizados.



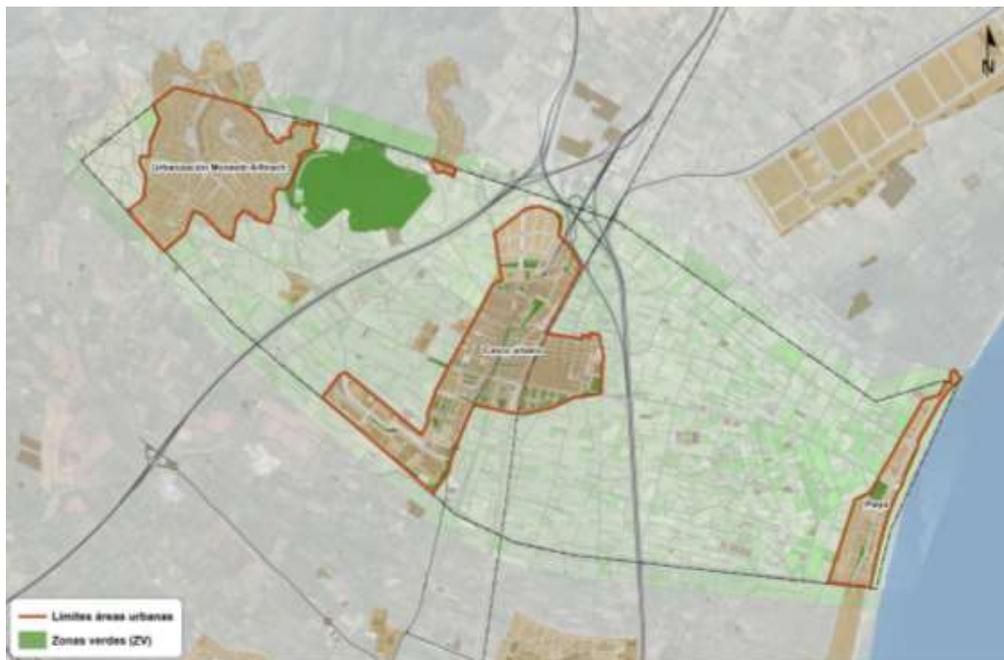
1.2.1. Análisis Territorial y de Planeamiento

A. Estructura territorial de Puçol

La estructura urbana del municipio es uno de los principales factores que impactan en la movilidad urbana de un municipio. El primer factor que describe la movilidad de un municipio son las actividades económicas y dónde se desarrollan (dentro del municipio o fuera de este). Un segundo factor, igualmente importante, es la estructura urbana. Si el primer factor nos describe las relaciones de movilidad (de dónde a dónde tenemos que ir para trabajar, estudiar...) la estructura urbana nos definirá cómo podremos desplazarnos. En una ciudad compacta y densa, los desplazamientos a pie o en bicicleta (desplazamientos de proximidad) podrán jugar un papel clave. En los municipios o zonas de baja densidad, los desplazamientos a pie o incluso en transporte público son prácticamente inexistentes y el papel del vehículo privado pasa a ser primordial.

Puçol tiene una estructura urbana claramente diferenciada en tres ámbitos: el núcleo urbano y el núcleo de playa, relativamente compactos y densos, y las urbanizaciones Alfinach y Monestirs de baja densidad. Aproximadamente el 25% del suelo de Puçol se encuentra en situación urbana o urbanizable, rodeado todo este por territorio de Huerta protegido según los límites establecidos por el Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de València recientemente aprobado.

Los diferentes núcleos urbanos se encuentran a distancias similares, situándose la zona de urbanizaciones a 4 km del núcleo histórico y el área de playa a 3 km del mismo. Por tanto, son distancias dentro de unos límites aptos para una movilidad en modos sostenibles y, en especial, los no motorizados.



Límites áreas urbanas municipio de Puçol. Fuente: IDOM



B. Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Puçol

El Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Puçol, aprobado el 28 de Junio de 1995, consolidó la realidad territorial de Puçol como un municipio de 3 núcleos, donde se presentan tres realidades distintas: el núcleo urbano o histórico, las urbanizaciones de Monasterios y Alfinach, y el núcleo de la playa. Esta realidad se ve más acentuada si cabe por la división territorial que las infraestructuras de transporte, como son la A7, la V21 y la línea férrea generan sobre el municipio.

Con un término municipal de tamaño medio en comparación con otros municipios del área metropolitana de València, de aproximadamente 18,13 km², la superficie urbana de Puçol ocupa aproximadamente un 23,39% del total del suelo del término. El cálculo ha tomado en consideración como urbano aquel suelo ya desarrollado o construido, incluyéndose el área desarrollada terciaria que se encuentra al norte del municipio como la zona industrial del sur y nuevos desarrollos residenciales ya ejecutados.

Respecto a las áreas urbanizables, únicamente el 1,38% del término municipal se encuentra actualmente en situación de urbanizable no desarrollado, habiendo consumido, por tanto, la mayor parte de su suelo de crecimiento. Los equipamientos dotacionales y otras infraestructuras ocupan un área equivalente al 12,7% del suelo. A este respecto, se observa el alto grado de ocupación que las infraestructuras viarias y sus servidumbres generan sobre el territorio de Puçol.

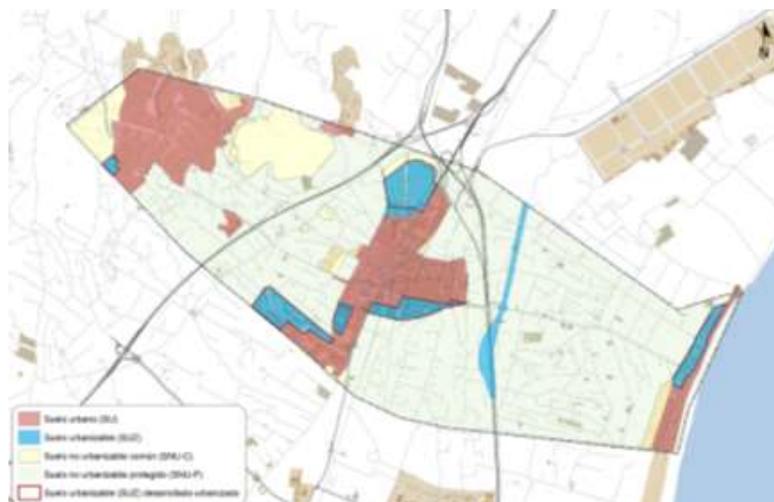
Tabla 1. Porcentajes uso del suelo según datos PGOU. Fuente: IDOM con datos PGOU

Área municipio (km ²)	Suelo Urbano (urbano + urbanizado desarrollado)	Urbanizable no desarrollado	Suelo protegido	Dotacional (actual y planificado)	Zonas Verdes	Otros
18,13	23,39%	1,38%	62,54%	2,30%	5,10%	5,30%



Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de 1995. Fuente: Ajuntament Puçol





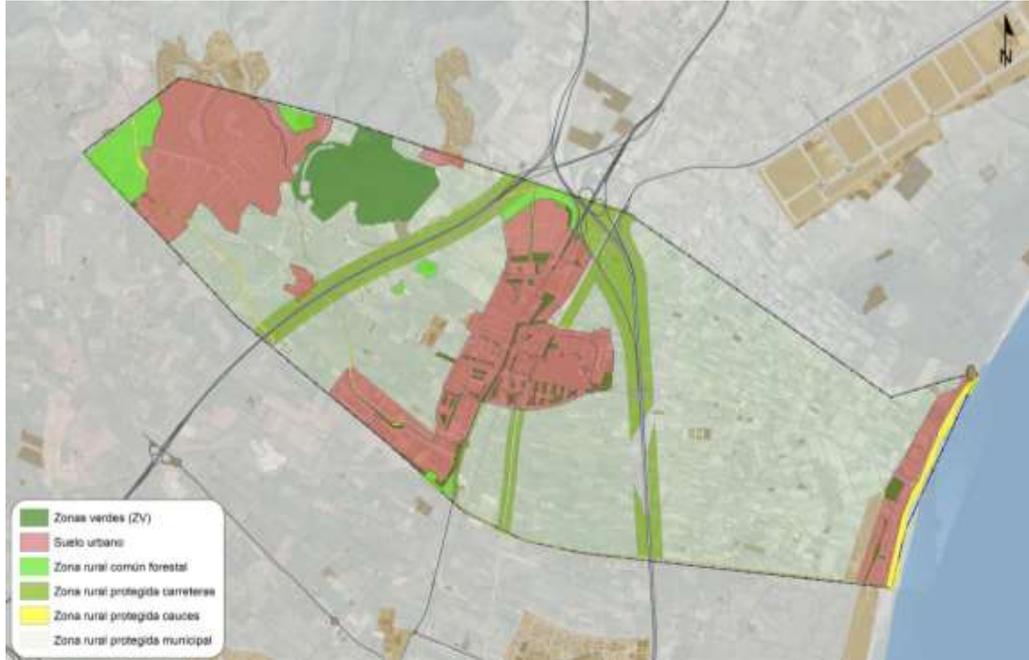
Clasificación del suelo general y detallada (PGOU). Fuente: Ajuntament Puçol

Infraestructura Verde

Por lo que respecta a la Infraestructura Verde, el PGOU de Puçol establece protección ambiental y paisajística del área entre el núcleo urbano y las urbanizaciones de Monestirs y Alfinach, así como entre el núcleo urbano y la V21 como espacio de protección de la Huerta (SNPH). Igualmente, el paraje natural de La Costera cuenta con protección especial paisajística (SNUEPP). En su área territorial al levante, una pequeña parte del “Marjal dels Moros” tiene afección sobre el territorio del término de Puçol, con una reserva de suelo protegido en los límites del término municipal de Puçol con Sagunt.

En lo referente al resto de suelo, si bien está clasificado por el planeamiento como suelo no urbanizable común, este cuenta con una protección municipal, estableciendo el mismo planeamiento al suelo restante como zona rural protegida municipal o forestal. Esta protección de la Huerta de Puçol se encuentra doblemente potenciada por el Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de València, el cual establece su límite norte en el municipio de Puçol y el límite interior en el barranco que atraviesa el municipio.





Suelos protegidos del municipio de Puçol (PGOU). Fuente: Ajuntament Puçol

El Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de València da a Puçol una vital importancia como núcleo territorial de conexión entre la Huerta costera y la “Marjal dels Moros”, dando a su territorio una condición de corredor natural costero en su eje norte-sur. Sin embargo, es en su dirección este-oeste donde el territorio presenta problemas de continuidad paisajística, producidos en su mayor parte por la infraestructura viaria, que actúa como barrera artificial, cortando caminos rurales y limitando el número de puntos de paso.



Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de València. Fuente: PAT Protección de la Huerta



C. El tejido urbano

Las 3 áreas urbanas que componen Puçol presentan características morfológicas y urbanas muy distintas, características de los municipios de costa del área del Levante.

En una posición central dentro del término municipal encontramos el núcleo histórico o principal de Puçol, el cual cuenta con la mayor parte de las dotaciones y equipamientos importantes del municipio. Este se caracteriza por una estructura urbana mayormente reticular y una edificación de tipo ensanche o histórica, con calles principales de sección 12 a 25m, con un carril por sentido en la mayoría de los casos. Con comercio tradicional y edificación densa y de alturas que no exceden de 5 alturas, mayormente 3, presenta unas características propias de la ciudad mediterránea, favorable a una movilidad sostenible no motorizada.

Frente a esta realidad urbana se encuentran las urbanizaciones de Monestirs y Alfinach. Estas presentan una estructura urbana dispersa, con edificación de baja altura y una presencia importante de urbanizaciones privadas o "close gates". La falta de comercio de relevancia en el entorno urbano, así como las distancias internas y externas con equipamientos y servicios locales favorecen una movilidad centrada en el vehículo privado, tanto para la realización de las actividades cotidianas en el núcleo urbano de Puçol como en los desplazamientos externos a otros municipios del entorno. Inversamente, la presencia de importantes instituciones educativas en el entorno fomenta una movilidad desde el núcleo principal, así como desde otros municipios, hacia el área de urbanizaciones, siendo no solo un foco emisor de movilidad si no, también, de una importante atracción.

Por último, el núcleo urbano de Playa se configura en edificación de similares características al núcleo urbano central de Puçol, si bien su estructura urbana más alargada paralela a la costa potencia la sensación de distancia. Conjuntamente, por sus características mayormente turísticas, presenta un reducido número de comercios y establecimientos del día a día, generando con ello la necesidad de sus residentes de desplazarse al núcleo principal para realizar sus gestiones diarias.



Zona urbana del casco histórico y zona de expansión y nuevo crecimiento de Puçol. Fuente: IDOM





Análisis de las alturas de la edificación en el municipio y estructura urbana.
Fuente: IDOM con información de Catastro



Análisis de las alturas de la edificación en el municipio y estructura urbana. Zoom núcleo urbano Fuente: IDOM con información de Catastro

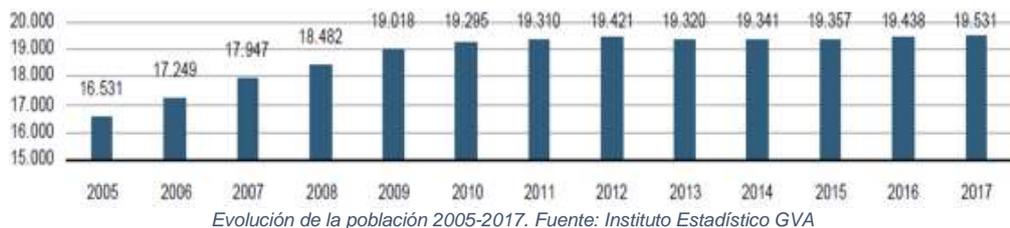


1.2.2. Análisis Socioeconómico

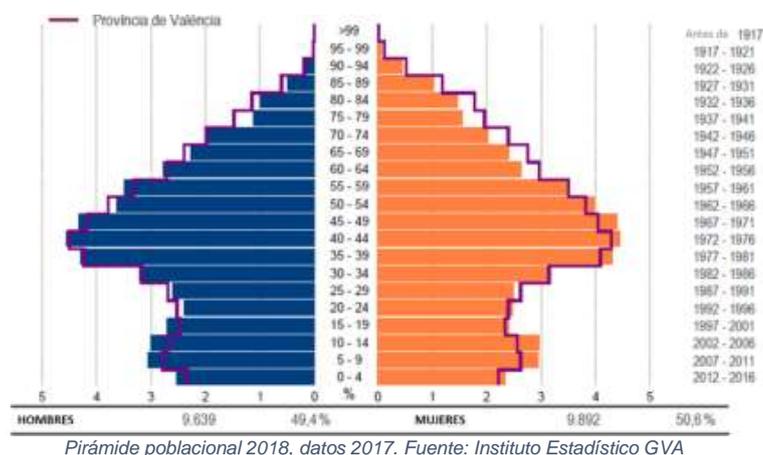
A. Demografía

Según los últimos datos publicados por el INE, Puçol contaba a 1 de enero de 2017 con 19.531 habitantes. El crecimiento poblacional que el municipio ha experimentado en los últimos 20 años es notable, pasando de una población de 14.500 habitantes en el año 2000 a los 19.295 en el año 2010, llegando a los actuales 19.531. Esto supone un crecimiento inicial alto (30% en el periodo 2000-2010), con un leve incremento o sostenimiento del crecimiento poblacional en el periodo posterior a la crisis económica (+1,5% en el periodo 2010-2017).

Esto refleja un fenómeno común en los municipios metropolitanos de València, con un estancamiento del número de habitantes debido a la emigración exterior, así como la reducida natalidad, con una perspectiva a futuro de mantenimiento o decrecimiento poblacional a nivel nacional y autonómico.

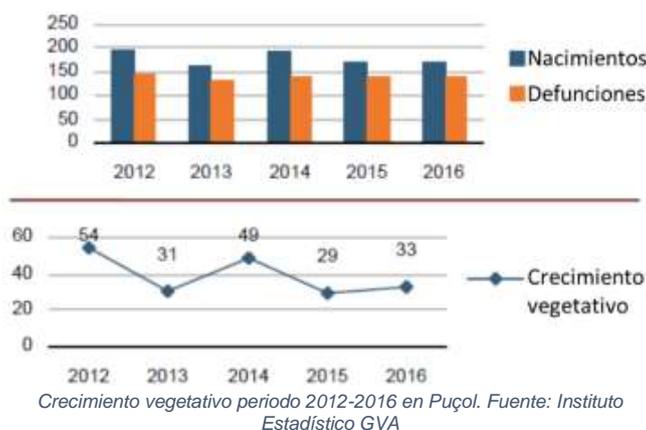


Analizando la pirámide poblacional de Puçol según los últimos datos de 2017, se observa una clara configuración en pirámide invertida en su cono central, correspondiente a los nacidos entre 1957 y 1981, con una base demográfica que se reduce de manera notable para las nuevas generaciones nacidas entre los años 1991 hasta la actualidad. Este salto, sin embargo, presenta ciertas diferencias con la media provincial, siendo destacable la mayor natalidad experimentada en Puçol en el periodo 2002-2011. En el tramo superior se observa igualmente una diferencia notable con la media autonómica, observándose un menor porcentaje respecto a la media de nacidos antes de 1957.



Esta menor proporción de personas mayores se refleja en la tasa de envejecimiento de la población¹, la cual se encuentra por debajo de la media autonómica, siendo en Puçol de 89,8% frente al 116,5% autonómico. Igualmente, el grado de dependencia² resulta menor que la media autonómica, siendo de 24,1% para Puçol frente al 28.8% autonómico.

En global, si bien el crecimiento vegetativo de los últimos años ha sido positivo, con cifras de nacimientos mayores que las defunciones, la tasa de renovación de la población³ se encuentra en cifras del 80%. Esto refleja un potencial decrecimiento de la población de Puçol de hasta el 20% en los próximos años si no existe una corriente migratoria que compense la baja natalidad local.



Con una cifra migratoria de inmigración e inmigración principalmente dentro de la Comunitat Valenciana, y una perspectiva poblacional decreciente, la situación demográfica en Puçol para los próximos años presentará un escenario similar al actual o de menor población, con una población, en general, más envejecida.

Cabe destacar el caso particular Centro histórico de Puçol. El casco histórico de Puçol presenta una situación particular en cuanto a su demografía. Tal y como muestran las cifras presentadas en el PRICAP ("Pla de Revitalització Integral del Centre Antic de Puçol"), la media de edad en el casco histórico resulta casi 10 años más elevada que en la media del municipio (49,49 casco histórico frente a 40,98 de media), revelando un mayor porcentaje de mayores en este entorno urbano y, por tanto, una mayor necesidad de mejoras en la accesibilidad del entorno urbano.

Distribución de la población

Analizando la distribución demográfica de la población en el territorio, se ha analizado los datos del INE por sección censal actualizados a 2017 (últimos datos disponibles). Para una mejor aproximación a la realidad demográfica, se ha simplificado la sección censal 4620501002, que recogía tanto dos zonas del casco histórico de Puçol como la mayor parte del territorio de Huerta. Esta se justifica por la mínima presencia poblacional en diseminado existente en Puçol y la gran distorsión que la superficie original de la sección censal produce para los resultados del casco histórico. Por tanto, la información demográfica se visualizará únicamente para el entorno urbano de la sección censal original, calculándose las densidades en base a los m² de la sección dentro dicho entorno.

¹ Tasa envejecimiento de la población = ((Pob. >64) / (Pob. <16)) x 100
² Grado de dependència = ((Pob. <16 + Pob. >64) / (Pob. de 16 a 64)) x 100
³ Renovación de la población activa = ((Pob. de 20 a 29) / (Pob. de 55 a 64)) x 100



A nivel global, la distribución poblacional de Puçol se focaliza, por número de habitantes, en dos polos principales: El casco histórico y las urbanizaciones de Monestirs i Alfinach. La zona de urbanizaciones acoge según cifras de 2017 (INE) casi el 13% del total de la población del municipio (aprox. 2500 hab), con un 81% de la población residiendo en el casco histórico. La Playa de Puçol presenta una baja población residente, siendo aproximadamente un 6% del total de la población del municipio, si bien su carácter turístico y la estacionalidad que este genera debe tenerse en cuenta por el potencial aumento poblacional de los residentes en periodos estivales.

En base a la densidad poblacional, los datos sacan a relucir la baja densidad de las urbanizaciones de Monestirs y Alfinach, con valores de 15/hab por hectárea, así como la mayor densidad poblacional que presentan los entornos del Carrer Bancales y a un lado de la Carretera de Barcelona hasta la zona industrial, así como el casco histórico, con medias superiores a 60 hab/ha o 6.000 hab/km².

Si analizamos los datos en mayor detalle, tal y como se reflejan en la evolución del padrón municipal presentadas en el PRICAP, se observa como la el casco histórico de Puçol ha experimentado un crecimiento poblacional entre 2011 y 2016 de un 3% aproximadamente, frente a un estancamiento del resto de zonas del casco urbano de Puçol. Las zonas de urbanizaciones y playa, por otro lado, experimentaron un crecimiento del 4% en el primer caso y un decrecimiento del 3% en el segundo caso. Por tanto, el crecimiento poblacional de Puçol se ha focalizado, principalmente, en un retorno al casco histórico del municipio, así como un crecimiento de las urbanizaciones de Monestirs i Alfinach.

Secció Censal	2011	2012	2013	2014	2015	2016
001	2011	2037	2098	2130	2153	2197
002	1138	1114	1115	1088	1082	1082
003	1509	1531	1524	1534	1521	1482
004	1357	1331	1324	1278	1295	1279
005	1963	1885	1879	1876	1902	1931
006	2127	2070	2081	2087	2096	2127
007	1654	1637	1646	1625	1606	1619
008	1106	1100	1092	1072	1103	1094
009	2350	2304	2286	2346	2431	2428
010	1233	1271	1272	1273	1298	1310
011	1741	1818	1793	1808	1827	1830
012	1249	1237	1236	1232	1215	1212
TOTAL	19438	19335	19346	19349	19529	19591

Evolución de la población por sección censal. Fuente PRICAP con datos del INE.





Distribución poblacional Puçol por sección censal. Fuente: INE



Densidad poblacional Puçol por sección censal. Fuente: INE



Población menor de 19 años

La población joven es, por un lado, la más vulnerable frente a la accidentabilidad del tráfico rodado (junto con la mayor de 65 años) así como la más receptiva al cambio hacia hábitos de movilidad más sostenibles.

A diferencia de la distribución global de la población, Puçol presenta una mayor concentración de menores de 19 años en términos globales en el entorno de las urbanizaciones, el sur del casco urbano y en parte del casco histórico. Por densidad es el casco urbano el área que mayor densidad de menores de 19 años presenta, en especial parte del casco histórico, así como los ensanches noroeste y sureste, si bien el eje de la Av. dels Hostalets y Carretera de Barcelona presenta una concentración igualmente elevada. Por tanto, se vuelve a observar cómo se diluye ante la extensión de la zona de urbanizaciones la población, en este caso menor de 19 años, siendo un reto conseguir un cambio modal de las generaciones más jóvenes, que diariamente son transportadas en vehículo privado por sus progenitores tanto en sus desplazamientos externos como parcialmente internos.



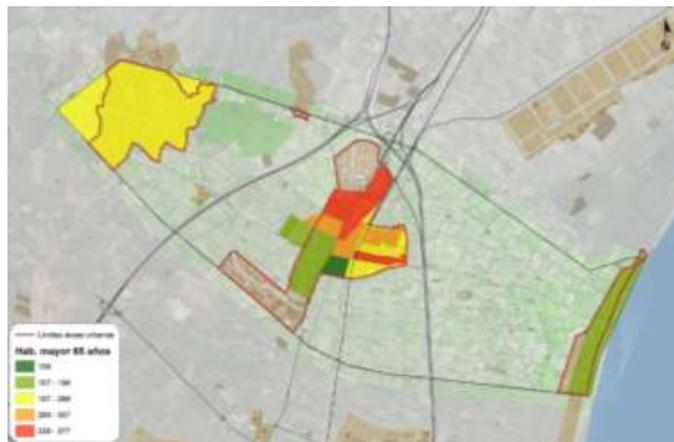
Población global (1) y densidad (2) población menor 19 años Puçol por sección censal. Fuente: INE



Población mayor de 65 años

Con una mayor lentitud en los movimientos y unos reflejos perceptivos menos alerta, la población mayor de 65 años representa un grupo edad muy importante a tener en consideración desde un punto de la movilidad y la accesibilidad total y universal del espacio público.

La distribución de la población mayor de 65 años en el municipio se concentra principalmente al norte y centro del casco urbano del mismo, así como en la zona del casco histórico, con una baja presencia en la zona de Monestirs y Alfinach así como en la Playa. Tomando la densidad de población como indicador, son las mismas áreas norte y centro las que presentan mayor densidad de población mayor de 65 años. Por tanto, estas áreas dentro del municipio de Puçol representan entornos de especial atención y mejora de las infraestructuras para peatones, como aceras, pasos de viandantes y todo tipo de superficies y rebajes.



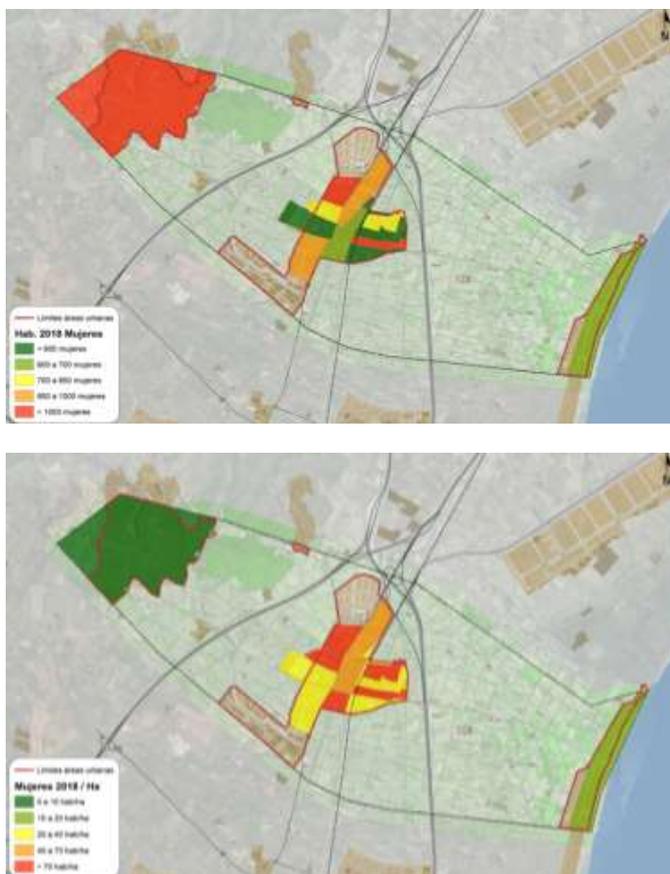
Población global (1) y densidad (2) población mayor 65 años Puçol por sección censal. Fuente: INE



Demografía de género

La movilidad sostenible pasa por mejorar las oportunidades de transporte de las mujeres y por atraer a los hombres hacia el transporte público. Por tanto, es necesario focalizar el análisis de la movilidad en aspectos que condicionan la movilidad de la mujer dentro del espacio urbano y territorial. Diferentes estudios en la materia concluyen en la existencia de múltiples factores interdependientes, que pueden agruparse en tres grupos: los que se refieren al estatus socioeconómico de las mujeres, los que tienen que ver con la gestión del territorio y los que guardan relación con la seguridad.

El análisis en detalle de estos aspectos se desarrollará dentro del apartado de Perspectiva de Género de este PMUS, si bien es interesante analizar demográficamente donde se encuentra actualmente una mayor proporción de mujeres. En términos absolutos es el casco urbano el que mayor concentración presenta de mujeres, si bien cabe destacar tanto el casco histórico como el entorno de la Calle Buenos Aires como principales focos de población de mujeres. En entorno de las urbanizaciones presenta también una importante proporción en datos globales, si bien en densidad la importancia se disuelve por la gran extensión del entorno urbano. Sin embargo, soluciones que favorezcan la sensación de seguridad, en especial en entornos con pocas “ventanas” que observen la calle y aseguren la seguridad ciudadana como señalaba la urbanista Jane Jacobs.



Población global (1) y densidad (2) población de mujeres en Puçol por sección censal. Fuente: INE



B. Motorización

Uno de los índices socioeconómicos con una correlación más importante con la movilidad de un determinado ámbito es el índice de motorización, que se define como el número de vehículos por cada 1000 habitante. Para poder conocer el índice hace falta, por lo tanto, conocer el parque de vehículos y la población, cifras obtenidas a escala municipal a partir de las estadísticas de vehículos registrados facilitadas por el Instituto Estadístico Valenciano.

De la evolución de la motorización en España durante los últimos 25 años (1992-2017), el parque automovilístico ha crecido más rápidamente que la población y el crecimiento se ha mantenido de manera continuada hasta el 2007. A partir de aquel año, el índice de motorización se ha mantenido de manera casi inalterada.

Puçol presenta un índice de motorización de 665 vehículos por cada 1000 habitantes, así como un índice de turismos de 484 vehículos por cada 1000 habitantes. Estas cifras se han realizado tomando la población de 2016 por ser los últimos datos de registro de vehículos disponibles los facilitados por la DGT y el Instituto Estadístico GVA a fecha de 2016.

Si comparamos estas cifras, el índice de motorización global en Puçol se encuentra por debajo de la media de la provincia de València (658 veh/1.000hab a 2016), la Comunitat Valenciana (682 veh/1.000hab a 2016) y de España (689 veh/1.000 hab a 2016). No así en turismos, donde presenta un mayor índice que la provincia de València, si bien menor que a nivel autonómico. Cabe destacar, en cualquier caso, que las diferencias son relativamente bajas, presentando Puçol una motorización similar a las medias de la provincia, con una mayor diferencia en el caso autonómico.

Número de vehículos e índice de motorización València provincia y CV. Fuente: DGT y Instituto Estadístico GVA

	Turismos	Total vehículos	Población 2016	Índice motorización (vehículos/1000 hab)	Índice motorización (turismos/1000 hab)
Provincia València	1.205.761,00	1.675.951,00	2.544.000,00	658	473
Comunitat Valenciana	2.439.290,00	3.384.318,00	4.959.245,00	682	491

Número de vehículos e índice de motorización Puçol. Fuente: Instituto Estadístico GVA

	Total	Diesel	Gasolina	Eléctrico	Otros	Pob. 2018	Pob. 2016*	Índice motorización (vehículos/ 1000 hab)
Total	12.936	7.650	5.116	11	159	19.531	19.438	665
Turismos	9.411	6.057	3.345	6	3			484
Motocicletas	1.050	2	1.047	0	1			54
Furgonetas y camiones	1.519	1.406	113	0	0			78
Autobuses	0	0	0	0	0			-
Tractores industriales	81	81	0	0	0			4
Ciclomotores	637	48	589	0	0			32
Otros	238	56	22	5	155			12

*Para poder realizar una comparación con datos equivalentes, se toma el número de habitantes de Puçol en 2016 para el cálculo del índice de motorización

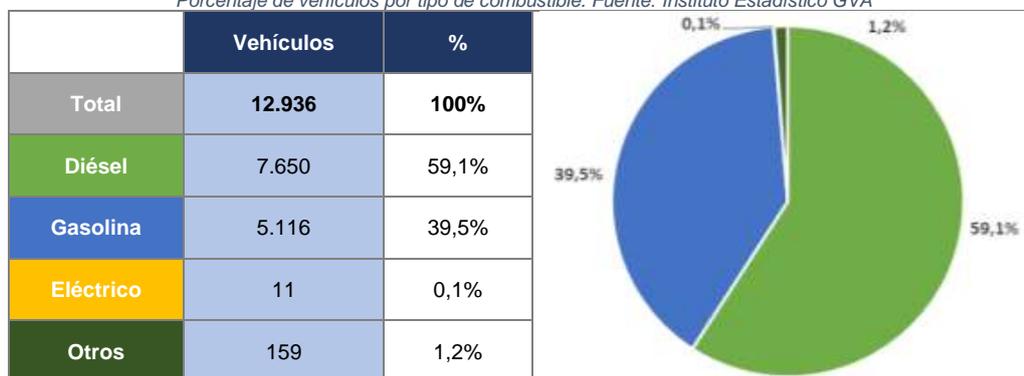


Por lo que respecta a cómo funcionan estos vehículos, el diésel es el combustible más utilizado, con un 59,1% del total del parque de vehículos con este tipo de motorización, seguidos por los de tipo gasolina 39,5%. La presencia del vehículo eléctrico resulta testimonial actualmente en Puçol, con cifras del 0,1% del parque móvil.

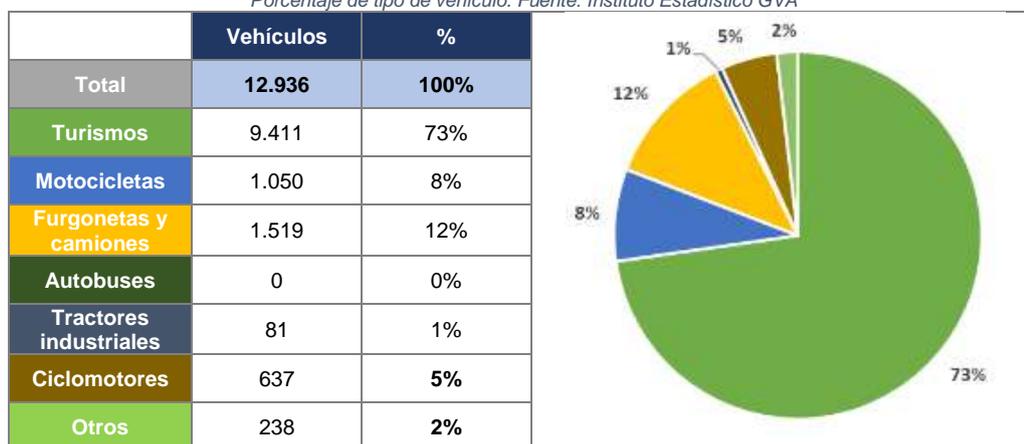
Cabe destacar que, en el caso de la Comunidad Valenciana, su parque circulante alcanza una media de edad de 11,5 años, algo inferior a la media nacional. Si se analizan los vehículos de más de 15 años el 26,8% de los vehículos que circulan por las carreteras de la Comunidad Valenciana tienen una antigüedad superior a 15 años, según datos de 2016 de la DGT. Esta situación junto con el tipo de motorización mayoritario en Puçol, así como a nivel autonómico, lleva consigo un mayor grado de polución ambiental tanto a nivel municipal como metropolitano.

En lo que se refiere al tipo de vehículo, Puçol presenta una distribución de vehículos donde los turismos son mayoría, con un 73% del parque móvil, seguidos por las furgonetas y camiones (12%) y las motocicletas (8%). Estas cifras son similares a las registradas a nivel autonómico y en la provincia de València.

Porcentaje de vehículos por tipo de combustible. Fuente: Instituto Estadístico GVA



Porcentaje de tipo de vehículo. Fuente: Instituto Estadístico GVA



Flota de vehículos municipal

Particularizando en la flota de vehículos del municipio de Puçol, esta queda compuesta por:

- 3 turismos
- 4 motocicletas
- 4 furgonetas
- 1 camión

C. Mercado laboral

El mercado laboral de Puçol se caracteriza por una alta tasa de ocupación en el sector primario en comparación con otras localidades valencianas y a la media comarcal y autonómica. Si bien no existen cifras concretas para el municipio de Puçol y la comarca de l'Horta Nord, en 2001 la cifra se situaba 2 puntos por encima de la media autonómica y 3 puntos de la comarcal. Con una reducción autonómica de cerca del 25% en 10 años (2001-2011), las cifras en Puçol para el mismo periodo pueden suponerse de similar comportamiento.

Sin embargo, Puçol ha sufrido en los últimos años, como todo el territorio metropolitano valenciano, una tendencia hacia la terciarización del empleo, con un importante peso del sector servicios en la creación de empleos junto a la industria, llegando a casi el 60% de la ocupación según las últimas cifras disponibles.

	Puçol			Horta Nord			Comunitat Valenciana		
	1991	2001	2011	1991	2001	2011	1991	2001	2011
Agricultura	14,81	7,14	*	6,68	4,04	*	8,09	5,72	4,26
Industria	26,61	21,93	*	30,83	22,98	*	27,89	24,13	16,07
Construcción	12,94	12,79	*	11,33	12,99	*	10,03	11,91	7,24
Servicios	45,64	58,15	*	51,16	59,99	*	53,99	58,24	72,43

Porcentaje de personas ocupadas por sector. Fuente: PRICAP con datos de Argos

Haciendo, por otro lado, un análisis de las cifras de contratación, tal y como se observa en la siguiente tabla, según los últimos datos publicados por el Ministerio de Trabajo y el SERVEF en 2017, el mayor porcentaje de contratación en Puçol en dicho periodo se dio en el sector servicios (86,25%), reafirmando el peso que ha adquirido el sector terciario en la generación de empleo dentro del municipio. En un siguiente nivel se encontraría el sector industrial (8,44%), el sector de la agricultura (2,9%) y, por último, la construcción (2,41%). Estos datos, en comparación con los datos comarcales y autonómicos, presentan una gran diferencia, en especial en cuanto al sector primario, con una diferencia de más de 15 puntos.

	Puçol	%	Horta Nord	%	Provincia València	%
Contratación registrada en agricultura	24	2,90	1.292	18,43	21.419	18,07
Contratación registrada en industria	70	8,44	715	10,20	12.981	10,95
Contratación registrada en construcción	20	2,41	395	5,63	4.649	3,92
Contratación registrada en servicios	715	86,25	4.609	65,74	79.500	67,06
Total	829	100	7.011	100	118.549	100

Porcentaje de personas ocupadas por sector. Fuente: PRICAP con datos del SERVEF (últimos datos desagregados de 2017)



En contraste con las cifras de contratación, el paro registrado en Puçol, según últimas cifras disponibles para octubre de 2018, arrojaba una tasa de desocupación de 11,2%. Esta cifra se ha reducido notablemente desde su pico alcanzado en 2012, donde el paro alcanzó tasas del 20,5%. La recuperación de la economía y la creación de empleo continuado durante los últimos años han conseguido rebajar la cifra de paro a casi la mitad, si bien aún se encuentran lejos de las cifras de casi pleno empleo alcanzadas en los años previos a la crisis. En total, Puçol cuenta con una población activa de aproximadamente 8.245 personas, aproximadamente un 42% de la población del municipio.

Fecha	Tasa de Paro Registrado	Nº de parados registrados	Población
Octubre 2018	11,20%	1.040	19.531
2017	11,79%	1.075	19.531
2016	13,79%	1.239	19.438
2015	15,78%	1.397	19.357
2014	17,85%	1.577	19.341
2013	19,61%	1.716	19.320
2012	20,53%	1.810	19.421
2011	17,90%	1.605	19.310
2010	16,69%	1.514	19.295
2009	15,69%	1.404	19.018
2008	12,54%	1.089	18.482
2007	7,59%	595	17.947
2006	5,88%	484	17.249

Evolución paro registrado. Fuente: INE

Por edades, la mayor parte del paro se concentra en el tramo de edad superior a los 45 años, con un 53% del total de parados, seguido por el tramo 25 a 45 años, con un 40%.

Por sexos, cabe destacar la mayor presencia de paro entre la población de mujeres que en hombres, con un porcentaje 60% frente a 40%. Por edades, mientras que en el caso de las mujeres la distribución sigue un patrón similar al anteriormente descrito. En el caso de los hombres, el paro dentro de la franja de edad de mayores de 45 años resulta más elevada, así como en la franja de edad más joven. Estos datos han tenido una tendencia descendente en todos los rangos de edad a lo largo del periodo analizado 2013-2018, con un descenso especialmente importante en el rango de edad de 25 a 45 años entre la población tanto de hombres como mujeres.

Total de parados registrados en Puçol por rango de edad (octubre 2018). Fuente: Servicio Público de Empleo Estatal

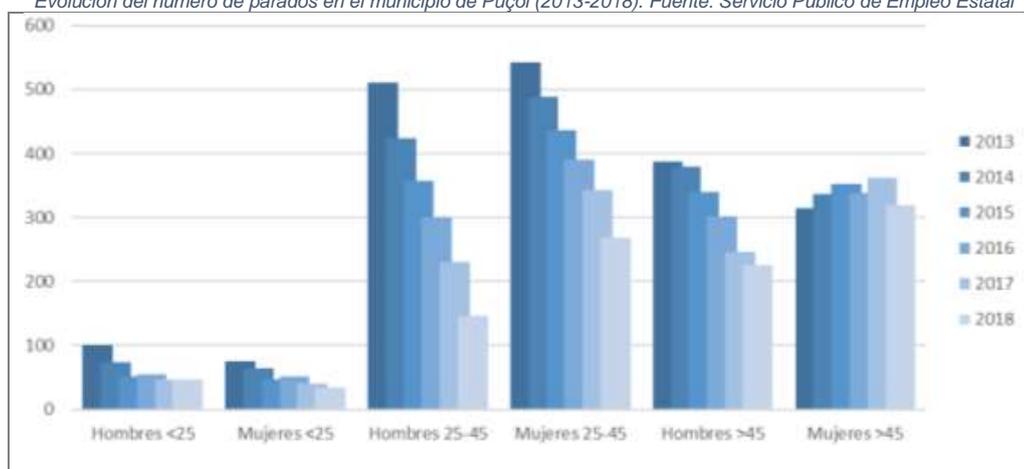
Total parados	Paro edad < 25	Paro edad 25 -45	Paro edad >45
1.040	80	414	546
100%	8%	40%	53%



Total de parados registrados en Puçol por rango de edad y sexo (octubre 2018). Fuente: Servicio Público de Empleo Estatal

	Total paro	Total paro (%)	Paro edad < 25	Paro edad 25 -45	Paro edad >45
Paro registrado hombres	418	40,2%	11,0%	34,9%	54,1%
Paro registrado mujeres	622	59,8%	5,5%	43,1%	51,4%

Evolución del número de parados en el municipio de Puçol (2013-2018). Fuente: Servicio Público de Empleo Estatal



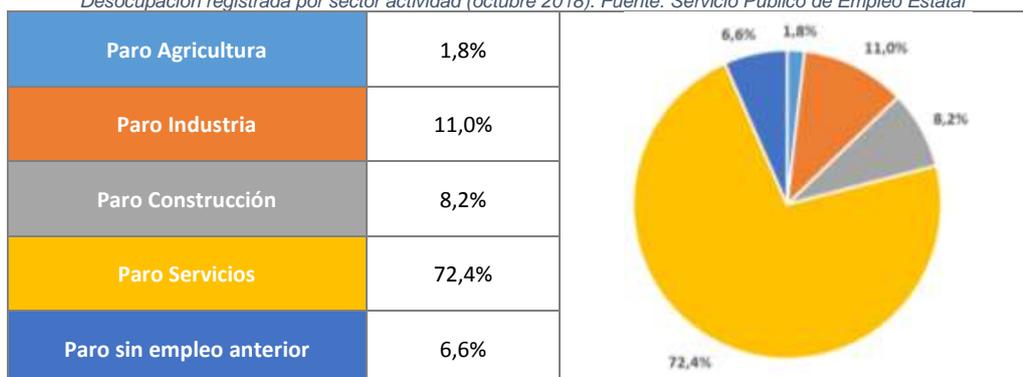
	Paro edad < 25		Paro edad 25 -45		Paro edad >45		Total paro
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	
2013	100	76	511	543	387	314	1.931
2014	74	64	423	489	380	336	1.766
2015	52	47	357	436	340	353	1.585
2016	54	51	300	391	302	339	1.437
2017	47	40	230	343	246	362	1.268
2018*	46	34	146	268	226	320	1.040

*hasta octubre 2018

Por sectores de actividad, es en el sector servicios donde se acumulan la mayor parte de los desocupados registrados, con un 72,4%, seguido por la industria y la construcción. Estos datos son similares a los registrados en anteriores trimestres, mostrando una consistencia, reafirmando la importancia que el sector servicios tiene para el municipio de Puçol.



Desocupación registrada por sector actividad (octubre 2018). Fuente: Servicio Público de Empleo Estatal



D. Actividades económicas

El municipio de Puçol presenta una estructura económica donde el sector industrial y comercial mayorista tienen un peso que resulta inferior a la media de la provincia, así como la autonómica. Esto da a entender la gran influencia que los municipios del entorno cercano tienen en cuanto a dotar de empleo y actividad económica y comercial a Puçol. Si bien los datos comparables existentes datan de 2003, las variaciones en estos últimos 15 años no serán significativas, pues la destrucción de empresas y negocios que la crisis económica trajo consigo en el 2008-2012 ha empezado a recuperarse en los últimos años, con niveles de empresas registradas en 2017 en valores similares al periodo posterior al colapso económico.

	Puçol	Alboraya	Sagunt	Provincia València	Comunitat Valenciana
Índice industrial (1)	1,60	0,82	7,66	1,65	2,11
Índice comercial (2)	1,24	2,32	1,84	2,23	2,17
Índice comercio mayorista	1,70	2,63	1,58	2,34	2,25
Índice comercio minorista	0,93	2,07	2,04	2,14	2,12
Índice turístico (3)	0,67	1,03	0,52	1,36	1,77
Índice actividad económica (4)	1,70	1,21	3,66	1,82	1,90

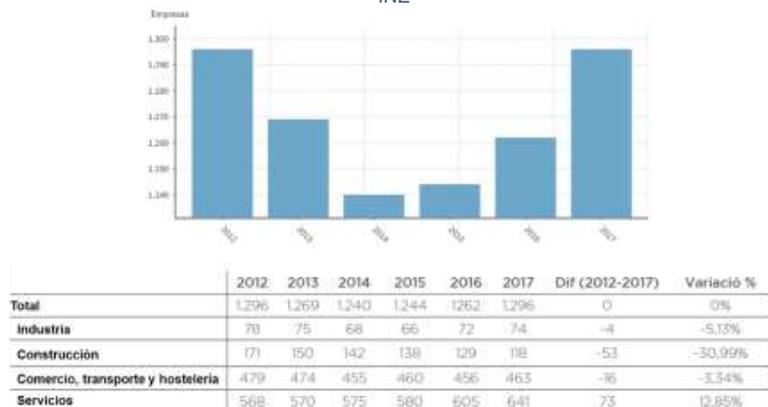
Figura 1⁴. Principales índices económicos. Fuente: PRICAP con datos del Anuario España de La Caixa 2003.

Este número de empresas se acerca a las 1.300 según los últimos datos disponibles a fecha de 2017. Del total de empresas, el 5,7% corresponden al sector industrial (74), el 9,1% al sector de la construcción (118), el 35,7% corresponden al sector de comercio, transporte y hostelería (463) y el 49,4% en el sector servicios, tal y como se muestra en la tabla inferior. Se observa claramente la gran destrucción de tejido empresarial debido a la crisis económica, así como una recuperación en el sector industrial, si bien no a los mismos niveles previos a la crisis, siendo el sector servicios el que ha absorbido la mayor parte de la nueva creación de empresas.

4 1-Núm. de actividades industriales sobre el total (España=100.000) multiplicado por 1000 y dividido por la población del municipio o ámbito.
 2-Núm. de comercios sobre el total (España=100.000) multiplicado por 1000 y dividido por la población del municipio o ámbito.
 3-Recaudación del IAE(España=100.000) multiplicado por 1000 y dividido por la población del municipio o ámbito. Este índice se elabora en función del impuesto de actividades económicas (IAE) correspondiendo a las actividades del comercio mayorista y minorista conjuntamente.
 4-Recaudación del IAE(España=100.000) multiplicado por 1000 y dividido por la población del municipio o ámbito. Este índice se elabora en función del impuesto de actividades económicas (IAE) correspondiendo a las actividades del comercio mayorista y minorista conjuntamente



Tabla 2. Evolución del número de empresas en Puçol según actividad principal. Fuente: PRICAP con datos de DIRCE-INE



En comparación con la comarca, provincia y autonomía, Puçol se encuentra en unos porcentajes inferiores a excepción de en el sector servicios, con gran presencia en el municipio y entre 3 y 5 puntos de diferencia.

Número total de empresas en 2016. Fuente: PRICAP con datos de DIRCE-INE

	Puçol	Horta Nord	Provincia València	Comunitat Valenciana
Número de empresas	1.262	14.318	172.204	344.556
Empresas en el sector industrial (%)	5,71	6,80	6,52	6,94
Empresas en el sector construcción (%)	10,22	11,99	10,83	12,09
Empresas en el sector comercio, transporte y hostelería (%)	36,13	37,90	37,86	38,63
Empresas en el sector servicios (%)	47,94	43,13	44,79	42,34

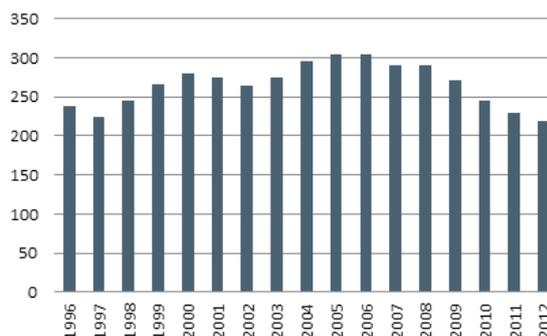
En cuanto a la actividad comercial, Puçol es dependiente de otras áreas comerciales tal y como se recoge el Pla Director Comercial de l'Horta Nord y muestran los bajos índices comerciales anteriores. El Pla Director Comercial de l'Horta Nord recoge datos como el Índice de Dotación Comercial⁵ que para Puçol tiene un valor de 10 puntos mientras que en la comarca de l'Hord Nord asciende a 12,3 y a 14,9 en el conjunto de la Comunitat Valenciana.

Tal y como se señala en el PRICAP, en el casco urbano, la actividad comercial se encuentra localizada en gran medida en las calles Ildefonso Fierro y la Avenida de Valencia, así como la Avenida Alfinach, pero, en el resto de zonas del municipio, especialmente en el casco histórico, este tipo de comercio ha disminuido notablemente en los últimos años. Según los datos comparables más recientes del Anuario Económico de España de La Caixa 2013, la actividad comercial ha experimentado una reducción continuada entre 2005 y 2012, reuniendo al mínimo histórico de la serie en este año con un total de 219 actividades comerciales minoristas. La causa de este descenso se debe en parte al inicio de la crisis económica, así como a la consolidación otros núcleos comerciales importantes en la región.

⁵ número de comercios por cada 1.000 habitantes



En este contexto, el comercio de proximidad está perdiendo frente a las grandes superficies comerciales de la comarca y de Valencia, con un grado de saturación metropolitano elevado y proyección de apertura de nuevas superficies en un futuro próximo. Esta actividad externa del municipio no solo se muestra en el ámbito comercial, también en el industrial, con grandes áreas industriales en Sagunt y la cercana población de Albuixech que dan lugar a una movilidad exterior de cierta entidad.



Evolución de la actividad minorista en Puçol. Fuente PRICAP con datos del Anuario Económico de España de La Caixa 2013

E. Equipamientos

Puçol cuenta con una distribución de los equipamientos que se concentran principalmente en el entorno del casco urbano. En los bordes del mismo se pueden encontrar tanto los principales equipamientos docentes como deportivos del municipio.

Analizando el planeamiento vigente, cerca del 80% del suelo dotacional de Puçol se encuentra reservado por las Zonas Verdes, así como por la infraestructura viaria (otros) y sus espacios de servidumbre. Esto se debe, por un lado, por la presencia del entorno natural de La Costera, clasificado como zona verde y de una importancia paisajística y natural central en el municipio.

Por otro lado, la gran infraestructura viaria que cruza el municipio, con dos grandes autovías seccionando el territorio de Puçol, así como la infraestructura férrea. Cabe destacar, por otro lado, las reservas de suelo para dotaciones múltiples, donde el camping en la zona de la Playa de Puçol representa gran parte del suelo clasificado.

Por lo que respecta a las dotaciones educativas, estas presentan unas características particulares en Puçol. Los equipamientos públicos del municipio se encuentran dentro del radio del casco urbano, situándose los centros privados mayormente en la zona de urbanizaciones, con una accesibilidad focalizada en los autobuses discrecionales escolares y la movilidad motorizada. Además, su carácter de servicio no es únicamente interno si no mayormente externo, con gran cantidad de alumnos provenientes de otros municipios metropolitanos.

En lo referido a las dotaciones sanitarias, están se encuentran en puntos céntricos del casco histórico, observándose reservas de suelo no desarrolladas en la zona de Playa pero no en la zona de urbanizaciones.

Por tanto, las dotaciones en Puçol presentan las siguientes singularidades con afección sobre los patrones de movilidad del municipio:

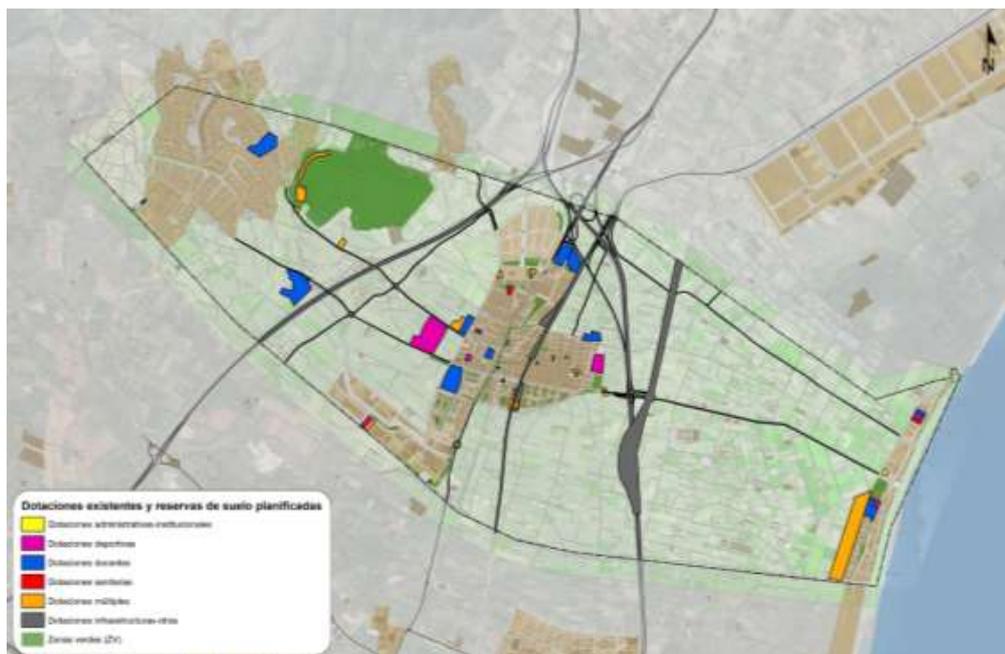
- se encuentran mayormente en los límites de las zonas residenciales, por tanto, la movilidad interna del municipio tenderá a desplazarse hacia los bordes en los momentos clave del día.



- las dotaciones educativas tienen una gran influencia en la movilidad de Puçol, con gran cantidad de centros docentes privados especializados y con atracción metropolitana.
- las dotaciones viarias generan un fraccionamiento del territorio elevado, dificultando la accesibilidad perpendicular a la mismas.

Distribución del suelo dotacional desarrollado y reservado. Fuente: IDOM con datos PGOU

Total (m ²)	Dotaciones administrativo (m ²)	Dotaciones deportivas (m ²)	Dotaciones docente (m ²)	Dotaciones sanitarias (m ²)	Dotaciones múltiple (m ²)	Dotaciones ZV (m ²)	Dotaciones otros (m ²)
1.994.512	2.956,67	97.574,08	147.304,94	7.855,38	165.625,36	922.125,17	651.070,79
100,00%	0,15%	4,89%	7,39%	0,39%	8,30%	46,23%	32,64%



Dotaciones y equipamientos. Fuente: IDOM con datos PGOU

Equipamientos educativos

Tal y como se ha mencionado en el apartado anterior, la tipología de centro que existen en Puçol, así como su localización generan una movilidad que condicionan el día a día del mismo.

Según los datos recogidos por la Conselleria de Educación, para el curso 2017-2018, los diferentes centros educativos de Puçol tenían una capacidad de acoger a 4.919 alumnos, entre públicos y privados. Si tenemos en cuenta que la población menor de 19 años residente en Puçol es de 4.254 personas, menor si tenemos en cuenta la edad de escolarización hasta los 18 años, se observa un número mayor de plazas ofertadas que



la necesidad real del municipio. Esta sobreoferta se encuentra, claramente, suplida por menores provenientes de otros municipios metropolitanos.

Clase de centro y número de alumnos (2017). Fuente: Conselleria de Educació GVA y datos centros privados

	Tipo	Nº alumnos
EI LA MILOTXA	Educación infantil	250
CP BISBE HERVÀS	Educación primaria	450
CP LLUÍS VIVES	Educación primaria	325
CP JAUME I	Educación primaria	350
IES PUÇOL	Educación secundaria	775
AMERICAN SCHOOL OF VALENCIA	Escuela privada	844
COLEGIO ALFINACH	Escuela privada	750
CAXTON COLLEGE	Escuela privada	500
VIRGEN AL PIE DE LA CRUZ	Escuela privada	675

Del total de 9 centros de educación infantil primaria y secundaria, 4 son de privados y 5 públicos. Sin embargo, en cuanto a número de plazas, las instituciones privadas representan el 56% del número de plazas frente al 44% de la oferta pública.

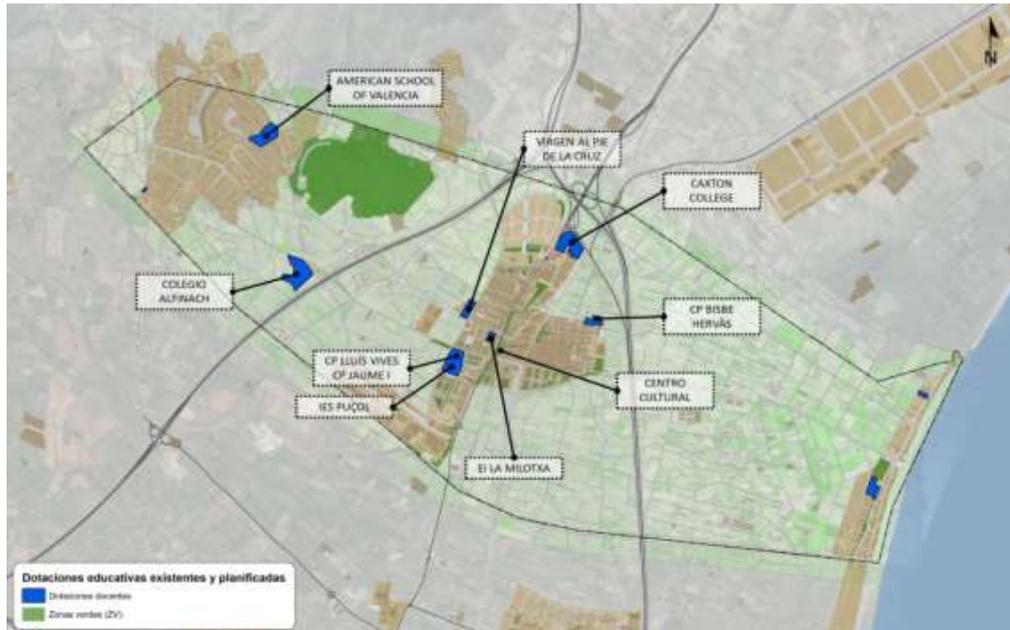
La localización de estos centros privados fomenta una movilidad motorizada. A excepción de Caxton College, situado dentro del límite del casco urbano de Puçol, las otras dos grandes instituciones docentes, como son el Colegio Alfinach y el American School of Valencia, se encuentran bien de manera aislada a una distancia considerable de las áreas residenciales, en el caso del primero, o en el área de urbanizaciones, con una estructura urbana de baja densidad favorecedora de los desplazamientos motorizados, como se ha destacado anteriormente. Además, el acceso a los mismos debe realizarse a través del núcleo urbano, pues no existe acceso a la A7 desde la carretera de conexión casco urbano-urbanizaciones.

Por tanto, es necesario estudiar medidas orientadas a fomentar la movilidad sostenible desde dos puntos de vista. Por un lado, para los centros externos con unas características singulares de movilidad y una mayor afluencia desde municipios metropolitanos. Por otro lado, los centros educativos en el entorno del casco urbano, con una fácil accesibilidad en modos sostenibles, en especial a pie y bicicleta. En el primer caso deberán plantearse soluciones que reduzcan la afección del tráfico de “dejada” y “recogida” de menores. En el segundo, soluciones que aseguren una movilidad segura desde un punto de vista de los pequeños y adolescentes.



Concentración elevada de vehículos entrada a uno de los colegios. Fuente: Foursquare





Equipamientos educativos. Fuente: IDOM

Equipamientos deportivos

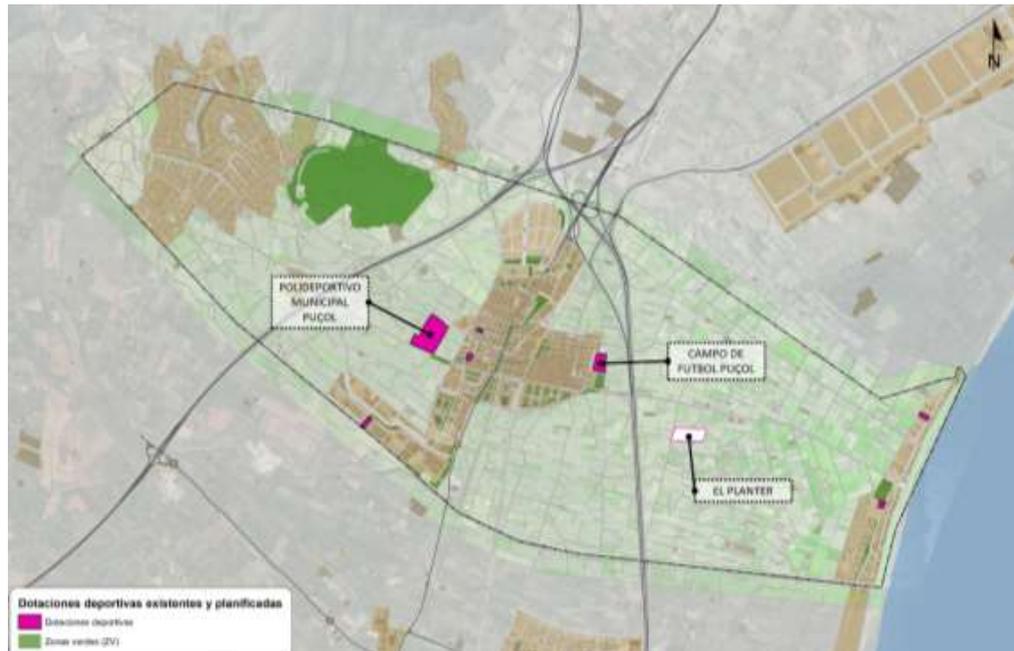
Por lo que respecta a los equipamientos deportivos, estos se encuentran en los bordes del casco urbano. Mientras que el estadio se encuentra situado junto al casco histórico de Puçol, el polideportivo se sitúa en el Camino del Cementerio, a cierta distancia del límite urbano, si bien con una accesibilidad garantizada por la urbanización del vial.

Ambas dotaciones generan una movilidad de cierta entidad, en especial durante las actividades deportivas durante el fin de semana. Con una capacidad del estadio de 2.000 personas aproximadamente y un polideportivo que sirve tanto al casco urbano como a las urbanizaciones de Monestirs y Alfinach, soluciones que favorezcan el uso de modos no motorizados o sostenibles deben plantearse con tal de reducir la movilidad motorizada, en especial desde las urbanizaciones hacia el casco urbano. Igualmente debe tenerse en cuenta la escuela deportiva “El Planter”, situada a medio camino entre el casco Urbano y la Playa, especializado en entrenamiento deportivo de juveniles.



Estadio de fútbol y polideportivo de Puçol. Fuente: Ayuntamiento de Puçol / IDOM





Equipamientos deportivos. Fuente: IDOM

Equipamientos sanitarios

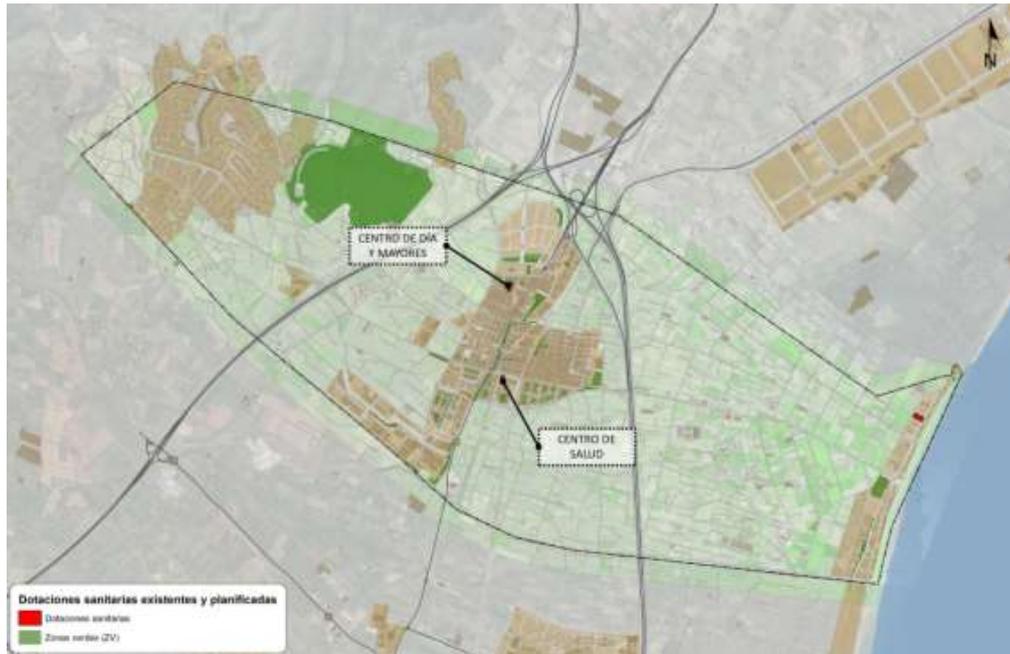
En lo que se refiere a las dotaciones sanitarias, la ubicación de las mismas dentro del casco urbano de Puçol facilita una mayor accesibilidad de corta distancia por parte de los residentes. sin embargo, su localización también genera cierta problemática, en especial en relación con su servicio a las urbanizaciones.

El acceso de las mismas a los equipamientos sanitarios se solventa por las bolsas de estacionamiento existentes en las proximidades del centro de salud junto a la vía férrea, si bien deben plantearse soluciones más sostenibles.



Centro de salud y de mayores de Puçol. Fuente: Meridiano de l'Horta / plusesmas.com





Equipamientos sanitarios. Fuente: IDOM

1.3. TRABAJOS DE CAMPO

Los trabajos de campo para el plan de movilidad de Puçol se dividieron en dos tipos. Por un lado, los trabajos de campo realizados por el Plan de Movilidad Metropolitano del ámbito de València (PMOME) del cual Puçol forma parte y por otro los trabajos de campo específicos realizados para el plan de movilidad urbana sostenible de Puçol.

De los primeros se ha analizado:

- Encuesta de movilidad
- Encuesta al transporte público (Renfe y Metrobus)

Los trabajos de campo específicos para el Plan de movilidad de Puçol han sido:

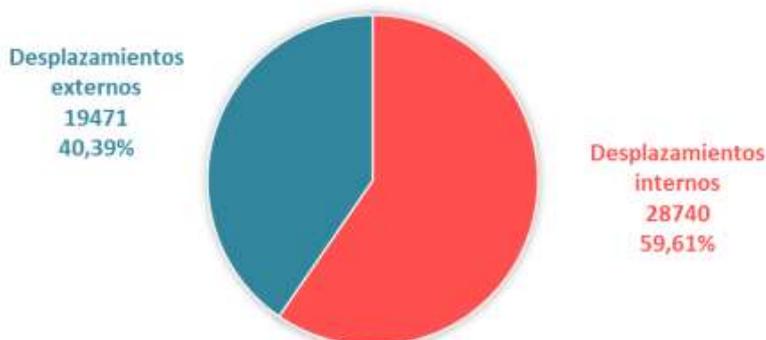
- Aforos automáticos 24 horas y aforos direccionales de hora punta
- Encuesta a peatones y ciclistas.

1.3.1. Encuesta de Movilidad

Analizando la encuesta de movilidad del PMoMe (Plan de Movilidad Metropolitano del Área de València) diariamente los residentes en el municipio de Puçol realizan 48.211 desplazamientos, lo que implica un ratio de 2,5 desplazamientos por persona y día (para el total de la población). Del conjunto de desplazamientos que realizan los residentes, el 60% son internos y el 40% restante externos.



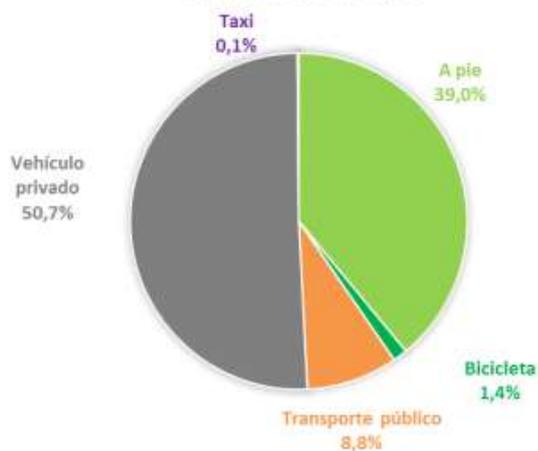
DESPLAZAMIENTOS DE LOS RESIDENTES EN PUÇOL



Reparto modal

El reparto modal en el municipio de Puçol es favorable al transporte privado, ya que más de la mitad de los desplazamientos se realizan usando el vehículo privado (51%), un porcentaje elevado si tenemos en cuenta las recomendaciones de la UE en materia de movilidad urbana, donde recomienda que el reparto modal en modos privados motorizados no sobrepase el 30%. Prácticamente la otra mitad de los desplazamientos se realizan en modos sostenibles: el 40% en modos no motorizados, a pie el 39% y en bicicleta el 1,4%, y casi el 9% en transporte público.

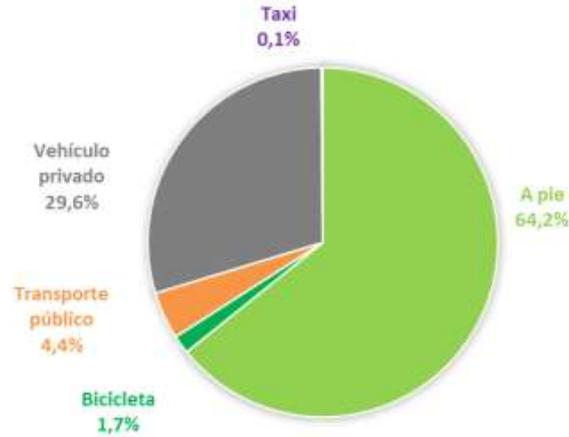
REPARTO MODAL DE LOS DESPLAZAMIENTOS DE LOS RESIDENTES EN PUÇOL



Si se analiza el reparto modal según sea el desplazamiento externo o interno al municipio, las diferencias son importantes. Para los desplazamientos internos, la mayoría de los residentes utilizan modos no motorizados: el 64% se realizan a pie, aunque solo un 1,7% se hacen en bicicleta. El uso del vehículo privado motorizado decae hasta el 30% y también el transporte público que tiene baja representatividad (4%).

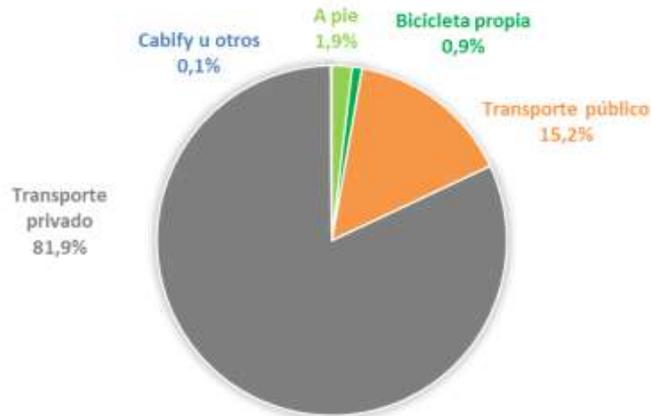


REPARTO MODAL DESPLAZAMIENTOS INTERNOS



Por contra, el reparto modal de los desplazamientos externos es muy favorable al vehículo privado motorizado (82%). Los modos no motorizados caen al 2,8% y el transporte público alcanza el 15,2%.

REPARTO MODAL DE LOS DESPLAZAMIENTOS EXTERNOS

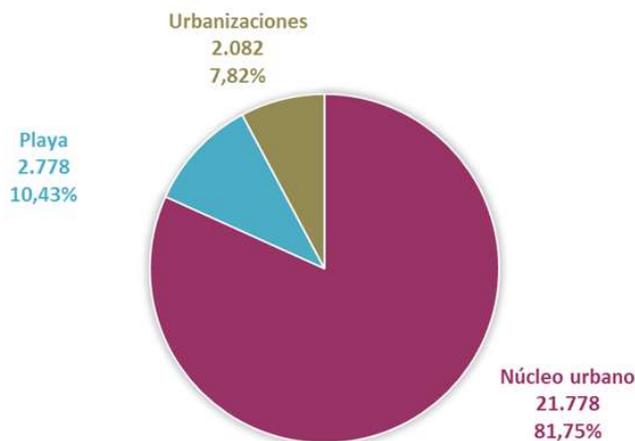


Distribución interna de los desplazamientos

La mayoría de estos desplazamientos internos (82%) se generan en el núcleo urbano del municipio. La zona de la playa y la de las urbanizaciones representa el 10% y el 8% respectivamente.



DESPLAZAMIENTOS GENERADOS EN LOS NÚCLEOS RESIDENCIALES



Los desplazamientos originados en el núcleo urbano de Puçol tienen como destino principal el propio núcleo urbano (más del 85%), cerca del 5% se dirige a la zona de la playa y sólo el 2% se dirige a la zona de las urbanizaciones. Estos desplazamientos se realizan fundamentalmente a pie (73%) y el resto mayoritariamente en vehículo privado (25%).

El 56% de los desplazamientos originados en la zona de la Playa tienen como destino esta misma zona, mientras que alrededor del 36% se dirige al núcleo urbano. El reparto modal de los desplazamientos originados se caracteriza por más de la mitad a pie y un alto porcentaje en vehículo privado (42%).

Los desplazamientos originados por la población residente en las urbanizaciones de Alfinach y Monestirs (alrededor de 2.500 personas) ascienden a 6.347 y en su mayoría (más del 75%) se dirige fuera del municipio de Puçol, seguida de un 20% que se dirige al núcleo urbano (24%). Estos desplazamientos se producen principalmente (95%) en transporte privado.

Además de los principales flujos que se han mencionado entre los diferentes núcleos residenciales, también se producen desplazamientos con origen en dichos núcleos y destino en la Huerta Oeste y en la Huerta Este. En el siguiente plano se muestran los flujos internos más representativos con origen en cada uno de los núcleos residenciales.



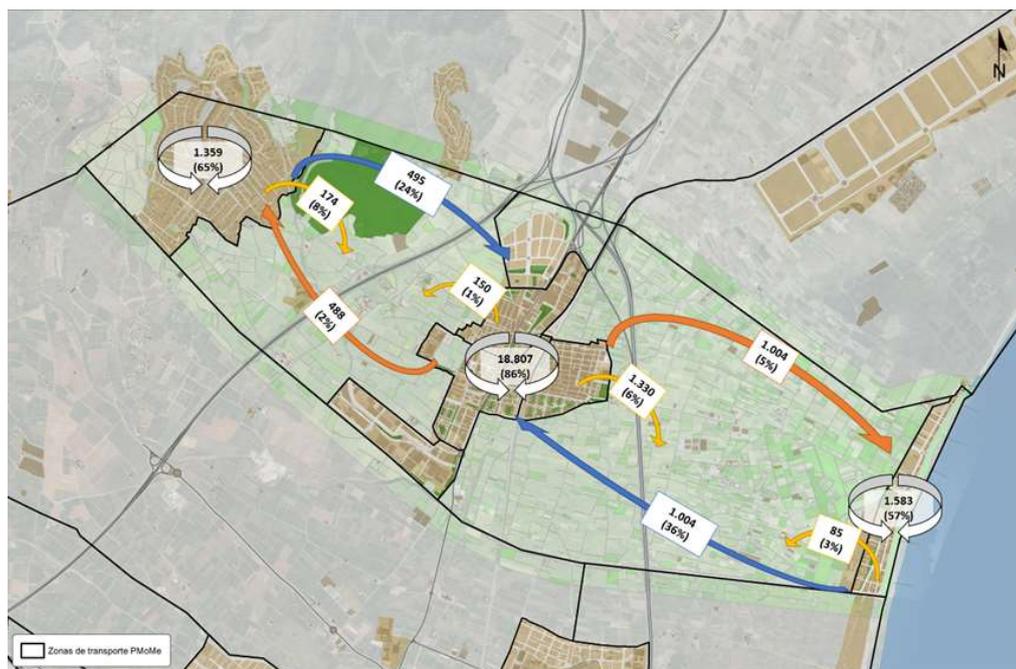


Figura 2. Principales flujos de movilidad interna del municipio de Puçol. Fuente: IDOM

Relaciones de movilidad externas

A continuación se caracterizan las relaciones de movilidad externas. Por un lado, se consideran los residentes en Puçol que se desplazan fuera del municipio y posteriormente los no residentes que se desplazan a Puçol.

El conjunto de relaciones de movilidad de los residentes de Puçol con otros municipios del área metropolitana asciende a 19.471 desplazamientos diarios. València es el municipio que más relaciones de movilidad provoca con el 43% del total, Sagunto produce casi el 10% y otros municipios de l’Horta Nord alrededor del 12%.

La tabla muestra las relaciones de movilidad de los residentes de Puçol que se dan con otros municipios del área metropolitana de València, ordenados de mayor a menor según el número de desplazamientos. Cabe destacar que más del 17% de las relaciones de movilidad de los residentes en Puçol se producen con municipios de fuera del área metropolitana de València.

Municipios del área metropolitana de València	Desplazamientos
València	8.293
Fuera del área metropolitana	3.405
Sagunto/Sagunt	1.851
Pobla de Vallbona, la	1.008
Quart de Poblet	1.008
Rafelbunyol	704
Puig de Santa Maria, el	484



Burjassot	416
Paterna	416
Albuixech	393
Llíria	393
Torrent	375
Foios	146
Museros	137
Benissanó	110
Alcàsser	99
Massamagrell	80
Alfafar	72
Godella	40
Vilamarxant	40
Total	19.471

En el siguiente plano se representa el volumen de desplazamientos que provocan las relaciones de movilidad entre los residentes en Puçol y los municipios del área metropolitana de València.

Analizando el elevado número de desplazamientos que se producen con València, las principales zonas son el barrio de la Carrasca (donde se ubica la Universitat Politècnica y algunas facultades de la Universitat de València), el distrito de Poblats Marítims, el distrito de Ciutat Vella y el barrio de Ciutat Universitària (donde se localizan las universidades de Blasco Ibáñez).

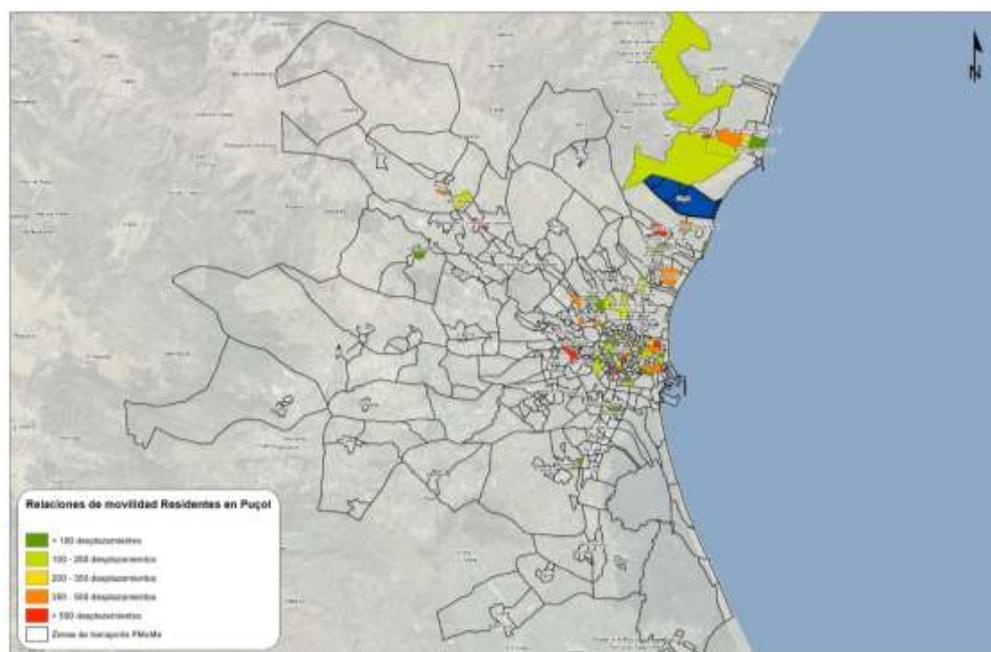


Figura 3. Volumen de desplazamientos que producen las relaciones de movilidad entre los residentes en Puçol y los municipios del área metropolitana de València. Fuente: IDOM



Al norte del municipio, Sagunto produce 1.851 desplazamientos. Al sur de Puçol, destaca el municipio de València, con el que se establecen 8.293 desplazamientos diarios. Cabe remarcar también la relación de movilidad existente entre Puçol y municipios de la comarca l'Horta Nord, generándose 2.360 desplazamientos diarios.

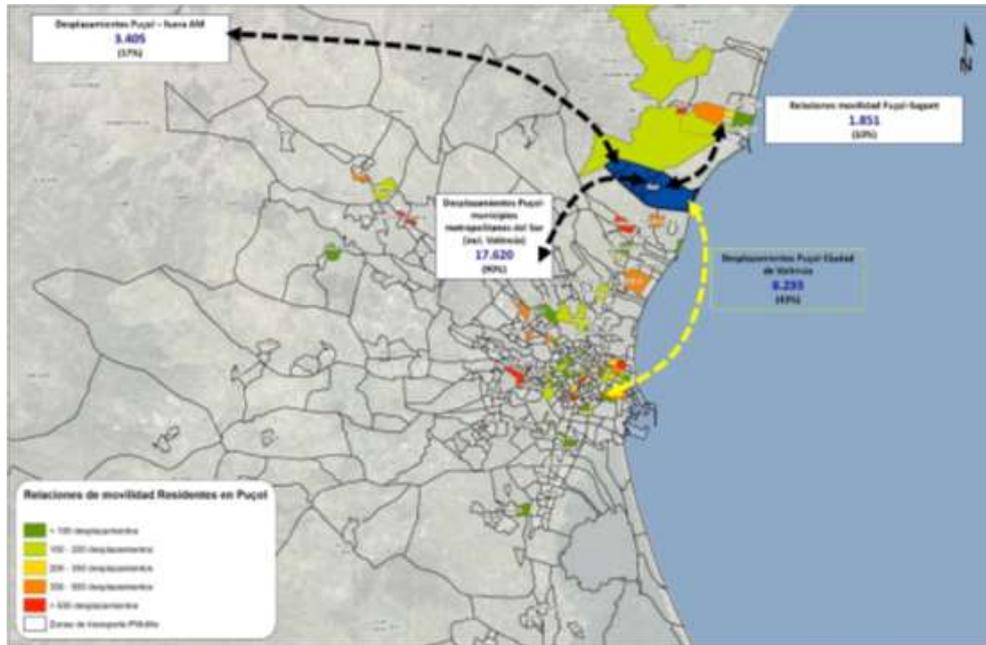
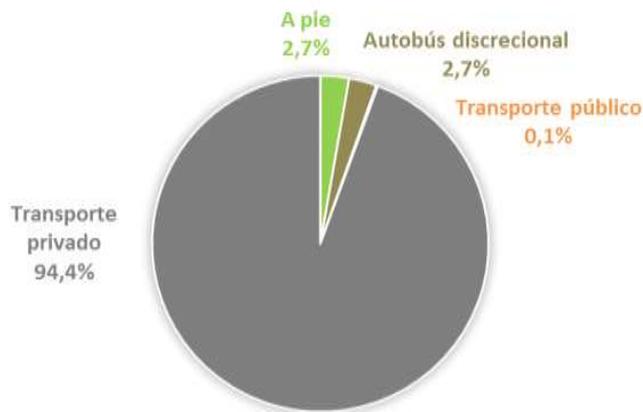


Figura 4. Desplazamientos más representativos que producen las relaciones de movilidad entre los residentes en Puçol y los municipios del área metropolitana de València. Fuente: IDOM

Por otro lado, considerando las relaciones de movilidad de los residentes fuera de Puçol que tienen como destino el municipio, se producen 14.356 desplazamientos. El reparto modal indica el predominio del vehículo privado (94%) para llevar a cabo estos desplazamientos.

RREPARTO MODAL DE LOS RESIDENTES FUERA DE PUÇOL CON DESTINO EN EL MUNICIPIO



La tabla muestra las relaciones de movilidad de los residentes fuera de Puçol que se dan con el municipio, ordenados de mayor a menor según el número de desplazamientos. Cabe destacar que El Puig de Santa María es el municipio que más relaciones de movilidad provoca con el 31% del total, seguido de Sagunto con casi 15%. Las relaciones con municipios de la comarca de l’Horta Nord suponen el 60% de los desplazamientos.

Municipio	Desplazamientos generados
El Puig de Santa María	6.639
Sagunto/Sagunt	2.209
Rafelbunyol	1.641
València	1.622
Pobla de Farnals, la	1.308
Mislata	636
Vinalesa	315
Paterna	292
Loriguilla	260
Albuixech	239
Massamagrell	213
Museros	189
Torrent	148
Moncada	140
Godella	128
Almàssera	108
Eliana, l'	98
Massalfassar	87
San Antonio de Benagéber	82
Serra	66
Bétera	65
Fuera del área metropolitana	56
Riba-roja del Túria	28
Total	14.356

En el siguiente plano se representa el volumen de desplazamientos que provocan las relaciones de movilidad entre los residentes en municipios del área metropolitana de València con Puçol. Se observa que los municipios más cercanos a Puçol provocan más relaciones de movilidad, como es el caso de El Puig de Santa María y de Sagunto.

El municipio de València produce el 11% de los desplazamientos hacia Puçol, principalmente a zonas ubicadas en el distrito de Patraix, el barrio de Malilla y el distrito de Ciutat Vella.



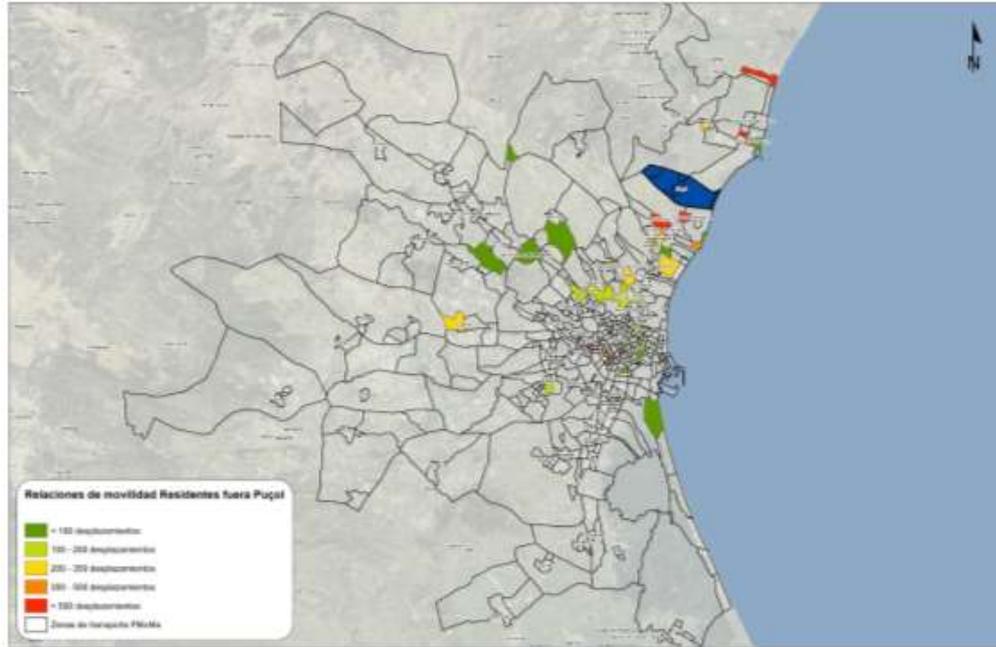


Figura 5. Volumen de desplazamientos que producen las relaciones de movilidad entre los residentes en municipios del área metropolitana de València fuera de Puçol con el municipio. Fuente: IDOM

Al norte, Sagunto es el municipio del área metropolitana que provoca más relaciones de movilidad con Puçol con 2.209 desplazamientos, mientras que al sur del municipio destaca el Puig de Santa María como responsable de 4.426 desplazamientos diarios. Cabe remarcar las relaciones de movilidad de Puçol con los municipios de l’Horta Nord, que producen 8.566 desplazamientos, así como con el municipio de València con el que se dan 1.622 desplazamientos.



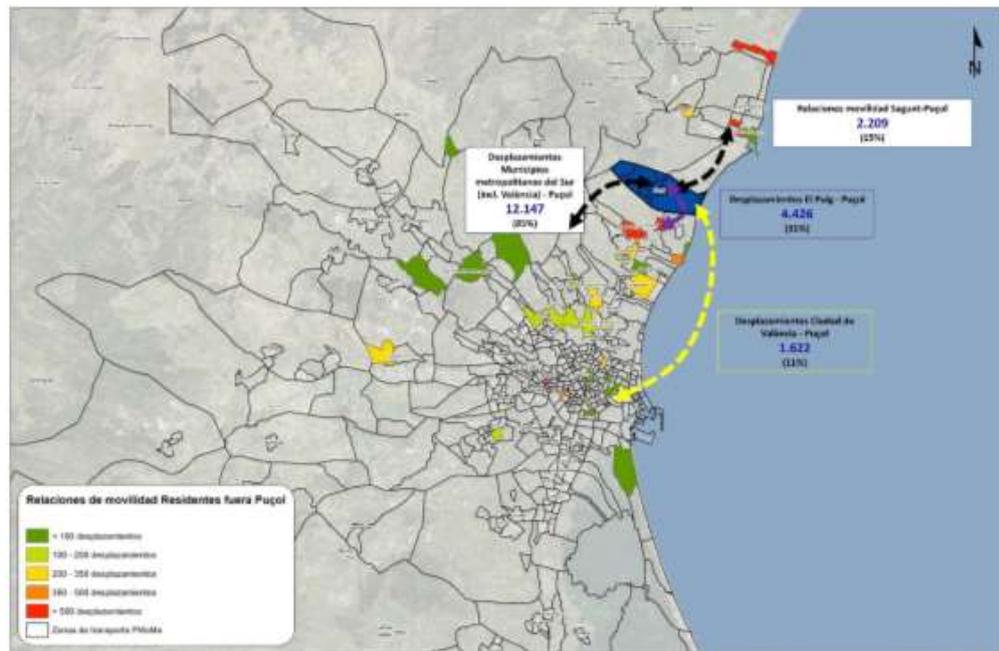


Figura 6. Desplazamientos más representativos que producen las relaciones de movilidad entre los residentes en municipios del área metropolitana de València fuera de Puçol con el municipio. Fuente: IDOM



1.3.2. Encuesta a los Servicios de Transporte Público Interurbano

Renfe

Las líneas de Renfe con parada en Puçol son la C5 (Caudiel) y la C6 (Castelló de la Plana). La línea C6 mueve el 26,6% de las personas que utilizan el servicio de Renfe Cercanías en el área metropolitana de València, con 11.907 personas transportadas. La línea C5 únicamente mueve el 0,8% del total de las personas transportadas, siendo 348 personas las que la utilizan diariamente.

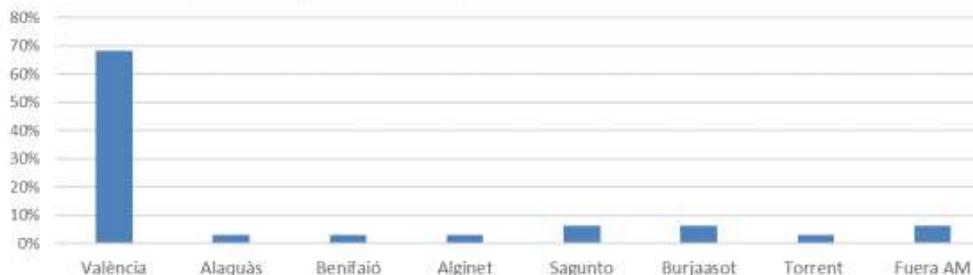
A nivel concreto, el municipio de Puçol origina 435 desplazamientos diariamente con servicio de Cercanías Renfe. El principal destino de los desplazamientos es València, que abarca el 87% del total, el 7% se dirige al municipio de Silla y el restante 6% fuera del área metropolitana. Dentro de València, en su mayoría se dirigen al distrito de Ciutat Vella y al barrio de La Carrasca (donde se ubica la Universitat Politècnica de València y algunas facultades de la Universitat de València).

Destino dentro de València de los desplazamientos en Renfe con origen en Puçol



Los desplazamientos en Renfe Cercanías con destino el municipio de Puçol son cada día 925. El origen mayoritario de estos desplazamientos es València, que representa el 68% del total. Otros municipios de origen son Sagunto y Burjassot, cada uno atrayendo el 6% de los desplazamientos. Le siguen Alaquàs, Benifaió y Torrent representando cada uno alrededor del 3% del total; mientras que el restante 6% se dirige fuera del área metropolitana. Dentro de València, los desplazamientos se originan fundamentalmente en el distrito de Ciutat Vella, Extramurs y l'Eixample, así como en el barrio de Ciutat Universitària (donde se localizan las universidades de Blasco Ibáñez).

Municipios de origen de los desplazamientos en Renfe con destino Puçol



Respecto a la frecuencia del viaje, más la mitad de los desplazamientos se producen diariamente o al menos varias veces por semana. Alrededor del 30% de los desplazamientos se realizan con cierta asiduidad y sólo una cuarta parte de estos se hace de forma esporádica.

Frecuencia del viaje	Desplazamientos	Desplazamientos (%)
Cada día laborable	204	46,9%
Esporádico	88	20,1%
2-3 veces por semana	29	6,7%
Cada 15 días	29	6,7%
Una vez al mes	85	19,5%
Total general	435	100,0%

Frecuencia de las personas que viajan en Renfe Cercanías con origen en Puçol

Analizando la ocupación de las personas que viajan en Renfe Cercanías, en su mayoría son personas trabajadoras y que estudian, seguidas de personas jubiladas.

Ocupación	Desplazamientos	Desplazamientos (%)
Persona trabajadora	175	40,2%
Persona que estudia	146	33,5%
Persona jubilada	56	12,8%
Otras	58	13,4%
Total general	435	100,0%

Ocupación de las personas que viajan en Renfe Cercanías con origen en Puçol

El motivo de viaje mayoritario es trabajo (con prácticamente el 50%), seguido de estudios, ocio y compras.

Trabajo	Estudios	Ocio	Compras	Otros	Médico
49,75%	19,25%	14,71%	9,63%	3,74%	2,94%

Motivo de viaje de las personas que viajan en Renfe Cercanías con origen en Puçol

En cuanto a la duración de los viajes, el 86% consumen entre 30 y 60 minutos, mientras que el resto son de más de 1 hora.

Considerando las etapas a bordo de Renfe Cercanías y analizando la accesibilidad a la parada de Puçol se observa que dos tercios de las personas acceden a la parada en menos de 5 minutos a pie, el 11% de las personas usuarias accede a pie tardando más de 5 minutos y algo más de una cuarta parte lo hace en vehículo motorizado (coche o moto).

A pie menos de 5 mins	A pie	Coche moto (acompañante)	Total etapas
66.7%	11.1%	22.2%	263

Accesibilidad a la parada de Renfe de Puçol

Del mismo modo, analizando la dispersión para las etapas a bordo de Renfe Cercanías se observa como también poco más de una cuarta parte de las personas lo hace en modos motorizados (principalmente como conductores), mientras que el resto se dispersan mayoritariamente a pie y únicamente el 3% en bicicleta.



A pie menos de 5 min	A pie	Bici propia	Coche/moto (conductor)	Coche moto (acompañante)	Total etapas
28.9%	46.8%	2.9%	17.7%	3.7%	992

Dispersión desde la parada de Renfe de Puçol

Por tanto, cabe destacar un porcentaje significativo (alrededor del 20%) de personas que acceden y se dispersan de la parada de Puçol en vehículo privado.

En cuanto al título de viaje utilizado en los viajes con origen en el municipio, destacan el abono mensual y el bonotren como los más empleados (juntos suponen más del 50% del total), seguidos de la tarjeta dorada y el billete de ida y vuelta.

Billete sencillo	Billete ida y vuelta	Abono Mensual	Bonotren	Tarjeta Dorada	Otro	Abono Estudio	Total general
6.7%	12.8%	26.8%	26.8%	13.4%	6.7%	6.7%	435

Título de viaje utilizado con origen en la parada de Renfe en Puçol

Metrobus

La línea de MetroBus que da servicio al municipio es la 110 Valencia-Puçol, que registra 2 servicios al día. No se realizaron encuestas a bordo de los autobuses interurbanos de la línea 110 debido al escaso volumen de personas transportadas.

1.3.3. Aforos de Tráfico

Entre los días 22 (jueves) y 25 (domingo) de noviembre de 2018 se realizó la campaña de trabajos de campo. Se realizaron tres tipos de aforos:

- 3 puntos de aforos neumáticos de 4 días, de jueves a domingo. Los puntos aforados fueron:
 - Av. Retor Emilio Bayarri – Vía Puente (entre el colegio Alfinach y la urbanización Alfinach). Sección de 1+1. Ligeros y pesados.
 - Camí Mangraners. Entre Polideportivo y vía pecuaria
 - Camí a la mar. Entre el enlace con la autovía y el núcleo de playa (más cerca del núcleo de playa)



- 3 puntos de aforo con cámaras. 24 horas, un día laborable. Los puntos aforados fueron:
 - Rotonda CV-306 con Avenida Corts Valencianes



- Intersección CV-306 con calle Caminàs y avenida Alfinach
- Rotonda CV-3007 con calle de la Creu



- 4 puntos de aforos direccionales en horas punta de mañana y tarde. Los puntos aforados fueron:
 - Camí Magraners con enlace hacia AP-7 (By-pass)
 - Calle Caminàs con avenida de la Mancomunitat de l'Horta
 - Rotonda calle Caminàs, Mercè Rodoreda y Camí a la Mar
 - Calle Moli Vent con CV-307 y Avenida Valencia

Los puntos de aforo pueden observarse en el mapa adjunto:



Puntos de aforos



Resultados aforos neumáticos

Camí a la Mar

La IMD (Intensidad media Diaria) registrada en el Camí a la mar es de 3.727 vehículos un jueves. El viernes la intensidad de tráfico baja ligeramente (3.572 vehículos), mientras que el fin de semana la bajada es más significativa. 2.589 vehículos el sábado y 1.839 el domingo.

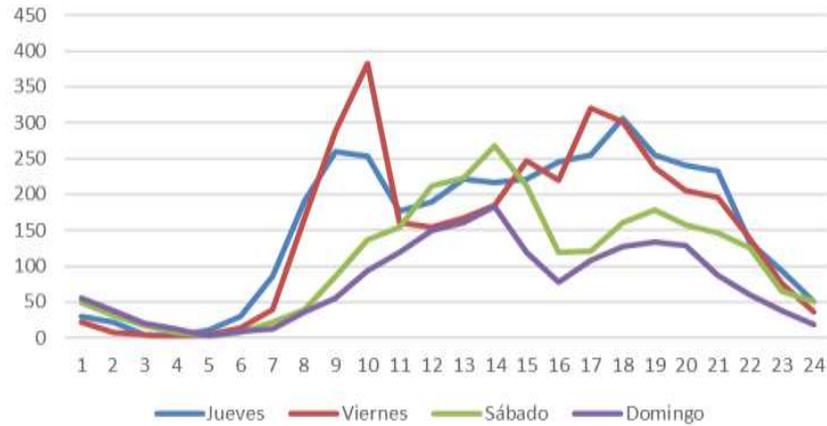
Los porcentajes de pesados los días laborables oscilan entre el 5,3 y el 4,9%, mientras que el fin de semana bajan hasta el 3 – 3,2%.

Total											
22-11-18			23-11-18			24-11-18			25-11-18		
L	P	T	L	P	T	L	P	T	L	P	T
28	2	30	22	0	22	48	1	49	54	1	55
21	0	21	5	2	7	30	1	31	37	0	37
5	0	5	1	4	5	15	2	17	18	2	20
3	0	3	0	0	0	6	1	7	11	1	12
10	0	10	2	3	5	2	0	2	3	0	3
28	1	29	9	5	14	8	0	8	7	2	9
84	2	86	33	6	39	21	1	22	11	1	12
178	13	191	157	10	167	33	7	40	30	6	36
242	18	260	271	17	288	80	5	85	55	0	55
244	9	253	366	16	382	132	4	136	89	4	93
162	14	176	151	9	160	149	6	155	115	4	119
178	12	190	147	7	154	206	5	211	144	6	150
197	24	221	158	9	167	216	7	223	157	3	160
199	17	216	178	6	184	260	7	267	182	1	183
211	11	222	238	9	247	208	4	212	115	4	119
234	12	246	206	14	220	114	5	119	73	4	77
240	15	255	306	15	321	118	2	120	106	2	108
296	10	306	295	6	301	155	5	160	125	2	127
246	9	255	229	8	237	176	3	179	131	2	133
228	12	240	197	9	206	153	5	158	122	7	129
228	5	233	190	6	196	142	5	147	83	4	87
129	5	134	130	8	138	120	6	126	60	0	60
88	6	94	72	4	76	64	1	65	37	0	37
50	1	51	35	1	36	49	1	50	18	0	18
3.529	198	3.727	3.398	174	3.572	2.505	84	2.589	1.783	56	1.839
% Pesados: 5,3%			4,9%			3,2%			3,0%		

La distribución diaria de la demanda muestra puntas de mañana (9-10:00 horas) y de tarde (17-18:00 horas) los jueves y viernes y puntas de mediodía los sábados y domingos (13-14:00 horas).



Distribución horaria de la demanda. Camí a la Mar



Distribución horaria de la demanda

Si se analiza los resultados por sentido se observa como el tráfico es ligeramente superior en sentido playa, tanto para los vehículos ligeros como para los pesados.

Sentido/ Tipo veh.	Jueves			Viernes			Sábado			Domingo		
	Ligeros	Pesados	TOTAL									
Sen. Núcleo	1.763	72	1.835	1.556	62	1.618	1.099	27	1.126	827	18	845
Sen. Playa	1.766	126	1.892	1.842	112	1.954	1.406	57	1.463	956	38	994



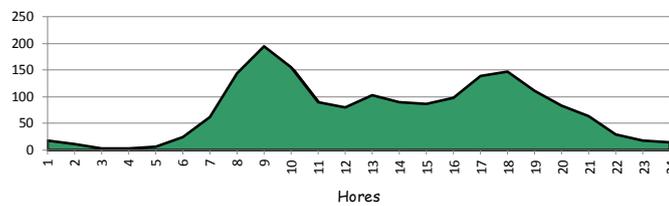
En las siguientes gráficas se muestra los principales parámetros del aforo para cada uno de los sentidos y los días aforados:



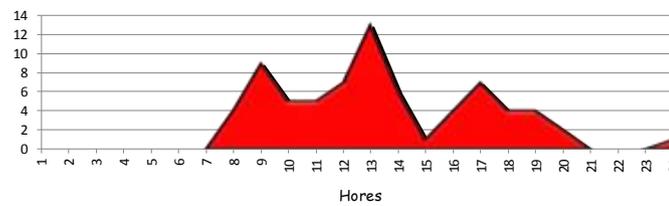
Aforo automático de vehículos 2018

Municipio:	Puçol
Lugar:	Camí la Mar
Sentido:	Núcleo
Fecha:	22/11/2018

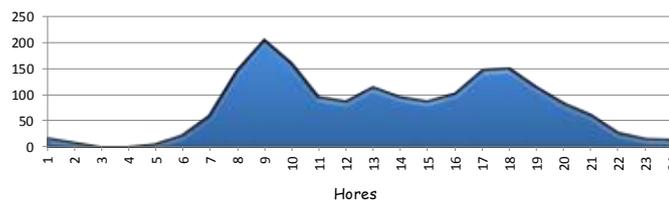
Ligeros



Pesados



Vehículos



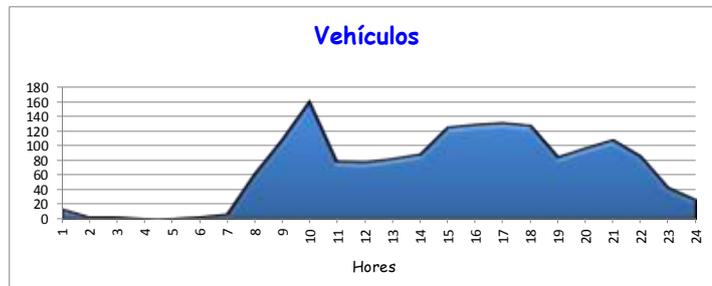
Resumen Estadístico

	Ligeros		Pesados		Vehículos	
	Volúmen	%	Volúmen	%	Volúmen	%
8h (8 a 12 y 17 a 21h)	1.061	60,18%	40	55,56%	1101	60,00%
Mañana (8-12h)	583	33,07%	23	31,94%	606	33,02%
Tarde (17-21h)	478	27,11%	17	23,61%	495	26,98%
16h (6 a 22h)	1.665	94,44%	71	98,61%	1736	94,60%
Total	1.763		72		1.835	



Aforo automático de vehículos 2018

Municipio: **Puçol**
 Lugar: **Camí la Mar**
 Sentido: **Núcleo**
 Fecha: **23/11/2018**



Resumen Estadístico

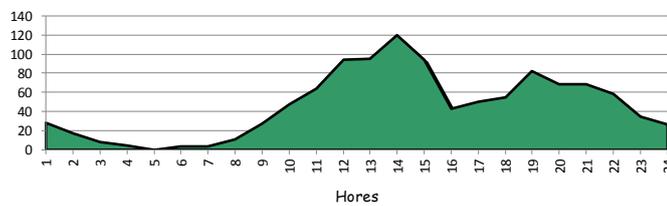
	Ligeros		Pesados		Vehículos	
	Volúmen	%	Volúmen	%	Volúmen	%
8h (8 a 12 y 17 a 21h)	802	51,54%	35	56,45%	837	51,73%
Mañana (8-12h)	380	24,42%	22	35,48%	402	24,85%
Tarde (17-21h)	422	27,12%	13	20,97%	435	26,89%
16h (6 a 22h)	1.388	89,20%	59	95,16%	1447	89,43%
Total	1.556		62		1.618	



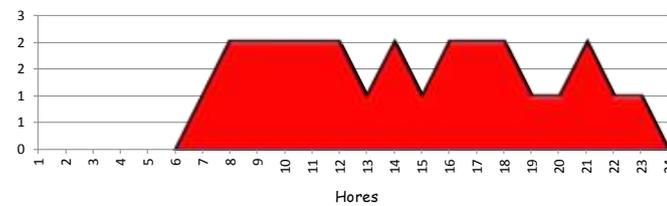
Aforo automático de vehículos 2018

Municipio:	Puçol
Lugar:	Camí la Mar
Sentido:	Núcleo
Fecha:	24/11/2018

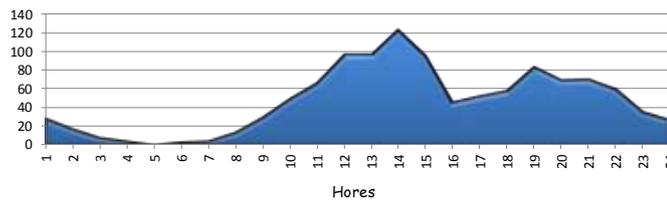
Ligeros



Pesados



Vehículos



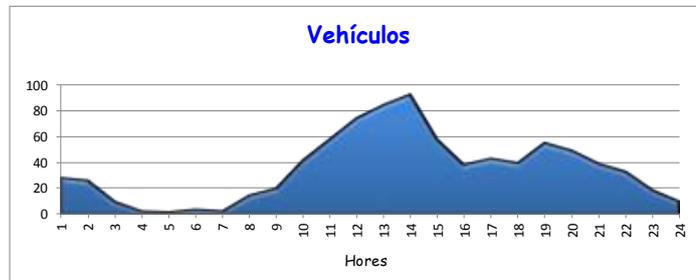
Resumen Estadístico

	Ligeros		Pesados		Vehículos	
	Volúmen	%	Volúmen	%	Volúmen	%
8h (8 a 12 y 17 a 21h)	404	36,76%	14	51,85%	418	37,12%
Mañana (8-12h)	149	13,56%	8	29,63%	157	13,94%
Tarde (17-21h)	255	23,20%	6	22,22%	261	23,18%
16h (6 a 22h)	924	84,08%	25	92,59%	949	84,28%
Total	1.099		27		1.126	



Aforo automático de vehículos 2018

Municipio:	Puçol
Lugar:	Camí la Mar
Sentido:	Núcleo
Fecha:	25/11/2018



Resumen Estadístico

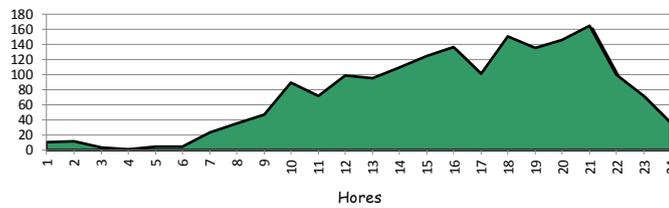
	Ligeros		Pesados		Vehículos	
	Volúmen	%	Volúmen	%	Volúmen	%
8h (8 a 12 y 17 a 21h)	313	37,85%	9	50,00%	322	38,11%
Mañana (8-12h)	131	15,84%	4	22,22%	135	15,98%
Tarde (17-21h)	182	22,01%	5	27,78%	187	22,13%
16h (6 a 22h)	696	84,16%	18	100,00%	714	84,50%
Total	827		18		845	



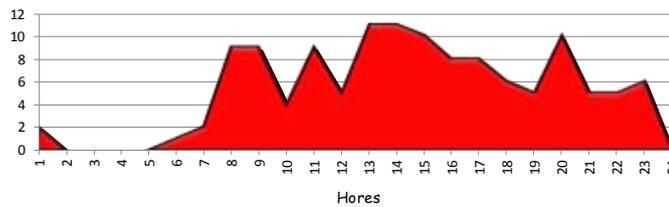
Aforo automático de vehículos 2018

Municipio:	Puçol
Lugar:	Camí la Mar
Sentido:	Playa
Fecha:	22/11/2018

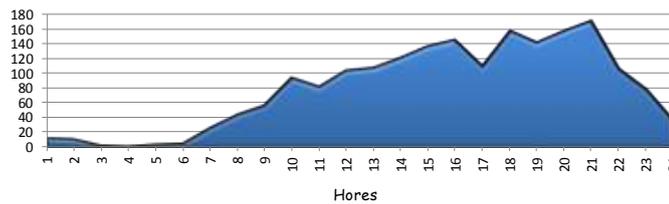
Ligeros



Pesados



Vehículos



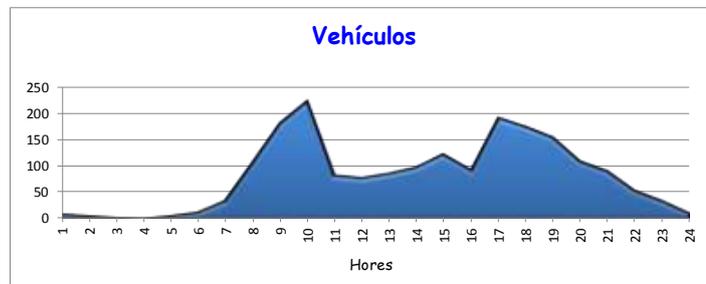
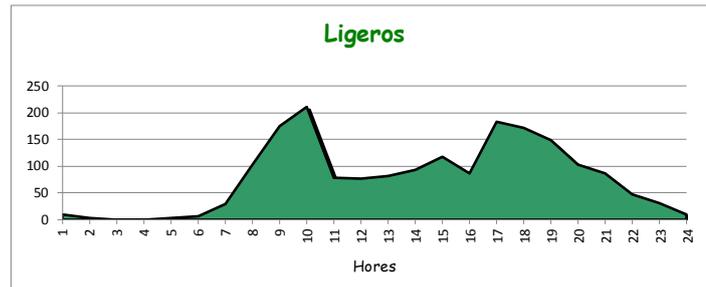
Resumen Estadístico

	Ligeros		Pesados		Vehículos	
	Volúmen	%	Volúmen	%	Volúmen	%
8h (8 a 12 y 17 a 21h)	775	43,88%	60	47,62%	835	44,13%
Mañana (8-12h)	243	13,76%	31	24,60%	274	14,48%
Tarde (17-21h)	532	30,12%	29	23,02%	561	29,65%
16h (6 a 22h)	1.530	86,64%	113	89,68%	1643	86,84%
Total	1.766		126		1.892	



Aforo automático de vehículos 2018

Municipio:	Puçol
Lugar:	Camí la Mar
Sentido:	Playa
Fecha:	23/11/2018



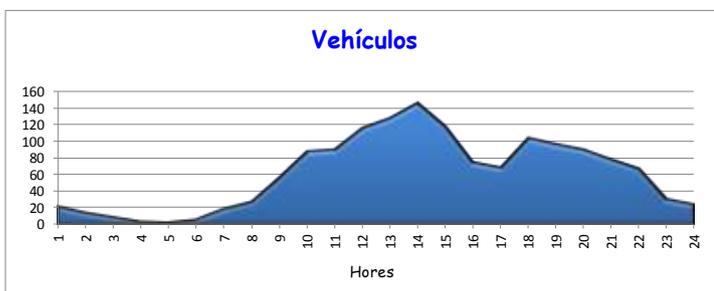
Resumen Estadístico

	Ligeros		Pesados		Vehículos	
	Volúmen	%	Volúmen	%	Volúmen	%
8h (8 a 12 y 17 a 21h)	1.170	63,52%	55	49,11%	1225	62,69%
Mañana (8-12h)	565	30,67%	30	26,79%	595	30,45%
Tarde (17-21h)	605	32,84%	25	22,32%	630	32,24%
16h (6 a 22h)	1.743	94,63%	93	83,04%	1836	93,96%
Total	1.842		112		1.954	



Aforo automático de vehículos 2018

Municipio:	Puçol
Lugar:	Camí la Mar
Sentido:	Playa
Fecha:	24/11/2018



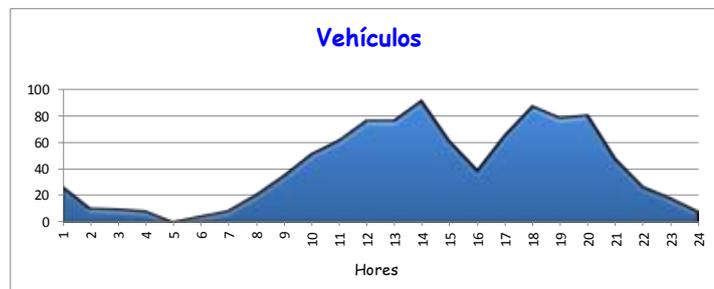
Resumen Estadístico

	Ligeros		Pesados		Vehículos	
	Volúmen	%	Volúmen	%	Volúmen	%
8h (8 a 12 y 17 a 21h)	592	42,11%	23	40,35%	615	42,04%
Mañana (8-12h)	245	17,43%	14	24,56%	259	17,70%
Tarde (17-21h)	347	24,68%	9	15,79%	356	24,33%
16h (6 a 22h)	1.247	88,69%	46	80,70%	1.293	88,38%
Total	1.406		57		1.463	



Aforo automático de vehículos 2018

Municipio:	Puçol
Lugar:	Camí la Mar
Sentido:	Playa
Fecha:	25/11/2018



Resumen Estadístico

	Ligeros		Pesados		Vehículos	
	Volúmen	%	Volúmen	%	Volúmen	%
8h (8 a 12 y 17 a 21h)	460	48,12%	18	47,37%	478	48,09%
Mañana (8-12h)	158	16,53%	10	26,32%	168	16,90%
Tarde (17-21h)	302	31,59%	8	21,05%	310	31,19%
16h (6 a 22h)	849	88,81%	34	89,47%	883	88,83%
Total	956		38		994	



Camí Magraners. Entre Polideportivo y vía pecuaria

La IMD (Intensidad media Diaria) registrada en el Camí de Magraners (entre el polideportivo y la AP-7) es de 8.621 vehículos un jueves. El viernes la intensidad de tráfico se incrementa ligeramente (8.978 vehículos), mientras que el fin de semana baja significativamente (6.449 el sábado y 4.620 el domingo)

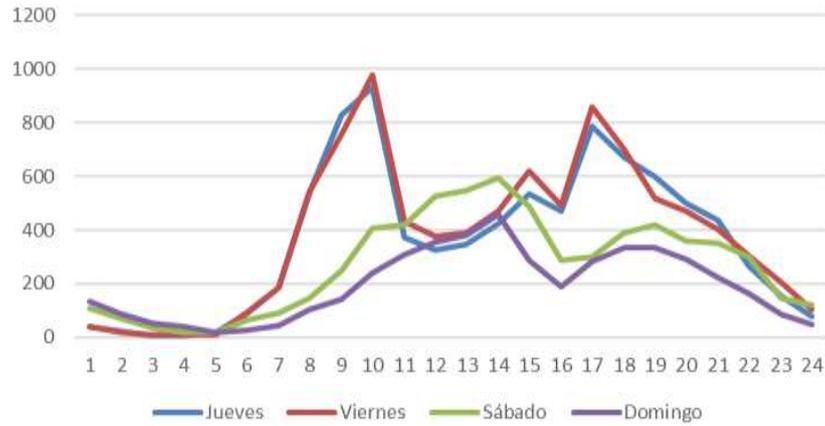
Los porcentajes de pesados los días laborables oscilan entre el 5,4 y el 6,1%, mientras que el fin de semana bajan hasta el 2,9% el sábado y el 2% el domingo.

Hora	Camí de Magraners											
	22-11-18			23-11-18			24-11-18			25-11-18		
	L	P	T	L	P	T	L	P	T	L	P	T
1	42	0	42	42	0	42	105	1	106	128	6	134
2	22	1	23	17	1	18	68	0	68	82	3	85
3	7	0	7	9	0	9	36	1	37	50	1	51
4	6	0	6	8	1	9	17	1	18	36	2	38
5	19	1	20	11	0	11	19	1	20	17	1	18
6	88	2	90	93	4	97	61	3	64	26	0	26
7	174	9	183	172	13	185	83	8	91	41	5	46
8	504	33	537	505	39	544	133	13	146	100	5	105
9	781	45	826	704	52	756	236	13	249	136	5	141
10	873	55	928	913	62	975	395	13	408	234	5	239
11	331	40	371	385	47	432	403	17	420	303	7	310
12	303	22	325	334	42	376	509	17	526	349	6	355
13	319	27	346	352	37	389	526	19	545	377	5	382
14	404	19	423	424	44	468	578	16	594	451	5	456
15	500	32	532	580	40	620	471	14	485	277	8	285
16	426	45	471	460	30	490	279	7	286	186	2	188
17	747	39	786	821	38	859	292	9	301	271	10	281
18	634	35	669	657	41	698	382	9	391	326	8	334
19	581	18	599	497	20	517	412	6	418	332	1	333
20	488	13	501	460	11	471	352	6	358	292	1	293
21	423	12	435	390	10	400	347	4	351	220	3	223
22	258	8	266	301	4	305	294	4	298	160	2	162
23	150	6	156	194	10	204	145	2	147	85	0	85
24	76	3	79	102	1	103	121	1	122	50	0	50
	8.156	465	8.621	8.431	547	8.978	6.264	185	6.449	4.529	91	4.620
	5,4%			6,1%			2,9%			2,0%		

Si se analiza la distribución horaria de la demanda se observa como el jueves y el viernes éstas son prácticamente idénticas, registrando dos puntas importantes, una de mañana y otra de tarde, mientras que el fin de semana la principal punta del día se registra a las 14:00 horas.



Distribución horaria de la demanda. Cami de Magraners



El análisis de las intensidades de tráfico por sentido de circulación muestra como los tráficos son bastante simétricos, aunque con algunas pequeñas diferencias (tráfico ligeramente superior hacia el polideportivo).

	Jueves			Viernes			Sábado			Domingo		
	L	P	T	L	P	T	L	P	T	L	P	T
Sentido AP-7	3.979	227	4.206	4.063	269	4.332	3.131	88	3.219	2.199	39	2.238
Sentido Polideportivo	4.177	238	4.415	4.368	278	4.646	3.133	97	3.230	2.330	52	2.382

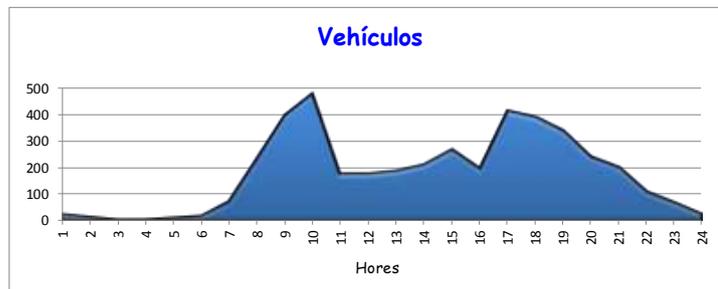


A continuación, se muestran los resultados para cada sentido de circulación y día aforado:



Aforo automático de vehículos 2018

Municipio:	Puçol
Lugar:	Camí Mangraners
Sentido:	AP7
Fecha:	22/11/2018



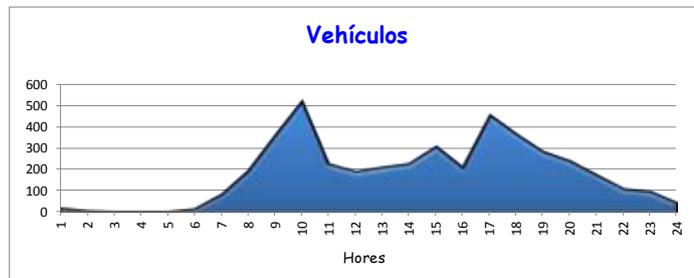
Resumen Estadístico

	Ligeros		Pesados		Vehículos	
	Volúmen	%	Volúmen	%	Volúmen	%
8h (8 a 12 y 17 a 21h)	2.493	62,65%	149	65,64%	2642	62,82%
Mañana (8-12h)	1.194	30,01%	79	34,80%	1273	30,27%
Tarde (17-21h)	1.299	32,65%	70	30,84%	1369	32,55%
16h (6 a 22h)	3.735	93,87%	222	97,80%	3957	94,08%
Total	3.979		227		4.206	



Aforo automático de vehículos 2018

Municipio:	Puçol
Lugar:	Camí Mangraners
Sentido:	AP7
Fecha:	23/11/2018



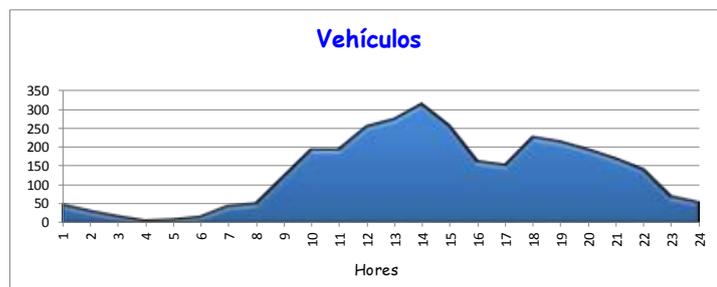
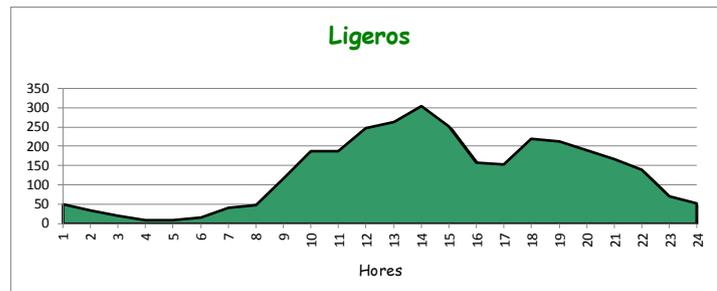
Resumen Estadístico

	Ligeros		Pesados		Vehículos	
	Volúmen	%	Volúmen	%	Volúmen	%
8h (8 a 12 y 17 a 21h)	2.478	60,99%	152	56,51%	2630	60,71%
Mañana (8-12h)	1.200	29,53%	91	33,83%	1291	29,80%
Tarde (17-21h)	1.278	31,45%	61	22,68%	1339	30,91%
16h (6 a 22h)	3.780	93,03%	264	98,14%	4044	93,35%
Total	4.063		269		4.332	



Aforo automático de vehículos 2018

Municipio:	Puçol
Lugar:	Camí Mangraners
Sentido:	AP7
Fecha:	24/11/2018



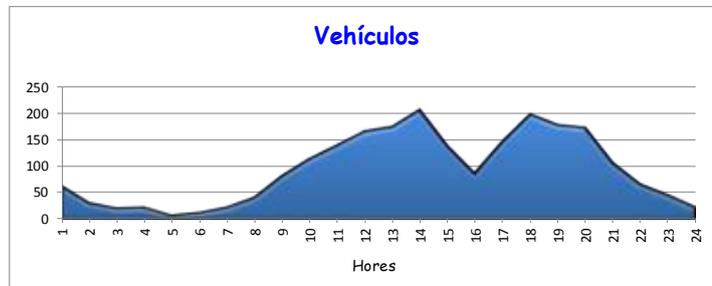
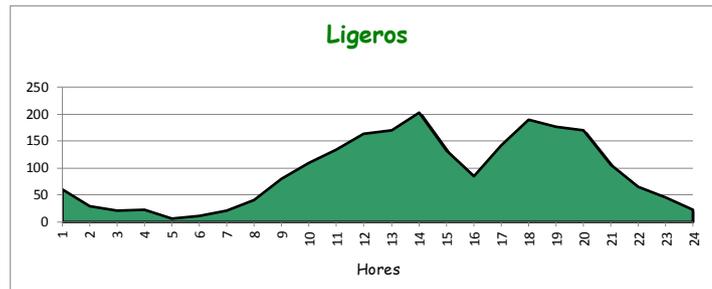
Resumen Estadístico

	Ligeros		Pesados		Vehículos	
	Volúmen	%	Volúmen	%	Volúmen	%
8h (8 a 12 y 17 a 21h)	1.309	41,81%	38	43,18%	1347	41,85%
Mañana (8-12h)	536	17,12%	25	28,41%	561	17,43%
Tarde (17-21h)	773	24,69%	13	14,77%	786	24,42%
16h (6 a 22h)	2.751	87,86%	85	96,59%	2836	88,10%
Total	3.131		88		3.219	



Aforo automático de vehículos 2018

Municipio:	Puçol
Lugar:	Camí Mangraners
Sentido:	AP7
Fecha:	25/11/2018



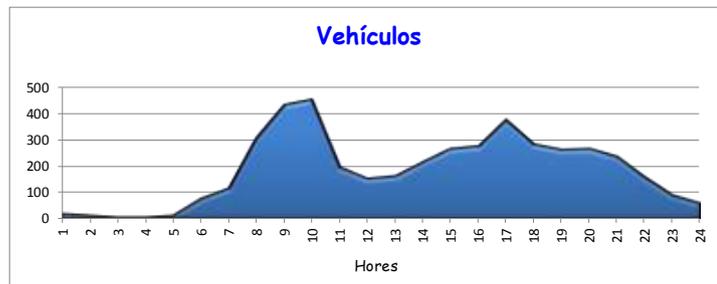
Resumen Estadístico

	Ligeros		Pesados		Vehículos	
	Volúmen	%	Volúmen	%	Volúmen	%
8h (8 a 12 y 17 a 21h)	1.040	47,29%	20	51,28%	1060	47,36%
Mañana (8-12h)	362	16,46%	9	23,08%	371	16,58%
Tarde (17-21h)	678	30,83%	11	28,21%	689	30,79%
16h (6 a 22h)	1.930	87,77%	34	87,18%	1964	87,76%
Total	2.199		39		2.238	



Aforo automático de vehículos 2018

Municipio:	Puçol
Lugar:	Camí Mangraners
Sentido:	Polideportivo
Fecha:	22/11/2018



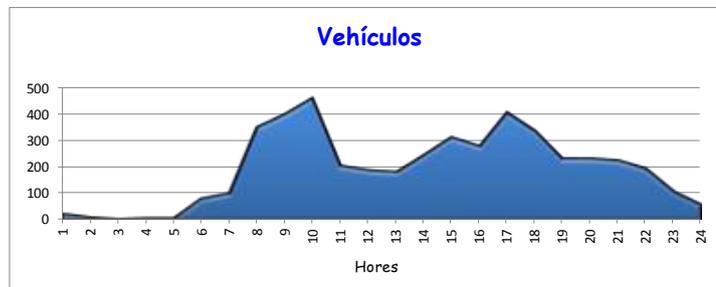
Resumen Estadístico

	Ligeros		Pesados		Vehículos	
	Volúmen	%	Volúmen	%	Volúmen	%
8h (8 a 12 y 17 a 21h)	2.446	58,56%	129	54,20%	2575	58,32%
Mañana (8-12h)	1.295	31,00%	94	39,50%	1389	31,46%
Tarde (17-21h)	1.151	27,56%	35	14,71%	1186	26,86%
16h (6 a 22h)	3.841	91,96%	224	94,12%	4065	92,07%
Total	4.177		238		4.415	



Aforo automático de vehículos 2018

Municipio:	Puçol
Lugar:	Camí Mangraners
Sentido:	Polideportivo
Fecha:	23/11/2018



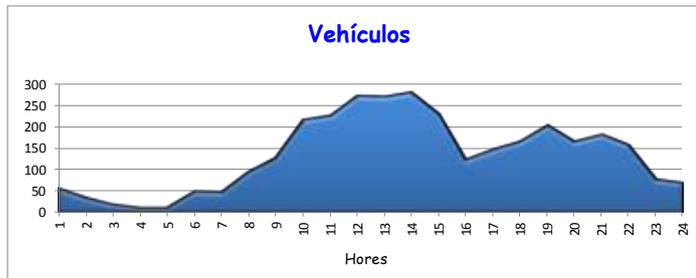
Resumen Estadístico

	Ligeros		Pesados		Vehículos	
	Volúmen	%	Volúmen	%	Volúmen	%
8h (8 a 12 y 17 a 21h)	2.464	56,41%	158	56,83%	2622	56,44%
Mañana (8-12h)	1.307	29,92%	109	39,21%	1416	30,48%
Tarde (17-21h)	1.157	26,49%	49	17,63%	1206	25,96%
16h (6 a 22h)	3.967	90,82%	266	95,68%	4233	91,11%
Total	4.368		278		4.646	



Aforo automático de vehículos 2018

Municipio:	Puçol
Lugar:	Camí Mangraners
Sentido:	Polideportivo
Fecha:	24/11/2018



Resumen Estadístico

	Ligeros		Pesados		Vehículos	
	Volúmen	%	Volúmen	%	Volúmen	%
8h (8 a 12 y 17 a 21h)	1.296	41,37%	48	49,48%	1344	41,61%
Mañana (8-12h)	631	20,14%	31	31,96%	662	20,50%
Tarde (17-21h)	665	21,23%	17	17,53%	682	21,11%
16h (6 a 22h)	2.708	86,43%	89	91,75%	2797	86,59%
Total	3.133		97		3.230	



Aforo automático de vehículos 2018

Municipio:	Puçol
Lugar:	Camí Mangraners
Sentido:	Polideportivo
Fecha:	25/11/2018



Resumen Estadístico

	Ligeros		Pesados		Vehículos	
	Volúmen	%	Volúmen	%	Volúmen	%
8h (8 a 12 y 17 a 21h)	954	40,94%	22	42,31%	976	40,97%
Mañana (8-12h)	411	17,64%	13	25,00%	424	17,80%
Tarde (17-21h)	543	23,30%	9	17,31%	552	23,17%
16h (6 a 22h)	1.991	85,45%	42	80,77%	2033	85,35%
Total	2.330		52		2.382	



Av. Retor Emilio Bayarri – Vía Puente (entre el colegio Alfinach y la urbanización Alfinach).

La IMD (Intensidad media Diaria) registrada en la avenida Retor Emilio Bayarri (entre el colegio Alfinach y la urbanización Alfinach) es de 6.876 vehículos un jueves. El viernes la intensidad de tráfico sube hasta los 7.180 vehículos, mientras que el fin de semana baja hasta los 5.145 vehículos el sábado y 3.844 el domingo.

Los porcentajes de pesados los días laborables oscilan entre el 8,8% y el 9%, mientras que el fin de semana bajan hasta el 4,3% los domingos.

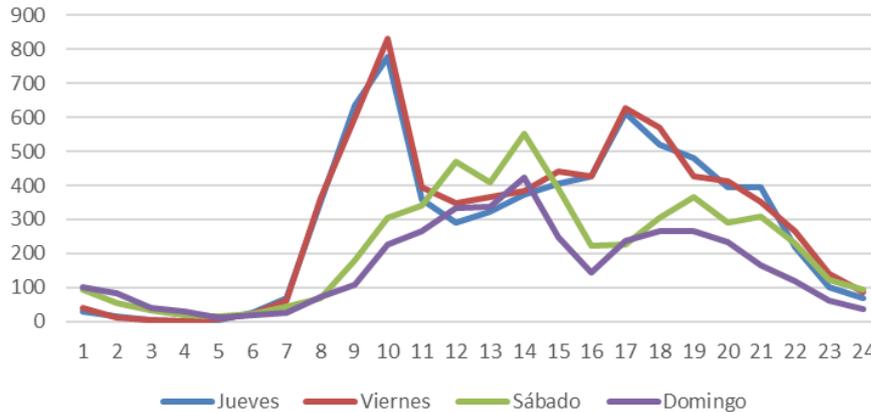
Avenida Retor Emilio Bayarri - Vía Puente												
	22-11-18			23-11-18			24-11-18			25-11-18		
	L	P	T	L	P	T	L	P	T	L	P	T
1	29	1	30	41	0	41	90	2	92	100	1	101
2	15	0	15	11	0	11	53	2	55	80	3	83
3	3	0	3	4	0	4	31	0	31	39	1	40
4	2	0	2	2	0	2	17	0	17	28	1	29
5	3	0	3	6	1	7	14	0	14	12	1	13
6	22	4	26	20	3	23	19	3	22	19	0	19
7	61	9	70	51	9	60	38	4	42	20	4	24
8	318	34	352	318	44	362	59	9	68	66	5	71
9	582	54	636	540	59	599	165	13	178	100	8	108
10	685	91	776	751	80	831	283	22	305	208	17	225
11	309	50	359	337	56	393	315	25	340	254	13	267
12	254	36	290	307	42	349	444	26	470	319	14	333
13	289	34	323	320	45	365	384	26	410	322	15	337
14	335	38	373	330	53	383	522	30	552	405	19	424
15	367	37	404	409	33	442	370	20	390	240	6	246
16	372	53	425	383	44	427	206	15	221	137	6	143
17	559	54	613	576	50	626	214	13	227	221	16	237
18	475	45	520	513	58	571	293	12	305	250	15	265
19	445	37	482	398	28	426	356	10	366	259	5	264
20	385	9	394	391	21	412	277	12	289	227	6	233
21	376	17	393	342	10	352	296	12	308	157	7	164
22	220	0	220	262	4	266	222	7	229	116	3	119
23	99	0	99	138	2	140	116	5	121	63	0	63
24	67	1	68	87	1	88	90	3	93	35	1	36
	6.272	604	6.876	6.537	643	7.180	4.874	271	5.145	3.677	167	3.844
			8,8%			9,0%			5,3%			4,3%

Si se analiza la distribución horaria de la demanda en los distintos días de la semana aforados, se observa cómo el jueves y el viernes tienen un comportamiento muy parecido, con una punta muy clara por la mañana (9-10:00 horas) y otra algo menor por la tarde (16-17:00 horas).



En cambio, el fin de semana registra las puntas de 13:00 a 14:00 horas

Distribución horaria de la demanda. Av. Retor Emilio Bayarri



Si se analiza la distribución del tráfico por sentidos se observa como éste es bastante homogéneo para los vehículos ligeros, pero extremadamente asimétrico para los vehículos pesados. A lo largo de los 4 días aforados se contabilizaron 1.397 pesados dirección AP-7 mientras que tan solo 288 sentido hacia la urbanización Alfinach.

	Jueves			Viernes			Sábado			Domingo		
	L	P	T	L	P	T	L	P	T	L	P	T
Sentido Urbanizaciones	3.298	126	3.424	3.429	134	3.563	2.525	19	2.544	1.941	9	1.950
Sentido AP-7	2.974	478	3.452	3.108	509	3.617	2.349	252	2.601	1.736	158	1.894

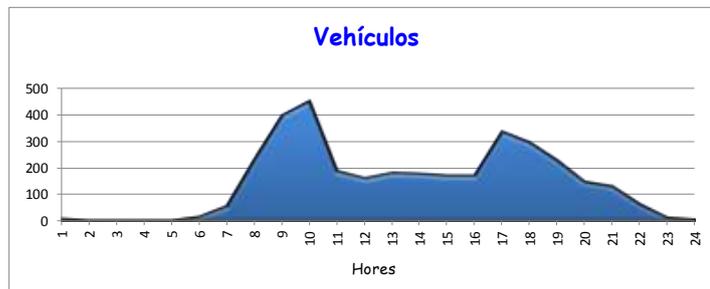
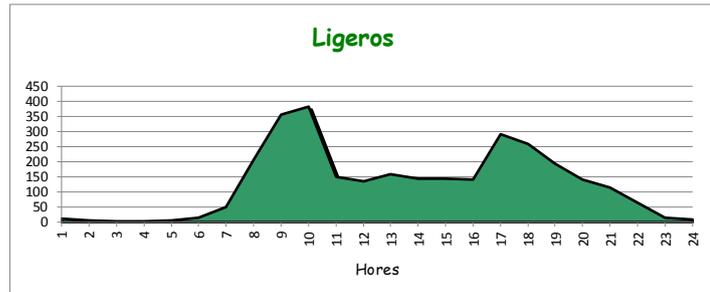


A continuación, se muestra los resultados obtenidos para cada uno de los sentidos de circulación y los días aforados.



Aforo automático de vehículos 2018

Municipio:	Puçol
Lugar:	Vía puente
Sentido:	Puçol
Fecha:	22/11/2018



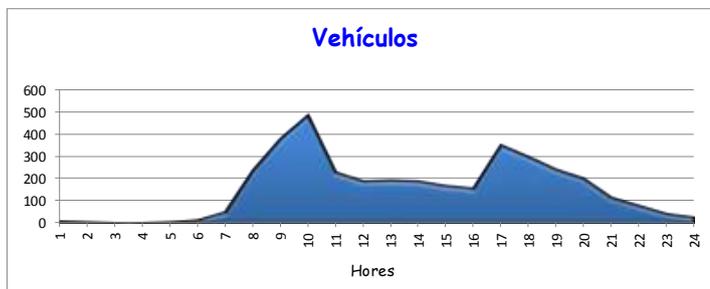
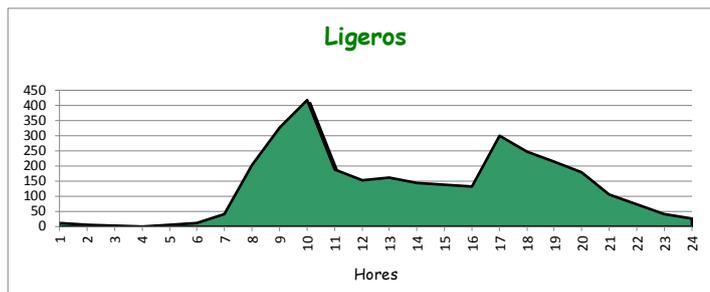
Resumen Estadístico

	Ligeros		Pesados		Vehículos	
	Volúmen	%	Volúmen	%	Volúmen	%
8h (8 a 12 y 17 a 21h)	1.980	66,58%	301	62,97%	2281	66,08%
Mañana (8-12h)	1.096	36,85%	175	36,61%	1271	36,82%
Tarde (17-21h)	884	29,72%	126	26,36%	1010	29,26%
16h (6 a 22h)	2.870	96,50%	476	99,58%	3346	96,93%
Total	2.974		478		3.452	



Aforo automático de vehículos 2018

Municipio:	Puçol
Lugar:	Vía puente
Sentido:	Puçol
Fecha:	23/11/2018



Resumen Estadístico

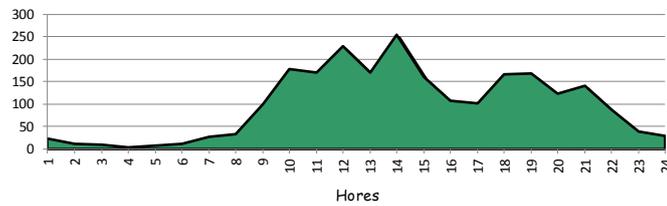
	Ligeros		Pesados		Vehículos	
	Volúmen	%	Volúmen	%	Volúmen	%
8h (8 a 12 y 17 a 21h)	2.073	66,70%	324	63,65%	2.397	66,27%
Mañana (8-12h)	1.135	36,52%	185	36,35%	1.320	36,49%
Tarde (17-21h)	938	30,18%	139	27,31%	1.077	29,78%
16h (6 a 22h)	2.955	95,08%	502	98,62%	3.457	95,58%
Total	3.108		509		3.617	



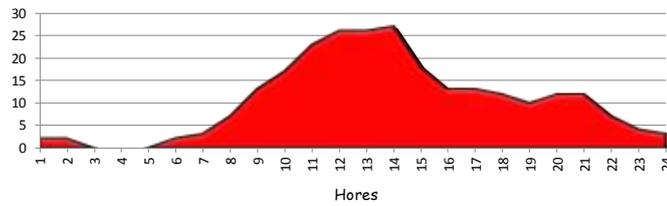
Aforo automático de vehículos 2018

Municipio:	Puçol
Lugar:	Vía puente
Sentido:	Puçol
Fecha:	24/11/2018

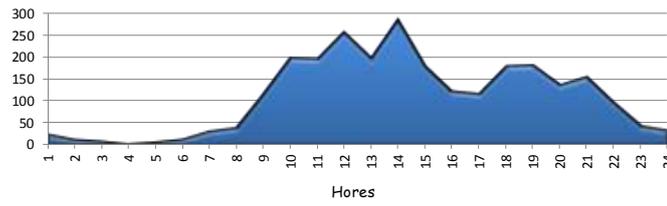
Ligeros



Pesados



Vehículos



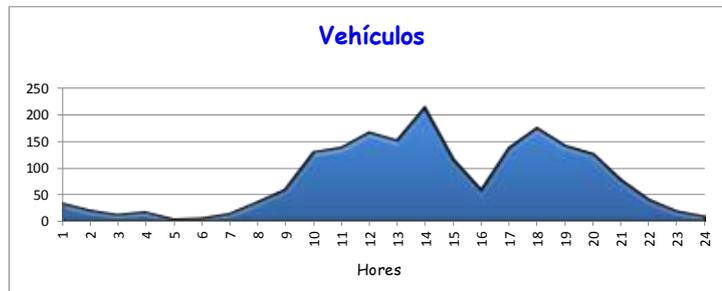
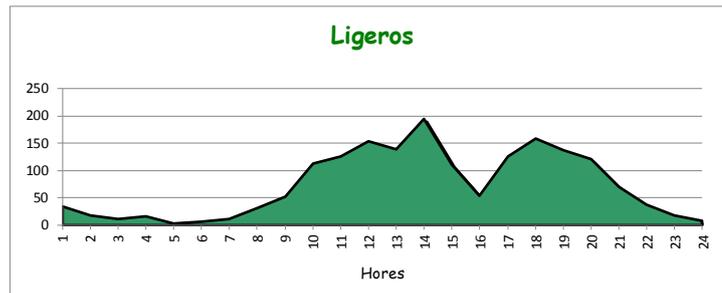
Resumen Estadístico

	Ligeros		Pesados		Vehículos	
	Volúmen	%	Volúmen	%	Volúmen	%
8h (8 a 12 y 17 a 21h)	1.041	44,32%	107	42,46%	1148	44,14%
Mañana (8-12h)	482	20,52%	60	23,81%	542	20,84%
Tarde (17-21h)	559	23,80%	47	18,65%	606	23,30%
16h (6 a 22h)	2.141	91,15%	234	92,86%	2375	91,31%
Total	2.349		252		2.601	



Aforo automático de vehículos 2018

Municipio:	Puçol
Lugar:	Vía puente
Sentido:	Puçol
Fecha:	25/11/2018



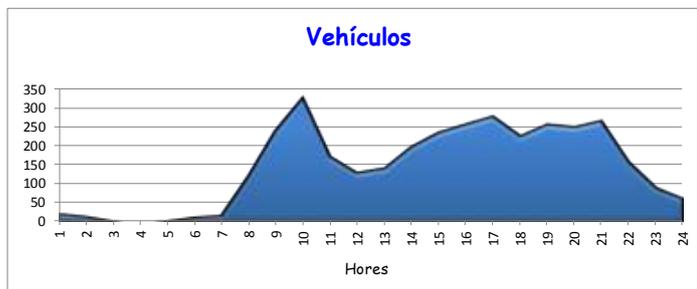
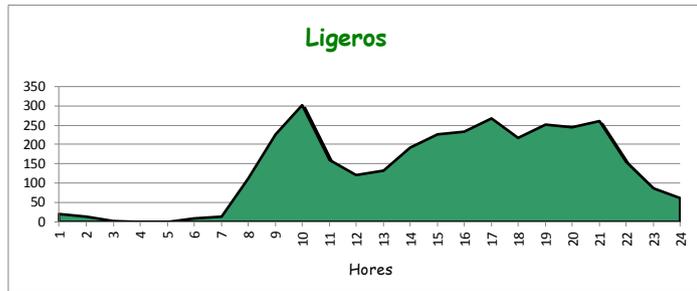
Resumen Estadístico

	Ligeros		Pesados		Vehículos	
	Volúmen	%	Volúmen	%	Volúmen	%
8h (8 a 12 y 17 a 21h)	861	49,60%	79	50,00%	940	49,63%
Mañana (8-12h)	320	18,43%	40	25,32%	360	19,01%
Tarde (17-21h)	541	31,16%	39	24,68%	580	30,62%
16h (6 a 22h)	1.595	91,88%	147	93,04%	1742	91,97%
Total	1.736		158		1.894	



Aforo automático de vehículos 2018

Municipio:	Puçol
Lugar:	Vía puente
Sentido:	Urbanización Alfinach
Fecha:	22/11/2018



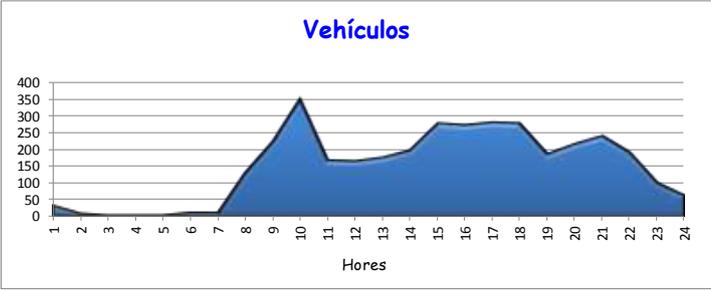
Resumen Estadístico

	Ligeros		Pesados		Vehículos	
	Volúmen	%	Volúmen	%	Volúmen	%
8h (8 a 12 y 17 a 21h)	1.778	53,91%	73	57,94%	1851	54,06%
Mañana (8-12h)	798	24,20%	54	42,86%	852	24,88%
Tarde (17-21h)	980	29,71%	19	15,08%	999	29,18%
16h (6 a 22h)	2.964	89,87%	126	100,00%	3090	90,25%
Total	3.298		126		3.424	



Aforo automático de vehículos 2018

Municipio:	Puçol
Lugar:	Vía puente
Sentido:	Urbanización Alfinach
Fecha:	23/11/2018



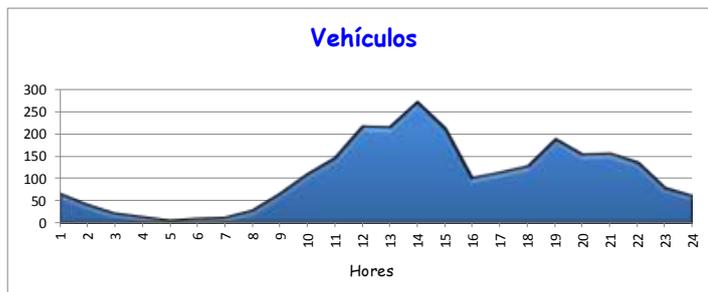
Resumen Estadístico

	Ligeros		Pesados		Vehículos	
	Volúmen	%	Volúmen	%	Volúmen	%
3h (8 a 12 y 17 a 21h)	1.751	51,06%	72	53,73%	1823	51,16%
Mañana (8-12h)	811	23,65%	54	40,30%	865	24,28%
Tarde (17-21h)	940	27,41%	18	13,43%	958	26,89%
16h (6 a 22h)	3.031	88,39%	133	99,25%	3164	88,80%
Total	3.429		134		3.563	



Aforo automático de vehículos 2018

Municipio:	Puçol
Lugar:	Vía puente
Sentido:	Urbanización Alfinach
Fecha:	24/11/2018



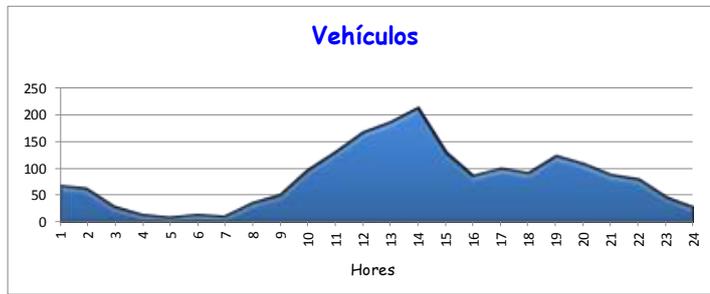
Resumen Estadístico

	Ligeros		Pesados		Vehículos	
	Volúmen	%	Volúmen	%	Volúmen	%
8h (8 a 12 y 17 a 21h)	921	36,48%	9	47,37%	930	36,56%
Mañana (8-12h)	340	13,47%	9	47,37%	349	13,72%
Tarde (17-21h)	581	23,01%	0	0,00%	581	22,84%
16h (6 a 22h)	2.100	83,17%	18	94,74%	2118	83,25%
Total	2.525		19		2.544	



Aforo automático de vehículos 2018

Municipio:	Puçol
Lugar:	Vía puente
Sentido:	Urbanización Alfinach
Fecha:	25/11/2018



Resumen Estadístico

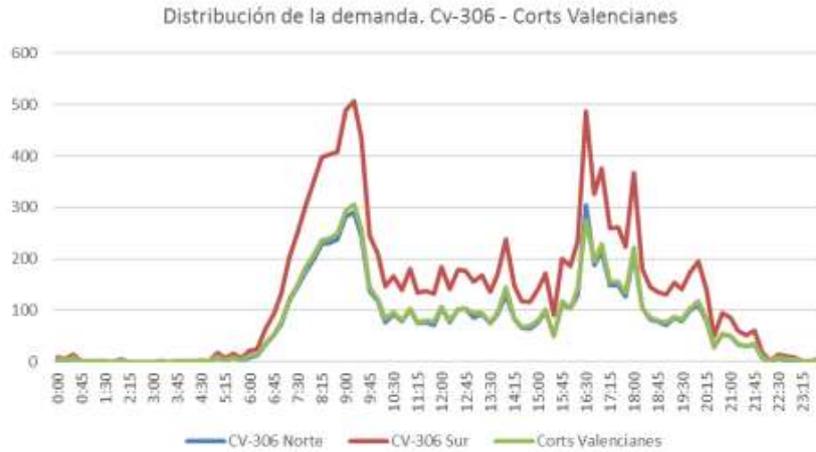
	Ligeros		Pesados		Vehículos	
	Volúmen	%	Volúmen	%	Volúmen	%
8h (8 a 12 y 17 a 21h)	724	37,30%	6	66,67%	730	37,44%
Mañana (8-12h)	308	15,87%	3	33,33%	311	15,95%
Tarde (17-21h)	416	21,43%	3	33,33%	419	21,49%
16h (6 a 22h)	1.609	82,90%	9	100,00%	1618	82,97%
Total	1.941		9		1.950	



Resultados aforos cámaras

CV-306 con avenida Corts Valencianes

Las intensidades de tráfico registradas en esta rotonda oscilan entre los 12.755 y los 7.225 vehículos al día en los tres ramales principales. La distribución de la demanda indica una punta importante de mañana (8:45 – 9:45) y otra de tarde (16:30 – 17:30)



Las IMD registradas en cada ramal, por sentido de circulación, pueden observarse a continuación:



Las intensidades de tráfico registradas en cada ramal (ambos sentidos de circulación) se muestran en la siguiente tabla:

HORA	CV-306 (N)			CV-306 (S)			Corts Valencianes			Lateral CV-306 (N)			Lateral CV-306 (S)		
	L	P	T	L	P	T	L	P	T	L	P	T	L	P	T
0:00 0:15	4	0	4	9	0	9	5	0	5	0	0	0	0	0	0
0:15 0:30	2	0	2	5	0	5	3	0	3	0	0	0	0	0	0
0:30 0:45	7	0	7	14	0	14	8	0	8	1	0	1	3	0	3
0:45 1:00	0	0	0	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0
1:00 1:15	0	0	0	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0
1:15 1:30	0	0	0	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0
1:30 1:45	0	0	0	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0
1:45 2:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2:00 2:15	2	0	2	5	0	5	3	0	3	0	0	0	0	0	0
2:15 2:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2:30 2:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2:45 3:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3:00 3:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3:15 3:30	0	0	0	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0
3:30 3:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3:45 4:00	0	0	0	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0
4:00 4:15	0	0	0	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0
4:15 4:30	0	0	0	1	0	1	1	1	2	0	0	0	0	1	1
4:30 4:45	0	0	0	0	0	0	0	3	3	0	0	0	0	3	3
4:45 5:00	0	0	0	1	0	1	1	1	2	0	0	0	0	1	1
5:00 5:15	9	0	9	18	0	18	10	0	10	1	0	1	3	0	3
5:15 5:30	2	0	2	5	1	6	3	0	3	0	0	0	0	1	1
5:30 5:45	7	1	8	14	2	16	8	0	8	1	1	2	3	3	6
5:45 6:00	2	0	2	5	2	7	3	1	4	0	0	0	0	3	3
6:00 6:15	9	0	9	18	3	21	10	2	12	1	0	1	3	5	8
6:15 6:30	11	1	12	22	3	25	12	2	14	1	1	2	3	6	9
6:30 6:45	33	1	34	60	4	64	35	0	35	7	1	8	15	5	20
6:45 7:00	51	1	52	88	4	92	52	2	54	12	0	12	25	3	28
7:00 7:15	70	3	73	123	9	132	72	4	76	17	1	18	33	6	39
7:15 7:30	114	6	120	192	11	203	115	9	124	32	3	35	57	8	65
7:30 7:45	141	5	146	242	11	253	145	5	150	38	0	38	70	1	71
7:45 8:00	167	6	173	287	14	301	173	9	182	46	1	47	85	5	90
8:00 8:15	192	6	198	328	20	348	199	9	208	53	0	53	97	7	104
8:15 8:30	221	7	228	376	21	397	226	10	236	62	0	62	112	6	118
8:30 8:45	221	10	231	379	23	402	229	10	239	61	3	64	113	9	122
8:45 9:00	227	11	238	387	21	408	235	14	249	63	2	65	115	6	121
9:00 9:15	269	13	282	463	25	488	279	14	293	75	2	77	139	8	147
9:15 9:30	277	13	290	478	28	506	290	15	305	76	2	78	142	8	150
9:30 9:45	236	9	245	409	25	434	246	13	259	63	0	63	121	9	130
9:45 10:00	133	5	138	229	16	245	139	6	145	36	0	36	68	7	75
10:00 10:15	112	5	117	192	17	209	115	6	121	30	2	32	57	10	67
10:15 10:30	75	2	77	134	12	146	79	4	83	18	0	18	38	8	46
10:30 10:45	89	4	93	154	12	166	91	5	96	23	0	23	44	7	51
10:45 11:00	73	5	78	129	11	140	77	4	81	18	1	19	38	6	44
11:00 11:15	96	6	102	166	14	180	99	4	103	24	2	26	49	10	59
11:15 11:30	71	4	75	123	11	134	72	4	76	18	2	20	33	9	42
11:30 11:45	72	4	76	125	12	137	74	6	80	19	1	20	34	8	42
11:45 12:00	71	1	72	125	7	132	74	4	78	18	0	18	34	4	38
12:00 12:15	102	3	105	174	10	184	104	3	107	27	0	27	52	4	56
12:15 12:30	73	4	77	129	12	141	77	4	81	18	1	19	37	8	45
12:30 12:45	97	4	101	166	12	178	99	3	102	25	0	25	48	5	53
12:45 13:00	97	6	103	166	10	176	99	5	104	25	1	26	49	5	54
13:00 13:15	83	3	86	147	8	155	87	7	94	21	1	22	42	6	48
13:15 13:30	89	4	93	154	14	168	91	4	95	23	0	23	45	8	53
13:30 13:45	71	4	75	125	10	135	74	3	77	18	1	19	35	5	40
13:45 14:00	88	5	93	154	15	169	91	5	96	22	1	23	44	9	53
14:00 14:15	128	3	131	221	16	237	135	9	144	34	1	35	64	11	75
14:15 14:30	80	3	83	138	10	148	82	4	86	21	2	23	39	6	45
14:30 14:45	64	1	65	108	10	118	65	3	68	16	0	16	29	8	37
14:45 15:00	63	1	64	108	8	116	65	4	69	15	0	15	29	7	36
15:00 15:15	74	3	77	129	12	141	77	4	81	19	1	20	37	9	46
15:15 15:30	94	4	98	162	9	171	97	5	102	24	1	25	48	6	54
15:30 15:45	49	1	50	84	7	91	49	1	50	12	2	14	24	3	27
15:45 16:00	109	4	113	188	13	201	112	5	117	29	1	30	56	6	62
16:00 16:15	99	5	104	171	14	185	101	3	104	25	2	27	50	10	60
16:15 16:30	127	4	131	221	13	234	135	7	142	33	1	34	64	8	72
16:30 16:45	290	14	304	461	26	487	264	11	275	80	4	84	149	8	157
16:45 17:00	179	9	188	309	17	326	186	9	195	49	2	51	91	7	98
17:00 17:15	207	7	214	358	18	376	216	12	228	56	0	56	105	7	112
17:15 17:30	143	6	149	248	12	260	149	7	156	39	1	40	72	5	77
17:30 17:45	142	6	148	248	13	261	149	6	155	38	0	38	72	3	75
17:45 18:00	123	3	126	213	11	224	129	5	134	32	0	32	62	3	65
18:00 18:15	202	9	211	350	16	366	211	10	221	55	1	56	105	3	108
18:15 18:30	100	5	105	171	9	180	101	4	105	26	2	28	49	6	55
18:30 18:45	80	2	82	138	6	144	82	3	85	21	0	21	39	1	40
18:45 19:00	74	4	78	129	7	136	77	4	81	19	1	20	37	3	40
19:00 19:15	71	1	72	125	5	130	74	3	77	18	0	18	34	1	35
19:15 19:30	81	4	85	143	10	153	84	3	87	21	1	22	41	2	43
19:30 19:45	75	3	78	134	7	141	79	3	82	18	0	18	38	1	39
19:45 20:00	97	3	100	166	7	173	99	4	103	25	0	25	48	2	50
20:00 20:15	109	2	111	188	7	195	112	6	118	29	0	29	56	1	57
20:15 20:30	75	3	78	134	6	140	79	3	82	18	1	19	38	2	40
20:30 20:45	28	0	28	50	0	50	30	0	30	5	0	5	14	0	14
20:45 21:00	52	1	53	91	4	95	54	1	55	12	0	12	25	2	27
21:00 21:15	48	1	49	84	2	86	49	1	50	11	0	11	23	0	23
21:15 21:30	33	0	33	60	0	60	35	0	35	7	0	7	15	0	15
21:30 21:45	29	1	30	50	1	51	30	0	30	6	0	6	14	0	14
21:45 22:00	33	0	33	60	1	61	35	0	35	7	0	7	15	1	16
22:00 22:15	9	0	9	18	1	19	10	0	10	1	0	1	3	1	4
22:15 22:30	0	0	0	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0
22:30 22:45	7	0	7	14	0	14	8	0	8	1	0	1	3	0	3
22:45 23:00	4	0	4	9	1	10	5	0	5	0	0	0	0	1	1
23:00 23:15	4	0	4	9	0	9	5	0	5	0	0	0	0	0	0
23:15 23:30	0	0	0	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0
23:30 23:45	0	0	0	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0
23:45 0:00	2	0	2	5	0	5	3	0	3	0	0	0	0	0	0
TOTAL	6.950	275	7.225	12.026	729	12.755	7.188	341	7.529	1.815	54	1.869	3.474	357	3.831
			3,8%			5,7%			4,5%			2,9%			9,3%

CV-306 con Caminàs – Alfinach y CV-3007

La CV-306 es el ramal que mayor tráfico registra en esta intersección, con algo más de 11.000 vehículos diarios. El carrer de Caminàs registra 4.300 vehículos al día, mientras que la avenida Alfinach registra 7.600. La continuación de la CV-306 hacia el norte como CV-3007 registra 8.200 vehículos al día.

Los porcentajes de pesados oscilan entre el 2,9% y el 51% en la calle Caminàs.



En la siguiente tabla se muestra los resultados de los aforos para cada uno de los ramales (ambos sentidos de circulación).



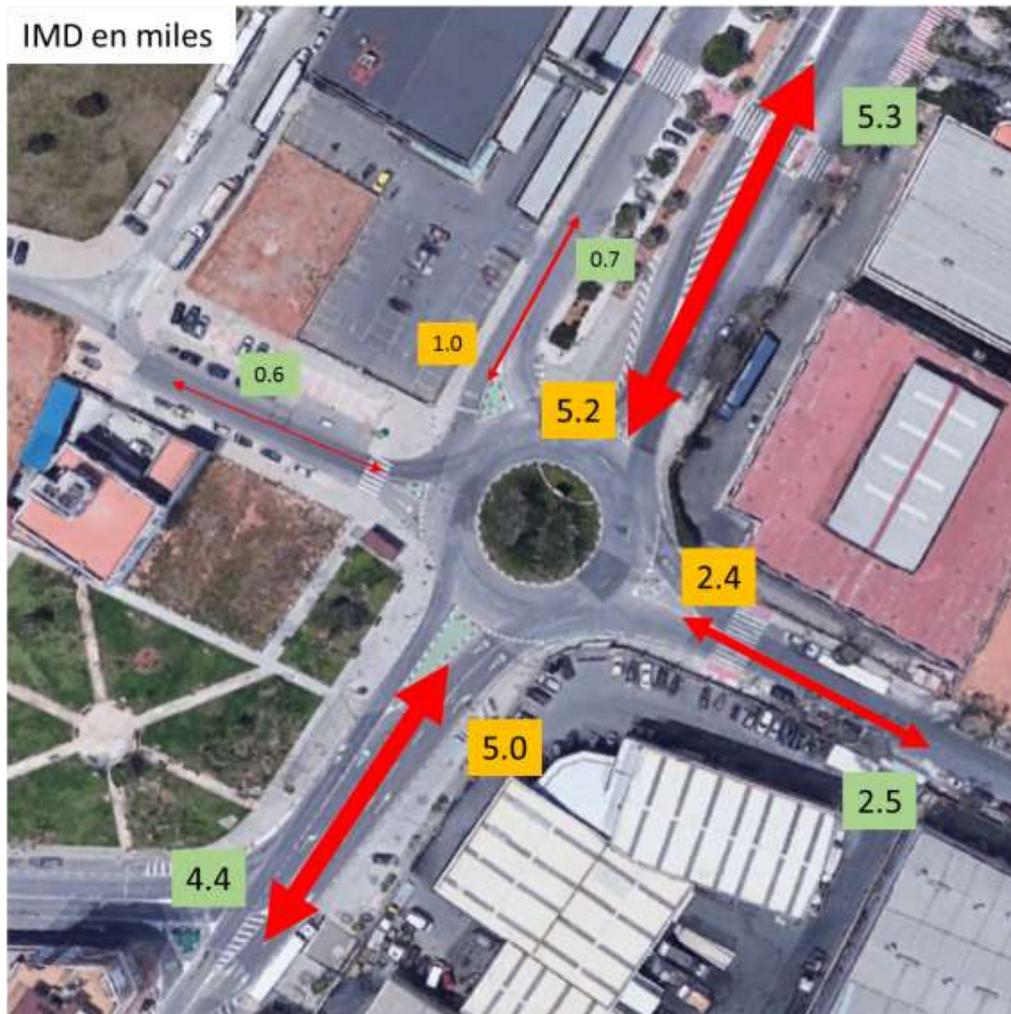
HORA	CV-306			Carrer Caminàs			CV-307			Avenida Alfinach			
	L	P	T	L	P	T	L	P	T	L	P	T	
0:00	0:15	10	0	10	2	0	2	6	0	6	6	0	6
0:15	0:30	6	0	6	1	0	1	4	0	4	3	0	3
0:30	0:45	12	0	12	3	0	3	8	0	8	7	0	7
0:45	1:00	2	0	2	0	0	0	2	0	2	0	0	0
1:00	1:15	2	0	2	0	0	0	2	0	2	0	0	0
1:15	1:30	2	0	2	0	0	0	2	0	2	0	0	0
1:30	1:45	2	0	2	0	0	0	2	0	2	0	0	0
1:45	2:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2:00	2:15	6	0	6	1	0	1	4	0	4	3	0	3
2:15	2:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2:30	2:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2:45	3:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3:00	3:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3:15	3:30	2	0	2	0	0	0	2	0	2	0	0	0
3:30	3:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3:45	4:00	2	0	2	0	0	0	2	0	2	0	0	0
4:00	4:15	2	0	2	0	0	0	2	0	2	0	0	0
4:15	4:30	2	0	2	0	0	0	2	0	2	0	0	0
4:30	4:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4:45	5:00	2	0	2	0	0	0	2	0	2	0	0	0
5:00	5:15	16	0	16	6	1	7	12	1	13	12	0	12
5:15	5:30	6	0	6	1	0	1	4	0	4	3	0	3
5:30	5:45	12	0	12	3	0	3	8	0	8	7	0	7
5:45	6:00	6	0	6	1	0	1	4	0	4	3	0	3
6:00	6:15	16	0	16	6	0	6	11	0	11	11	0	11
6:15	6:30	21	0	21	6	0	6	14	0	14	13	0	13
6:30	6:45	56	1	57	21	1	22	39	0	39	38	0	38
6:45	7:00	80	1	81	30	1	31	59	3	62	55	1	56
7:00	7:15	111	2	113	42	4	46	79	3	82	74	3	77
7:15	7:30	176	5	181	68	2	70	127	3	130	117	4	121
7:30	7:45	220	8	228	83	5	88	160	5	165	147	6	153
7:45	8:00	261	11	272	100	5	105	188	6	194	175	8	183
8:00	8:15	301	11	312	116	6	122	219	8	227	202	11	213
8:15	8:30	340	12	352	130	7	137	245	8	253	229	11	240
8:30	8:45	344	12	356	131	7	138	249	8	257	230	11	241
8:45	9:00	353	13	366	135	6	141	255	7	262	237	12	249
9:00	9:15	421	17	438	161	8	169	304	9	313	282	14	296
9:15	9:30	434	16	450	166	7	173	314	9	323	292	14	306
9:30	9:45	371	13	384	141	7	148	268	8	276	248	14	262
9:45	10:00	208	7	215	79	4	83	150	5	155	139	6	145
10:00	10:15	176	6	182	68	4	72	127	4	131	117	4	121
10:15	10:30	123	4	127	46	4	50	89	3	92	82	5	87
10:30	10:45	140	5	145	52	3	55	102	5	107	94	5	99
10:45	11:00	118	3	121	45	2	47	85	1	86	80	4	84
11:00	11:15	153	5	158	57	2	59	109	3	112	101	4	105
11:15	11:30	111	2	113	42	2	44	79	1	80	74	3	77
11:30	11:45	115	4	119	43	5	48	83	3	86	77	4	81
11:45	12:00	114	2	116	42	2	44	82	1	83	76	3	79
12:00	12:15	160	6	166	62	4	66	115	4	119	107	4	111
12:15	12:30	120	3	123	47	2	49	85	1	86	80	4	84
12:30	12:45	154	6	160	58	4	62	109	4	113	101	4	105
12:45	13:00	153	5	158	57	2	59	109	3	112	101	4	105
13:00	13:15	133	5	138	50	2	52	96	3	99	89	4	93
13:15	13:30	140	5	145	52	2	54	101	3	104	93	4	97
13:30	13:45	114	2	116	42	2	44	82	1	83	76	3	79
13:45	14:00	140	6	146	52	4	56	101	4	105	93	4	97
14:00	14:15	202	8	210	76	4	80	145	4	149	135	6	141
14:15	14:30	126	6	132	49	6	55	91	5	96	84	5	89
14:30	14:45	100	3	103	37	5	42	72	5	77	67	3	70
14:45	15:00	101	3	104	38	5	43	72	5	77	67	3	70
15:00	15:15	118	3	121	45	3	48	85	3	88	80	5	85
15:15	15:30	149	5	154	56	3	59	107	4	111	98	4	102
15:30	15:45	77	1	78	28	1	29	56	2	58	51	0	51
15:45	16:00	171	6	177	64	3	67	124	4	128	113	5	118
16:00	16:15	158	6	164	60	4	64	114	4	118	106	4	110
16:15	16:30	202	8	210	76	4	80	145	4	149	135	6	141
16:30	16:45	455	18	473	176	11	187	329	9	338	306	16	322
16:45	17:00	280	10	290	107	5	112	203	6	209	188	9	197
17:00	17:15	326	12	338	124	6	130	235	8	243	219	10	229
17:15	17:30	224	8	232	85	5	90	161	5	166	150	8	158
17:30	17:45	225	8	233	86	6	92	162	5	167	151	7	158
17:45	18:00	194	8	202	74	4	78	141	4	145	129	6	135
18:00	18:15	318	11	329	122	5	127	230	6	236	214	10	224
18:15	18:30	158	5	163	60	3	63	113	4	117	105	4	109
18:30	18:45	126	4	130	49	3	52	92	4	96	85	5	90
18:45	19:00	118	3	121	45	2	47	85	1	86	80	4	84
19:00	19:15	114	2	116	42	3	45	82	2	84	76	3	79
19:15	19:30	130	5	135	49	2	51	94	3	97	87	4	91
19:30	19:45	123	3	126	46	2	48	89	1	90	82	4	86
19:45	20:00	153	5	158	57	2	59	109	3	112	101	4	105
20:00	20:15	171	5	176	64	3	67	124	5	129	113	5	118
20:15	20:30	122	3	125	45	2	47	88	1	89	81	4	85
20:30	20:45	46	0	46	16	1	17	35	1	36	31	0	31
20:45	21:00	84	1	85	30	0	30	61	1	62	55	0	55
21:00	21:15	78	1	79	29	0	29	56	1	57	51	0	51
21:15	21:30	55	0	55	20	1	21	38	1	39	37	0	37
21:30	21:45	46	0	46	16	0	16	34	0	34	30	0	30
21:45	22:00	55	0	55	20	0	20	38	0	38	37	0	37
22:00	22:15	16	0	16	6	0	6	12	0	12	12	0	12
22:15	22:30	2	0	2	0	0	0	2	0	2	0	0	0
22:30	22:45	13	0	13	4	0	4	8	0	8	7	0	7
22:45	23:00	10	0	10	2	0	2	6	0	6	6	0	6
23:00	23:15	10	0	10	2	0	2	6	0	6	6	0	6
23:15	23:30	2	0	2	0	0	0	2	0	2	0	0	0
23:30	23:45	2	0	2	0	0	0	2	0	2	0	0	0
23:45	0:00	6	0	6	1	0	1	4	0	4	3	0	3
		11.035	359	11.394	4.154	221	4.375	7.955	238	8.193	7.352	322	7.674
				3,2%			5,1%		2,9%		0		4,2%



CV-3007 con calle Creu y calle Corretger

Las intensidades de tráfico en la rotonda de la CV-3007 con la calle Corretger oscilan entre los 10.500 vehículos día del eje de la CV-3007 a los 600 de la calle de la Creu. La calle Corretger registra 4.900 vehículos día mientras que la calle Tarongers registra 1.700 vehículos al día.

Los porcentajes de pesados no sobrepasan en ningún ramal el 4,3%



En la siguiente tabla se muestra los resultados de los aforos para cada uno de los ramales (ambos sentidos de circulación).



HORA	CV-3007 (N)			CV-3007 (S)			Carrer de la Creu			Carrer Corretgers			Carrer Tarongers			
	L	P	T	L	P	T	L	P	T	L	P	T	L	P	T	
0:00	0:15	8	0	8	7	0	7	0	0	0	3	0	3	0	0	0
0:15	0:30	4	0	4	4	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0:30	0:45	10	0	10	10	0	10	0	0	0	4	0	4	0	0	0
0:45	1:00	2	0	2	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1:00	1:15	2	0	2	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1:15	1:30	2	0	2	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1:30	1:45	2	0	2	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1:45	2:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2:00	2:15	4	0	4	4	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2:15	2:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2:30	2:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2:45	3:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3:00	3:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3:15	3:30	2	0	2	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3:30	3:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3:45	4:00	2	0	2	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4:00	4:15	2	0	2	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4:15	4:30	2	0	2	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4:30	4:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4:45	5:00	2	0	2	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5:00	5:15	14	0	14	12	0	12	0	0	0	6	0	6	0	0	0
5:15	5:30	4	0	4	4	1	5	0	0	0	1	1	1	0	0	0
5:30	5:45	10	0	10	10	0	10	0	0	0	4	0	4	0	0	0
5:45	6:00	4	1	5	4	1	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6:00	6:15	14	0	14	12	1	13	0	0	0	6	1	7	0	0	0
6:15	6:30	16	0	16	15	0	15	0	0	0	7	0	7	0	0	0
6:30	6:45	49	1	50	43	1	44	2	0	2	23	0	23	7	0	7
6:45	7:00	74	1	75	66	2	68	3	0	3	34	1	35	12	0	12
7:00	7:15	101	3	104	91	2	93	5	0	5	48	1	49	17	0	17
7:15	7:30	160	6	166	146	4	150	9	0	9	77	3	80	30	1	31
7:30	7:45	201	6	207	182	4	186	11	0	11	97	2	99	37	0	37
7:45	8:00	239	9	248	216	5	221	14	0	14	115	3	118	44	3	47
8:00	8:15	274	9	283	250	7	257	16	0	16	133	4	137	51	0	51
8:15	8:30	313	10	323	285	8	293	19	1	20	152	9	161	57	0	57
8:30	8:45	316	15	331	289	9	298	20	2	22	154	5	159	60	1	61
8:45	9:00	324	13	337	294	12	306	20	0	20	159	5	164	63	0	63
9:00	9:15	386	17	403	350	12	362	24	0	24	187	8	195	73	1	74
9:15	9:30	401	26	427	364	17	381	25	5	30	195	9	204	76	3	79
9:30	9:45	341	15	356	310	12	322	21	1	22	166	6	172	64	0	64
9:45	10:00	193	9	202	174	11	185	11	1	12	93	7	100	36	2	38
10:00	10:15	160	5	165	146	6	152	9	0	9	77	3	80	30	0	30
10:15	10:30	111	3	114	100	4	104	5	0	5	53	2	55	19	1	20
10:30	10:45	130	5	135	117	6	123	6	0	6	60	4	64	23	1	24
10:45	11:00	108	6	114	98	4	102	5	0	5	52	2	54	19	0	19
11:00	11:15	138	9	147	126	7	133	8	0	8	66	2	68	24	0	24
11:15	11:30	101	8	109	91	6	97	5	1	6	48	5	53	17	0	17
11:30	11:45	104	8	112	95	7	102	5	1	6	48	8	56	17	0	17
11:45	12:00	105	5	110	95	5	100	5	0	5	48	4	52	17	0	17
12:00	12:15	145	5	150	133	4	137	8	0	8	71	3	74	25	0	25
12:15	12:30	108	5	113	98	5	103	5	0	5	52	4	56	19	0	19
12:30	12:45	138	9	147	126	8	134	8	0	8	66	5	71	24	0	24
12:45	13:00	138	7	145	126	7	133	8	0	8	66	4	70	24	0	24
13:00	13:15	120	5	125	110	7	117	5	1	6	57	6	63	20	1	21
13:15	13:30	130	7	137	117	6	123	6	0	6	60	5	65	23	0	23
13:30	13:45	104	3	107	94	1	95	5	0	5	48	2	50	17	0	17
13:45	14:00	130	6	136	117	4	121	6	0	6	60	3	63	23	1	24
14:00	14:15	184	4	188	167	7	174	11	2	13	90	2	92	34	1	35
14:15	14:30	114	4	118	103	3	106	5	0	5	55	4	59	19	1	20
14:30	14:45	91	5	96	82	4	86	5	0	5	43	1	44	15	0	15
14:45	15:00	91	3	94	82	6	88	5	0	5	43	2	45	15	1	16
15:00	15:15	108	9	117	98	6	104	5	2	7	52	3	55	19	2	21
15:15	15:30	136	6	142	123	6	129	7	0	7	66	3	69	24	1	25
15:30	15:45	70	10	80	64	3	67	3	1	4	33	4	37	12	4	16
15:45	16:00	157	8	165	143	5	148	9	1	10	75	4	79	29	2	31
16:00	16:15	143	5	148	128	5	133	8	1	9	69	4	73	25	1	26
16:15	16:30	184	7	191	168	6	174	11	0	11	90	3	93	34	2	36
16:30	16:45	416	11	427	378	10	388	25	0	25	203	7	210	80	0	80
16:45	17:00	258	11	269	235	7	242	15	0	15	124	5	129	48	1	49
17:00	17:15	299	12	311	271	10	281	18	2	20	145	6	151	55	0	55
17:15	17:30	204	13	217	185	12	197	12	0	12	99	5	104	38	2	40
17:30	17:45	204	9	213	185	8	193	12	0	12	99	5	104	38	0	38
17:45	18:00	177	4	181	160	4	164	11	1	12	85	2	87	31	1	32
18:00	18:15	293	11	304	266	7	273	17	0	17	143	4	147	55	0	55
18:15	18:30	142	9	151	128	12	140	8	1	9	69	4	73	25	4	29
18:30	18:45	114	5	119	103	3	106	5	0	5	55	2	57	19	0	19
18:45	19:00	108	5	113	98	2	100	5	0	5	52	3	55	19	0	19
19:00	19:15	104	5	109	95	4	99	5	0	5	48	3	51	17	0	17
19:15	19:30	117	3	120	105	1	106	5	0	5	56	2	58	19	0	19
19:30	19:45	111	4	115	100	3	103	5	0	5	53	3	56	19	0	19
19:45	20:00	138	3	141	126	3	129	8	0	8	66	2	68	24	0	24
20:00	20:15	157	3	160	143	2	145	9	0	9	75	1	76	29	0	29
20:15	20:30	111	3	114	100	2	102	5	0	5	53	1	54	19	0	19
20:30	20:45	43	0	43	38	0	38	2	0	2	19	0	19	6	0	6
20:45	21:00	76	1	77	69	1	70	3	0	3	36	0	36	12	0	12
21:00	21:15	70	1	71	64	2	66	3	0	3	33	1	34	12	0	12
21:15	21:30	49	0	49	43	0	43	2	0	2	23	0	23	7	0	7
21:30	21:45	43	1	44	38	1	39	2	0	2	19	0	19	6	0	6
21:45	22:00	50	0	50	43	0	43	2	0	2	23	0	23	7	0	7
22:00	22:15	14	1	15	12	2	14	0	0	0	6	1	7	0	0	0
22:15	22:30	2	1	3	2	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22:30	22:45	10	0	10	10	0	10	0	0	0	4	0	4	0	0	0
22:45	23:00	8	0	8	7	0	7	0	0	0	3	0	3	0	0	0
23:00	23:15	8	0	8	7	0	7	0	0	0	3	0	3	0	0	0
23:15	23:30	2	0	2	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23:30	23:45	2	0	2	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23:45	0:00	4	0	4	4	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		10,060	414	#####	9,126	344	9,470	547	24	571	4,805	214	5,019	1,779	38	1,817
				4,0%			3,6%			4,2%			4,3%			2,1%

Resultados aforos direccionales

Se realizaron 4 aforos direccionales de 7 a 10:00 de la mañana y de 16:00 a 20:00.

Camí de Mangraners amb Camí de Lliria

Este punto es particularmente importante porque estructura el tráfico entre la urbanización de Alfinach y el núcleo urbano de Puçol, además de permitir, a través de una vía pecuaria, el acceso al enlace de la AP-7..Como Puçol no dispone de enlace hacia la AP-7, el acceso más rápido existente en Puçol es a través de esta vía (Camino de Lliria).

El 38% de los vehículos que vienen de Puçol giran a la izquierda por el camino de Lliria hacia el enlace de la AP-7.Esto representa un total de 960 vehículos en las 7 horas aforadas.

De loa vehículos que provienen de la urbanización, el 22% gira a derechas hacia el camino de Lliria y en enlace de la AP-7. Esto representa 479 vehículos.



Los resultados del aforo pueden verse en las tablas siguientes:

HORA	Camí Magraners (Norte)						Camí Lliria (AP7)						
	Camí Lliria (AP7)		Camí Magraners (Sud)		Camí Lliria (Puçol)		Camí Magraners (Sud)		Camí Lliria (Puçol)		Camí Magraners (Nord)		
	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados	
7:00	7:15	11	0	29	1	2	0	20	2	2	0	2	0
7:15	7:30	12	0	27	1	1	1	25	2	5	1	3	1
7:30	7:45	13	1	36	0	1	0	30	1	3	1	3	1
7:45	8:00	10	0	67	2	2	1	42	4	3	1	15	2
8:00	8:15	14	0	65	3	1	0	45	8	2	1	4	1
8:15	8:30	12	0	76	2	8	0	37	6	1	0	2	1
8:30	8:45	15	0	57	1	14	0	39	1	4	0	6	0
8:45	9:00	14	1	68	0	17	0	10	1	8	0	12	1
9:00	9:15	18	0	61	2	25	0	81	8	12	0	14	1
9:15	9:30	15	1	120	1	23	3	45	6	15	0	19	3
9:30	9:45	44	6	65	1	31	4	15	1	14	1	18	2
9:45	10:00	16	1	30	1	20	1	13	0	12	0	6	1
		413	66	1340	40	270	35	920	48	181	18	316	28
16:00	16:15	11	5	27	3	8	1	44	1	3	2	26	1
16:15	16:30	9	3	41	2	11	2	77	1	4	0	21	2
16:30	16:45	29	5	62	2	21	6	21	0	4	1	16	1
16:45	17:00	11	6	62	2	12	2	24	1	6	0	13	2
17:00	17:15	13	3	57	2	15	0	26	1	8	1	19	3
17:15	17:30	10	3	44	2	11	2	30	0	9	0	14	0
17:30	17:45	12	6	41	2	10	2	20	1	10	1	12	0
17:45	18:00	24	5	35	1	8	2	31	1	11	2	12	1
18:00	18:15	28	6	52	2	7	3	25	0	9	1	11	1
18:15	18:30	22	5	32	2	6	3	37	0	11	0	9	0
18:30	18:45	9	3	40	1	4	1	32	0	8	1	8	0
18:45	19:00	14	1	20	1	4	0	33	1	5	1	8	1
19:00	19:15	8	0	33	0	2	0	21	0	5	2	7	1
19:15	19:30	6	2	30	2	1	1	26	0	2	0	9	0
19:30	19:45	7	1	28	0	3	0	30	1	3	1	10	1
19:45	20:00	6	2	35	1	2	0	41	0	2	0	17	0

HORA	Camí Magraners (Sud)						Camí Lliria (Puçol)						
	Camí Lliria (Puçol)		Camí Magraners (Nord)		Camí Lliria (AP7)		Camí Magraners (Nord)		Camí Lliria (AP7)		Camí Magraners (Sud)		
	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados	
7:00	7:15	0	0	14	0	18	0	3	1	2	0	1	0
7:15	7:30	0	0	12	1	22	4	4	0	2	0	1	0
7:30	7:45	0	0	17	0	34	2	3	0	1	0	1	0
7:45	8:00	0	1	42	1	53	4	14	1	3	0	2	0
8:00	8:15	1	0	43	2	40	2	4	1	2	0	2	0
8:15	8:30	0	0	54	2	48	2	4	1	2	0	1	0
8:30	8:45	0	0	47	3	46	2	2	0	2	1	1	0
8:45	9:00	0	0	75	2	35	3	6	0	4	0	0	0
9:00	9:15	0	0	72	3	26	2	4	1	2	1	1	0
9:15	9:30	0	0	133	2	32	2	5	0	3	1	1	0
9:30	9:45	0	0	123	5	28	10	5	0	3	1	2	0
9:45	10:00	0	0	59	3	17	1	7	0	4	2	2	0
		3	1	1509	37	881	79	111	6	74	21	25	3
16:00	16:15	0	0	48	2	11	1	4	0	2	2	1	1
16:15	16:30	1	0	36	1	20	2	3	1	3	1	1	0
16:30	16:45	0	0	50	1	42	1	4	0	3	1	1	0
16:45	17:00	1	0	90	2	88	12	6	0	5	0	0	0
17:00	17:15	0	0	61	1	52	2	4	0	2	1	1	0
17:15	17:30	0	0	50	1	36	4	5	0	3	1	0	0
17:30	17:45	0	0	40	0	39	5	4	0	2	1	1	0
17:45	18:00	0	0	46	2	24	4	3	0	4	2	0	0
18:00	18:15	0	0	50	0	55	4	2	0	4	1	2	0
18:15	18:30	0	0	53	1	18	4	2	0	2	1	1	0
18:30	18:45	0	0	60	0	28	0	3	0	4	2	1	0
18:45	19:00	0	0	48	0	15	1	3	0	1	0	0	0
19:00	19:15	0	0	47	1	14	2	2	0	2	1	1	1
19:15	19:30	0	0	45	1	13	0	2	0	2	0	0	0
19:30	19:45	0	0	48	0	15	1	1	0	2	1	0	1
19:45	20:00	0	0	46	0	12	2	2	0	3	0	0	0



Calle Caminàs con avenida Mancomunitat de l’Horta Nord

De este aforo direccional sorprende la importancia que tiene la calle de la Mancomunitat de l’Horta Nord (conecta con la estación de Renfe) pero sobre todo la calle Vicente Ros.



Los resultados del aforo pueden verse en las tablas siguientes:

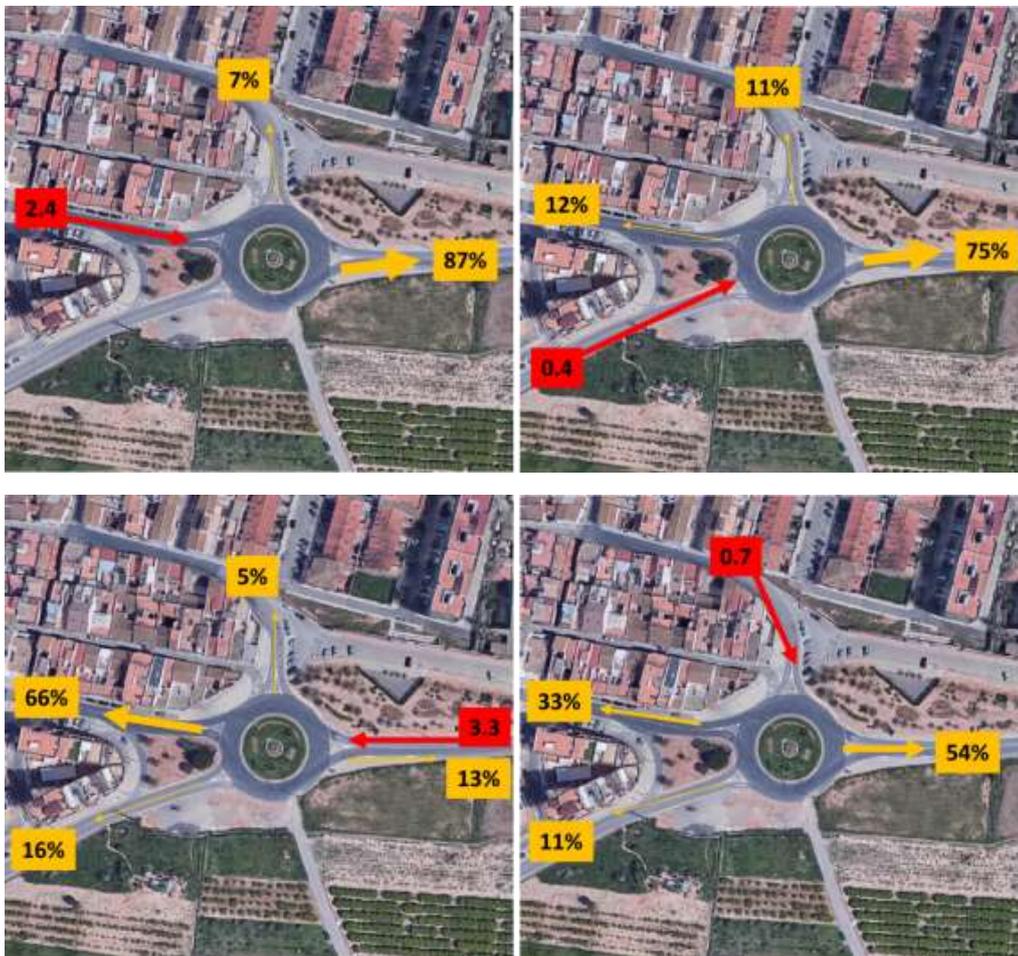
HORA	Caminàs (Oeste)								Vicent Ros								
	Vicent Ros		Caminàs Este		Mancomunitat Horta		Caminàs (Oeste)		Caminàs Este		Mancomunitat Horta		Caminàs (Oeste)		Vicent Ros		
	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados	
7:00	7:15	2	0	10	0	10	1	0	0	5	0	12	1	1	0	0	0
7:15	7:30	3	0	19	0	36	0	0	0	8	1	52	1	1	0	1	0
7:30	7:45	2	0	21	0	41	0	1	0	12	0	87	2	2	0	1	0
7:45	8:00	2	1	26	1	44	1	1	0	13	1	81	1		0	0	0
8:00	8:15	1	0	30	1	46	0	0	0	15	1	78	1	3	0	1	0
8:15	8:30	1	0	32	0	51	1	0	0	14	1	75	1		0	2	0
8:30	8:45	2	1	27	0	43	1	0	0	17	2	71	0	4	0	2	0
8:45	9:00	3	0	25	1	38	1	1	0	19	0	64	0	3	0	1	0
9:00	9:15	2	1	24	1	32	0	0	0	21	1	56	1	2	0	2	0
9:15	9:30	8	1	22	0	28	1	1	0	22	1	48	1	2	1	2	0
9:30	9:45	3	0	19	0	25	0	0	0	24	0	39	2	2	0	4	0
9:45	10:00	5	0	18	0	24	0	0	1	21	0	35	1	1	0	1	0
16:00	16:15	4	0	15	0	22	1	0	0	22	0	51	1	1	1	1	1
16:15	16:30	4	0	17	1	20	0	1	0	26	1	56	2	0	0	0	0
16:30	16:45	6	1	18	1	19	1	0	0	31	0	53	2	2	0	1	0
16:45	17:00	5	0	17	0	18	0	0	0	38	1	54	1	2	0	1	0
17:00	17:15	9	0	20	0	19	0	1	0	41	0	52	1	1	0	2	0
17:15	17:30	8	1	20	0	17	0	0	0	47	0	50	1	2	0	2	0
17:30	17:45	10	0	17	0	20	1	0	0	44	1	50	1	2	0	1	0
17:45	18:00	9	0	16	0	19	1	0	1	41	0	52	1	3	0	3	1
18:00	18:15	11	0	17	1	18	0	1	0	39	0	57	0	2	0	2	0
18:15	18:30	10	0	16	0	20	0	0	0	37	0	60	2	3	0	5	0
18:30	18:45	9	1	18	1	21	0	0	0	36	1	57	1	1	0	3	0
18:45	19:00	8	0	15	0	19	0	0	0	33	0	56	1	3	0	2	0
19:00	19:15	6	0	15	0	22	0	0	0	18	1	52	1	2	0	2	0
19:15	19:30	5	1	14	1	20	0	0	0	25	3	50	1	5	0	3	0
19:30	19:45	4	0	12	0	18	1	1	0	22	1	49	1	3	0	1	0
19:45	20:00	5	0	12	0	20	1	0	0	20	1	47	0	2	0	1	0
		147	8	532	9	730	12	8	2	711	18	1544	29	55	2	47	2

HORA	Caminàs Este								Mancomunitat Horta								
	Mancomunitat Horta		Vicente Ros		Caminàs (Oeste)		Caminàs Este		Caminàs (Oeste)		Vicente Ros		Caminàs Este		Mancomunitat Horta		
	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados	
7:00	7:15	5	0	1	0	7	0	0	0	1	0	5	1	9	0	0	0
7:15	7:30	10	0	6	0	9	0	2	0	1	1	18	1	12	0	1	0
7:30	7:45	13	0	9	0	14	1	1	0	2	2	29	2	14	0	1	0
7:45	8:00	25	0	12	0	26	2	2	0	5	2	40	1	15	0	1	0
8:00	8:15	24	0	13	0	33	1	2	1	9	3	50	2	17	0	2	0
8:15	8:30	26	0	15	0	39	2	3	0	7	1	56	1	15	0	1	0
8:30	8:45	24	0	14	1	47	1	3	1	7	1	61	2	15	0	3	0
8:45	9:00	24	0	17	0	54	1	4	0	6	1	64	2	14	0	3	0
9:00	9:15	23	0	15	1	46	1	2	0	7	0	70	3	16	0	6	0
9:15	9:30	19	0	14	1	41	1	2	1	6	2	63	1	12	0	3	0
9:30	9:45	17	0	13	1	38	1	1	1	5	1	60	1	13	0	2	0
9:45	10:00	16	0	10	1	33	0	1	0	5	1	57	1	13	0	1	0
16:00	16:15	26	0	12	1	28	0	2	1	4	1	51	1	12	0	1	0
16:15	16:30	28	0	12	2	26	1	1	0	6	2	55	2	15	0	1	1
16:30	16:45	31	0	15	0	28	0	3	0	8	1	53	1	16	0	1	0
16:45	17:00	28	0	13	1	32	1	2	1	10	0	59	2	18	0	2	0
17:00	17:15	28	0	12	1	39	1	2	1	9	0	58	1	18	0	2	0
17:15	17:30	26	0	12	1	45	1	4	1	8	1	55	1	21	1	3	0
17:30	17:45	29	0	12	0	49	0	7	0	7	0	51	0	20	0	2	1
17:45	18:00	26	0	14	1	50	0	5	0	5	1	50	1	22	2	5	0
18:00	18:15	27	0	16	1	50	1	6	0	6	0	49	0	21	1	3	0
18:15	18:30	28	0	15	1	49	1	5	1	9	1	51	1	20	1	2	0
18:30	18:45	31	0	17	0	52	2	7	0	8	1	53	1	21	1	2	1
18:45	19:00	32	0	14	1	48	0	5	0	11	0	54	0	23	0	2	0
19:00	19:15	34	0	15	0	47	1	5	0	9	0	49	0	20	0	2	0
19:15	19:30	33	0	13	1	46	0	3	0	10	1	48	0	22	2	2	0
19:30	19:45	36	0	16	0	45	0	4	0	10	1	48	1	18	0	2	0
19:45	20:00	32	0	12	0	43	0	2	1	11	0	47	0	19	0	3	0
		701	0	359	16	1064	20	86	10	192	25	1404	30	471	8	59	3

Calle Caminás con calle Barreres y Camí de la Mar

De este aforo hay que destacar, como es lógico el eje Caminas – Camí de la Mar, pero también la relativa importancia que está adquiriendo la calle Mercè Rodoreda, la cual adquirirá un papel mayor con la conexión futura a la CV-306.

También hay que destacar el número significativo de vehículos que entran al centro por la calle Barreres (375 en las horas punta aforadas) así como los que realizan el cambio de sentido viniendo de Camins a la mar y vuelven hacia él, debido a las entradas y salidas de la V-21.



Los resultados del aforo pueden verse en las tablas siguientes:

HORA	Caminàs										Mercè Rodoreda										
	Mercè Rodoreda		Cami Rural		Cami Mar		Barreres		Caminàs		Cami Rural		Cami Mar		Barreres		Caminàs		Mercè Rodoreda		
	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados	
7:00	7:15	0	0	0	0	61	1	1	0	2	0	0	0	8	0	1	0	1	0	0	0
7:15	7:30	1	0	1	0	81	1	2	0	3	0	0	0	9	0	1	0	1	0	0	0
7:30	7:45	0	0	1	0	79	1	2	0	2	0	0	0	11	0	1	0	0	0	0	0
7:45	8:00	1	0	4	0	80	2	4	0	3	0	0	0	10	0	0	0	1	0	0	0
8:00	8:15	1	0	5	0	79	2	5	0	3	0	0	0	12	0	2	1	2	0	1	0
8:15	8:30	0	0	5	1	77	3	4	0	2	0	0	0	11	0	1	0	1	0	0	0
8:30	8:45	0	0	2	0	77	1	3	0	1	0	0	0	13	0	0	0	2	0	1	0
8:45	9:00	1	0	1	0	80	2	5	0	2	0	0	0	12	0	1	0	1	0	0	0
9:00	9:15	1	0	1	0	82	3	6	0	2	0	0	0	12	0	1	0	2	0	0	0
9:15	9:30	0	0	0	0	82	3	5	0	1	0	0	0	10	0	1	0	0	0	1	0
9:30	9:45	0	0	0	0	61	2	3	0	0	0	0	0	12	0	1	0	0	0	1	0
9:45	10:00	1	0	1	1	42	2	3	0	1	0	0	0	9	0	1	0	1	0	0	0
10:00	10:15	1	0	1	0	22	1	2	0	1	0	0	0	10	0	1	1	1	0	0	0
16:00	16:15	0	0	0	0	56	0	8	0	2	1	0	0	11	0	1	1	1	0	0	0
16:15	16:30	0	0	0	0	67	0	7	0	2	0	0	0	15	0	2	0	1	0	0	0
16:30	16:45	1	0	1	0	80	0	8	0	4	0	0	0	11	0	2	0	2	0	1	0
16:45	17:00	1	0	2	0	92	1	8	0	5	0	0	0	12	0	1	0	2	0	0	0
17:00	17:15	0	0	1	0	103	1	6	0	5	0	0	0	12	0	1	0	1	0	0	0
17:15	17:30	0	0	0	0	96	2	6	0	5	0	0	0	10	0	1	0	2	0	1	0
17:30	17:45	1	0	2	1	91	2	8	0	7	0	0	0	9	0	2	1	1	0	0	0
17:45	18:00	2	0	3	0	85	1	9	0	8	0	0	0	8	0	1	0	2	0	0	0
18:00	18:15	1	0	2	0	78	0	8	0	7	0	0	0	7	0	1	0	2	0	0	0
18:15	18:30	0	0	1	0	73	0	7	0	5	0	0	0	6	0	2	0	1	0	1	0
18:30	18:45	2	0	2	0	71	0	8	0	5	0	0	0	6	0	1	1	2	0	0	0
18:45	19:00	3	0	2	0	67	0	8	0	4	0	0	0	5	0	2	0	2	0	0	0
19:00	19:15	2	0	1	0	62	0	7	0	2	0	0	0	4	0	0	0	1	1	0	0
19:15	19:30	1	0	2	0	53	0	6	0	3	0	0	0	3	0	3	0	4	0	0	0
19:30	19:45	2	0	2	0	67	0	7	0	4	0	0	0	3	0	2	0	2	0	0	0
19:45	20:00	1	0	1	0	66	0	5	0	5	0	0	0	2	0	1	0	2	0	0	0
		24	0	44	3	2110	31	161	0	96	1	0	0	263	0	35	5	41	1	7	0

HORA	Cami Mar								Barreres												
	Barreres		Caminàs		Mercè Rodoreda		Cami Rural		Cami Mar		Caminàs		Mercè Rodoreda		Cami Rural		Barreres				
	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados			
7:00	7:15	2	0	63	1	17	0	0	0	6	0	5	0	2	0	0	0	9	0	1	0
7:15	7:30	2	0	74	0	12	1	0	0	8	0	5	0	2	0	0	0	10	0	0	0
7:30	7:45	3	1	77	1	14	0	0	0	6	1	7	0	3	0	0	0	11	0	0	0
7:45	8:00	5	0	87	1	21	0	0	0	9	0	4	1	1	0	0	0	8	0	0	0
8:00	8:15	4	1	84	1	20	2	0	0	10	1	5	0	2	0	0	0	12	0	0	0
8:15	8:30	4	0	78	2	18	1	0	0	12	0	6	0	3	0	0	0	14	0	0	0
8:30	8:45	5	0	69	0	15	1	0	0	10	1	8	0	5	0	0	0	20	0	0	0
8:45	9:00	8	0	65	4	14	1	1	0	14	0	10	0	6	0	0	0	25	0	0	0
9:00	9:15	6	0	61	1	12	1	0	0	12	2	11	1	9	0	0	0	26	0	0	0
9:15	9:30	9	0	60	2	12	0	1	0	14	0	9	0	4	0	0	0	22	0	1	0
9:30	9:45	8	0	59	0	9	0	0	1	13	0	8	0	4	0	0	0	17	0	0	0
9:45	10:00	11	0	57	1	9	0	0	0	16	0	7	0	3	0	0	0	13	0	0	0
10:00	10:15	9	1	55	1	6	1	1	0	13	1	9	0	4	0	0	0	11	0	0	0
16:00	16:15	4	0	80	2	20	0	0	0	18	0	6	0	1	0	0	0	12	0	1	0
16:15	16:30	2	0	90	1	23	1	2	0	20	1	5	0	1	0	0	0	12	0	1	0
16:30	16:45	3	0	102	1	29	1	1	0	22	1	4	0	2	0	0	0	10	0	0	0
16:45	17:00	4	0	96	0	28	0	1	0	20	2	6	0	2	0	0	0	15	0	1	0
17:00	17:15	6	0	88	0	26	1	1	0	19	0	9	0	0	0	1	0	14	0	0	0
17:15	17:30	5	0	78	3	22	0	0	1	16	1	11	0	2	0	0	0	15	0	0	0
17:30	17:45	8	1	72	0	22	0	1	0	20	0	12	0	2	1	0	0	13	0	0	0
17:45	18:00	6	0	70	0	20	2	1	0	14	0	15	0	2	0	0	0	14	0	0	1
18:00	18:15	7	0	73	1	19	0	0	1	15	0	12	0	1	0	0	0	11	0	1	0
18:15	18:30	5	0	75	0	17	0	1	0	11	0	10	0	1	0	0	0	13	0	0	0
18:30	18:45	5	0	76	0	14	1	0	0	9	0	7	0	0	0	0	0	10	0	0	0
18:45	19:00	4	0	74	0	15	1	0	1	12	1	6	0	1	0	0	0	11	0	0	0
19:00	19:15	6	0	79	0	18	0	1	1	17	2	8	0	3	0	1	0	8	0	0	0
19:15	19:30	5	0	80	1	17	0	1	0	19	1	9	0	4	0	0	0	9	0	0	0
19:30	19:45	7	0	87	0	20	0	0	0	22	1	9	0	2	0	0	0	10	0	0	0
19:45	20:00	4	0	88	1	18	0	0	0	18	0	10	0	7	0	0	0	7	0	0	0
		157	4	2197	25	507	15	13	5	415	16	233	2	79	1	2	0	382	0	6	1



Calle Moli de Vent – CV-3007 y Avenida València

De este aforo direccional hay que destacar que en todos los casos el movimiento con mayor porcentaje de flujo es el que da continuidad al eje. En el caso de los movimientos a través del eje calle Moli de vent – Avenida València, los giros a izquierda permitidos son los que registran menor porcentaje. En el eje de la CV-3007, los movimientos a izquierda están prohibidos.



Los resultados del aforo pueden verse en las tablas siguientes:

PUNTO 4	Moli de Vent												CV 3007 (Sur)					
	CV 3007 (Sur)			Av. València			CV 3007 (Norte)			Moli de Vent (Prohibido)			CV 3007 (Norte)			Av. València		
	Ligeros	Pesados	Total	Ligeros	Pesados	Total	Ligeros	Pesados	Total	Ligeros	Pesados	Total	Ligeros	Pesados	Total	Ligeros	Pesados	Total
7:00	10	0	10	45	0	45	13	0	13	0	0	0	15	1	16	3	0	3
7:15	4	0	4	19	0	19	7	0	7	0	0	0	18	0	18	5	0	5
7:30	5	0	5	12	0	12	14	0	14	0	0	0	8	1	9	7	0	7
7:45	3	0	3	31	0	31	11	0	11	0	0	0	10	1	11	5	0	5
8:00	4	0	4	42	0	42	1	0	1	0	0	0	11	0	11	2	0	2
8:15	8	1	9	32	0	32	8	0	8	0	0	0	2	0	2	5	0	5
8:30	2	3	5	6	0	6	0	0	0	0	0	0	24	3	27	7	1	8
8:45	2	0	2	4	3	7	8	0	8	0	0	0	7	1	8	2	0	2
9:00	10	1	11	0	0	0	2	0	2	0	0	0	5	0	5	6	1	7
9:15	11	0	11	45	1	46	10	0	10	0	0	0	10	1	11	3	0	3
9:30	7	0	7	5	0	5	4	0	4	0	0	0	28	4	32	15	2	17
9:45	4	1	5	10	1	11	5	1	6	0	0	0	11	3	14	10	0	10
211																		
399																		
158																		
0																		
258																		
143																		
16:00	13	0	13	7	1	8	0	0	0	0	0	0	11	0	11	6	0	6
16:15	16	1	17	15	0	15	3	0	3	0	0	0	10	1	11	9	0	9
16:30	0	0	0	6	0	6	2	0	2	0	0	0	14	0	14	3	0	3
16:45	14	0	14	9	0	9	10	0	10	0	0	0	3	2	5	8	0	8
17:00	18	0	18	11	0	11	7	1	8	0	0	0	9	0	9	6	1	7
17:15	12	0	12	14	0	14	9	0	9	0	0	0	8	0	8	9	0	9
17:30	10	0	10	16	0	16	6	0	6	0	0	0	7	1	8	11	0	11
17:45	15	0	15	7	1	8	11	0	11	0	0	0	2	2	4	4	0	4
18:00	14	1	15	6	0	6	3	0	3	0	0	0	5	0	5	0	1	1
18:15	9	0	9	19	0	19	9	0	9	0	0	0	13	1	14	6	0	6
18:30	8	0	8	17	0	17	7	0	7	0	0	0	4	0	4	2	0	2
18:45	4	0	4	14	0	14	6	0	6	0	0	0	2	1	3	3	0	3

PUNTO 4	Av. València												CV 3007 (Norte)					
	CV 3007 (Norte)			Moli de Vent			CV 3007 (Sur)			Moli de Vent			CV 3007 (Sur)			Av. València (Prohibido)		
	Ligeros	Pesados	Total	Ligeros	Pesados	Total	Ligeros	Pesados	Total	Ligeros	Pesados	Total	Ligeros	Pesados	Total	Ligeros	Pesados	Total
7:00	15	0	15	59	0	59	7	0	7	20	0	20	17	1	18	0	0	0
7:15	10	0	10	56	0	56	1	0	1	6	0	6	12	0	12	0	0	0
7:30	1	0	1	27	0	27	0	0	0	6	0	6	6	0	6	0	0	0
7:45	6	0	6	34	0	34	1	0	1	10	0	10	9	1	10	0	0	0
8:00	4	0	4	49	0	49	20	2	22	1	0	1	2	0	2	0	0	0
8:15	5	0	5	2	0	2	8	1	9	2	0	2	6	0	6	0	0	0
8:30	3	0	3	15	0	15	6	0	6	3	0	3	0	0	0	0	0	0
8:45	0	0	0	1	0	1	4	0	4	10	1	11	27	2	29	0	0	0
9:00	3	0	3	71	0	71	11	0	11	1	0	1	10	0	10	0	0	0
9:15	8	0	8	15	0	15	7	0	7	5	0	5	6	0	6	0	0	0
9:30	5	0	5	5	0	5	6	0	6	8	0	8	7	0	7	0	0	0
9:45	0	0	0	7	0	7	0	0	0	6	0	6	15	3	18	0	0	0
129																		
564																		
100																		
154																		
246																		
0																		
16:00	6	0	6	18	0	18	3	0	3	7	0	7	10	1	11	0	0	0
16:15	3	0	3	20	0	20	2	0	2	2	0	2	13	0	13	0	0	0
16:30	0	0	0	23	1	24	5	0	5	4	0	4	11	0	11	0	0	0
16:45	7	1	8	21	0	21	0	1	1	0	0	0	15	3	18	0	0	0
17:00	4	0	4	20	1	21	3	0	3	6	0	6	4	10	0	0	0	0
17:15	6	0	6	7	0	7	3	0	3	9	0	9	7	2	9	0	0	0
17:30	4	0	4	12	2	14	0	1	1	7	0	7	4	1	5	0	0	0
17:45	3	0	3	16	0	16	1	0	1	10	0	10	5	2	7	0	0	0
18:00	0	0	0	10	0	10	2	0	2	9	0	9	11	0	11	0	0	0
18:15	17	0	17	19	1	20	1	0	1	7	0	7	11	1	12	0	0	0
18:30	5	0	5	30	0	30	1	0	1	6	0	6	7	2	9	0	0	0
18:45	13	0	13	22	0	22	3	0	3	8	0	8	6	0	6	0	0	0



1.3.4. Encuesta a Peatones y Ciclistas

Se realizaron encuestas a peatones y ciclistas en los siguientes puntos:

1. Cami Caminàs con avenida Mancomunitat de l'Horta
2. Avenida de Valencia con Calle Sant Joan (después del paso inferior, hacia el centro de la ciudad)
3. Avenida Valencia, entre CV-3007 y avenida Mancomunitat de l'Horta
4. CV-3007 con calle Mallaeta – Travesia del Vallet
5. Avenida Molino de Viento, entre CV-3007 y avenida Corts Valencianes



En total se realizaron 241 encuestas, repartidas del siguiente modo por puntos:

Punto	Nº Encuestas
1	37
2	65
3	40
4	51
5	48
Total	241



El formulario de la encuesta fue el siguiente:

Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Puçol
Encuesta a peatones y ciclistas

Punto de encuesta

Dia _____ Hora _____

Edad ____ Género ____ Hora de inicio del desplazamiento H ____ M ____ Duración del desplazamientos (minutos) ____

Origen _____ Destino _____

(Si es Puçol especificar calle / barrio) *(Si es Puçol especificar calle o barrio)*

Motivo origen 1-Casa <input type="checkbox"/> 2-Trabajo <input type="checkbox"/> 3-Estudios <input type="checkbox"/> 4-Compras <input type="checkbox"/> 5-Ocio <input type="checkbox"/> 6-Gestiones <input type="checkbox"/> 7-Médico <input type="checkbox"/> 8-Otros <input type="checkbox"/>	Motivo destino 1-Casa <input type="checkbox"/> 2-Trabajo <input type="checkbox"/> 3-Estudios <input type="checkbox"/> 4-Compras <input type="checkbox"/> 5-Ocio <input type="checkbox"/> 6-Gestiones <input type="checkbox"/> 7-Médico <input type="checkbox"/> 8-Otros <input type="checkbox"/>	Frecuencia 1-Todos los días <input type="checkbox"/> 2-Todos los días laborables <input type="checkbox"/> 3- 2/3 días semana <input type="checkbox"/> 4- 1 vez semana <input type="checkbox"/> 5-Mensual <input type="checkbox"/> 6-Esporádico <input type="checkbox"/>	Si usted es ciclista, ¿donde estaciona? E origen En destino 1-Casa <input type="checkbox"/> 1-Casa <input type="checkbox"/> 2-Aparcabicis en calle <input type="checkbox"/> 2-Aparcabicis en calle <input type="checkbox"/> 3-Estacionamiento privado <input type="checkbox"/> 3-Estacionamiento privado <input type="checkbox"/> 4-Estacionamiento público <input type="checkbox"/> 4-Estacionamiento público <input type="checkbox"/> 5-En la calle <input type="checkbox"/> 5-En la calle <input type="checkbox"/> 6-En el lugar de trabajo <input type="checkbox"/> 6-En el lugar de trabajo <input type="checkbox"/>
--	---	--	--

¿Realiza este desplazamiento en otros modos de transporte? No ____ Si ____ Modo _____

¿Qué debería mejorarse para mejorar su experiencia como ciclista o peatón? (contestar un máximo de 3 respuestas)	Peatón 1-Ampliar/mejorar aceras <input type="checkbox"/> 2-Más tiempo de verde en semáforos <input type="checkbox"/> 3-Eliminar obstáculos <input type="checkbox"/> 4-Iluminación <input type="checkbox"/> 5-Arbolado/sombra <input type="checkbox"/> 6-Seguridad vial <input type="checkbox"/> 7-Otros <input type="checkbox"/>	Ciclista 1-Pavimentación <input type="checkbox"/> 2-Carriles bici <input type="checkbox"/> 3-Estacionamiento <input type="checkbox"/> 4-Seguridad vial <input type="checkbox"/> 5- Iluminación y sombra <input type="checkbox"/> 6- Calmado de tráfico <input type="checkbox"/> 7-Otros <input type="checkbox"/>
--	--	--



Encuesta a peatones

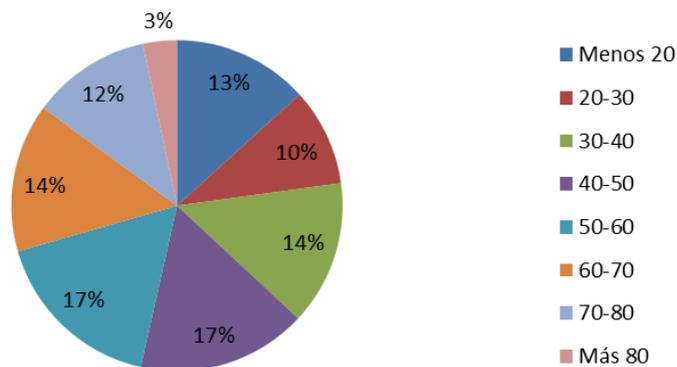


Resultados

Hay que destacar que como la presencia de ciclistas en las calles de Puçol es baja, el número de ciclistas interceptados en la vía pública ha sido de tan solo el 1% del total de encuestados. Para poder identificar las necesidades de mejora para potenciar el uso de la bicicleta, se ha permitido a los peatones contestar la pregunta de qué debería mejorarse para potenciar el uso de la bicicleta.

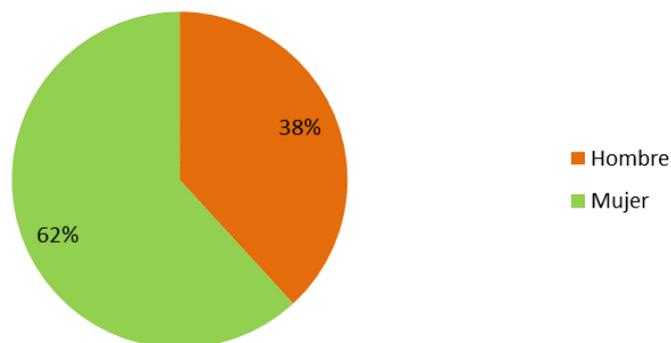
La edad de los encuestados es bastante diversa, abarcando población menor de 20 años (13% de los encuestados) hasta población de 70-80 años (12% de los encuestados).

Edad de los encuestados



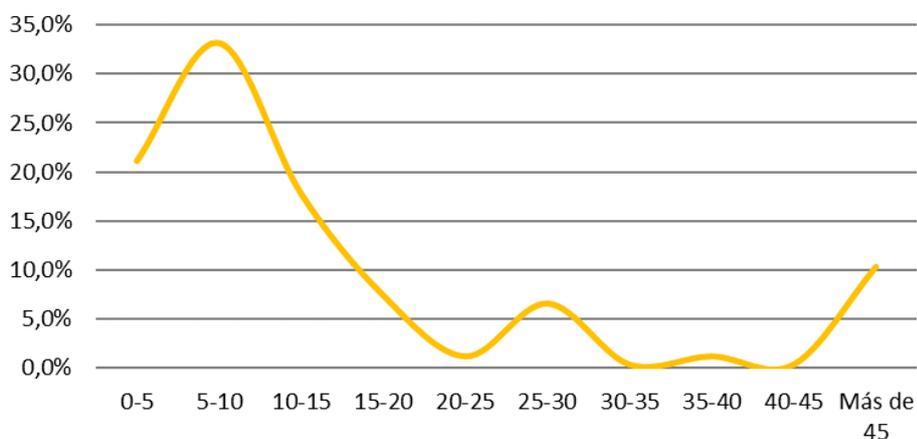
El género de los encuestados ha sido mayoritariamente mujer (62%), frente al 38% de hombres.

Género de los encuestados



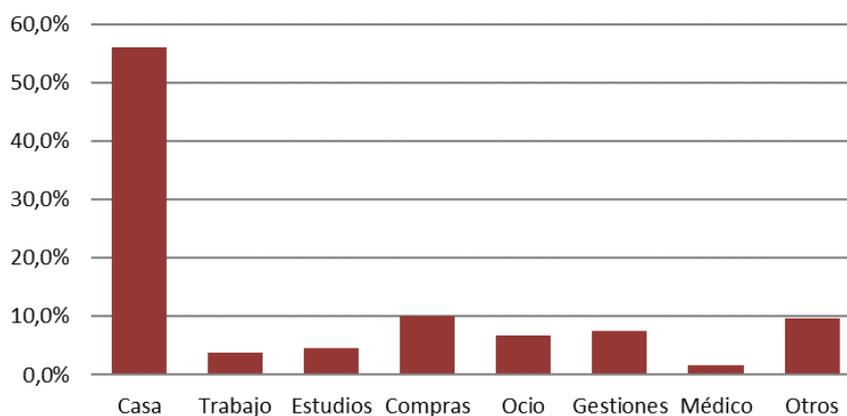
El tiempo medio de un desplazamiento peatonal en Puçol es de 16,8 minutos, aunque la moda es el desplazamiento de 5-10 minutos (33% del total), seguido de los de 0-5 minutos (21% del total).

Tiempo de desplazamiento

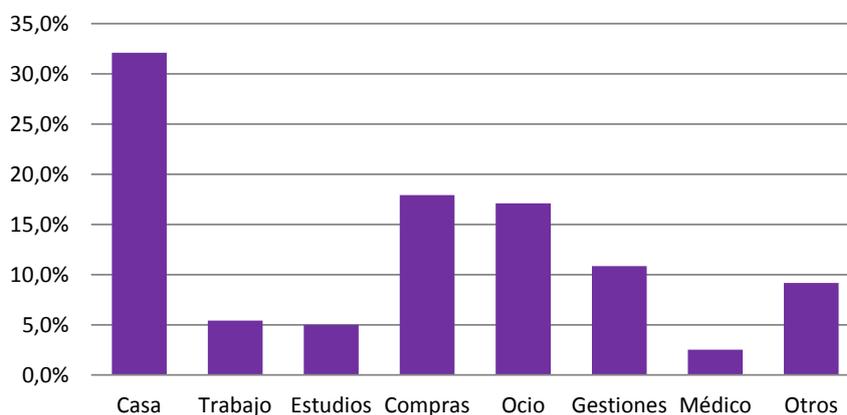


A continuación se analiza el motivo de los desplazamientos considerando el origen y el destino, respectivamente. Si se analiza el origen de los desplazamientos, se observa como el principal motivo es salir de casa, con prácticamente el 55% del total de desplazamientos, lo que indica que la mayoría de los viajes se inician desde casa. Analizando el destino principal de los desplazamientos, el 32% es debido a la vuelta a casa (es decir, casi un tercio de los viajes finalizan en casa), apareciendo otros motivos representativos como las compras en segundo lugar (18%), ocio (17%) y gestiones (11%).

Motivo origen del desplazamiento

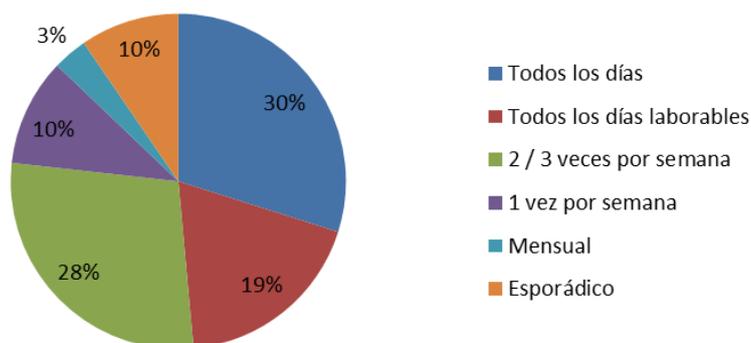


Motivo destino del desplazamiento



La frecuencia de los desplazamientos muestra como prácticamente el 50% de éstos se realizan diariamente, mientras que otro 28% se realiza 2/3 veces por semana. Solo el 10% de los desplazamientos identificados se realiza una vez por semana, un 3% de forma mensual y un 10% de forma esporádica.

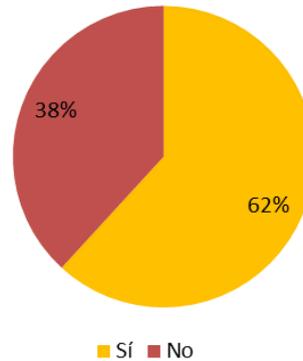
Frecuencia del desplazamiento



Es interesante analizar la fidelidad de los encuestados al modo peatonal. La respuesta obtenida a la pregunta de si el desplazamiento que estaban realizando lo hacían siempre en el mismo modo de transporte, un 62% afirmó que no.

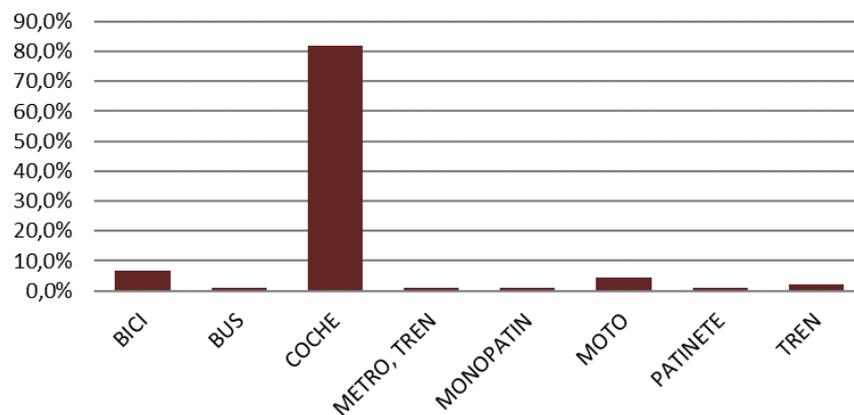


¿Utiliza otros modos de transporte para realizar este desplazamientos?



Posteriormente, a las personas encuestadas que afirmaron que no siempre utilizaban el modo a pie para este desplazamiento, se les preguntó cuál era el modo alternativo. En este caso, el vehículo privado (coche) gana por mayoría. El 82% de los encuestados afirmó que si no se desplazaba a pie lo hacía en coche. Un 4,5% afirmó hacerlo en moto y un 6,5% en bicicleta.

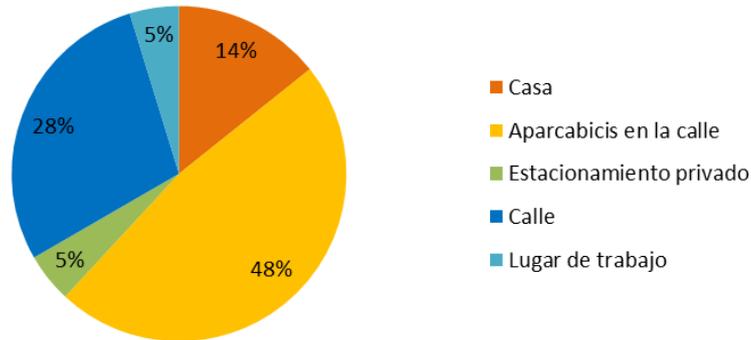
Modo alternativo



A los usuarios de la bici o a aquellos peatones que también utilizan la bicicleta se les preguntó dónde estacionaban la bicicleta en destino (en origen el 91% lo hace en casa). Un 14% dijo estacionar en casa y un 48% en aparcabicis. Un 5% en aparcamientos privados y otro 5% en el lugar de trabajo. Por último, un 28% de los encuestados afirmó estacionar la bicicleta en la calle (vía pública).



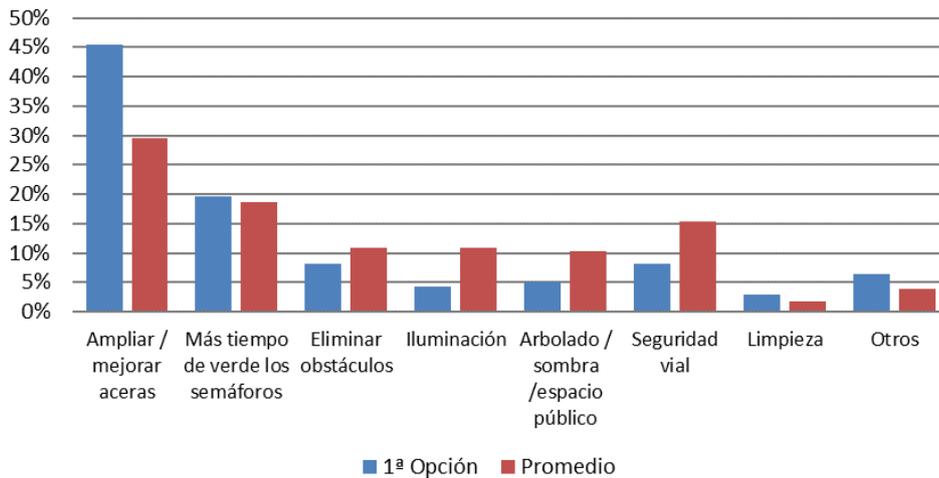
Estacionamiento de la bicicleta en destino



Por último, se preguntó qué elementos hacía falta mejorar para potenciar los desplazamientos a pie en el municipio de Puçol. La respuesta permitía identificar hasta un máximo de tres factores. En la primera opción se identificó, mayoritariamente (45%) la necesidad de mejorar y ampliar las aceras, seguido de un mayor tiempo de verde en los semáforos (20%).

Si se realiza la media entre las tres opciones respondidas, la primera acción a realizar sigue siendo la mejora de las aceras (30%), seguida de la mejora de los tiempos semafóricos (19%) y en tercer lugar la mejora de la seguridad vial (15%). Eliminar los obstáculos existentes, mejorar la iluminación y mejorar el espacio público se quedan, cada una de ellas, con un 10% de las respuestas.

¿Qué mejoraría para potenciar los desplazamientos a pié?

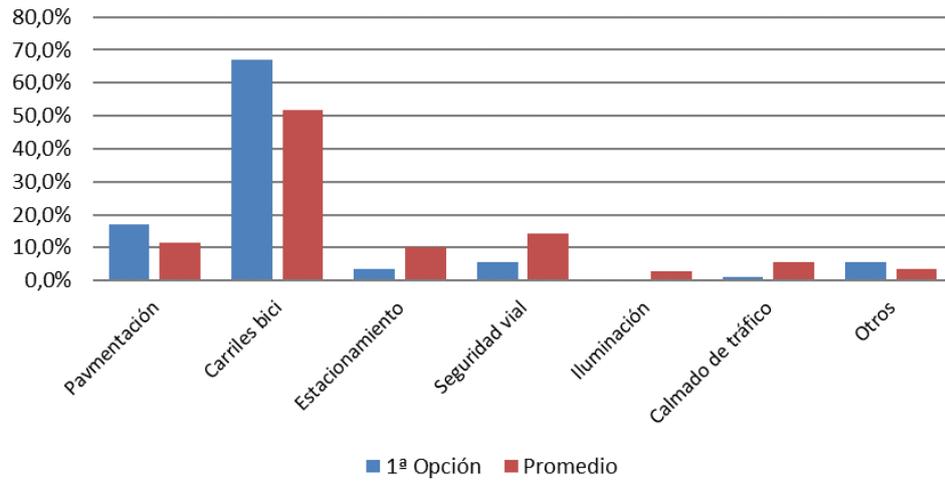


Se realizó el mismo ejercicio para la mejora de las condiciones de los ciclistas. En primera opción salió la necesidad de mejorar e incrementar la red de itinerarios ciclistas (67%), seguido de la mejora de la pavimentación (17%) y necesidad de mejorar la seguridad vial



(6%). Si se realiza la media entre las tres opciones de respuesta, lo que hay que mejorar en primer lugar es la infraestructura ciclista – carriles bici (51%), la seguridad vial sube al segundo lugar (14%) y en tercer lugar se sitúa la mejora de la pavimentación de las calles (11%).

¿Qué mejoraría para potenciar los desplazamientos en bicicleta?

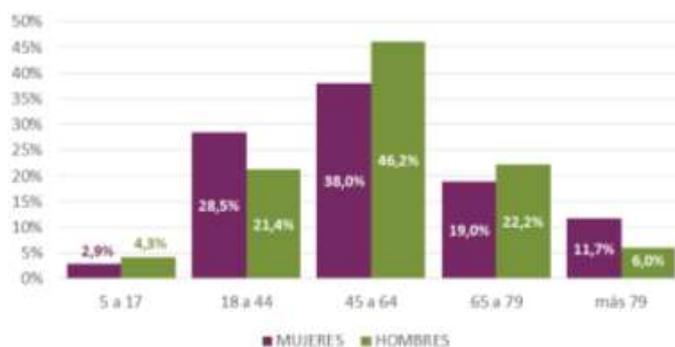


1.4. ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD ACTUAL

1.4.1. Perspectiva de Género

Para el análisis de la perspectiva de género se han utilizado los datos de la encuesta de movilidad del Plan de Movilidad del Área Metropolitana de Valencia. Se han seleccionado los datos para las personas residentes en la localidad de Puçol, analizando los desplazamientos que realizan con destino tanto interno como externo.

La muestra para los residentes en Puçol es paritaria; de un total de 254 registros, las mujeres constituyen un 53,9% de la muestra y los hombres el 46,1%. Respecto a la representación por edades, se observa que los grupos más representados son los de mediana edad (de 18 a 44 años, y de 45 a 64), con una distribución de mujeres y hombres desigual, pero paritaria en la suma total de estos dos grupos. La mayor representación de estos grupos coincide en parte con la importancia que las encuestas de movilidad otorgan a la movilidad asociada al empleo y los estudios. La mayor diferencia de representación entre sexos se da para el grupo de las personas por encima de los 79 años. En este caso la representación de las mujeres casi dobla a la de los hombres, pero se



Distribución de la muestra de personas residentes en Puçol, por rangos de edad y sexo.

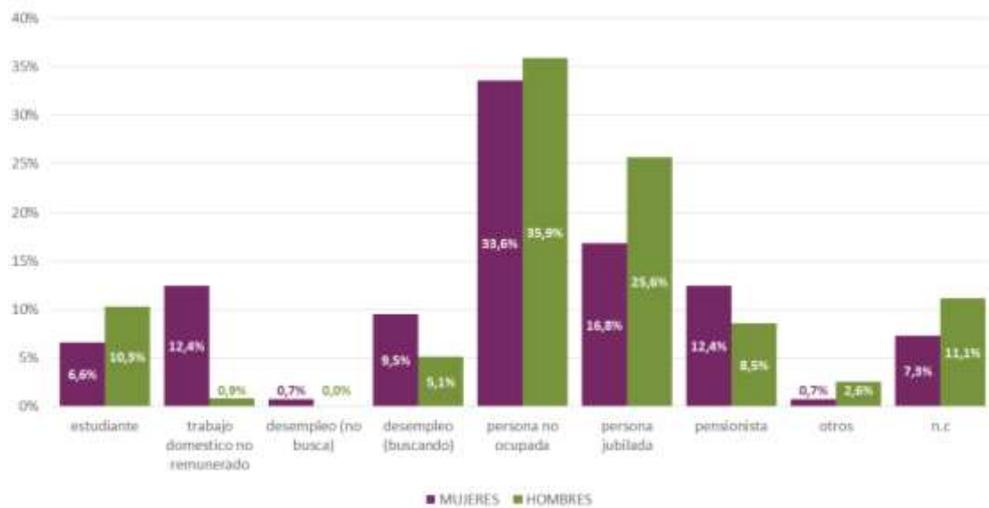
justifica por los datos demográficos existentes, que indican una población femenina mucho mayor que la masculina para edades superiores a los 80 años. Sería deseable tener algo más de representación en la franja de edad más joven. Desde el punto de vista de género, sería interesante contar con mayor número de registros de población en edad adolescente (entre 13 y 18 años, aproximadamente), porque su movilidad es en muchos casos todavía dependiente de los progenitores, basada en el transporte público, a pie y/o en bicicleta; en cualquier caso, muestra patrones distintos a la movilidad adulta. También es una franja de edad muy vulnerable, en el caso de las chicas, a la percepción de inseguridad en el espacio público y en los medios de transporte, por lo que debe estudiarse de manera más detallada.

En la distribución de la muestra por tipo de ocupación de la persona entrevistada se aprecian datos de interés desde la perspectiva de género. El más relevante es la desigualdad extrema dentro de las personas que se dedican al trabajo doméstico no remunerado como actividad principal. Casi la totalidad de las personas con esta ocupación son mujeres, siendo el 12,4% de las mujeres entrevistadas, frente al 0,9% para el caso de los hombres. También existe una diferencia significativa entre sexos respecto a aquellas personas que, estando en situación de desempleo, se encuentran en búsqueda activa de empleo; las mujeres casi doblan a los varones. Existen diferencias de sexo entre quienes se definen como personas jubiladas, y también entre quienes lo hacen como pensionistas. Estas diferencias necesitarían de un análisis más detenido de los datos disponibles, que se escapa al objeto de este documento. Por otro lado, cabe destacar la

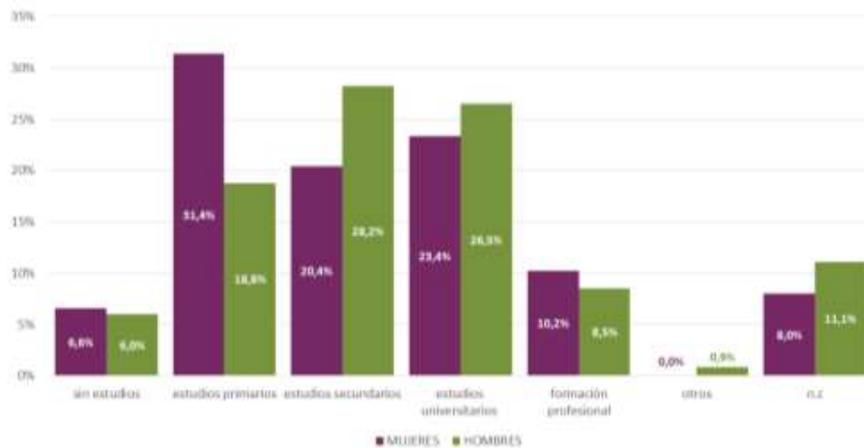


paridad entre las personas entrevistadas que están desarrollando una actividad profesional remunerada. Lo cual confirma la integración de las mujeres en el mercado laboral y, la necesidad de incorporar sus necesidades específicas en la planificación de la movilidad del empleo.

Los datos analizados muestran una formación más alta en el caso de los varones. Destaca que casi un tercio de las mujeres entrevistadas sólo tiene estudios primarios finalizados, frente a menos del 20% de los hombres. Paradójicamente la paridad se da en los niveles de estudios más elevados y en la formación profesional.



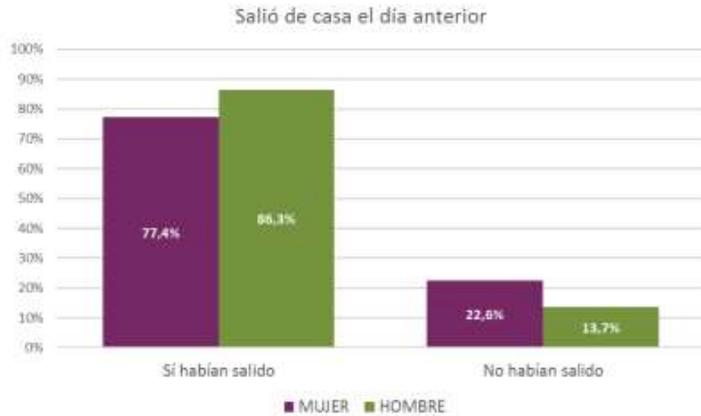
Distribución de la muestra de personas residentes en Puçol por sexos y ocupación



Distribución de la muestra por sexo y nivel de estudios finalizado



Los datos también corroboran una de las diferencias de género en cuanto a la movilidad que a nivel teórico nos adelantan los estudios de género. Las mujeres salen de casa menos que los hombres. Un 22,6% de las mujeres entrevistadas no salieron de casa el día anterior, frente a un 13,7% de los hombres.



Personas que habían salido o no el día de casa de la entrevista, por sexo

Considerando los rangos de edad, el grupo de 5 a 17 años salieron todos de casa el día anterior, observándose como el porcentaje de las personas que salieron de casa va disminuyendo a medida que aumenta el rango de edad hasta llegar al grupo de más de 79 años donde hay más gente que no salió de casa. Por sexo, está equilibrado entre mujeres y hombres en edad activa, pero a partir de los 65 años es mayor el porcentaje de hombres que sí salieron que de mujeres.





Existen diferencias entre los dos sexos respecto a los motivos por los que aquellas personas que no salieron de casa decidieron no hacerlo.

Un buen porcentaje en ambos sexos queda recogido bajo la categoría “otros”, por lo que desconocemos casi el 40% de las motivaciones para no salir de casa. La mayor diferencia entre sexos se da cuando el motivo por el que no se ha salido del hogar es que la persona trabaja en casa, el 9,7% de las mujeres que no salieron de su casa el día anterior fue por este motivo, frente al 6,3% de los hombres. Los datos muestran también que la autopercepción de salud en las mujeres es ligeramente peor que la de los hombres o, al menos, más limitante en la movilidad cotidiana, el 35,5% de las mujeres entrevistadas no salió de casa debido a una enfermedad o a sentirse indispuestas, frente a un 31,3% de los hombres. Cerca del 20% de los hombres y las mujeres afirma que el motivo fue porque no salen habitualmente.



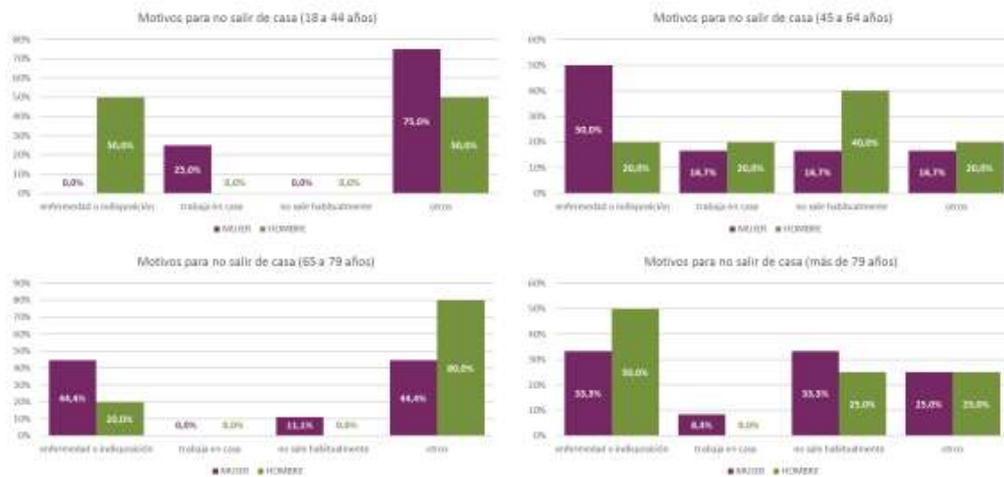
Analizando el motivo para no salir de casa por rango de edad, se observa que en el grupo de 18 a 44 años una quinta parte de las mujeres afirmaron no salir porque trabajan en casa y la mitad de los hombres por encontrarse enfermos, aludiendo el resto a otros motivos no contemplados.

En la franja de edad de 45 a 64 años el 20% de los hombres y las mujeres trabajan en casa, argumentando la mitad de las mujeres que no salió de casa por enfermedad o indisposición frente a únicamente una quinta parte de los hombres.

Casi el 40% de las mujeres con edades comprendidas entre 65 y 79 años afirmaron no haber salido el día anterior por enfermedad o indisposición, frente a una quinta parte de los hombres. Entre las personas mayores de 79 años, destaca que la mitad de los hombres afirma no haber salido de casa por enfermedad o indisposición frente a un tercio



de las mujeres. De nuevo, los datos vuelven a reflejar que hay un porcentaje notable de la población que no sale de casa habitualmente, alrededor de un tercio de las mujeres y una cuarta parte de los hombres. Sería interesante estudiar de manera específica por qué es así, y cuál podría ser la respuesta desde las administraciones competentes (mayor accesibilidad en el edificio o el entorno del hogar, servicios de apoyo, etc.).



Respecto al número de desplazamientos cabe comentar que los resultados obtenidos a partir de la encuesta no se corresponden con las tendencias habituales. La media de desplazamientos tanto en hombres como en mujeres es de 2,7 viajes. Los patrones habituales de movilidad de hombres y mujeres son estadísticamente distintos en cuanto a modalidad, horarios, distancias, y también en número de desplazamientos. Generalmente, las mujeres realizan en su movilidad cotidiana mayor número de desplazamientos que los hombres, pero más cortos. Esta afirmación es más relevante cuando se analiza la población ocupada, es decir dónde tanto mujeres como hombres desarrollan un empleo remunerado. Esto es así porque ambos sexos realizan los correspondientes viajes asociados a la movilidad del empleo pero, además, las mujeres suplementan estos viajes con aquellos asociados a los cuidados, por lo que la suma de los desplazamientos es mayor. En el caso de los datos de Puçol, y seleccionando sólo las personas que dicen estar ocupadas, la media del número de desplazamientos es similar por sexo, siendo de 2,8 viajes en el caso de las mujeres y 2,6 en el caso de los hombres.

Cuando se da esta situación, generalmente es porque en la recogida o procesamiento de los datos existen sesgos u omisiones de género. Es habitual en la mayoría de las encuestas de movilidad. La mayoría de los viajes asociados a los cuidados son cortos, generalmente encadenados a otros que se consideran de mayor relevancia, realizados a pie, etc. Y de manera inconsciente no se consideran viajes propiamente dichos, aunque sean realizados cotidianamente y sean necesarios para el sostenimiento de la familia, por lo que se omiten, bien desde la formulación de las preguntas o por parte de las personas encuestadas. La consecuencia principal de la omisión de este tipo de desplazamientos es



que se torna más complicado detectarlos, analizarlos y poder darles respuesta desde las políticas y planes de movilidad.

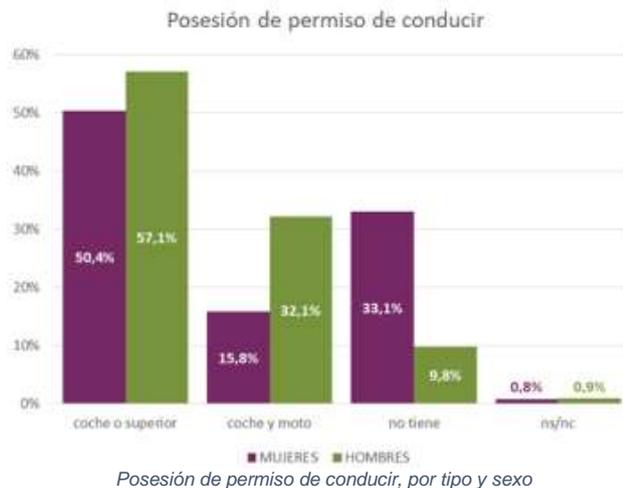
La tenencia de permiso de conducir es un dato también interesante desde el punto de vista de género. Aquí los datos para Puçol coinciden plenamente con las tendencias que se observan en la mayoría de estudios: la proporción de mujeres sin ningún tipo de carnet de conducir es muy superior a la de los varones.

Esto es una de las causas que determina la diferente movilidad de hombres y de mujeres, y también la autonomía menor de las mujeres respecto de los hombres, especialmente en contextos donde el transporte público no es de calidad, entorno rurales, necesidad de viajes en horarios extemporáneos, etc.

En el caso de Puçol, y teniendo en cuenta sólo la población mayor de 18 años, el 78% de las personas sin carnet de conducir son mujeres, siendo los hombres el 22% restante.

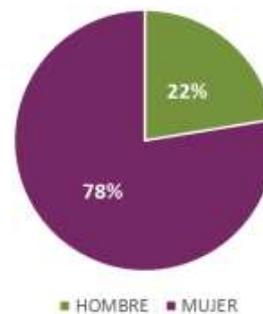
Atendiendo a los rangos de edad, se observa como en la cohorte de 18 a 44 años existe equilibrio entre los hombres y mujeres que tienen carnet de coche con un 60%, aunque el doble de hombres que de mujeres tienen carnet de moto. Por otra parte, se observa como casi un tercio de las mujeres afirma no disponer de carnet de conducir, 13 puntos porcentuales por encima de los hombres que no lo tienen.

En la cohorte de 45 a 64 años, se observa como hay más mujeres que hombres con carnet exclusivo de coche con cerca del 70% y del 60% respectivamente, pero destaca que casi el 40% de los hombres tiene carnet de coche y moto, el doble que mujeres. Además, cerca del 12% de mujeres afirma no disponer de carnet frente al 2% de hombres.



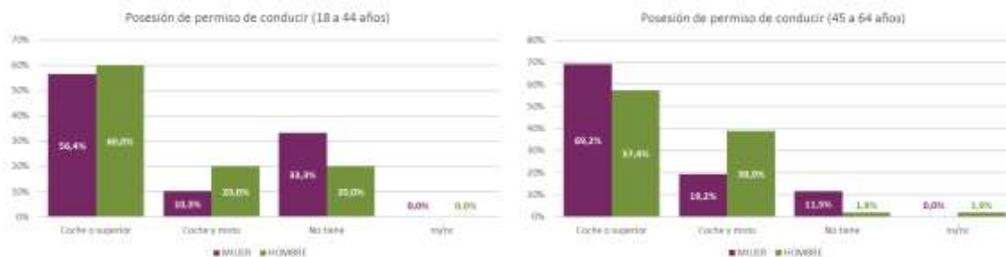
Posesión de permiso de conducir, por tipo y sexo

Personas sin permiso de conducir

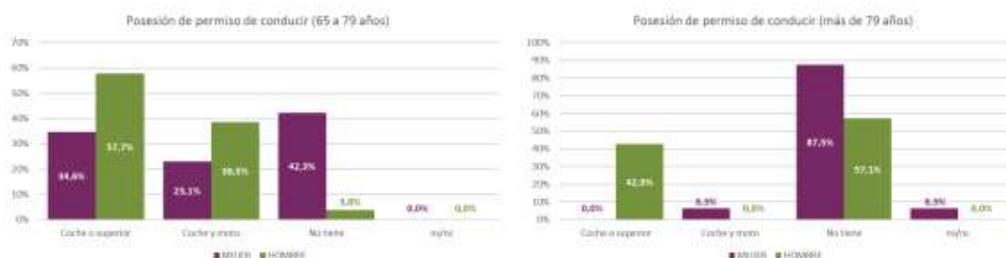


Porcentaje de hombres y mujeres de Puçol sin ningún permiso de conducción



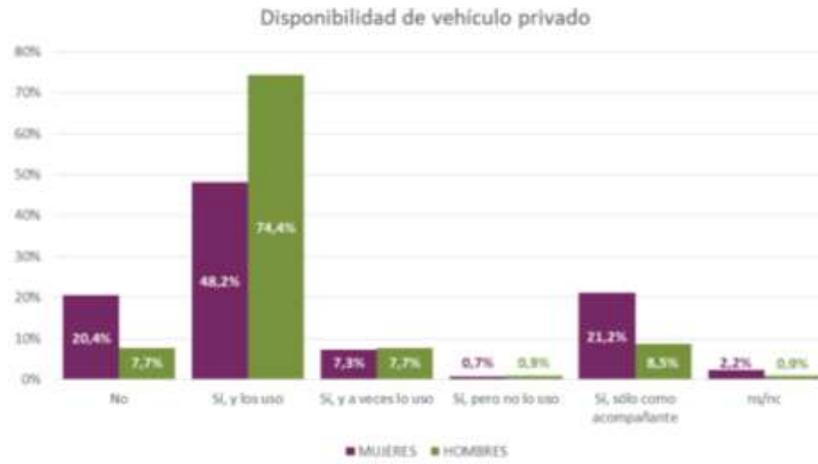


Alrededor del 40% de las mujeres de 65 a 79 años no dispone de carnet de conducir, mientras que los hombres tienen casi el 60% carnet de coche o superior y prácticamente el restante 40% carnet de coche y moto. Casi el 90% de las mujeres de 79 años no disponen de carnet de conducir, mientras que en el caso de los hombres es cerca del 60%.



Otra de las cuestiones más frecuentes al analizar desde la perspectiva de género los datos estadísticos sobre movilidad es la disponibilidad de vehículo privado. En este sentido, los datos obtenidos para Puçol están en la línea de los patrones más habituales. El 20,4% de las mujeres entrevistadas no dispone de un vehículo privado, frente a un 7,7% de los hombres. Es también interesante el dato de la disponibilidad del vehículo sólo como acompañante, que es del 21,2% de las mujeres frente al 8,5% de los hombres. Es decir, en torno a un 40% de las mujeres de Puçol a bien no dispone de un vehículo, o bien sólo lo tienen disponible como acompañante. Por otro lado, el 74,4% de los hombres dispone de vehículo y lo usa cotidianamente, frente a un 48,2% de las mujeres. Esto viene a coincidir con las afirmaciones de los estudios de género aplicados a la movilidad, que apuntan a que cuando hay un único vehículo en el hogar, este suele emplearse cotidianamente por parte del varón.





Disponibilidad de vehículo privado, por sexo.

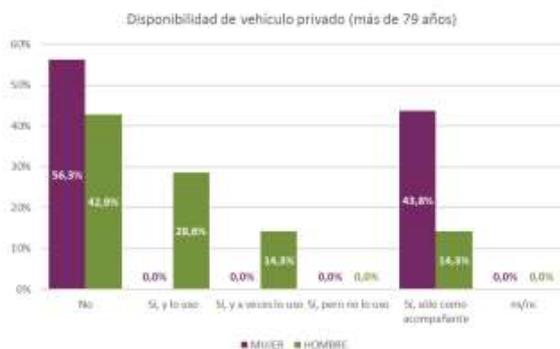
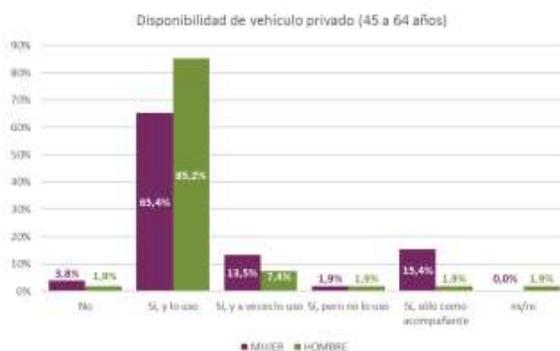
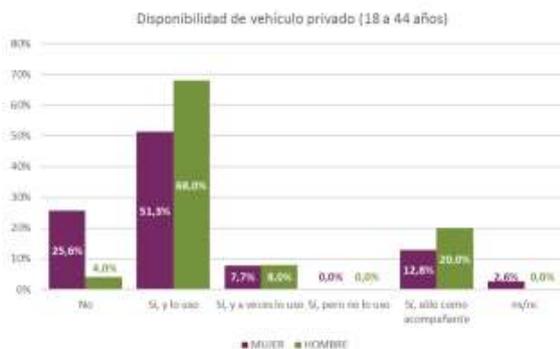


Analizando por sexo, obviando los menores de 18 años que únicamente utilizan el vehículo como acompañantes en algunos casos, se observa como en la cohorte de 18 a 44 años se reduce ligeramente la diferencia entre mujeres y hombres que disponen de vehículo y los usan. Es mayor el porcentaje de hombres que lo usan como acompañantes con una quinta parte del total, mientras que una cuarta parte del total de las mujeres afirma no disponer de vehículo.

En la cohorte de 45 a 64 años aumentan los porcentajes tanto de hombres como de mujeres que disponen de vehículo privado y lo usan, aunque con una diferencia de 20 puntos porcentuales de los hombres (85,2%) sobre las mujeres (65,4%). Las mujeres de esta franja de edad utilizan en casi 13 puntos porcentuales más que los hombres el coche como acompañante con un 15,4%.

En la cohorte de 65 a 79 años se aprecia como el 85% de los hombres afirma disponer de coche y utilizarlo mientras que en el caso de la mujeres casi la mitad dicen que tienen y lo utilizan y un tercio van de acompañantes.

A partir de los 79 años, aumenta el porcentaje de mujeres y hombres que no lo utilizan, destacando que solo algunos hombres afirman conducirlo mientras que las mujeres que lo usan lo hacen exclusivamente como acompañantes.



Los motivos de desplazamiento expuestos por las personas entrevistadas también muestran diferencias de género interesantes. Para una simplificación del estudio, se han tenido en cuenta sólo los desplazamientos originados desde Puçol, por constituir la gran mayoría de desplazamientos registrados para el municipio, y para así poder estudiar dinámicas distintas entre distancias más y menos cortas con un origen común. En general, el empleo es el motivo con mayor volumen de desplazamientos, que constituye para ambos sexos un poco más del 20%, sin apenas diferencia entre hombres y mujeres. Las principales brechas de género se dan temas con una relación bastante directa con los cuidados. Por ejemplo, el 6,6% de las mujeres tuvo como motivación del desplazamiento acompañar a otra persona, frente a un 1,8% de los varones entrevistados. Acudir a una cita médica fue el motivo del desplazamiento para el 4,4% de las mujeres, frente a un 0,9% de los varones. Destaca entre los datos obtenidos que las compras habituales constituyan el mismo porcentaje de desplazamientos para mujeres que para hombres (8,3% y 8,6% respectivamente). Estadísticamente, son las mujeres las que se ocupan de las compras habituales una mayor proporción que los hombres, por los que los resultados obtenidos para Puçol necesitarían de un estudio más en detalle. También es habitual que ciertas compras rutinarias, como ir a por el pan, queden omitidas por las personas que responden al ir encadenadas a otros motivos de desplazamiento, como el empleo, llevar a los niños al colegio, etc.

Si atendemos sólo a los viajes con destino fuera del municipio de Puçol, el empleo constituye una mayor proporción de los viajes, para ambos sexos. Las diferencias de género asociadas a los cuidados comentadas en el párrafo anterior se agudizan, siendo un 10,9% de las mujeres las que se desplazaron para ir al médico, frente a un 2% de los hombres; y un 10,9% de las mujeres las que se desplazaron para acompañar a otra persona, frente a un 2% de los hombres. Destaca también que son sólo hombres quienes se desplazaron fuera del municipio por motivos de ocio (6%), por paseo 4% o por otros motivos (6%).

En el caso de los desplazamientos cuyo destino es el propio municipio de Puçol, el motivo principal de desplazamiento es la vuelta a casa. En comparación con los viajes con destinos exteriores, sí se recogen algunos registros para las mujeres sobre ocio y paseos, pero en un porcentaje pequeño, muy similar al de los varones o ligeramente inferior.

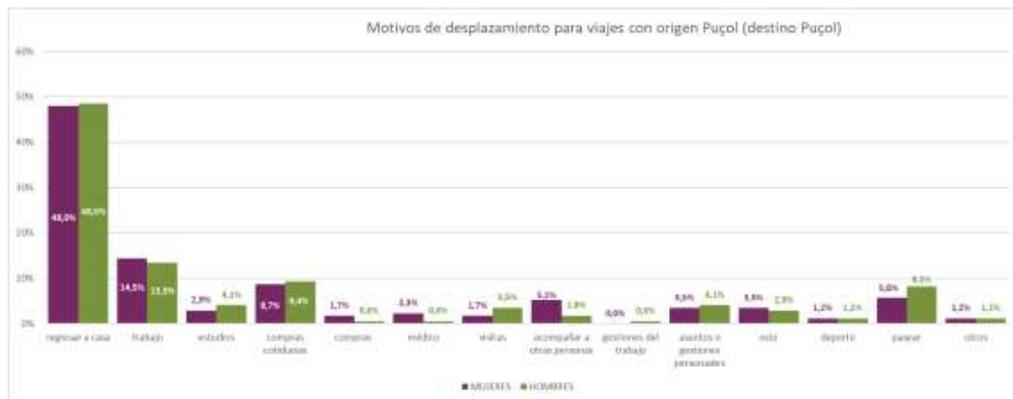


Motivos de desplazamiento de viajes con origen en Puçol, por motivo y sexo.





Motivos de desplazamiento de viajes con origen Puçol y destino exterior, por motivo y sexo.



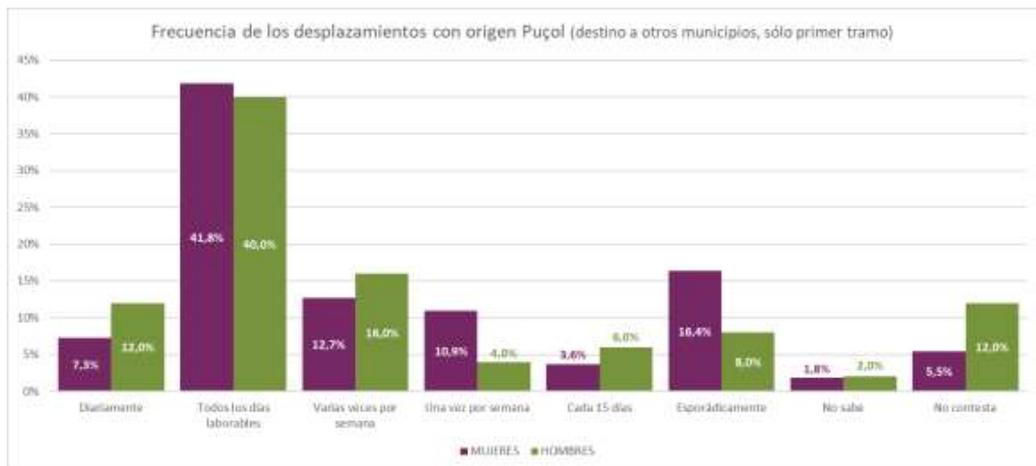
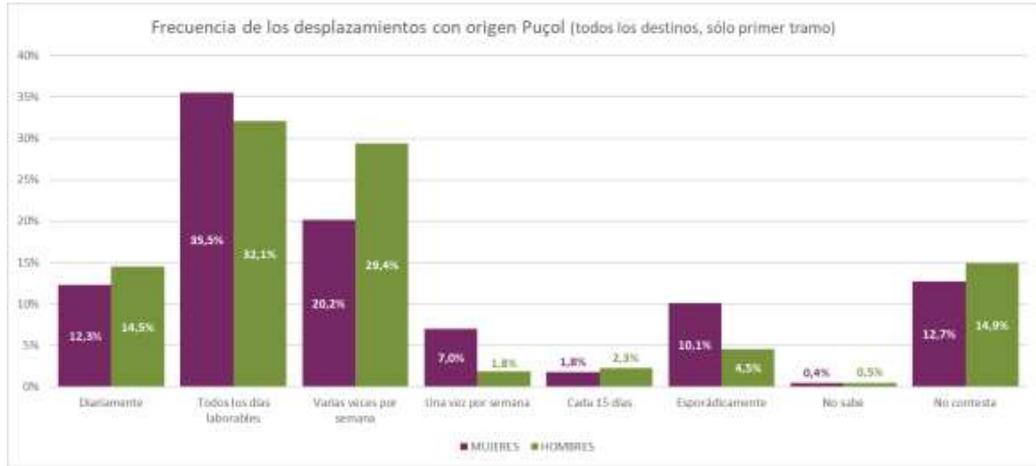
Motivos de desplazamiento de viajes con origen y destino Puçol, por motivo y sexo.

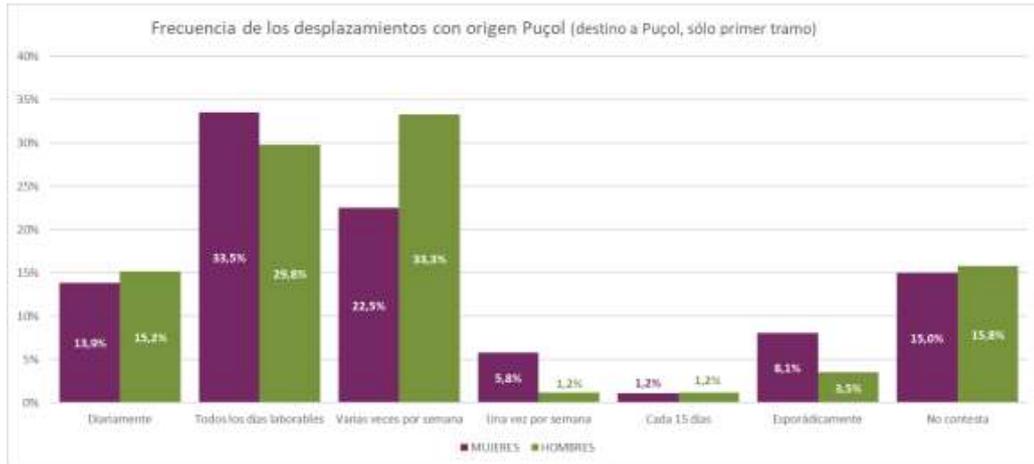
La duración de los desplazamientos estudiados para Puçol sigue los patrones de movilidad que proponen los estudios de género: los desplazamientos tienen una duración menor que los de los hombres. Teniendo en cuenta todos los destinos, la media de duración para las mujeres es de 19,6 minutos, y la de los hombres de 24,2 minutos. Esta diferencia se agranda cuando se estudian sólo los desplazamientos con destino fuera del municipio que tienen una media de 28,4 minutos para las mujeres y 37,3 minutos para los hombres. Los desplazamientos con destino dentro del propio municipio tienen una duración media de 16,8 minutos en el caso de las mujeres y de 20,4 minutos en el caso de los hombres.

Sobre la frecuencia de los desplazamientos destaca que la respuesta con mayor proporción es la de “todos los días laborables”, reflejando así la importancia de la movilidad del empleo. Desde el punto de vista de género, lo más relevante son las diferencias entre las respuestas de hombres y mujeres respecto frecuencias poco rutinarias, es decir a desplazamientos que tienen una frecuencia de una vez por semana, cada 15 días o esporádicamente. Los patrones de movilidad de las mujeres suelen ser menos rutinarios que los de los hombres, precisamente porque las actividades del cuidado



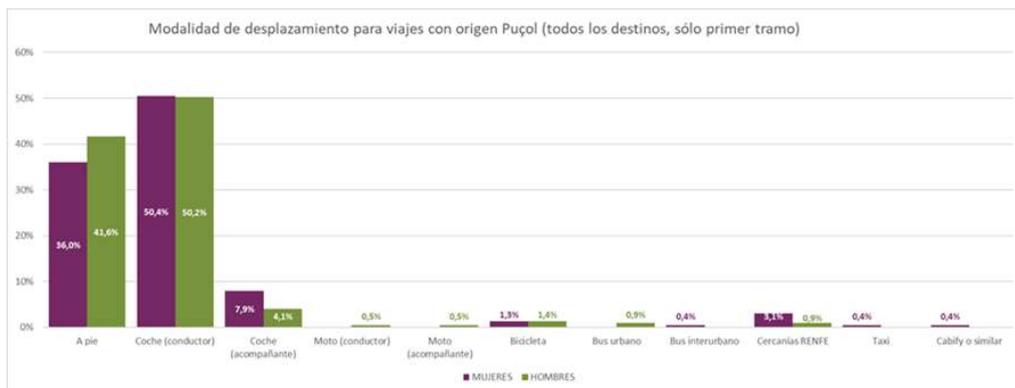
tampoco son rutinarias, o lo son mucho menos que el empleo que tiene horarios y cadencias fijas en cuando a la movilidad que implica.

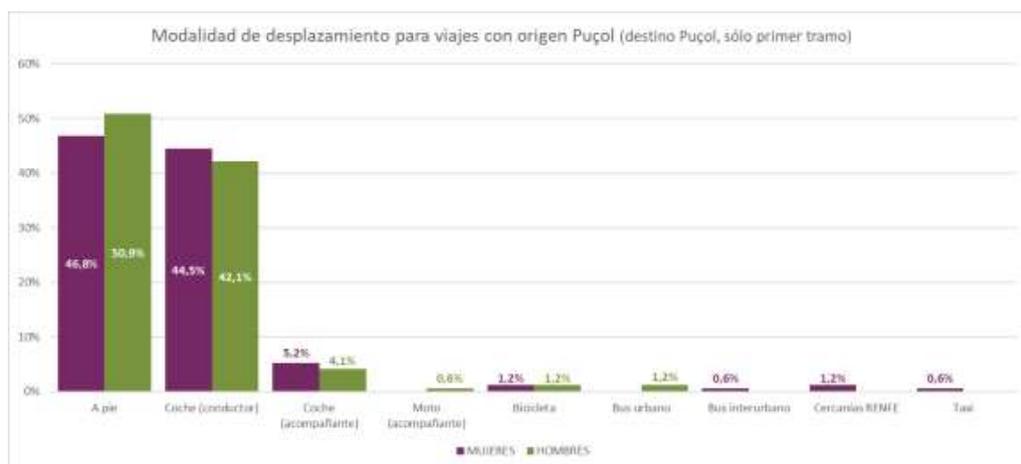
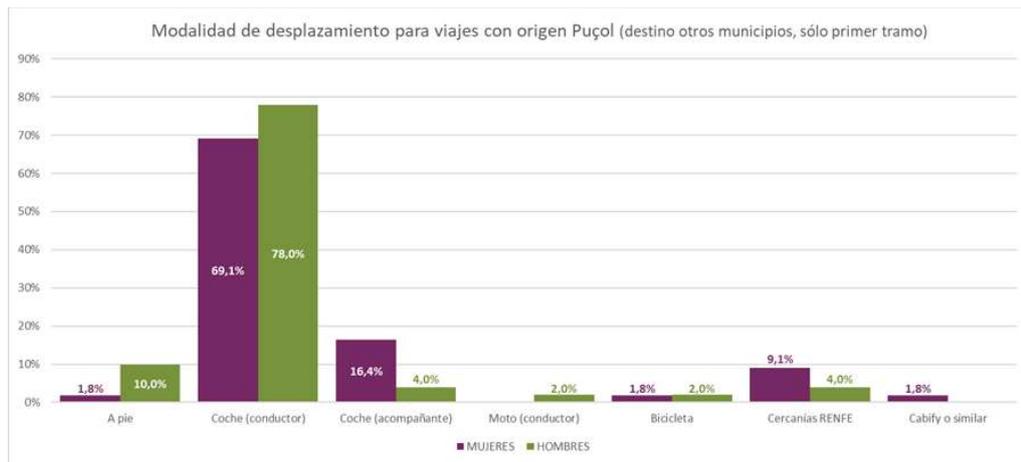




Frecuencia de los desplazamientos con origen Puçol, para todos los destinos (a), destinos fuera del municipio (b) y destinos internos del municipio (c).

Respecto a la modalidad de los desplazamientos, es posible afirmar que el coche privado y los desplazamientos a pie definen la movilidad de Puçol, para ambos sexos, y tanto para los destinos internos como externos al municipio. Cuando el destino es exterior, el vehículo privado supone la modalidad escogida por el 69,1% de las mujeres, y por el 78% de los hombres. Las principales diferencias de género se dan en que las mujeres viajan mucho más como acompañantes en los coches (16,4% ellas frente al 4% ellos, y también mucho más en trenes de cercanías (9,1% frente a un 4% los hombres). También, un 10% de los hombres se desplaza a pie a otros municipios, frente a un 1,8% de las mujeres. El uso de la bicicleta es residual tanto en desplazamientos internos como externos. En los desplazamientos internos, la movilidad peatonal supera a la del vehículo privado, y no existen notables diferencias de género.

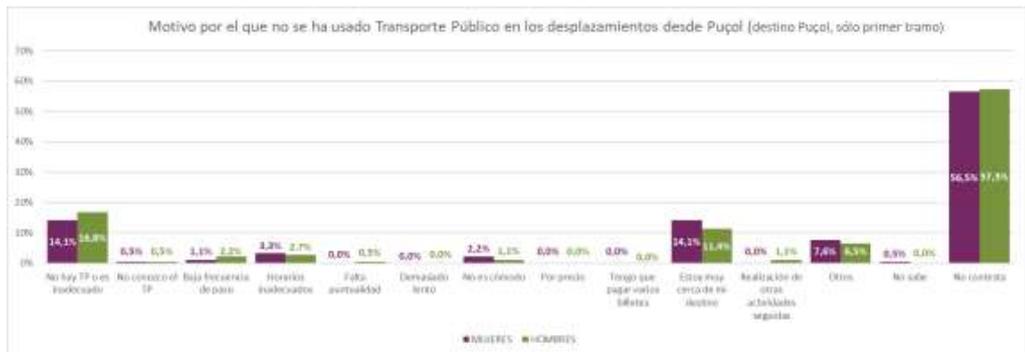
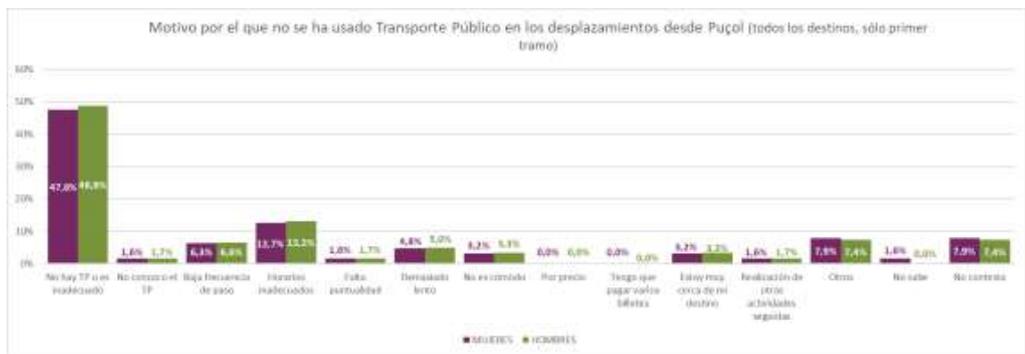
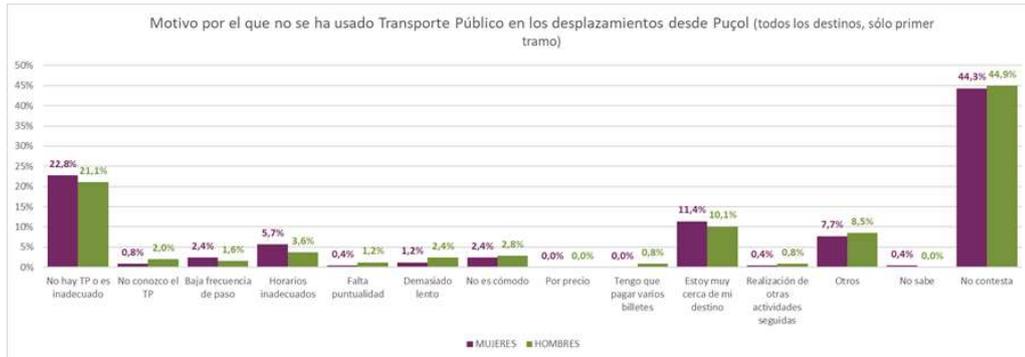




Modalidad de los desplazamientos con origen Puçol, para todos los destinos (a), destinos fuera del municipio (b) y destinos internos del municipio (c).

Cuando se analizan las respuestas sobre el motivo por el que no se optó por transporte público, en caso de no haber elegido esta modalidad, destaca la falta de información, ya que más del 40% de hombres y mujeres no sabe o no contesta a la pregunta. Si añadimos a este porcentaje la respuesta “otros”, no tenemos información sobre más del 50% de la muestra, especialmente en el caso de los desplazamientos internos del municipio. Sobre las personas que sí aportan información, el principal motivo para no haber elegido el transporte público es que éste no existe o no es adecuado para el desplazamiento en cuestión. También es importante la respuesta que justifica no haber optado por transporte público porque el destino es muy próximo al origen. Al analizar los datos generales no se aprecian grandes diferencias de género, pero si cabría hacer notar que un 5,7% de las mujeres frente a un 3,6% de los hombres alega no usar el transporte público porque este no se oferta en los horarios adecuados. Este dato, podría reflejar una de las premisas de la movilidad típicamente femenina: las mujeres se mueven más en horarios fuera de los “picos” habituales considerados por el transporte, y que generalmente se relacionan con horarios de trabajo.

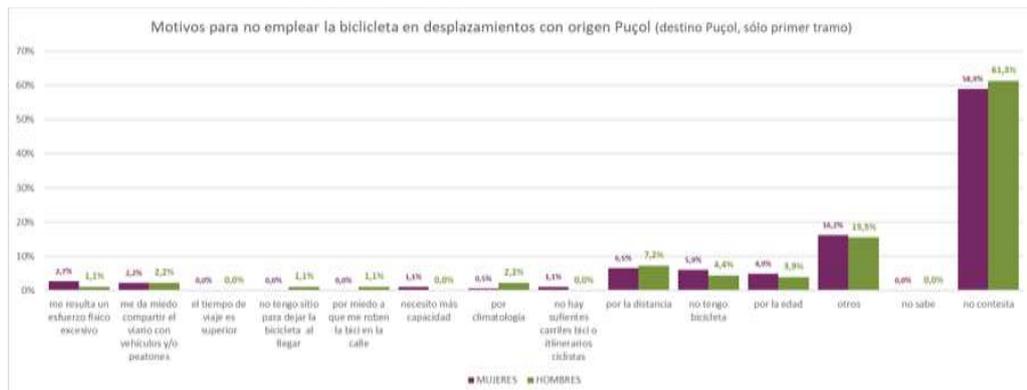




Motivo para no haber empleado transporte público en los desplazamientos con origen Puçol, para todos los destinos (a), destinos fuera del municipio (b) y destinos internos del municipio (c).

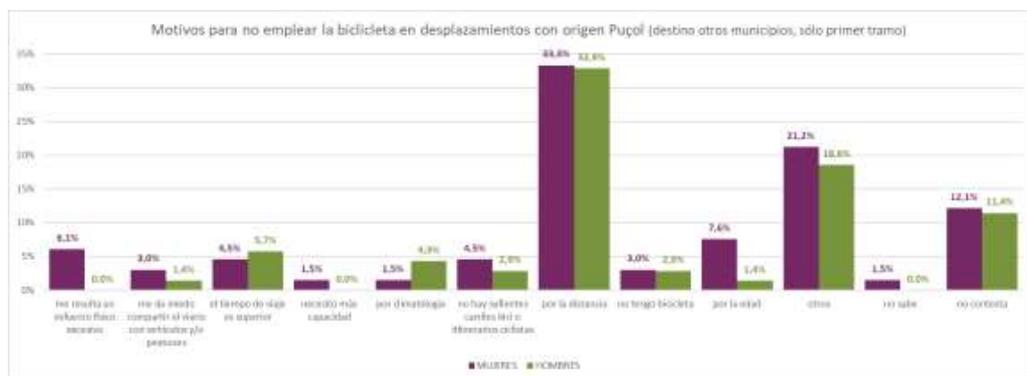
Respecto a los motivos para no hacer uso la bicicleta (modalidad que constituye un porcentaje muy bajo del total de la movilidad) hay de nuevo un problema de falta de datos, sobre todo para la movilidad interior de Puçol (gráfica 17). La mayoría de las personas no han contestado a esta pregunta (58,9% de las mujeres y 61,3% de los hombres). Desde el punto de vista de género, podría hacerse notar que las mujeres se ven menos capaces que los hombres de ir en bicicleta, bien por considerarse mayores, o por no tener la condición física necesaria para realizar sus desplazamientos cotidianos en bicicleta.





Motivos para no emplear la bicicleta en desplazamientos internos de Puçol, por sexo y motivo.

Cuando se analizan los desplazamientos hacia otros municipios, hay algo más de información. Fundamentalmente el motivo principal es la distancia, tanto en hombres como en mujeres (gráfica 18). En este tipo de viajes, las diferencias de género anteriormente comentadas se agudizan, y hay más diferencia entre sexos respecto a los motivos de autopercepción para el no uso de este medio de transporte. Por ejemplo, ningún hombre reconoce no hacer sus desplazamientos habituales en bicicleta por no tener la condición física necesaria, frente a un 6,1% de las mujeres. La edad es sólo un problema para el 1,4% de los hombres, mientras lo es para el 7,6% de las mujeres. Aunque se trata de un porcentaje muy bajo, sin apenas registros, cabe notar que sólo las mujeres dicen necesitar más capacidad y que por ese motivo no emplean la bicicleta. Este motivo es habitual en el caso de las mujeres que realizan desplazamientos asociados al cuidado, sobre todo aquellos que consisten en el acompañamiento de dependientes.



Motivos para no emplear la bicicleta en desplazamientos desde Puçol a otros municipios, por sexo y motivo.



1.4.2. Espacio Público – El espacio del peatón

El diseño urbano y la calidad del espacio público tienen un impacto importante en los patrones de movilidad de Puçol. La movilidad peatonal necesita, principalmente, de aceras y de un espacio público de calidad (plazas, parques, lugares de encuentro...). Este elemento infraestructural es la oferta principal para que los desplazamientos a pie se realicen de forma cómoda.

En general, Puçol dispone de aceras óptimas en las principales vías, aunque en las calles de barrio estas son mínimas. En estas calles es donde hay que repensar como se distribuirá el espacio urbano, pues existen una gran desproporción entre los metros destinados al vehículo privado y los que dispone el peatón. A modo de ejemplo, una calle tipo tiene una sección de 1 carril (3,5 metros mínimo, incluso más) dos cordones de estacionamiento (4 metros, aunque legalmente solo se estaciona en un lado) y dos aceras de 1 metro cada una. El coche dispone de 7,5 metros mientras que el peatón solo tiene dos para circular por una acera inaccesible. El 80% de la sección de la calle está dedica al vehículo (calle Hermanas Martínez y alrededores, por ejemplo).

En este sentido, la zona del casco antiguo o los alrededores de los principales equipamientos (estación, por ejemplo), deberían disponer de un diseño urbano que facilitara y potenciara los desplazamientos a pie. En el extremo opuesto, existe en la zona de Playa el paseo marítimo (av. Marina), un agradable paseo peatonal.

En el caso antiguo, tal y como pone de manifiesto el PRICAP, el diseño urbano existente no estaba planificado para soportar la gran cantidad de vehículos que estacionan en sus calles. Aceras estrechas y a menudo ocupadas por coches impiden a los viandantes desplazarse en condiciones de seguridad e incluso de accesibilidad.



En otro ámbito bien distinto, en las urbanizaciones, el coche es una herramienta fundamental y éstas están diseñadas para ello, con amplias calzadas y aceras prácticamente inexistentes y con muy bajo uso peatonal. De hecho en la Urbanización Alfinach existen 13,5 Km de aceras inferiores a los 0,90 metros.





En los ensanches, las aceras normalmente son adecuadas, aunque el reparto de la sección de la calle suele ser prácticamente siempre favorable al vehículo privado, sobre todo cuando existe estacionamiento en batería. En el núcleo de playa encontramos calles de reciente urbanización con aceras anchas (aunque con un espacio mayor para el vehículo si contamos calzada más espacio para estacionamiento), calles con aceras estrechas (menos de un metro) y el paseo marítimo, peatonal y con un diseño urbano de calidad.

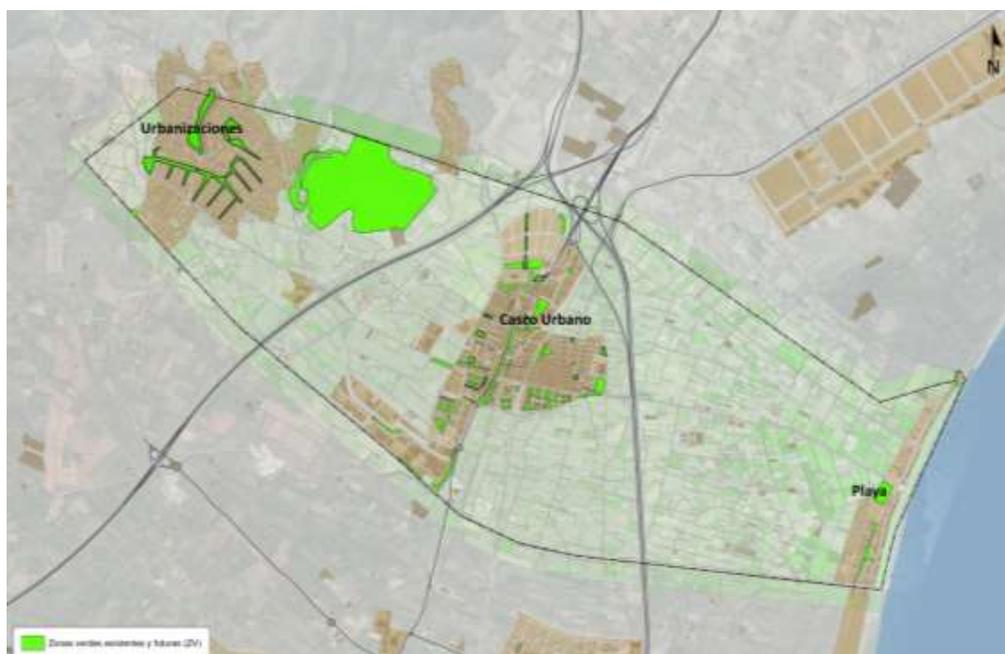


Se ha calculado, a partir del planeamiento, las zonas verdes y espacio público (plazas) existente en Puçol. Luego se han dividido los m² resultantes por la población, para calcular los m² por habitante de espacio público. Los estándares mundiales hablan de un ratio adecuado cuando se alcanzan los 16m² por habitante. En el caso de Puçol, para el total del municipio, se podría decir que se cumplen los ratios deseados, pero si lo analizamos por núcleos vemos como hay grandes diferencias.



Mientras que en la urbanización Alfinach el ratio se cumple (aunque muchos de los espacios públicos sean intersticiales y no tengan un uso público verdadero) y en la playa también (debido principalmente a que la población residente es muy baja y por lo tanto no se cumpliría con la población efectiva un mes de agosto), en el casco urbano el ratio resultante es inferior al estándar, lo que nos indica que hay un déficit de espacio público.

	Población (2017)	m2 ZV	m2/hab
Casco urbano	15.918	165.501,59	10,40
Urbanizaciones	2.406	135.865,81	56,47
Playa	1.207	34.688,69	28,74
Total Municipal Urbano	19.531	336.056,09	17,21



Zonas verdes existentes y planificadas en Puçol. Fuente: IDOM

Estos datos de espacio público hay que tratarlos junto con los principales nodos atractores de movilidad, donde la presencia de peatones es elevada. Los entornos escolares, equipamientos culturales y educativos, los centros de salud y los ejes comerciales son los principales focos de movilidad peatonal y en donde el espacio público debe estar diseñado pensando, principalmente, en el peatón.





Áreas comerciales y supermercados en Puçol. Fuente: IDOM

Por último se han cartografiado todos los pasos de viandantes existentes en Puçol, así como las principales calles de viandantes y semáforos. Destaca que en las urbanizaciones, al estar poco presente el viandante, los pasos de peatones son escasos. En el núcleo urbano, en el ensanche, hay buena cobertura, mientras que en el núcleo antiguo, debido a la estructura urbana y al uso principalmente peatonal (y con bajas velocidades), existen pocos pasos de peatones.

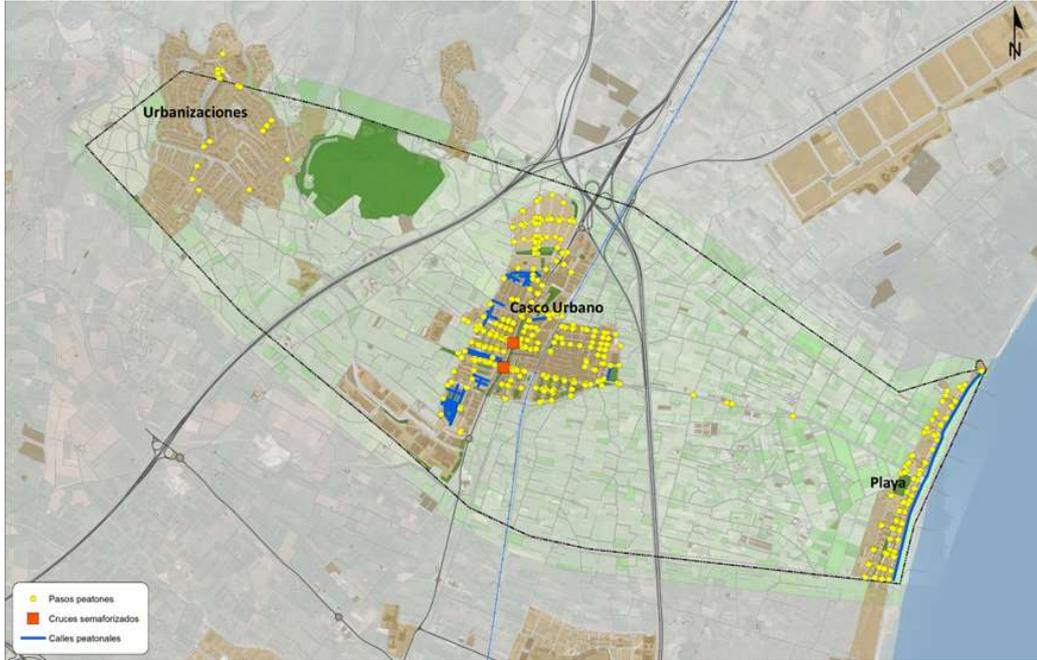
Por lo que a semáforos se refiere en Puçol existen dos intersecciones semaforizadas.

- Camí de Caminas con la CV-306 y CV-3007
- CV-3007 con Camí del Molí y Avenida de València

La existencia de calles peatonales está ligado principalmente a nuevos desarrollos urbanos del ensanche. Se podría decir que la única vía peatonal que ejerce de espacio público es el paseo marítimo (avenida Marina).

Destaca que en el centro Antiguo no exista ninguna calle peatonal.





Pasos de peatones, cruces semaforizados y áreas peatonales en Puçol. Fuente: IDOM



1.4.3. La bicicleta

La movilidad no motorizada se compone principalmente de los desplazamientos a pie y de los desplazamientos en bicicleta y patinete, estos últimos cada vez mayores debido al incremento de los patinetes eléctricos.

El núcleo urbano de Puçol, al ser compacto, no dispone de una red mallada de carriles bici. Lo mismo ocurre en el núcleo de playa, donde tampoco existe infraestructura ciclista. En las urbanizaciones, tampoco existe infraestructura ciclista. En cambio, la red ciclista existente tiene por objetivo conectar los tres núcleos poblaciones del municipio. Por un lado existe la conexión de Puçol con la playa a través de la Vereda dels Mangraners (superando la V-21 con una pasarela) y por otro la conexión de las urbanizaciones con el colegio Alfinac. Esta conexión ciclista no llega a conectar con Puçol debido a la barrera que supone la A-7. El camí de l'Assagador también puede jugar un papel destacado de conexión entre Puçol y la mar.

Por último, a nivel metropolitano, hay que destacar la vía Churra, que permite conectar València con Puçol y que tiene su continuidad interrumpida hacia Sagunto (Parc Sagunt) en Puçol.



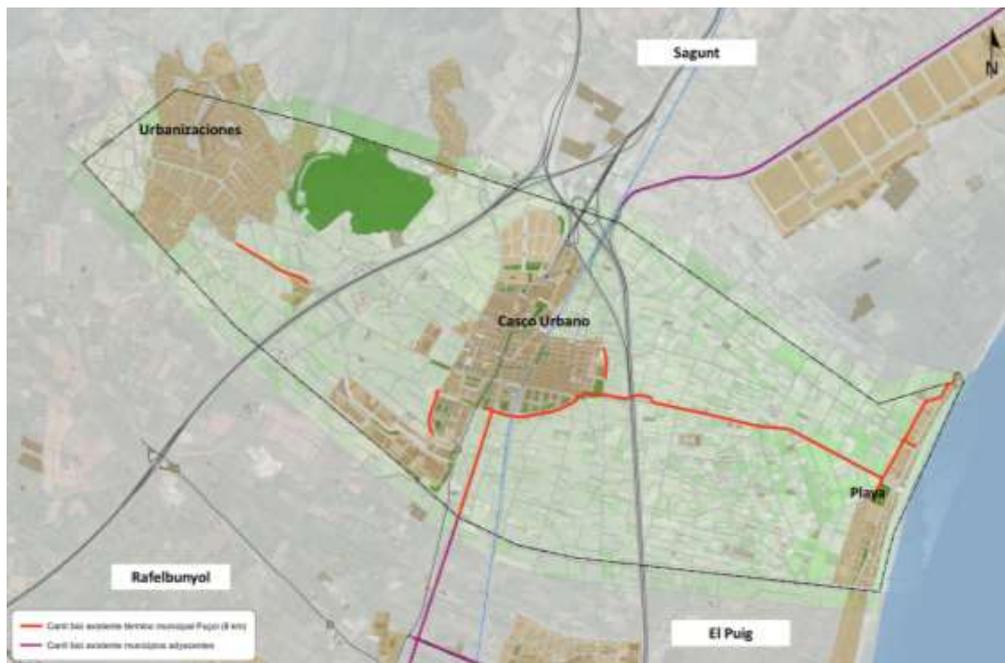
Inicio de la pasarela sobre la V-21 y carril bici entre las urbanizaciones y el colegio Alfinac.



En la avenida de la Marina no existe carril bici pero se permite circular en bicicleta siempre y cuando la velocidad de circulación sea como máximo de 10Km/h.

En el siguiente mapa puede observarse la red actual de carriles bici, con los comentados de conexión con la playa y las urbanizaciones y la vía Churra. Se observan también algunos tramos aislados ligados a desarrollos urbanos.





Infraestructura de carriles bicis existentes Fuente: IDOM

La oferta ciclista se complementa con los estacionamientos para bicicletas. En el caso de Puçol, existe una oferta baja (pocas plazas) y de mala calidad, pues gran parte de los estacionamientos son de rueda, cuando los recomendados son los de tipo U-Invertida. En equipamientos de primer orden como la plaza Sant Joan de la Ribera (hay uno en la puerta del Ayuntamiento) no existen aparcabicis y los existentes en la playa o en la estación de Renfe son de rueda.

Dentro de la estación de Renfe, en el andén, existen U-invertidas para estacionar bicicletas, aunque este tipo de estacionamiento debería ser cerrado, como ya disponen algunas estaciones de cercanías Renfe.



1.4.4. El Transporte Público

Oferta

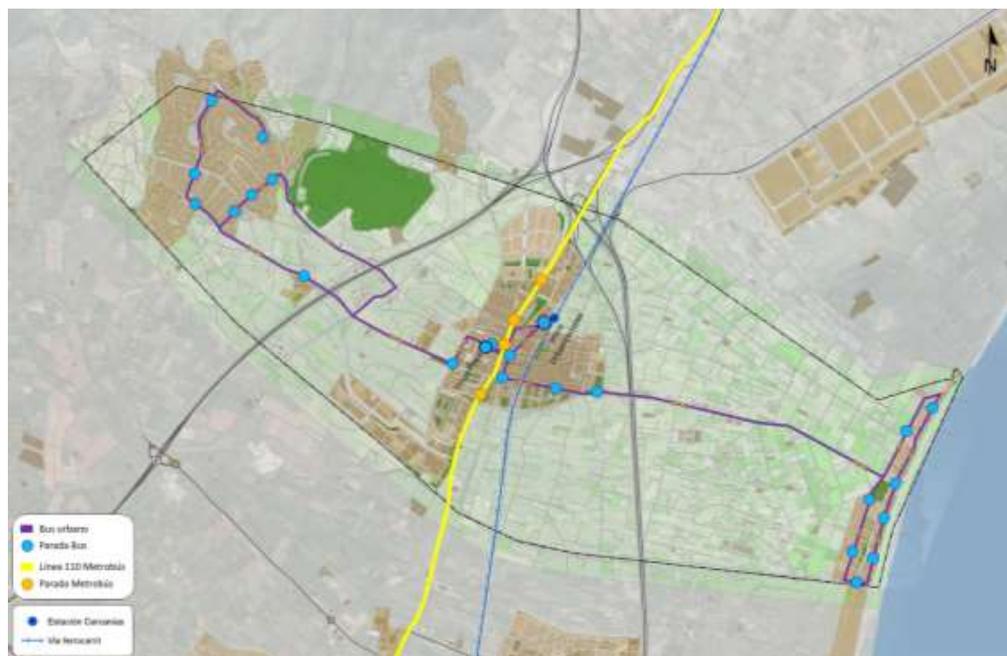
Puçol cuenta con un servicio de transporte urbano que conecta los tres núcleos poblacionales, existiendo distintos servicios en invierno y en verano.

En verano existen 9 servicios diarios que conectan los tres núcleos urbanos.

Los puntos de parada suelen contener la información de las líneas y horarios, aunque el diseño de las mismas podría ser mejorable (substitución del poste de parada por marquesina y diseño urbano que favorezca el embarque y desembarque de los pasajeros, facilitando la parada del vehículo).

Por otro lado, a nivel interurbano, hay que destacar el servicio de Renfe. Puçol dispone de una parada de Renfe de las líneas C5 (Caudiel) y C6 (Castelló de la Plana). Se encuentra en la zona 3. El principal problema de la estación de Renfe de Puçol es que se encuentra relativamente aislada de una parte importante del núcleo. La población de la zona histórica no tiene acceso directo a la estación, viéndose obligada a acceder a través de un gran rodeo. Por otro lado, el diseño urbano del entorno de la estación no es el más apropiado para el fomento de los desplazamientos a pie. Por último, la estación dispone de un pequeño estacionamiento, aunque el acceso en coche implica circular por calles urbanas. En general, la estación, su entorno urbano y sus accesos en distintos modos son manifiestamente mejorables.

El servicio existente de Metrobús a través de la línea 110 es meramente testimonial (2 servicios al día).



Líneas de autobús urbano y metropolitano y sus paradas en Puçol. Fuente: IDOM



L A B O R A B L E S										
A Platja	MONASTERIOS FONT	8:00	9:10	10:40	11:50	13:00	14:10	16:50	18:15	19:20
	MONASTERIOS COLUMNNA	8:01	9:11	10:41	11:51	13:01	14:11	16:51	18:16	19:21
	AVDA. CAMP MORVEDRE, 30	8:02	9:12	10:42	11:52	13:02	14:12	16:52	18:17	19:22
	ALFINACH-RECTOR E. BAYARRI	8:03	9:13	10:43	11:53	13:03	14:13	16:53	18:18	19:23
	INSTITUT- AV. CORTS VALENCIANES	8:07	9:17	10:47	11:57	13:07	14:17	16:57	18:22	19:27
	CONSUM	8:10	9:20	10:50	12:00	13:10	14:20	17:00	18:25	19:30
	RENFE	8:11	9:21	10:51	12:01	13:11	14:21	17:01	18:26	19:31
	MANCOMUNITAT/AVDA. VALENCIA	8:12	9:22	10:52	12:02	13:12	14:22	17:02	18:27	19:32
	CENTRE DE SALUT	8:13	9:23	10:53	12:03	13:12	14:23	17:03	18:28	19:33
	CAMINAS 39	8:14	9:24	10:54	12:04	13:14	14:24	17:04	18:29	19:34
	CAMINAS/CARRER PUIG	8:15	9:25	10:55	12:05	13:15	14:25	17:05	18:30	19:35
	CAMPING PUÇOL	8:19	9:29	10:59	12:09	13:19		17:09	18:34	19:39
	CAMPING VALENCIA	8:20	9:30	11:00	12:10	13:20		17:10	18:35	19:40
	BARRANC PUIG	8:22	9:32	11:02	12:12	13:22		17:12	18:37	19:42
	AVDA. PESCADORS/PI. SENELL	8:23	9:33	11:03	12:13	13:23		17:13	18:38	19:43
	AVDA. PESCADORS, 69	8:25	9:35	11:05	12:15	13:25		17:15	18:40	19:45
	PL. ROSA DELS VENTS	8:28	9:38	11:08	12:18	13:28		17:18	18:43	19:48
	PL. ASEADOR	8:29	9:39	11:09	12:19	13:29		17:19	18:44	19:49
	AVDA. GRAU VELL, 180	8:30	9:40	11:10	12:20	13:30		17:20	18:45	19:50
	C/ MARJALS, 24	8:31	9:41	11:11	12:21	13:31		17:21	18:46	19:51
A Urbanitzacions	C/ MARJALS, 24	8:40	9:50	11:20	12:30	13:40	16:20	17:30	18:50	20:00
	CAMINAS/CARRER PUIG	8:44	9:54	11:24	12:34	13:44	16:24	17:34	18:54	20:04
	CAMINAS, 90	8:45	9:55	11:25	12:35	13:45	16:25	17:35	18:55	20:05
	CENTRE DE SALUT	8:46	9:56	11:26	12:36	13:46	16:26	17:36	18:56	20:06
	MANCOMUNITAT/AVDA. VALENCIA	8:47	9:57	11:27	12:37	13:47	16:27	17:37	18:57	20:07
	RENFE	8:50	10:00	11:30	12:40	13:50	16:30	17:40	19:00	20:10
	CONSUM	8:51	10:01	11:31	12:41	13:51	16:31	17:41	19:01	20:11
	AVDA. JOSÉ ALFONSO, 47	8:59	10:09	11:39	12:49	13:59	16:39	17:49	19:09	20:19
	AVDA. JOSÉ ALFONSO, 39	9:00	10:10	11:40	12:50	14:00	16:40	17:50	19:10	20:20
	AVDA. JOSÉ ALFONSO, 18	9:01	10:11	11:41	12:51	14:01	16:41	17:51	19:11	20:21
AVDA. CAMP MORVEDRE, 30	9:03	10:13	11:43	12:53	14:03	16:43	17:53	19:13	20:23	
MONASTERIOS COLUMNNA	9:04	10:14	11:44	12:54	14:04	16:44	17:54	19:14	20:24	
MONASTERIOS FONT	9:06	10:16	11:46	12:56	14:06	16:46	17:56	19:16	20:26	

Horarios del servicio de bus urbano

Demanda

El autobús urbano de Puçol registra una demanda anual de 50.000 pasajeros al año. En el año 2008 esta demanda era de 46.122 pasajeros, y empezó a disminuir en los años posteriores debido a la crisis económica iniciada el mismo 2008. El año 2013 se registró la demanda inferior con 34.200 pasajeros al año. A partir del año 2014 la demanda está registrando incrementos, hasta alcanzar los 50.000 pasajeros, una cifra superior a la registrada en 2008.



La distribución mensual de la demanda no ha registrado variaciones entre los distintos años, siendo el comportamiento muy parecido a lo largo de los 12 meses del año. Los meses de invierno son los que registran una menor demanda. En marzo (fallas) se registra una punta de demanda, pero no es hasta el mes de mayo que la demanda crece significativamente. En junio la demanda registrada alcanza el 10% del total del año (4.700 pasajeros al mes) y en julio es cuando se registra la mayor demanda, con 8.600 pasajeros al mes (17% de la demanda anual). El mes de agosto sigue siendo importante (6.300 pasajeros/mes) pero ya inferior al mes de julio.



Si se analiza la demanda según el título de viaje se observa como los meses lectivos el uso del bono 10 es ligeramente superior al uso del billete sencillo, alcanzando un máximo del 59,5% en el mes de febrero. En los meses de verano, el uso del bono decae y el billete sencillo incrementa su uso hasta alcanzar, en agosto, prácticamente el 80% de los usuarios.

Este uso relativamente bajo del bono (en los meses lectivos) indica una baja "fidelidad" del usuario.

Título/Mes	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	TOTAL 2017
BILLETES	1.348	1.353	2.011	1.586	2.095	3.115	6.557	5.042	2.692	1.793	2.030	1.546	31.168
% Billetes	43,5%	40,5%	52,7%	53,4%	52,8%	65,5%	75,9%	79,3%	69,9%	53,7%	60,0%	60,4%	62,3%
BONO 10 T	1.134	1.213	1.133	920	1.186	1.175	1.477	946	785	1.002	896	730	12.597
BONO 10 P	139	156	142	121	180	191	258	210	147	158	103	80	1.885
BONO 10 J	479	617	527	343	504	277	342	160	225	385	356	204	4.419
Total Bono 10	1.752	1.986	1.802	1.384	1.870	1.643	2.077	1.316	1.157	1.545	1.355	1.014	18.901
% Bono	56,5%	59,5%	47,3%	46,6%	47,2%	34,5%	24,1%	20,7%	30,1%	46,3%	40,0%	39,6%	37,7%
PASAJEROS	3.100	3.339	3.813	2.970	3.965	4.758	8.634	6.358	3.849	3.338	3.385	2.560	50.069

Demanda por título de transporte. Año 2017. Fuente: Ayuntamiento de Puçol



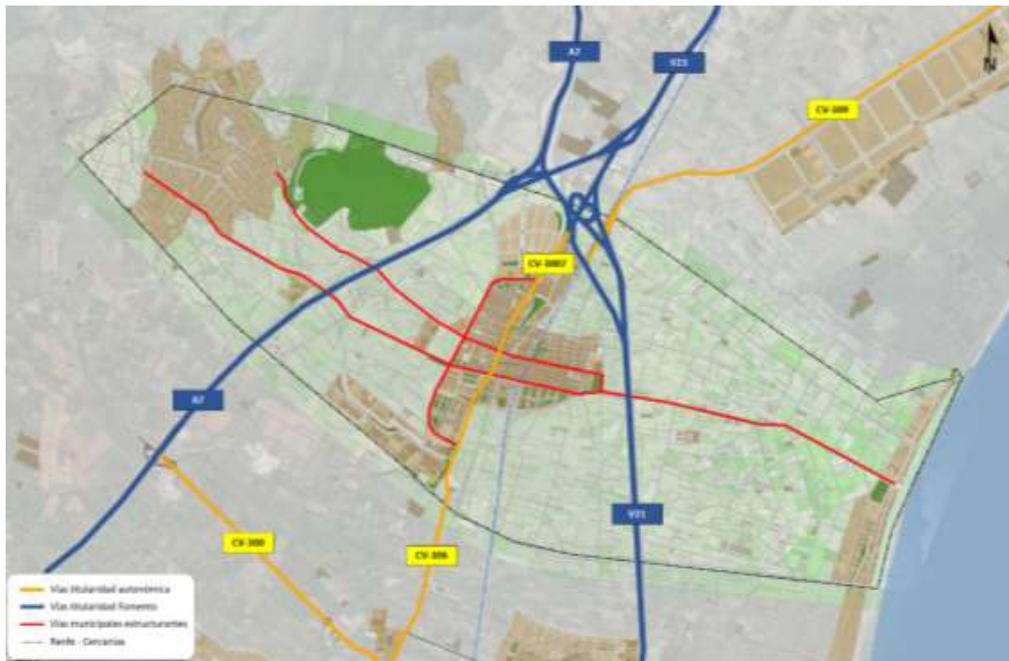
1.4.5. El Vehículo privado motorizado

Puçol está conectado a la red viaria principal a partir de las siguientes carreteras:

- V-21. Autovía que conecta València con la A-7 / AP-7 a través del litoral. Ha generado, históricamente, un efecto barrera importante entre los núcleos urbanos de los municipios de l'Horta Nord y sus núcleos de Playa. En el caso de Puçol, el efecto barrera se mitigó con la implantación de la pasarela de la vereda Mangraners
- CV-306 – CV-3007. Eje estructurante que conecta todos los municipios de l'Horta Nord. A su paso por Puçol dispone de una sección de 1+1. Al circular en paralelo al barranco, estas dos infraestructuras generan una barrera entre el caso viejo y el resto del núcleo urbano, a la vez que el diseño urbano del entorno no invita a caminar.
- Conexión con la A-7. Puçol no dispone de enlace con la A-7, lo que provoca que los vehículos que quieran acceder a este eje troncal, circulen por el camí de Mangraners y a través del camí de Lliria accedan al enlace existente en el término del Puig de Santa Maria

A nivel interno la red de jerarquía principal del municipio está compuesta por:

- Carrer del Caminás. Estructura el núcleo urbano de este a oeste.
- Camí de Mangraners. Conecta Puçol con las urbanizaciones
- Camí a la Mar. Conecta Puçol con la playa



Principal infraestructura viaria en Puçol. Fuente: IDOM

Un factor importante para el uso del vehículo privado es la gestión del estacionamiento. En Puçol la gestión del estacionamiento se reduce a la prohibición o no de estacionar en

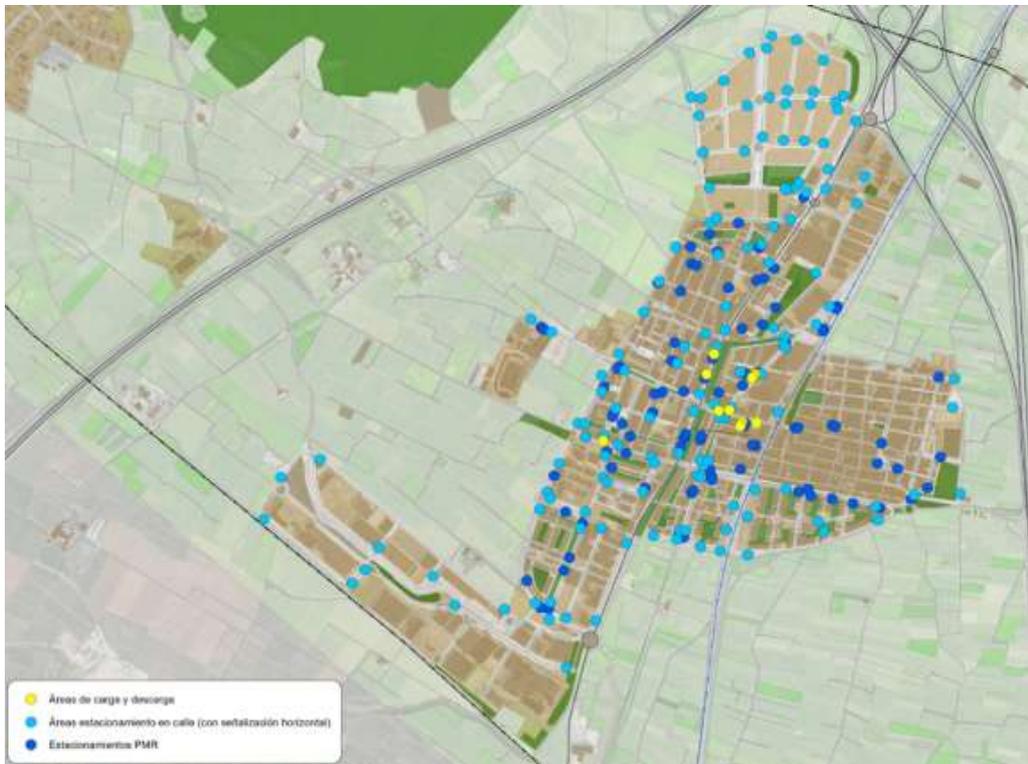


la vía pública. No existe zona ORA y sí que se han habilitado algunas bolsas de estacionamiento y algunos solares para estacionar.



Bolsas de estacionamiento en el núcleo de playa

De forma general en todas las calles se permite estacionar (en batería o en cordón) y en algunas de ellas, debido a las secciones de las calles, existe una gestión mensual (mes par a un lado y mes impar en otro).



Carga y descarga, PMR y estacionamiento en calzada señalizado





Estacionamientos habilitados al aire libre en el casco urbano. Fuente: IDOM

Por lo que a la gestión del tráfico se refiere, la mayoría de calles de barrio de Puçol son de sentido único de circulación. Las calles de doble sentido de circulación, además de ser las de jerarquía principal (que estructuran el tráfico de la ciudad con los municipios colindantes o con las vías de primer orden) son las que estructuran el municipio internamente.



Sentidos de circulación casco urbano de Puçol. Fuente: IDOM





Sentidos de circulación zona urbanizaciones y playa de Puçol. Fuente: IDOM

1.4.6. Electromovilidad

El número de vehículos eléctricos de particulares residentes en Puçol asciende a 15. La flota municipal no incorpora ningún vehículo eléctrico pero el Ayuntamiento de Puçol tiene previsto incorporar 2 turismos eléctricos, 5 furgonetas eléctricas, 3 turismos híbridos y 1 furgoneta híbrida.

En cuanto a puntos de recarga eléctrica, no existen todavía en el municipio.

1.5. ANÁLISIS AMBIENTAL DE LA MOVILIDAD

La sostenibilidad ambiental del Plan de Movilidad se define a partir del impacto de las propuestas en el consumo energético, en la reducción de la contaminación acústica y en la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI).

Es importante analizar el impacto ambiental que el PMUS tendrá en su globalidad, conociendo el punto de partida actual para poder proponer objetivos de reducción realistas.

1.5.1. Consumo energético

El análisis de las repercusiones del PMUS en el consumo energético asociado, se debe enmarcar dentro del “leimotiv” del Plan, que es la consecución de la mejora de la movilidad urbana y la progresiva reducción del consumo energético asociado.

Las dos líneas de trabajo que deben definir energéticamente las propuestas del PMUS son:

1. *Reducir el consumo de energía* reduciendo el uso de los modos de transporte motorizados, dando mayor protagonismo a los modos de transporte no motorizados. Potenciar la figura del viandante y mejorar el diseño urbano de los espacios públicos.
2. *Incorporar fuentes de energía más sostenibles* mediante la introducción progresiva de energías renovables, desplazando los combustibles fósiles aumentando la participación de los vehículos eléctricos. Descarbonización de los sistemas de transporte.

1.5.2. Contaminación acústica



La mejora del espacio urbano ha de ir asociada a una reducción de la contaminación acústica, producida principalmente por los sistemas de transporte motorizados.

El tráfico motorizado en ámbitos urbanos es la principal fuente de contaminación acústica. De forma generalizada, en un ambiente urbano exterior, el 80% del ruido está generado por los vehículos a motor, un 10% por la industria, un 6% por el ferrocarril y un 4% por actividades urbanas como el comercio, bares, restauración...

El ruido generado por el tráfico motorizado depende de 7 factores:

- Volumen de tráfico
- Velocidad de circulación
- Composición del tráfico – Porcentaje de vehículos pesados
- Pendientes de la carretera
- Tipo de pavimento y textura de la superficie
- Condiciones de conducción
- El ruido individualizado de cada vehículo.

Por otro lado, el ruido de los propios vehículos depende de:

- El motor de combustión
- Aerodinámica del vehículo. Ruido solo perceptible a velocidades superiores a 100Km/h. y por lo tanto insignificante en ámbitos urbanos
- Rodadura, que por encima de los 50Km/h es la principal fuente de ruido.

Un vehículo a más de 50Km/h. emite más ruido por rodadura que por el propio ruido del motor. En este caso, el vehículo eléctrico será una pieza clave para reducir la contaminación acústica en ámbitos urbanos, donde la velocidad suele estar por debajo de los 50Km/h.

Así pues, para mejorar la calidad acústica de Puçol habrá que centrar-se en dos líneas de actuación:

1. *Reducción de las intensidades de tráfico.* Reducir la presencia de los vehículos motorizados en las calles es la manera más efectiva de disminuir la contaminación acústica. En este sentido el PMUS tiene que potenciar los modos de transporte no motorizados para intentar disminuir los desplazamientos motorizados. Ampliaciones de acera, mejoras en el diseño urbano, implementación de zonas 30 son actuaciones que se suelen acometer para potenciar los desplazamientos peatonales y a su vez, disminuir la capacidad del vehículo privado motorizado, lo que comporta una reducción de las velocidades de circulación y de las intensidades de tráfico. Teóricamente, la reducción de un 50% del tráfico reduce el ruido en 3Db.
2. *Introducción del vehículo eléctrico.* El vehículo eléctrico no solucionará los problemas de congestión de las ciudades, pero sí que es un elemento importante para diversificar energéticamente los modos de transporte y reducir la contaminación acústica.



1.5.3. Contaminación atmosférica

Cualquier intento de gestión de la calidad del aire pasa necesariamente por algún tipo de actuación sobre el tráfico, y al contrario, cualquier reordenación del tráfico (modificación en el reparto modal, en la composición del parque de vehículos...) tendrá un impacto sobre los contaminantes urbanos.

Siguiendo la aproximación utilizada por la UE (metodología EMEP-CORINAIR, articulada a través del modelo COPERT), se prevén diferentes escenarios de cálculo según la información disponible. La información básica hace referencia a la composición del parque de vehículos circulando, de manera que para una determinada especie química "c", la emisión "Ec" debida al tráfico en un determinado punto y periodo de tiempo vendrá dada por el sumatorio, sobre los distintos tipos de vehículos "t", los diferentes rangos de velocidad "u" y los distintos tipos de combustible "f".

$$E_c = \sum_f \sum_u \sum_t (f e_{cfut} * vkm_{fut})$$

Donde los $f e_{cfut}$ representan los factores de emisión, y vkm_{fut} los kilómetros medios recorridos, en cada caso, por categoría de vehículo.

La gran dificultad de esta metodología está en disponer de una información suficientemente detallada de los kilómetros recorridos por cada tipo de vehículo emisor.

La disponibilidad de un inventario de emisiones es un requisito intermedio, ya que el verdadero objetivo de la gestión ambiental es la calidad del aire, en términos de niveles de concentración en el ambiente de las diferentes especies contaminantes. Hay una innegable relación entre lo que emiten los vehículos y la concentración de contaminantes en el ambiente, pero esta no es lineal, pues se ve modificada por factores meteorológicos y urbanos. Lo podríamos resumir diciendo que: *una cosa es lo que emite el vehículo y otra lo que respiramos.*

A continuación, vamos a calcular lo que emiten los vehículos que diariamente circulan por Puçol. Para ello utilizaremos los datos de los aforos, el reparto extraído de la encuesta de movilidad y la composición del tráfico (diésel – gasolina).

A. Emisiones de CO2

Se ha estimado, para el cálculo de emisiones de CO2, el número de vehículos que diariamente circulan por Puçol, tanto los que vienen de fuera (externos) como los desplazamientos internos.

A partir de los datos de la encuesta de movilidad y de los aforos de tráfico, calculamos el número de vehículos ligeros y diariamente por Puçol.

- Desplazamientos internos en vehículo privado: 8.507
- Desplazamientos externos en vehículo privado: 15.947
- Desplazamientos externos (no residentes) en vehículo privado: 13.552
- Circulación diaria de vehículos pesados
 - Alfinach: 604
 - Camí a la Mar: 198



- CV-3007 Sur: 275
- CV-3007 Norte: 414

Para el cálculo de los kilómetros recorridos en el término municipal de Puçol se han planteado las siguientes hipótesis:

- Desplazamientos internos en vehículo privado: 3,5 kilómetros (extraído de las distancias a recorrer desde Alfinach, el núcleo de playa y los accesos norte y sur de la CV-3007 y proporcional a la IMD registrada en cada vía)
- Desplazamientos externos en vehículo privado: 3,1 kilómetros
- Desplazamientos externos (no residentes) en vehículo privado: 3,1 kilómetros
- Circulación diaria de vehículos pesados
 - Alfinach: 5,6
 - Camí a la Mar: 3,5
 - CV-3007 Sur: 2,6
 - CV-3007 Norte: 2,6

Así, los kilómetros totales recorridos por tipo de vehículos son:

Tipología	Veh.	Km. (media)	Total Km.
Internos	8.507	3,5	29.775
Externos R.	15.947	3,1	49.436
Externos NR.	13.552	3,1	42.011
Pesados Alfinach	604	5,6	3.382
Pesados Cami Mar	198	3,5	693
Pesados CV-3007 S.	275	2,6	715
Pesados CV-3007 N.	414	2,6	1.076

Kilómetros diarios recorridos en Puçol. Fuente: IDOM

Según datos del Instituto Valenciano de Estadística se sabe la distribución del parque de vehículos de Puçol por combustible. El 59,1% del parque es diésel y el 39,5% gasolina. Este reparto se aplica para los vehículos ligeros. Para los pesados se estima que el 100% del parque es diésel. Los km. Recorridos por tipo de combustible es:

Tipología vehículo	Total Km.	Diésel	Gasolina
Vehiculos Ligeros	121.221	71.642	47.882
Camiones	5.867	5.867	

Kilómetros recorridos diariamente según tipo de vehículo y combustible. Fuente: IDOM con datos del IVE

Para calcular las emisiones de CO2 se ha seguido la “Guía práctica para el cálculo de emisiones de gases de efecto invernadero” de marzo de 2018, publicada por la Oficina Catalana de Cambio Climático (OCCC), que considera que la metodología más adecuada para el cálculo de emisiones de CO2 equivalente en transporte por carretera es la que utiliza como Fuente de datos los litros de combustible consumidos.

Es importante remarcar que cuando se habla de GEI nos referimos a CO2 equivalente (CO2 eq), que incluye los seis gases de efecto invernadero que recoge el Protocolo de Kyoto: dióxido de carbono (CO2), metano (CH4), óxido de nitrógeno (N2O), hidrofluorocarburos (HFC), perfluorocarburos (PFC) y hexafluoruro de sulfuro (SF6).



En la siguiente tabla se resumen los factores de emisión de los diferentes tipos de combustible utilizados en el transporte por carretera:

A. Litres o kg de combustible consumits	
DADES DISPONIBLES	METODOLOGIA DE CÀLCUL I FACTOR D'EMISSIÓ
Consum de combustible (litres diésel, gasolina, biocombustible, GLP o kg de GNC)	<p>Càlcul de les emissions de CO₂ a partir dels factors d'emissió següents³¹:</p> <ul style="list-style-type: none"> Gasolina 95 o 98: 2,180 kg de CO₂/litre Diésel: 2,520 kg de CO₂/litre Bioetanol: <ul style="list-style-type: none"> Bioetanol 10 (E10): 2,065 kg de CO₂/litre Bioetanol 85 (E85): 0,344 kg de CO₂/litre Bioetanol 100 (E100): 0 kg de CO₂/litre Altres mescles: 2,295 kg de CO₂/litre³² - % bioetanol³³ Si utilitzem bioetanol 5, el combustible té un 5% de bioetanol (i un 95% de gasolina) i les emissions associades són de 2,295 - (0,05 x 2,295) = 2,180 kg de CO₂/litre Biodiésel: <ul style="list-style-type: none"> B10: 2,387 kg de CO₂/litre B30: 1,857 kg de CO₂/litre B100: 0 kg de CO₂/litre Altres mescles: 2,653 kg de CO₂/litre³⁴ - % biodiésel³⁵ Si utilitzem biodiésel 20, vol dir que té un 20% de biodiésel (i un 80% de diésel) i les emissions associades són = 2,653 - (0,2 x 2,653) = 2,122 kg de CO₂/litre Gas líquid del petroli (GLP): 1,61 kg CO₂/litre³⁶ Gas natural comprimit o vehicular (GNC): 2,15 kg CO₂/kg de GNC

Factores de emisión. Fuente: Guía práctica para el cálculo de emisiones de gases de efecto invernadero

Estos factores de emisión dependen del tipo de combustible consumido, no del tipo de vehículo.

Si se considera que la tipología de vehículos en Puçol es 59,1% diésel y 39,5% gasolina (datos IVE) y que estos tienen un consumo medio de 6.5 l/100 km y 9 l/100 km. Respectivamente en ámbito urbano y que los camiones (100%) son diésel y tienen un consumo medio de 45 l/100km. Se puede calcular las emisiones de GEI (kg de CO2 Equivalente), con unas emisiones de CO2 por litro consumido de 2,520 kg/l para los diésel y 2.180 kg/l para los gasolina.

Pera pasar de kilómetros diarios a kilómetros anuales se ha multiplicado por 315 los kilómetros diarios recorridos por los vehículos ligeros y por 260 los de los pesados.

Tipología vehículo	Total Km.	Km. Anuales	Diésel	Gasolina
Vehiculos Ligeros	121.221	38.184.741	22.567.182	15.082.973
Camiones	5.867	1.525.368	1.525.368	

Kilómetros recorridos anualmente según tipo de vehículo y combustible. Fuente: IDOM con datos del IVE

Con esta metodología se estima que, en Puçol, anualmente, se emiten debido al tráfico 8.370,7 toneladas de CO2 equivalente.



En el cuadro adjunto se presenta la tabla de cálculo de la *Guía práctica para el cálculo de emisiones de gases de efecto invernadero*:

Descripció (tipus de carburant per vehicle)	Consum de combustible		% etanol o bioetanol +1	Factor d'emissió de CO ₂ kg CO ₂ /litre o kg CO ₂ /kg o kg CO ₂ /kWh	Emissions de CO ₂ tones de CO ₂
	litres/any o kg/any o kWh/any	valor			
Gasolina (95 o 98)	Turismes	litres/any	1.357.467,00	2,196	2.981,18758
	Furgonetes i camionetes	litres/any			0,00000
	Camions	litres/any			0,00000
	Motocicletes	litres/any			0,00000
	Autobusos	litres/any			0,00000
	Maquinària mòbil agrícola, industrial i	litres/any			0,00000
Dièsel	Turismes	litres/any	1.466.866,00	2,503	3.671,72695
	Furgonetes i camionetes	litres/any			0,00000
	Camions	litres/any	686.415,00		1.718,17225
	Motocicletes	litres/any			0,00000
	Autobusos	litres/any			0,00000
	Maquinària mòbil agrícola, industrial i forestal - amb gasoil classe A	litres/any			0,00000

Emisiones de CO2 Equivalente al año en Puçol. Fuente: Guía práctica para el cálculo de emisiones de gases de efecto invernadero

B. Emisiones de contaminantes atmosféricos

A partir de los datos de kilómetros recorridos anualmente por los vehículos diésel y por los vehículos gasolina, se calcula con la *“Calculadora de emisiones de contaminantes atmosféricos”* del Departamento de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, las emisiones de NOx y PM10 generadas por el tránsito en Puçol.

En la situación actual se generan anualmente 21.988,82 kilogramos de NOx y 618 de PM10.

Tipo de vehículo	Km. Diarios	Km. Anuales	Nox (g/km)	PM (g/Km)	Nox Anual (Kg.)	PM Anual (Kg.)
Turismo diésel	71642	22.567.230	0,877	0,015	19.791,46	338,51
Turismo gasolina	47882	15.082.830	0,049	0,014	739,06	211,16
Camiones diésel	5867	1.525.420	0,956	0,045	1.458,30	68,64
Total					21.988,82	618,31

A continuación, se muestran los resultados de la calculadora de emisiones para un día laborable:





Emissiones de contaminants atmosfèrics pera vehicles de gasolina. Fuente: "Calculadora de emisiones de contaminantes atmosfèrics" del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya



Emissiones de contaminants atmosfèrics pera vehicles de dièsel. Fuente: "Calculadora de emisiones de contaminantes atmosfèrics" del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya





Emissions de contaminants atmosfèrics per camions dièsel. Fuente: "Calculadora de emisiones de contaminantes atmosfèrics" del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya



2. DIAGNOSIS DE LA MOVILIDAD ACTUAL

El diagnóstico de la movilidad de Puçol se realiza a través de los resultados del análisis técnico de la movilidad y del diagnóstico participativo realizado durante el primer taller de participación pública.

2.1. DIAGNÓSTICO PARTICIPATIVO

El 18 de enero del 2019 se celebró, en la Escuela de adultos La Barraca, el primer taller de participación ciudadana del plan de Movilidad Urbana Sostenible de Puçol. El taller se realizó a las 19:00 horas y asistieron aproximadamente 20 personas.

2.1.1. Metodología del taller

Introducción (20 minutos)

- ¿Qué es un plan de movilidad?
- Situación de partida de la movilidad en Puçol
- Etapas del plan de movilidad

Taller diagnóstico participativo (50 minutos)

- Explicación de la dinámica
- Taller
- Puesta en común

Conclusión y próximos pasos (10 minutos)

2.1.2. Diagnóstico participativo

Introducción

Acudieron aproximadamente 20 personas a la primera sesión de participación ciudadana.

El taller se realizó en grupos de trabajo a partir de tres mesas:

- Mesa 1: Modos no motorizados. Peatón y bicicleta
- Mesa 2: Transporte público
- Mesa 3: Vehículo privado motorizado

Los participantes se dividieron en tres grupos y durante 10-15 minutos cada grupo debatió e identificó las problemáticas de cada modo de transporte. Pasado el tiempo marcado cambiaron de mesa. Se hicieron tres cambios de tal modo que todos los asistentes participaron de todas las mesas.

Problemáticas identificadas

Modos no motorizados

- Acceso estación Renfe desde zona del casco antiguo (falta de accesibilidad)
- Apertura de la estación de Renfe por los dos lados



- Aceras estrechas en casco antiguo y urbanizaciones
- Iluminación camino a la playa
- No hay carril bici que conecte las urbanizaciones con el municipio.
- Falta de carril bici en ciertas zonas.
- Limpieza. Excrementos de perros por las aceras
- Falta de accesibilidad al polígono Sur (Carril bici)
- Poner en funcionamiento las 26 bicis públicas instalando 5 estaciones: Renfe, Playa, Urbanizaciones, Casco urbano y polígono sur.
- Urbanización Alfinach:
 - Tiene 13.500 metros de aceras con un ancho de 0,90 metros (en donde hay señalética, farolas...) y 5.000 metros de aceras de 2,3 metros (dos calles)
 - Las aceras no están rebajadas. Falta de accesibilidad
 - Carril bici urbanización – casco urbano. Resolver problema puente by-pass
 - Inundación del carril bici existente por mala ejecución

Transporte público

- No hay acceso fácil a otros pueblos, por ejemplo Rafelbunyol. Falta un autobús hasta el metro de Rafelbunyol
- Connexión bus con metro. Lanzadera.
- Bus urbano. Mayor frecuencia y ampliar horario. Ahora acaba a las 18.00 horas.
- El metro (FGV) no llega a Puçol.
- El transporte público es caro. Subvencionar el billete
- Falta accesibilidad polígono sur (transporte público)
- ¿Tenemos transporte público?
- No hay conexión con Puerto Sagunto ni con los municipios del área metropolitana (Horta Nord)
- Falta de billete integrado
- Falta de frecuencia de Renfe en fin de semana
- Poco servicio

Vehículo privado motorizado

- Demasiado uso del coche
- No hay plazas de aparcamiento en la vía pública
- Congestión en horas punta
- Velocidad excesiva
- Avenidas y calles con vías estrechas



- Cruce peligroso: Camí de Liria – camí de Magraners (cruce acceso enlace Bypass)
- Mucho tráfico de vehículos pesados en la carretera Barcelona – Av. Hostalets
- Falta plazas de estacionamiento polígono sur
- Problemas en las dos rotondas de la avenida Mancomunitat Horta Nord. Con Caminàs y con Av. Valencia.
- Inundación Av. Camp de Morvedre – Cruce barranco Alfinach.
- Falta iluminación camí de Mangraners hasta urbanizaciones.
- Asfaltar las vías principales de las urbanizaciones
- Mejorar o retirar el semáforo delante del centro de salud.



Primer taller de participación ciudadana



2.2. DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD

- Puçol tiene el comportamiento típico de una ciudad mediterránea. El reparto modal de los desplazamientos internos es favorable al modo a pie, mientras que el de los desplazamientos externos es muy favorable al vehículo privado motorizado.
- Los desplazamientos a pie no se distribuyen homogéneamente por las tres áreas urbanas del municipio (playa, núcleo urbano y urbanizaciones). Mientras que en la playa y en el núcleo urbano los desplazamientos a pie son los principales protagonistas de la movilidad, en la urbanización el vehículo privado gana la partida, de manera clara, a los modos no motorizados.
- El peatón, a pesar de ser es el principal protagonista de la movilidad interna en el municipio, no dispone de la infraestructura adecuada en muchos lugares.
 - En el núcleo antiguo las aceras son estrechas y muchas veces ocupadas por vehículos.
 - La estación de Renfe no es accesible desde el casco antiguo y el itinerario peatonal por la calle Felip Sebastià no reúne las condiciones de diseño adecuadas para garantizar un paseo agradable y seguro. El mismo entorno de la estación, viniendo por la avenida de la Mancomunitat de l'Horta Nord tampoco es el mejor para los peatones. La rotonda de las calles Font de Mora con Avenida Collidors no facilita el acceso peatonal hacia la estación.
 - En la urbanización Alfinach, aunque la presencia de peatones no es elevada, las condiciones no son favorables, pues la gran mayoría de las aceras tienen un ancho inferior a los 90 centímetros.
- El espacio público también se reparte de forma desigual en el municipio. Mientras en la playa y en las urbanizaciones los m² de espacio público por habitante están por encima de los estándares internacionales, en el centro urbano esta ratio es manifiestamente inferior al estándar recomendado: 10 m²/hab. contra los 16M²/hab.
- El núcleo antiguo está aislado por el ferrocarril (efecto barrera) y por el Caminàs, que se percibe como una vía rápida.
- El uso de la bicicleta es muy bajo en Puçol (1,7% del reparto modal). El núcleo urbano es relativamente pequeño y muchos de los desplazamientos se realizan a pie. La conexión con la playa dispone de una buena infraestructura ciclista pero la distancia (4Km.) y las bajas relaciones de movilidad por motivo de trabajo lo convierten en una conexión más de ocio que de movilidad cotidiana. Por otra parte, la conexión con la urbanización Alfinach (4 km.) no dispone de infraestructura ciclista en la totalidad de su itinerario, lo que dificulta el uso de la bicicleta.
- El estacionamiento está permitido de forma generalizada en todo el municipio. No existe una gestión más allá de la limitación mensual de lado de estacionamiento y la habilitación de algunos solares como estacionamiento.
- La indisciplina relacionada con el estacionamiento es elevada y generalizada en varios puntos de la ciudad.
- El transporte público en Puçol está estructurado a través de una línea urbana que transporta anualmente 50.000 pasajeros y de la línea de Cercanías Renfe, que permite la conexión interurbana con València y con Sagunto, principalmente.
- El entorno de la estación de Renfe es manifiestamente mejorable, des del punto de vista del peatón, pero también del acceso y estacionamiento en vehículo privado. Actualmente el estacionamiento no puede hacer funciones de Park&Ride.



- El 50% de los desplazamientos externos generados por los residentes de Puçol tiene como destino la ciudad de València y alrededor del 24% los municipios de l'Horta Nord y el Camp de Morvedre, principalmente Sagunto.
- El tráfico rodado en Puçol genera, anualmente, 8.371,09 toneladas de CO2 equivalente, 21.988,82 kilogramos de NOX y 618 de PM10.

