

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE LA CIUDAD DE ALZIRA (VALENCIA)

DOCUMENTO RESUMEN

PROMOTOR:

**EQUIPO TÉCNICO
REDACTOR:**



Ajuntament d'Alzira

C/ Sant Roc, 6
46600 Alzira
Tel. 962 40 04 50

GRUPO DAYHE
DEVELOPMENT & INVESTMENT



Coordinación del proyecto:

Alejandro Navarro Maeztu.
Arquitecto col. nº 5.614

C/ En Sanç, nº 3 – Pta. 1. 46001 València. Tf.

96 368 55 53 / 663 394 757.

<https://grupodayhe.es/> info@grupodayhe.com



EQUIPO TÉCNICO REDACTOR

Ha intervenido en la redacción del presente Plan de Movilidad Urbana Sostenible del municipio de Alzira (Valencia), el siguiente equipo técnico:

② DIRECCIÓN

- Coordinador: Alejandro Navarro Maeztu.
- Titulación: Arquitecto. Col. nº 5.614.
- Dirección C/ En Sanz, nº 3, pta. 1. 46001 Valencia.
- Promotor del Plan: Ayuntamiento de Alzira.

② EQUIPO TÉCNICO REDACTOR

- José Luis Gallego Suárez Ing. Geodésico, Cartográfico y Topográfico. Programa I.E.S.E
- Álvaro Yécora Bujanda Ing. Técnico Forestal. Ing. Industrial. Lic. Ciencias Ambientales.
- Jose Fco. Bedmar del Peral Ingeniero de obras públicas.
- María Arenas Huerta Ingeniera de caminos, canales y puertos.
- Iván Gómez Molina Arquitecto.
- Cristina Muñoz González Arquitecta.
- Claudia Sofía Apráez Salazar Arquitecta.
- Daniel Alemany Simó Ingeniero Industrial.
- Iolanda Maronda Tarrasa Graduada en Ingeniería en Tecnologías Industriales.



PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE ALZIRA

ÍNDICE GENERAL

1.	INTRODUCCION	4
2.	METODOLOGÍA Y PROCESO DE ELABORACIÓN	4
3.	OBJETIVOS DEL PLAN DE MOVILIDAD	5
4.	DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD EN ALZIRA	6
4.1.	ESTRUCTURA URBANA Y PATRONES GENERALES DE MOVILIDAD	6
4.2.	MOVILIDAD PEATONAL Y ACCESIBILIDAD	6
4.3.	MOVILIDAD CICLISTA	7
4.4.	TRANSPORTE PÚBLICO	7
4.5.	MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO	7
4.6.	DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS (DUM).....	8
4.7.	PERSPECTIVA DE GÉNERO Y COLECTIVOS VULNERABLES	8
4.8.	CONDICIONES AMBIENTALES RELACIONADAS CON LA MOVILIDAD	8
5.	ESTRATEGIA DEL PMUS	9
6.	PROPUESTAS A IMPLEMENTAR	9
6.1.	ÁREAS ESTRATÉGICAS DE ACTUACIÓN	10
6.2.	ESCENARIO PREVISIBLE TRAS LA IMPLEMENTACIÓN DEL PMUS	10
7.	TRANSVERSALIDAD POR GÉNERO Y COLECTIVOS DE DIVERSIDAD FUNCIONAL	10
8.	ESTRATEGIAS Y PROGRAMAS DE ACTUACIÓN	11
8.1.	MOVILIDAD PEATONAL Y ACCESIBILIDAD	11
8.2.	FOMENTO DE LA MOVILIDAD CICLISTA.....	14
8.3.	FOMENTO DEL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO	15
8.4.	TRÁFICO PRIVADO Y APARCAMIENTO	17
8.5.	DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS	20
8.6.	OTRAS PROPUESTAS	20
9.	PROGRAMACIÓN, PRESUPUESTO Y FINANCIACIÓN	23
9.1.	PRESUPUESTO	23
9.2.	FUENTES DE FINANCIACIÓN	23
9.3.	FUENTES AUTONÓMICAS, ESTATALES Y EUROPEAS	25
9.4.	OTRAS FUENTES DE FINANCIACIÓN	25
9.5.	PROGRAMACIÓN.....	25
10.	26	
10.	PROGRAMA DE SEGUIMIENTO Y EVALUACION DEL PMUS.....	26
10.1.	INDICADORES ESPECÍFICOS	26



DOCUMENTO DE PROPUESTAS

10.2. PROCEDIMIENTOS DE SEGUIMIENTO DE CARÁCTER AMBIENTAL (SÍNTESIS).	29
10.3. AFECCIONES SUPRAMUNICIPALES	29
11. EVALUACIÓN AMBIENTAL DEL PMUS DE ALZIRA (SÍNTESIS)	30
12. CONCLUSIONES.....	31



1. INTRODUCCION

El presente Documento Resumen no sustituye al Plan de Movilidad Urbana Sostenible completo, sino que tiene por objeto sintetizar sus contenidos esenciales a efectos informativos, de comunicación pública y de apoyo a los procedimientos de evaluación y seguimiento ambiental. Su elaboración responde a las exigencias establecidas en la Ley 6/2011 de Movilidad de la Comunitat Valenciana, que define los criterios que deben regir la planificación municipal en esta materia.

El PMUS constituye la hoja de ruta del Ayuntamiento para ordenar la movilidad del municipio en un horizonte temporal de 20 años, integrando actuaciones dirigidas a fomentar los modos de desplazamiento sostenibles, mejorar la accesibilidad universal, reducir la dependencia del vehículo privado y reforzar la cohesión territorial entre los distintos núcleos urbanos. El ámbito de aplicación comprende la totalidad del término municipal, incluyendo tanto el núcleo principal como la pedanía de La Garrofera.

El objetivo de este documento es facilitar una visión clara y estructurada del contenido del PMUS, incorporando tres elementos clave:

- el diagnóstico de la movilidad,
- las propuestas de actuación previstas, y
- un resumen del Estudio de Impacto Ambiental, que permite valorar los efectos ambientales de su implantación.

En conjunto, el Documento Resumen constituye una herramienta de apoyo para la comprensión, comunicación y adecuada implementación del PMUS, garantizando que sus objetivos y actuaciones se presenten de forma accesible para responsables municipales, agentes sociales y ciudadanía.

2. METODOLOGÍA Y PROCESO DE ELABORACIÓN

La elaboración del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alzira se ha desarrollado mediante una metodología estructurada en fases, conforme a la normativa autonómica y basada en criterios de rigor técnico, participación ciudadana y coordinación institucional. El proceso ha incorporado mecanismos de participación pública y contraste técnico, integrando las aportaciones ciudadanas y de los agentes implicados en el diagnóstico y en la definición de propuestas.

En una primera fase se recopiló y analizó información procedente de fuentes oficiales y de las distintas áreas municipales, permitiendo caracterizar el territorio, la población y los patrones de movilidad. Posteriormente, se elaboró un diagnóstico integrado que abordó de forma conjunta la movilidad peatonal, ciclista, el transporte público, el vehículo privado y la distribución urbana de mercancías, identificando las principales necesidades y retos del municipio.

A continuación, se definieron los objetivos estratégicos y el programa de actuaciones del PMUS, organizados por horizontes temporales y priorizados según criterios de viabilidad técnica, coste, impacto ambiental y coherencia con otras políticas urbanas. El proceso se completó con el Estudio



Ambiental y Territorial Estratégico y con el contraste técnico con los servicios municipales, garantizando la coherencia del plan con la planificación urbanística vigente y con las prioridades del Ayuntamiento.

3. OBJETIVOS DEL PLAN DE MOVILIDAD

Los objetivos de este Plan de Movilidad Urbana Sostenible se han trabajado de manera que se han priorizado los modos de transporte más sostenibles, buscando siempre una complementación entre ellos, pero acentuando aquellos que aseguran una movilidad dentro de patrones más eficientes y racionales.

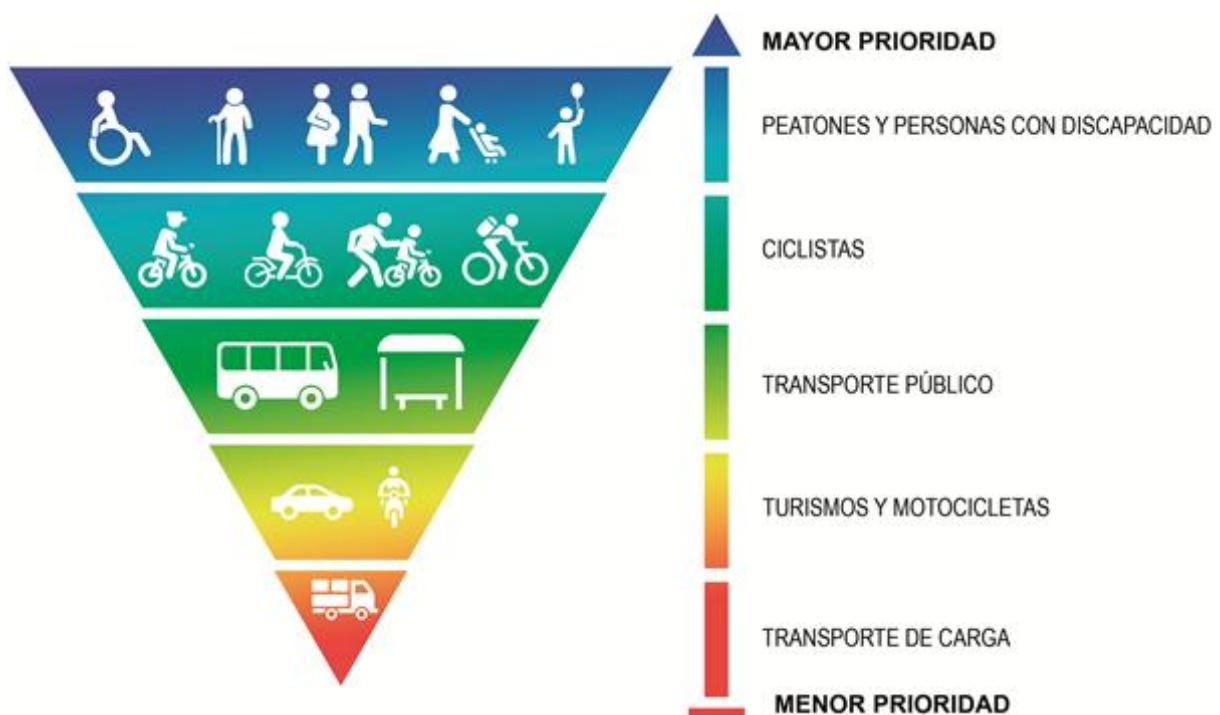


Figura 1. Diagrama de objetivos.

- 1) Potenciar que el peatón sea el principal protagonista de la movilidad del municipio.
- 2) Alcanzar una mayor cuota de participación del transporte público en los desplazamientos urbanos e interurbanos, desarrollando y mejorando la oferta de estas modalidades y su conexión con otros modos de transporte.
- 3) Revisar y redefinir una jerarquía viaria en el municipio que permita mejorar la ordenación de los flujos de tráfico por el mismo, de modo que el centro del casco urbano interior deje de ser un itinerario de paso y recupere su carácter tradicional de punto de encuentro esencial del municipio y los ciudadanos.
- 4) Favorecer la expansión de la bicicleta como modo de transporte cotidiano, adaptado a las posibilidades que ofrece la orografía del núcleo urbano.
- 5) Integrar las políticas de desarrollo urbano y territorial con las políticas de movilidad, de modo que se minimicen los desplazamientos habituales, se garantice la accesibilidad a las viviendas, centros



DOCUMENTO DE PROPUESTAS

de trabajo y lugares de interés cultural, social, comercial, sanitario, educativo, deportivo, lúdico..., con el menor impacto ambiental y de la forma más segura posible.

- 6) Organizar el espacio destinado al estacionamiento en superficie.
- 7) Favorecer la descarbonización del sistema de transporte.
- 8) Hacer de la disuasión y la prevención la base de la disciplina circulatoria.
- 9) Mejorar la seguridad vial y la convivencia pacífica entre todos los usuarios de la vía.
- 10) Conseguir un municipio accesible a todos los ciudadanos.
- 11) Mejorar la gestión de la movilidad.

Estos objetivos se encuentran directamente vinculados a los indicadores de seguimiento definidos en el Plan, permitiendo evaluar de forma periódica su grado de cumplimiento y ajustar las estrategias cuando sea necesario.

4. DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD EN ALZIRA

El diagnóstico ofrece una visión integral del funcionamiento actual de la movilidad en Alzira y constituye la base para definir objetivos y propuestas. Para su elaboración se han analizado la estructura urbana, los patrones de desplazamiento, el uso de los distintos modos de transporte, las necesidades de colectivos específicos y las condiciones ambientales del municipio.

4.1. Estructura urbana y patrones generales de movilidad

El término municipal de Alzira presenta una configuración caracterizada por:

- Un núcleo urbano principal, compacto y con buena accesibilidad interna.
- La pedanía de La Garrofera, localizada a 4 km, con dependencia elevada del vehículo privado.
- Ejes radiales que estructuran la movilidad metropolitana y generan tráficos de paso.

El EATE señala que la continuidad urbana es adecuada en el núcleo central, pero existen déficits de conexión peatonal y ciclista entre barrios y hacia equipamientos estratégicos (hospital, polígonos industriales, estaciones de transporte).

4.2. Movilidad peatonal y accesibilidad

El análisis identifica diversas limitaciones que afectan a la movilidad peatonal:

- Tramos con anchura insuficiente, especialmente en el casco antiguo y en calles de trazado irregular.
- Conflictos entre peatones y vehículos, debido a alineaciones estrechas o inexistencia de plataforma única.
- Barreras para personas con movilidad reducida, asociadas a discontinuidades en aceras, falta de rebajes o pendientes excesivas.



DOCUMENTO DE PROPUESTAS

- Necesidad de reforzar la accesibilidad universal en torno a equipamientos sanitarios, educativos y administrativos.

El documento de diagnóstico muestra que la red peatonal no dispone aún de un sistema jerarquizado de itinerarios preferentes, lo que dificulta la orientación y la seguridad en determinados entornos urbanos.

4.3. Movilidad ciclista

La movilidad ciclista presenta oportunidades destacables por la topografía favorable y las distancias cortas dentro del núcleo urbano, pero el análisis revela importantes carencias:

- La red actual es fragmentada, con tramos inconexos y discontinuidades que impiden un uso seguro y cotidiano de la bicicleta.
- Existen déficits de conexión hacia centros generadores de movilidad, incluyendo el Hospital de La Ribera y los polígonos industriales.
- Falta de infraestructura asociada: aparcabicis seguros en nodos de transporte, equipamientos y áreas comerciales.
- Ausencia de itinerarios directos y protegidos que articulen norte-sur y este-oeste.

Estas limitaciones reducen el potencial de la bicicleta como alternativa real al vehículo privado, pese a que el PMUS identifica un alto margen de crecimiento modal.

4.4. Transporte público

El sistema de transporte público presenta una utilización reducida, debido a varios factores detectados en el análisis:

- Estructura de líneas insuficiente y débil integración con la estación ferroviaria.
- Frecuencias no competitivas frente al vehículo privado.
- Cobertura limitada de ciertos barrios y urbanizaciones periféricas.
- Escasa coordinación intermodal, especialmente con la red ciclista y los aparcamientos disuasorios.

El EATE indica que el modelo de movilidad actual no favorece la transferencia modal hacia el transporte público, situación agravada por la disponibilidad de aparcamiento gratuito en superficie, que genera un efecto llamado hacia el vehículo privado.

4.5. Movilidad en vehículo privado

El vehículo privado es el modo predominante tanto en desplazamientos internos como externos. Los principales problemas identificados son:

- Alta intensidad de tráfico en las rondas y vías de acceso al centro.
- Tráfico de paso que atraviesa zonas urbanas, generando congestión puntual.



DOCUMENTO DE PROPUESTAS

- Aparcamiento en superficie abundante y gratuito, que refuerza la elección del coche.
- Dificultades para la reordenación viaria debido a la morfología irregular del casco histórico.

El diagnóstico confirma que la elevada presencia del vehículo privado condiciona la seguridad vial, la calidad del aire urbana y el uso del espacio público.

4.6. Distribución Urbana de Mercancías (DUM)

La distribución urbana de mercancías presenta problemáticas específicas:

- Ausencia de una ordenanza municipal, lo que dificulta la regulación de horarios, zonas de carga y descarga y dimensiones permitidas.
- Conflictos de circulación en la zona comercial de Santos Patrons, donde coinciden vehículos de reparto, peatones y tráfico rodado.
- Necesidad de señalización específica y espacios adecuados de carga/descarga que minimicen interferencias en vías principales.

El PMUS identifica este ámbito como estratégico para mejorar la eficiencia logística y reducir las externalidades negativas asociadas al reparto urbano.

4.7. Perspectiva de género y colectivos vulnerables

El diagnóstico incorpora un análisis específico por grupos de población, destacando:

- Mayor exposición de mujeres, menores y personas mayores a situaciones de inseguridad vial y entornos poco accesibles.
- Necesidad de reforzar iluminación, visibilidad y continuidad peatonal en itinerarios cotidianos (centros educativos, paradas de transporte, zonas comerciales).
- Barreras relevantes para personas con movilidad reducida, especialmente en áreas con aceras estrechas o falta de rebajes.

Esta perspectiva ajusta el PMUS a los principios de movilidad inclusiva establecidos en la normativa autonómica.

4.8. Condiciones ambientales relacionadas con la movilidad

El Estudio Ambiental identifica que:

- La calidad del aire en Alzira es buena y se sitúa por debajo de los valores límite legales, aunque la reducción del tráfico en zonas centrales contribuiría a disminuir emisiones locales.
- El municipio no presenta Zonas Acústicamente Saturadas (ZAS), si bien existen áreas con ruido asociado al tránsito motorizado.
- El tráfico rodado es el principal contribuyente local a las emisiones de CO₂ del municipio, aspecto que el PMUS aborda mediante actuaciones de descarbonización.



5. ESTRATEGIA DEL PMUS

La estrategia del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alzira se estructura a partir de los resultados del diagnóstico y de los objetivos definidos previamente, trazando un modelo de movilidad orientado a la sostenibilidad, la cohesión territorial y la mejora de la calidad urbana. Su planteamiento adopta una perspectiva integral, combinando intervenciones sobre la infraestructura viaria, los modos de transporte, la gestión del espacio público y los hábitos de movilidad de la ciudadanía.

El PMUS propone un cambio progresivo en el reparto modal, con el propósito de aumentar la participación de los modos activos y del transporte público, reducir la presencia del vehículo privado en el centro urbano y fomentar desplazamientos de baja huella ambiental. Este enfoque se materializa mediante una reorganización de la jerarquía viaria que prioriza el tránsito peatonal y ciclista en los espacios centrales, refuerza los ejes de transporte público y asigna al vehículo privado un papel más controlado y eficiente dentro del sistema de movilidad.

La estrategia se articula en tres horizontes temporales corto, medio y largo plazo que permiten ordenar las actuaciones según su complejidad, impacto y necesidad de coordinación institucional.

Corto plazo

2 años

Medio plazo

2-7 años

Largo plazo

7-20 años

En el corto plazo se prevén intervenciones de rápida implementación, como mejoras puntuales de accesibilidad, señalización, calmado de tráfico y adaptación de itinerarios ciclistas. El medio plazo incorpora actuaciones de mayor alcance, como la reordenación del viario, la creación de corredores ciclables continuos y la ampliación de la red de transporte público. Finalmente, el largo plazo integra medidas estructurales vinculadas a la planificación urbana, la transformación del espacio público y la integración de nuevas tecnologías aplicadas a la gestión de la movilidad.

En conjunto, la estrategia del PMUS configura un marco sólido y coherente para la transición de Alzira hacia un modelo de movilidad más sostenible, seguro, accesible y eficiente, apoyado en la planificación técnica, la intervención progresiva y la coordinación entre administraciones.

6. PROPUESTAS A IMPLEMENTAR

Las actuaciones incluidas en el presente capítulo tienen carácter estratégico y programático, constituyendo líneas de actuación que deberán desarrollarse posteriormente mediante los correspondientes proyectos técnicos, ordenanzas, estudios específicos o acuerdos administrativos, conforme a la normativa vigente y a la disponibilidad presupuestaria.

Las propuestas del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alzira se articulan en torno a seis Áreas Estratégicas que agrupan el conjunto de actuaciones destinadas a transformar el modelo de movilidad de la ciudad. Cada una de ellas responde a los retos identificados en el diagnóstico y se vincula directamente con los objetivos estratégicos del PMUS.



DOCUMENTO DE PROPUESTAS

A continuación, se presenta una síntesis de las actuaciones oficiales, manteniendo su denominación y orientación original, y ofreciendo una descripción clara y comprensible de su finalidad.

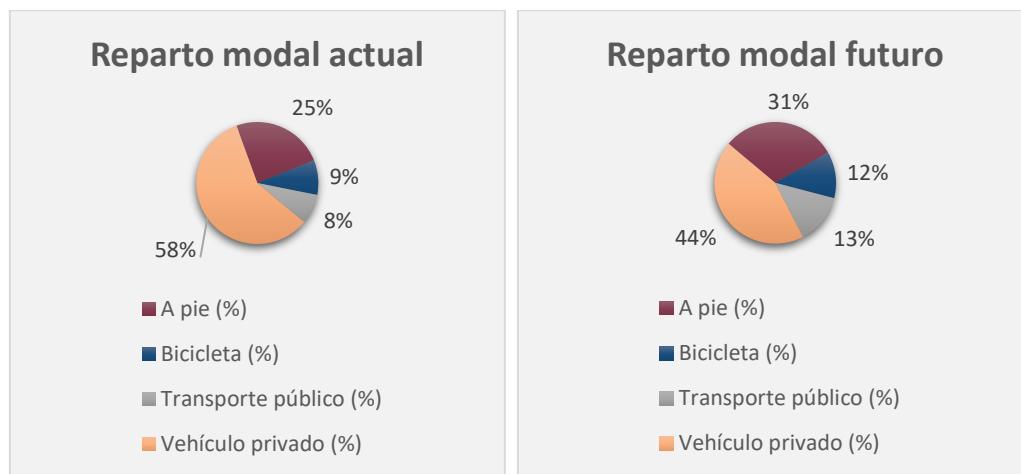
6.1. ÁREAS ESTRATÉGICAS DE ACTUACIÓN

El PMUS de Alzira se ha estructurado en cinco áreas estratégicas distintas, proponiéndose para cada una de ellas una serie de actuaciones que permiten alcanzar los objetivos generales definidos con anterioridad para progresar hacia formas más sostenibles de movilidad.

- Movilidad peatonal y accesibilidad.
- Fomento de la movilidad ciclista.
- Fomento del uso del transporte público.
- Tráfico privado y aparcamiento.
- Otras propuestas de movilidad sostenible.

6.2. ESCENARIO PREVISIBLE TRAS LA IMPLEMENTACIÓN DEL PMUS

Las pautas de movilidad del escenario tendencial actual en el municipio de Alzira se basan en un crecimiento de la participación del vehículo privado, un incremento muy poco significativo del transporte público y un descenso de los modos no motorizados. Con la implementación de las actuaciones del PMUS en el municipio, se pueden estimar tasas de reducción del peso de los desplazamientos en vehículo privado del entorno del 14% respecto de la situación actual, en los movimientos dentro de Alzira incrementándose asimismo las tasas de participación del resto de modos, principalmente los no motorizados. De forma general, en todos los desplazamientos



Reparto modal global situación actual vs. tendencia estimada.

7. TRANSVERSALIDAD POR GÉNERO Y COLECTIVOS DE DIVERSIDAD FUNCIONAL

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alzira integra de forma transversal la perspectiva de género y la atención a la diversidad funcional, garantizando un sistema de movilidad equitativo y accesible para toda la población. El plan reconoce la existencia de patrones de movilidad diferenciados y la necesidad



DOCUMENTO DE PROPUESTAS

de diseñar espacios y servicios seguros, bien iluminados y conectados, con especial atención a los desplazamientos cotidianos vinculados a cuidados y acceso a servicios.

Asimismo, el PMUS apuesta por un entorno urbano y un transporte público plenamente accesibles, mediante infraestructuras adaptadas, aceras continuas y libres de obstáculos, vehículos accesibles y sistemas de información comprensibles para todos los colectivos. La participación de entidades representativas y la incorporación de indicadores específicos de seguimiento permitirán evaluar y mejorar de forma continua las medidas adoptadas, consolidando un modelo de movilidad inclusivo, seguro y sin barreras en el municipio de Alzira.

8. ESTRATEGIAS Y PROGRAMAS DE ACTUACIÓN

8.1. MOVILIDAD PEATONAL Y ACCESIBILIDAD

8.1.1. DIAGNÓSTICO PRINCIPAL.

La movilidad peatonal en Alzira está mejorando con intervenciones en el centro urbano, como la remodelación de la Calle Hort dels Frares, donde la plataforma única y la eliminación de estacionamiento refuerzan la accesibilidad y el tránsito a pie. La participación pública ha señalado de forma recurrente la estrechez y falta de continuidad de aceras, así como déficits de accesibilidad universal. En general, el municipio no dispone aún de una red estructurada de itinerarios principales que garantice desplazamientos seguros y cómodos entre barrios y equipamientos. La imagen siguiente muestra las vías peatonales actualmente ejecutadas.

8.2.1. MEDIDAS PROPUESTAS

① ACTUACIÓN 1 - ACONDICIONAMIENTO PEATONAL DEL CENTRO DE LA CIUDAD

Actuación orientada a mejorar la accesibilidad y continuidad del viario tradicional, mediante ampliación de aceras, plataforma única y reducción del tráfico motorizado. Busca revitalizar el tejido urbano y garantizar desplazamientos seguros en zonas de alta densidad peatonal..

COSTE DE REFERENCIA	200€/m ²	10.200 m ²	2.037.606 €
PRIORIDAD	Media / Alta		
AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alzira		
INDICADORES DIRECTOS ASOCIADOS	MP1, MP2, MP3, MP5, MP6, EU15, EU16, EU17, EU18, EU19, EU21		

② ACTUACION 2 - RED VIARIA PEATONAL Y CON PRIORIDAD INVERTIDA

Define una jerarquía viaria basada en la prioridad del peatón, especialmente en calles residenciales o comerciales. Incorpora medidas de calmado, señalización y rediseño de secciones para asegurar la convivencia con el tráfico de proximidad.

COSTE DE REFERENCIA	200€/m ²	6500 m ²	1.288.435 €
PRIORIDAD	Media / Alta		



DOCUMENTO DE PROPUESTAS

AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alzira
INDICADORES DIRECTOS ASOCIADOS	MP1, MP2, MP4, MP5, MP6, EU15, EU16, EU17, EU18, EU19, EU21

◎ ACTUACIÓN 3 - POTENCIACIÓN DE LA RED DE ITINERARIOS PEATONALES DENTRO DEL CASCO

Consiste en crear ejes peatonales continuos que conecten barrios, equipamientos públicos, zonas comerciales y espacios verdes, facilitando desplazamientos seguros y accesibles..

COSTE DE LA REFERENCIA	150 € (señal vertical y m ² de pintura)	803.220€
PRIORIDAD	Media	
AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alzira	
INDICADORES DIRECTOS ASOCIADOS	MP1, MP2, MP5, MP6, EU15, EU16, EU17, EU18, EU19, EU20, EU21	

◎ ACTUACIÓN 4 - POTENCIACIÓN DE RECORRIDOS A URBANIZACIONES

Mejora la accesibilidad peatonal entre el núcleo urbano y las urbanizaciones próximas, creando itinerarios seguros y continuos que reduzcan la dependencia del vehículo privado.

COSTE DE REFERENCIA	150€/unid	28.795 €
PRIORIDAD	Baja	
AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alzira	
INDICADORES DIRECTOS ASOCIADOS	MP1, MP2, MP5, MP6, EU15, EU16, EU17, EU18, EU19, EU20, EU21	

◎ ACTUACIÓN 5 - POTENCIACIÓN DE RECORRIDOS A ESTACIÓN Y HOSPITAL

Refuerza la conectividad peatonal hacia los dos principales polos de movilidad del municipio, asegurando accesos de alta calidad, especialmente para usuarios vulnerables y desplazamientos cotidianos.

COSTE DE REFERENCIA	150 € (señal vertical y m ² de pintura)	8.926 €
PRIORIDAD	Media	
AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alzira	
INDICADORES DIRECTOS ASOCIADOS	MP1, MP2, MP6, EU18, EU16, EU17, EU18, EU19, EU20, EU21	

◎ ACTUACIÓN 6 - SEÑALIZACIÓN E INFORMACIÓN DE ITINERARIOS PEATONALES

Estandariza la señalización direccional, tiempos estimados y conexiones principales, mejorando la orientación y promoviendo el desplazamiento a pie como alternativa eficiente.



DOCUMENTO DE PROPUESTAS

COSTE DE REFERENCIA	150 € (señal vertical y m ² de pintura)
PRIORIDAD	Baja
AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alzira
INDICADORES DIRECTOS ASOCIADOS	MP1, MP2, MP6, EU18, EU15, EU16, EU17, EU18, EU19, EU20, EU21

④ ACTUACIÓN 7 - DESARROLLO DE SUPERMANZANAS

Introduce modelos de organización urbana basados en la reducción del tráfico interno, priorización de movilidad activa y creación de espacios estanciales de calidad dentro de los barrios.

COSTE DE REFERENCIA	250 €/m ²	4.938,94 m ²	1.234.735 €
PRIORIDAD	Media		
AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alzira		
INDICADORES DIRECTOS ASOCIADOS	MP1, MP2, MP6, EU18, EU15, EU16, EU17, EU18, EU19, EU20, EU21		

④ ACTUACIÓN 8 - ITINERARIOS ESCOLARES SEGUROS

Diseña rutas escolares con mejoras en pasos peatonales, señalización y control de velocidad, fomentando desplazamientos autónomos y seguros para menores.

COSTE DE REFERENCIA	150 € (señal vertical y m ² de pintura)	10.929 €
PRIORIDAD	Alta	
AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alzira y AMPAs centros educativos	
INDICADORES DIRECTOS ASOCIADOS	MP1, MP2, MP6, MP7, EU15, EU16, EU17, EU18, EU19, EU20, EU21	

④ ACTUACIÓN 9 - MEJORA DE ACCESOS A CENTROS EDUCATIVOS

Interviene en el entorno inmediato de colegios e institutos, ampliando aceras, corrigiendo barreras y reorganizando paradas de transporte escolar y público.

COSTE DE REFERENCIA	250 €/m ²	6.170,85 m ²	1.542.712 €
PRIORIDAD	Alta		
AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alzira / Policía Local de Alzira		
INDICADORES DIRECTOS ASOCIADOS	MP1, MP2, MP6, MP7		

④ ACTUACIÓN 10 - MEJORA DE ACERAS E INTERSECCIONES

Actuación centrada en la eliminación de barreras, ampliación de radios peatonales y adaptación normativa, priorizando cruces seguros y accesibles.

COSTE DE REFERENCIA	250 €/m ²
----------------------------	----------------------



DOCUMENTO DE PROPUESTAS

PRIORIDAD	Media
AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alzira
INDICADORES DIRECTOS ASOCIADOS	MP8, MP9, MP6, EU20

① **ACTUACION 11 - PROPUESTA PARA GARANTIZAR LA SEGURIDAD A LOS PEATONES EN LOS CAMINOS RURALES.**

Mejora la seguridad en caminos utilizados para movilidad cotidiana, incorporando elementos de señalización, pacificación y protección para peatones..

COSTE DE REFERENCIA	20 €/ud	553.540 €
PRIORIDAD	Media	
AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alzira	
INDICADORES DIRECTOS ASOCIADOS	MP1, MP6, MP10	

8.2. FOMENTO DE LA MOVILIDAD CICLISTA.

8.1.2. DIAGNÓSTICO PRINCIPAL.

La movilidad ciclista en Alzira se encuentra en proceso de desarrollo, con actuaciones recientes como el Anillo Verde, pero aún carece de una red continua y funcional que conecte barrios, equipamientos y nodos de transporte público. Tal como evidencia el diagnóstico, la red ciclista es prácticamente inexistente dentro del casco urbano, y los tramos actualmente ejecutados corresponden en su mayoría a accesos a polígonos industriales o a infraestructuras todavía en fase de proyecto. Esta situación limita la seguridad, accesibilidad y comodidad del desplazamiento en bicicleta, y pone de manifiesto la necesidad de una red estructurada que permita consolidar este modo de transporte como alternativa real al vehículo privado.

① **ACTUACION 1 - RED DE ITINERARIOS CICLISTAS EN EL NÚCLEO URBANO. ACCESO A HOSPITAL Y RENFE**

Desarrollo de una red ciclista continua, segura y segregada en los ejes principales, garantizando conexión directa con la Estación y el Hospital, polos fundamentales de movilidad.

COSTE DE REFERENCIA	160.000 € / km	8.61 km	1.379.186 €
PRIORIDAD	Media		
AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alzira		
INDICADORES DIRECTOS ASOCIADOS	EU20, MC1, MC2, MC4, EU15, EU16, EU17, EU18, EU19, EU21		

① **ACTUACIÓN 2 - CONEXIÓN CICLISTA CON LAS URBANIZACIONES / NÚCLEOS URBANOS CERCANOS**

Actuación destinada a habilitar conexiones interurbanas y periurbanas, favoreciendo desplazamientos sostenibles hacia zonas residenciales y municipios limítrofes.



DOCUMENTO DE PROPUESTAS

COSTE DE REFERENCIA	160.000 €/km	19.90 km	3.184.390 €
PRIORIDAD	Media		
AGENTES IMPLICADOS	Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad / Ayuntamiento de Alzira		
INDICADORES DIRECTOS ASOCIADOS	MC1, MC2, MC4		

② ACTUACIÓN 3 - MEJORA DE LA SEGURIDAD CICLISTA

Incluye medidas como calmado de tráfico, señalización específica, intersecciones seguras y adaptación de secciones viarias para lograr una convivencia adecuada entre modos.

COSTE DE REFERENCIA	Incluido en los trabajos de la oficina de movilidad. AE Otras Propuestas. Actuación 4
PRIORIDAD	Media / Alta
AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alzira
INDICADORES DIRECTOS ASOCIADOS	MC1, MC2, MC4

③ ACTUACION 4 - RED DE APARCABICIS MUNICIPAL

Incremento de la oferta de aparcabicis seguros y cubiertos, ubicados en centros educativos, sanitarios, comerciales y nodos de transporte.

COSTE DE REFERENCIA	1.000 € por ubicación (4 unidades)	53.000 €
PRIORIDAD	Media	
AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alzira	
INDICADORES DIRECTOS ASOCIADOS	MC1, MC2, MC3, MC4	

④ ACTUACIÓN 5 - NORMATIVA DE REGULACIÓN CICLISTA

Elaboración de una normativa municipal que regule la circulación ciclista, establezca prioridades, determine espacios compartidos e impulse una cultura de movilidad sostenible.

COSTE DE REFERENCIA	Incluido en los trabajos de la oficina de movilidad. AE Otras Propuestas. Actuación 4
PRIORIDAD	Alta
AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alzira / Policía Local de Alzira
INDICADORES DIRECTOS ASOCIADOS	MC1, MC2, MC3, MC4, MC5

8.3. FOMENTO DEL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO.**8.1.3. DIAGNÓSTICO PRINCIPAL.**

Se ha detectado que la red de transporte público de Alzira presenta carencias significativas, principalmente en términos de cobertura poblacional y frecuencias de servicio, lo que limita su



DOCUMENTO DE PROPUESTAS

funcionalidad y atractivo. Asimismo, se observa un solape de recorridos entre líneas de autobús que genera un reparto irregular del servicio. La flota de vehículos resulta obsoleta y con elevados niveles de emisiones, y no existe conexión mediante transporte público con las urbanizaciones anexas al casco urbano. Adicionalmente, la red de taxi es muy limitada, disponiendo únicamente de una parada en todo el ámbito urbano.

8.2.3. MEDIDAS PROPUESTAS.

② ACTUACIÓN 1 - OPTIMIZACIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO ACTUAL

Reordenación de líneas, mejora de frecuencias y refuerzo de la conectividad interna entre barrios, facilitando un servicio más atractivo y competitivo frente al vehículo privado.

COSTE DE REFERENCIA	5.000 €/unidad renovación de marquesina	170.000,00€
	20.000 €/unidad de marquesina y señalización	320.000,00€
Total: 490.000 €		
PRIORIDAD	Alta	
AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alzira	
INDICADORES DIRECTOS ASOCIADOS	TP2, TP4, TP5	

② ACTUACIÓN 2 - AMPLIACIÓN DE DESTINOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO

Extiende la cobertura territorial del servicio, incorporando nuevas paradas y ampliando recorridos para mejorar la accesibilidad a equipamientos clave.

COSTE DE REFERENCIA	350.000€
PRIORIDAD	Medio
AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alzira
INDICADORES DIRECTOS ASOCIADOS	TP1, TP2, TP4, TP5

② ACTUACIÓN 3 – GRATUIDAD DEL TRANSPORTE PÚBLICO A MENORES DE 30 AÑOS

Incentiva el uso habitual del transporte público entre jóvenes mediante una política tarifaria que favorece el cambio modal y reduce el uso del coche.

COSTE DE REFERENCIA	30.000€/ año (bajada de recaudación)
PRIORIDAD	Media
AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alzira
INDICADORES DIRECTOS ASOCIADOS	TP5

② ACTUACIÓN 4 - LANZADERA DE AUTOBÚS URBANO ESTACIÓN – HOSPITAL

Establece conexión directa entre ambos polos, mejorando la intermodalidad y reduciendo la necesidad de desplazamientos motorizados individuales.



DOCUMENTO DE PROPUESTAS

COSTE DE REFERENCIA	350.000€
PRIORIDAD	Media / Alta
AGENTES IMPLICADOS	Ajuntament de Alzira
INDICADORES DIRECTOS ASOCIADOS	TP2, TP4, TP5

① ACTUACIÓN 5 - LANZADERA DE AUTOBÚS URBANO HASTA LA MURTA

Servicio destinado a facilitar el acceso sostenible a espacios naturales de interés, reduciendo la presión del tráfico privado en áreas sensibles.

COSTE DE REFERENCIA	300.000€
PRIORIDAD	Medio
AGENTES IMPLICADOS	Ajuntament de Alzira
INDICADORES DIRECTOS ASOCIADOS	TP2, TP4, TP5

② ACTUACIÓN 6 - OPTIMIZACIÓN DEL SERVICIO DE TAXI

Incluye la revisión del servicio, análisis de demanda, ampliación de horarios y mejora de la integración con otros modos de transporte.

COSTE DE REFERENCIA	15.000 €/unidad de marquesina y señalización	60.000,00€
PRIORIDAD	Media	
AGENTES IMPLICADOS	Ajuntament de Alzira	
INDICADORES DIRECTOS ASOCIADOS	TP3, TP5	

8.4. TRÁFICO PRIVADO Y APARCAMIENTO.8.1.4. **DIAGNÓSTICO PRINCIPAL**

El uso del vehículo privado en Alzira es elevado debido al “efecto llamada” generado por la amplia disponibilidad de aparcamiento gratuito en superficie y a unos niveles de congestión generalmente asumibles por los usuarios. Los accesos radiales y las rondas presentan ratios Volumen/Capacidad propios de niveles de servicio medios, aunque en horas punta se registran intensidades elevadas en puntos específicos como la Ronda exterior, CV-50, CV-43, Av. Pare Pompili, CV-572, Av. Hispanitat, accesos al Polígono Industrial N°1 o vías urbanas como la Calle Gandía, Verge de la Murta, Pere Espluges, Av. del Parc, Hort dels Frares y Luis Suñer. Asimismo, el elevado tránsito profesional vinculado a las áreas industriales dificulta la movilidad no motorizada en los viarios de acceso, especialmente en glorietas y nodos distribuidor es.

8.2.4. **MEDIDAS PROPUESTAS**① ACTUACIÓN 1 - ESTADO DE LA SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL Y VERTICAL

Actualización y mantenimiento de la señalización para mejorar la seguridad vial y la claridad de la red de circulación.



DOCUMENTO DE PROPUESTAS

COSTE DE REFERENCIA	150 € (señal vertical y m ² de pintura)
PRIORIDAD	Media
AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alzira y Policía Local
INDICADORES DIRECTOS ASOCIADOS	EU2, EU7

② ACTUACIÓN 2 - REORDENACIÓN DE SECCIONES VIALES

Rediseño de calles para redistribuir el espacio a favor de transporte público, peatones y bicicletas, incorporando carriles específicos y aceras ampliadas.

COSTE DE REFERENCIA	175.000€/100 m – 230.000€/100 m - 330.000€/100 m – 400.000€/100 m
	7.837.018 €
PRIORIDAD	Media / Alta
AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alzira
INDICADORES DIRECTOS ASOCIADOS	EU2, EU7, EU15, EU16, EU17, EU18, EU19, EU20, EU21

③ ACTUACIÓN 3 - CALMADO DE TRÁFICO. IMPLANTACIÓN DE "ZONAS 30"

Pacificación del tráfico en ámbitos residenciales y comerciales mediante reducción de velocidad y adaptación geométrica del viario.

COSTE DE REFERENCIA	150 € (señal vertical y m ² de pintura)	4.500,00€
PRIORIDAD	Alta	
AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alzira	
INDICADORES DIRECTOS ASOCIADOS	EU2, EU7, EU15, EU16, EU17, EU18, EU19, EU21	

④ ACTUACIÓN 4 - IMPLANTACIÓN PUNTOS DE CARGA DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

Fomento de la movilidad eléctrica mediante la instalación progresiva de infraestructura de recarga en puntos estratégicos.

COSTE DE REFERENCIA	18.000 €/ ud	252.000,00€
PRIORIDAD	Baja	
AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alzira	
INDICADORES DIRECTOS ASOCIADOS	EU5, EU15, EU16, EU17, EU18, EU19, EU21	

⑤ ACTUACIÓN 5 - ACONDICIONAMIENTO DE ZONAS DE APARCAMIENTO

Mejora de la ordenación y calidad de los aparcamientos existentes, incluyendo accesibilidad, señalización e integración con modos sostenibles.

COSTE DE REFERENCIA	150 €/m ²	28.742 m ²	4.311.300,00€
PRIORIDAD	Alta		



DOCUMENTO DE PROPUESTAS

AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alzira
INDICADORES DIRECTOS ASOCIADOS	EU2, EU7, EU9, EU11

④ **ACTUACIÓN 6 - PLAN DE ESTACIONAMIENTO PARA PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA (PMR)**

Inventario, adecuación y ampliación de plazas PMR, junto con control y gestión mediante sistemas tecnológicos para garantizar su uso adecuado.

COSTE DE REFERENCIA	35.000€
PRIORIDAD	Media
AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alzira / Policía local de Alzira
INDICADORES DIRECTOS ASOCIADOS	EU8, EU10, EU13

④ **ACTUACIÓN 7 - PROGRESIVA RENOVACIÓN DEL PARQUE AUTOMOVILÍSTICO**

Promoción del uso de vehículos de bajas emisiones y renovación gradual del parque municipal y privado.

COSTE DE REFERENCIA	60.000 €/vehículo
PRIORIDAD	Media
AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alzira
INDICADORES DIRECTOS ASOCIADOS	EU15, EU16, EU17, EU18, EU19, EU21

④ **ACTUACIÓN 8 - REORDENACIÓN ENTORNO DEL PUENTE DE HIERRO**

Intervención para mejorar la funcionalidad viaria, la seguridad peatonal y la integración del puente como elemento estratégico de movilidad.

COSTE DE REFERENCIA	125 €/m ²	750.000€
PRIORIDAD	Media	
AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alzira	
INDICADORES DIRECTOS ASOCIADOS	EU2, EU7, EU20, MC1, MC2, MC4, MP1, MP2, MP6	

④ **ACTUACIÓN 9 - REORDENACIÓN SECCIÓN VIARIA DEL CAMINO DE LA PERRERA**

Reordenación de la sección y trazado para mejorar la seguridad y la fluidez del tráfico en esta conexión periurbana.

COSTE DE REFERENCIA	200 €/m ²	1.359.826 €
PRIORIDAD	Media	
AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alzira	
INDICADORES DIRECTOS ASOCIADOS	EU2, EU7, EU20, MC1, MC2, MC4, MP1, MP2, MP6	



8.5. DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS

8.1.5. DIAGNÓSTICO PRINCIPAL

Actualmente Alzira carece de una estrategia relacionada con la distribución de mercancías, concretamente con la ubicación, y regulación de la carga y descarga. No se tiene una ordenanza que regule, las plazas de estacionamiento, vehículos autorizados, horarios, regulación de la carga y descarga nocturna, etc.

Por lo que, si añadimos al caótico tráfico que actualmente se desarrolla, sobretodo en los alrededores de la Av. Santos Patrons, los vehículos pesados que distribuyen mercancías a los diferentes comercios, encontramos un centro colapsado con difícil circulación.

8.2.5. MEDIDAS PROPUESTAS

① [ACTUACIÓN 1 - ACTUALIZACIÓN DE LA ORDENANZA MUNICIPAL DE CIRCULACIÓN Y TRANSPORTE](#)

Elaboración de una ordenanza que regule vehículos, horarios, accesos y condiciones de carga y descarga, garantizando un reparto eficiente y compatible con la movilidad urbana.

COSTE DE REFERENCIA	Incluido en los trabajos de la oficina de movilidad. AE Otras Propuestas. Actuación 4
PRIORIDAD	Media
AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alzira
INDICADORES	DUM3

① [ACTUACIÓN 2 - ORDENACIÓN DE LA CARGA Y DESCARGA](#)

Definición de zonas, criterios de localización, dimensionamiento y horarios para mejorar la logística urbana y reducir congestión en áreas comerciales.

COSTE DE REFERENCIA	Incluido en los trabajos de la oficina de movilidad. AE Otras Propuestas. Actuación 4
PRIORIDAD	Media / Alta
AGENTES IMPLICADOS	Ajuntament de Alzira
INDICADORES	DUM1, DUM2

8.6. OTRAS PROPUESTAS

Se proponen, de forma transversal, las siguientes propuestas con objeto de concienciar a la población, lo cual es un aspecto fundamental para que estas se desarrolle de la mejor forma posible

8.1.6. MEDIDAS PROPUESTAS

① [ACTUACIÓN 1 - REDACCIÓN DE UN PLAN DE ACCESIBILIDAD MUNICIPAL \(PAM\)](#)



DOCUMENTO DE PROPUESTAS

Desarrollo de un plan integral que garantice la accesibilidad universal en el espacio urbano y los equipamientos.

COSTE DE REFERENCIA	80.000 € (honorarios de la redacción)
PRIORIDAD	Media
AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alzira
INDICADORES	O4

◎ ACTUACIÓN 2 - ADAPTACIÓN DEL PGOU / INFRAESTRUCTURA VERDE A LAS NUEVAS PRO-
PUESTAS DE MOVILIDAD URBANA

Integración de los criterios de movilidad sostenible en el planeamiento urbanístico y en la infraestructura verde municipal.

COSTE DE REFERENCIA	-
PRIORIDAD	Alta
AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alzira / Generalitat Valenciana
INDICADORES	-

◎ ACTUACIÓN 3 - COORDINACIÓN CON PLANES DE ACCIÓN TERRITORIAL AUTONÓMICOS

Alineamiento del PMUS con las directrices supramunicipales, garantizando coherencia y compatibilidad de actuaciones.

COSTE DE REFERENCIA	-
PRIORIDAD	Alta
AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alzira / Generalitat Valenciana
INDICADORES	-

◎ ACTUACIÓN 4 - CREACIÓN DE UNA OFICINA MUNICIPAL DE MOVILIDAD

Entidad encargada de la gestión, seguimiento, evaluación y comunicación del PMUS, actuando como órgano técnico permanente.

COSTE DE REFERENCIA	100.000 €/año (coste personal y mantenimiento) 2.000.000 € (duración 20 años, vigencia del PMUS)
PRIORIDAD	Media
AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alzira
INDICADORES	O1

◎ ACTUACIÓN 5- PUBLICACIÓN MEMORIAS ANUALES DE MOVILIDAD

Elaboración sistemática de informes que evalúan el avance del PMUS y permiten la toma de decisiones basada en indicadores.



DOCUMENTO DE PROPUESTAS

COSTE DE REFERENCIA	Incluido en los trabajos de la oficina de movilidad. AE Otras Propuestas. Actuación 4
PRIORIDAD	Media
AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alzira
INDICADORES	O2

④ ACTUACIÓN 6 - REVISIÓN QUINQUENAL DEL PMUS

Revisión periódica para adaptar el plan a nuevas necesidades, normativas y tendencias de movilidad.

COSTE DE REFERENCIA	Incluido en los trabajos de la oficina de movilidad. AE Otras Propuestas. Actuación 4
PRIORIDAD	Media
AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alzira
INDICADORES	O2

④ ACTUACIÓN 7 - PLAN DE SEGURIDAD VIAL

Diseño de un plan específico para reducir la siniestralidad, mejorar intersecciones y promover comportamientos seguros entre usuarios.

COSTE DE REFERENCIA	Incluido en los trabajos de la oficina de movilidad. AE Otras Propuestas. Actuación 4
PRIORIDAD	Media
AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alzira / Policía Local de Alzira
INDICADORES	EU2, EU7, MC4, MP6

④ ACTUACIÓN 8 - PLAN DE COMUNICACIÓN, DIVULGACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN

Programa transversal de información pública, educación vial y fomento de la movilidad sostenible.

COSTE DE REFERENCIA	Incluido en los trabajos de la oficina de movilidad. AE Otras Propuestas. Actuación 4
PRIORIDAD	Media
AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alzira
INDICADORES	O3



9. PROGRAMACIÓN, PRESUPUESTO Y FINANCIACIÓN

El presente Programa de Financiación tiene como objetivo garantizar la viabilidad económica del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Alzira a lo largo de su horizonte temporal, estimado en 20 años. Para ello, se ha realizado una planificación económica que permite distribuir las actuaciones previstas de forma progresiva, asegurando su adecuación a la capacidad financiera municipal y a las oportunidades de financiación externa disponibles.

Con este fin, el PMUS incorpora dos herramientas fundamentales de apoyo a la planificación y al seguimiento económico del Plan:

- una programación temporal de las actuaciones, que establece los plazos de ejecución a corto, medio y largo plazo;
- y una estimación presupuestaria anual, que permite visualizar la distribución de los recursos económicos necesarios durante el periodo de vigencia del Plan.

Ambos elementos constituyen una base orientativa para la toma de decisiones, la priorización de inversiones y la evaluación periódica del grado de ejecución del PMUS.

9.1. Presupuesto

El presupuesto del PMUS se ha estimado a partir de las fichas de actuación incluidas en el documento, en las que se definen costes de referencia, superficies afectadas y niveles de inversión (bajo, medio o alto). Estos importes tienen carácter orientativo, dado que cada actuación deberá desarrollarse posteriormente mediante los correspondientes proyectos técnicos y estudios de viabilidad específicos.

El análisis presupuestario muestra una variabilidad anual en función del volumen y naturaleza de las actuaciones programadas, con inversiones que oscilan aproximadamente entre los 700.000 € y los 2.300.000 € anuales, concentrándose los mayores importes en aquellos ejercicios en los que se prevé la ejecución de actuaciones estructurales o de carácter constructivo.

Este enfoque permite una implantación progresiva del Plan, compatible con la capacidad económica del Ayuntamiento y con la obtención de financiación complementaria procedente de otras administraciones y organismos.

9.2. Fuentes de financiación

La financiación del PMUS de Alzira se plantea desde un enfoque mixto, combinando recursos propios municipales con aportaciones procedentes de otras administraciones públicas y, de forma complementaria, de programas europeos e instrumentos de colaboración público-privada.

9.1.2. FUENTES NACIONALES Y EUROPEAS

Entre las principales fuentes de financiación potenciales para el desarrollo del PMUS se identifican las siguientes:



Ámbito		Entidad / Programa / Instrumento
Nacional / Autonómico	Administración local	Ayuntamiento de Alzira
	Administración provincial	Diputación Provincial de Valencia
	Administración autonómica	Generalitat Valenciana
	Administración estatal	Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
	Administración estatal	Ministerio de Hacienda y Función Pública (FFEELL, FIE)
	Organismo público estatal	IDAЕ
	Organismo público estatal	CDTI
	Entidad pública empresarial	Red.es
	Entidad financiera pública	ICO
	Redes y cooperación institucional	RECI / RCCI
Europeo	Programa marco de I+D+i	Horizonte Europa
	Programa ambiental y climático	LIFE (especialmente LIFE Clean Energy Transition)
	Programa de cooperación urbana	URBACT
	Programa de cooperación territorial	INTERREG SUDOE
	Estrategias de desarrollo urbano	EDIL (Estrategias de Desarrollo Integrado Local)
	Comunidad de innovación y conocimiento	EIT
	Institución financiera	Banco Europeo de Inversiones (BEI)
	Instrumento financiero	JESSICA
	Asistencia técnica	JASPERS
	Asistencia técnica y financiación energética	ELENA
	Asistencia técnica urbana	URBIS
	Instrumento financiero estratégico	Plan de Inversiones para Europa (FEIE)

Estos programas pueden contribuir a financiar actuaciones vinculadas a la movilidad sostenible, la eficiencia energética, la reducción de emisiones, la accesibilidad universal o la digitalización de los servicios de movilidad.

9.2.2. APORTACIÓN DEL AYUNTAMIENTO DE ALZIRA

Tras las conversaciones mantenidas con los servicios técnicos municipales, se ha estimado que el Ayuntamiento de Alzira podría asumir entre el 20 % y el 30 % del presupuesto anual del PMUS, como contribución directa a su financiación.

En el escenario más desfavorable (25 %), ello supondría una aportación municipal aproximada de:

- 570.000 € en el año de mayor inversión,
- y en torno a 175.000 € en los años de menor inversión.

El presupuesto municipal de Alzira para el ejercicio 2025 asciende a 52.186.476 €, por lo que la aplicación del PMUS representaría entre el 0,35 % y el 1 % del presupuesto total, una proporción asumible dentro de la planificación económica municipal.



Cabe destacar que dentro del presupuesto municipal existe la partida de Seguridad y movilidad ciudadana, con un importe de 5.805.952,34 €, integrada en el capítulo de Servicios Públicos Básicos. La implantación del PMUS supondría un incremento aproximado del 15 % sobre dicha partida, alineado con los objetivos estratégicos del Plan.

9.3. Fuentes autonómicas, estatales y europeas

La experiencia en otros planes de movilidad urbana sostenible indica que una parte significativa de la financiación puede proceder de otras administraciones y organismos supramunicipales.

En este sentido, se prevé la participación de la Generalitat Valenciana, destacando el papel del IVACE, dependiente de la Conselleria d'Innovació, Indústria, Comerç i Turisme. El Ayuntamiento de Alzira estima que, en los próximos cuatro años, podría obtener subvenciones por un importe aproximado de 850.000 € a través de este organismo.

Asimismo, se contempla la posible financiación a través de la Fundación Biodiversidad, del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, con una estimación de 400.000 € para los primeros cuatro años de vigencia del PMUS.

En el ámbito europeo, las EDIL representan una oportunidad relevante, con presupuestos de actuación que, para ciudades de tamaño intermedio como Alzira, pueden situarse entre 5 y 15 millones de euros, lo que permitiría financiar de forma integral paquetes de actuaciones del PMUS.

9.4. Otras fuentes de financiación

Además de las fuentes anteriores, el Ayuntamiento podrá complementar la financiación del PMUS mediante otros mecanismos de recaudación municipal.

9.1.4. RECAUDACIÓN ACTUAL: ZONA AZUL

El municipio de Alzira dispone de aproximadamente 400 plazas de estacionamiento regulado (zona azul). Asumiendo una ocupación media del 50 % durante el horario activo, se estima una recaudación anual aproximada de 25.000 €, una cifra claramente insuficiente para cubrir por sí sola las necesidades de financiación del PMUS, pero válida como fuente complementaria.

9.2.4. PROPUESTAS DE RECAUDACIÓN

Entre las medidas adicionales que podrían contribuir a la financiación del Plan se incluyen:

- Incremento del ICIO en aquellas áreas donde se ejecuten actuaciones que mejoren significativamente la accesibilidad, el espacio público o los servicios urbanos.
- Tarificación simbólica de los puntos de recarga eléctrica municipales, actualmente dos de titularidad pública, con posibles bonificaciones para residentes, destinando la recaudación obtenida a la reinversión en movilidad sostenible.

9.5. Programación



El seguimiento de la programación económica y del grado de ejecución de las actuaciones se realizará a través de los mecanismos de control y evaluación definidos en el PMUS, en particular mediante la labor de la Oficina Municipal de Movilidad y la elaboración de memorias anuales. Este enfoque garantiza una gestión transparente, flexible y adaptativa, asegurando que el PMUS de Alzira pueda desarrollarse de manera coherente con los objetivos estratégicos del municipio y con su realidad presupuestaria.

10. PROGRAMA DE SEGUIMIENTO Y EVALUACION DEL PMUS

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alzira incorpora un programa de seguimiento y evaluación destinado a controlar la implantación de las actuaciones, verificar el cumplimiento de los objetivos estratégicos y adaptar el plan a la evolución de la movilidad y del contexto socioeconómico, garantizando su carácter dinámico y revisable.

El seguimiento se basa en un sistema de indicadores agrupados por áreas temáticas, definidos en el PMUS completo, que permiten evaluar de forma objetiva la evolución de la movilidad y el impacto de las medidas implantadas.

En movilidad peatonal y accesibilidad, se evalúan el incremento de los desplazamientos a pie, la ampliación de áreas peatonales y zonas de prioridad invertida, la mejora de la accesibilidad y la reducción de la siniestralidad. En movilidad ciclista, se analizan el uso de la bicicleta, el desarrollo de la red, la dotación de aparcamientos, la regulación normativa y la seguridad vial.

El bloque de transporte público incorpora indicadores sobre cobertura territorial, conexión con urbanizaciones, número de líneas y paradas, servicio de taxi y evolución de la cuota modal. En tráfico privado y espacio urbano, se miden la reducción del uso del vehículo privado, la gestión del estacionamiento, la implantación de aparcamientos disuasorios, la siniestralidad y la calidad ambiental.

La Distribución Urbana de Mercancías se evalúa mediante indicadores relativos a la ordenación de la carga y descarga y a la aplicación de la normativa municipal. Asimismo, se incluyen indicadores transversales de gobernanza, como la creación de estructuras de movilidad, la elaboración de memorias anuales, el desarrollo de planes específicos y las acciones de comunicación y sensibilización.

La Oficina Municipal de Movilidad coordinará el seguimiento, elaborará informes de evaluación y propondrá ajustes cuando sea necesario, apoyándose en memorias anuales de movilidad como herramienta de transparencia y participación.

10.1. INDICADORES ESPECÍFICOS

Los indicadores propuestos permiten realizar un control periódico sencillo de los distintos parámetros de la movilidad, ya que tratan información específica sobre estos. Esto permitiría introducir medidas correctivas en caso de producirse efectos o desviaciones negativas en el progreso hacia la movilidad sostenible.



INDICADOR		VALOR 2023	VALOR OBJETIVO 2043	OBJETIVO	FUENTE DE SEGUIMIENTO
MP1	Viajes a pie por habitante/día	1,17	2,93	Aumentar	Encuestas de movilidad
MP2	% de desplazamientos peatonales respecto del total de desplazamientos	24,5%	30,6%	Aumentar	Encuestas de movilidad
MP3	Número de calles peatonalizadas	19	55	Aumentar	Ayuntamiento de Alzira
MP4	Aumento de calles de prioridad invertida. Zonas 30.	1	22	Aumentar	Ayuntamiento de Alzira
MP5	% de aceras no accesibles.	Sin datos	1%	Reducir	Ayuntamiento de Alzira
MP6	Accidentes con peatones implicados.	Sin datos	0	Reducir	Ayuntamiento de Alzira
MP7	Centros educativos con "rutas escolares seguras" implantadas	0	23	Aumentar	Ayuntamiento de Alzira
MP8	% de cruces con relieve para invidentes en pasos peatonales respecto del total de los cruces	Sin datos	100%	Aumentar	Ayuntamiento de Alzira
MP9	% pasos peatonales adaptados para PMR respecto el total de los cruces	Sin datos	100%	Aumentar	Ayuntamiento de Alzira
MP10	Caminos rurales protegidos para peatones	0	2	Aumentar	Ayuntamiento de Alzira
MC1	% desplazamientos en bicicleta respecto del total de desplazamientos	9,2%	12,3%	Aumentar	Encuestas de movilidad
MC2	Viajes en bicicleta por habitante y día	0,40	1	Aumentar	Encuestas de movilidad
MC3	Número de aparcabicis	Sin datos	53	Aumentar	Ayuntamiento de Alzira
MC4	Accidentes con ciclistas implicados.	0	0	Reducir	Ayuntamiento de Alzira
MC5	Ordenanzas y normativa ciclista	0	1	Aumentar	Ayuntamiento de Alzira
TP1	Urbanizaciones conectadas	0	4	Aumentar	Ayuntamiento de Alzira
TP2	Paradas de autobús en el municipio	50	66	Aumentar	Ayuntamiento de Alzira
TP3	Nº de paradas oficiales de taxi	1	4	Aumentar	Ayuntamiento de Alzira
TP4	Nº de líneas de autobús	4	7	Aumentar	Ayuntamiento de Alzira
TP5	% desplazamientos en transporte público respecto del total de los desplazamientos	7,9%	13,4%	Aumentar	Encuestas de movilidad
EU1	Ratio de motorización del municipio	744	633	Reducir	Estadísticas municipales
EU2	% desplazamientos en vehículo privado respecto del total de los desplazamientos	58,4%	43,7%	Reducir	Encuestas de movilidad
EU3	Turismos por vivienda	1,08	0,81	Reducir	Ayuntamiento de Alzira
EU4	Población sin vehículo privado	26%	32%	Aumentar	Ayuntamiento de Alzira
EU5	Cargadores de vehículos eléctricos municipales	2	16	Aumentar	Ayuntamiento de Alzira
EU6	IMD vías urbanas principales	Según vía	Según vía	Reducir	Aforos
EU7	Accidentes con víctimas en vehículo privado	106 (2022)	0	Reducir	Policía Local de Alzira



EU8	Ratio estacionamiento/población	122,2	146,6	Aumentar	Ayuntamiento de Alzira
EU9	Nuevos aparcamientos disuasorios	1	10	Aumentar	Ayuntamiento de Alzira
EU10	Plazas de estacionamiento en vía pública regulado respecto del total de plazas de aparcamiento.	0,97%	5,84%	Aumentar	Ayuntamiento de Alzira
EU11	Plazas de estacionamiento fuera de la vía pública respecto del total de plazas de aparcamiento.	12,12%	24,24%	Aumentar	Ayuntamiento de Alzira
EU12	Plazas de aparcamiento en viario, parking público (gratuito y de pago) y parking privado	58.573	66.784	Aumentar	Ayuntamiento de Alzira
EU13	Aparcamiento ilegal	5%	0%	Reducir	Ayuntamiento de Alzira
EU14	Grado de saturación de las plazas de aparcamiento pre/post PMUS	95%	60%	Reducir	Ayuntamiento de Alzira
EU15	Porcentaje de superficie residencial afectada por ruido por encima de los valores objetivo del RD 1367/2007 en periodo diurno	39,56%	10%	Reducir	Ayuntamiento de Alzira
EU16	Porcentaje de superficie sanitaria afectada por ruido por encima de los valores objetivo del RD 1367/2007 en periodo diurno	96,29%	25%	Reducir	Ayuntamiento de Alzira
EU17	Percepción de la población frente a la contaminación acústica	11%	3%	Reducir	Encuestas de movilidad / Ayuntamiento de Alzira
EU18	Volumen de contaminantes a la baja atmósfera procedentes de la combustión del tráfico rodado (reproducir valores máx. permitidos por la legislación vigente) pre/post PMUS	-	10%	Reducir	CIT y MA Generalitat Valenciana
EU19	Reducción del dióxido de nitrógeno NO ₂ , compuestos orgánicos volátiles COV, monóxido de carbono CO y/o dióxido de azufre SO ₂ (Reducción Huella de Carbono)	235.646,67 t/año	15% - 200.299,67 t/año	Reducir	Ayuntamiento de Alzira
EU20	Nº de calles reconvertidas según secciones tipo	0	25	Aumentar	Ayuntamiento de Alzira
EU21	Reducción del consumo energético asociado al tráfico de vehículos (TEP)	78.548,89 tep	15% - 66.766,5 tep	Reducir	Ayuntamiento de Alzira
DUM1	% de plazas de C/D plazas totales de estacionamiento	< 0,5%	2%	Aumentar	Ayuntamiento de Alzira
DUM2	Plazas de carga y descarga existentes pre/post PMUS	50	90	Aumentar	Ayuntamiento de Alzira
DUM3	Actualización de ordenanzas	0	1	Aumentar	Ayuntamiento de Alzira
O1	Entes municipales relacionados con la movilidad	0	1	Aumentar	Ayuntamiento de Alzira
O2	Memorias anuales de movilidad publicadas	0	15	Aumentar	Ayuntamiento de Alzira
O3	Talleres de concienciación para la movilidad sostenible	0	7	Aumentar	Ayuntamiento de Alzira
O4	Desarrollo Plan de Accesibilidad Municipal	0	1	Aumentar	Ayuntamiento de Alzira



10.2. Procedimientos de seguimiento de carácter ambiental (síntesis).

El seguimiento ambiental del PMUS se orienta a verificar la mejora efectiva del modelo de movilidad mediante el control periódico de la contaminación acústica y atmosférica asociadas al tráfico, así como de los indicadores energéticos y de demanda viaria.

- Contaminación acústica, se prevén campañas anuales de muestreo con mediciones de corta y larga duración en puntos representativos, manteniendo ubicaciones fijas para asegurar la comparabilidad interanual y complementando las mediciones con registros de velocidad y aforos de tráfico (IMD), además de la caracterización básica del entorno urbano y de las actuaciones implantadas.
- Contaminación atmosférica, el seguimiento se apoyará en el cálculo de la huella de carbono mediante CO₂ equivalente (CO₂eq), utilizando datos disponibles (reparto modal, aforos, consumos o kilómetros recorridos) y factores de emisión de referencia, con el fin de evaluar la evolución hacia los objetivos ambientales del plan.

El programa incorpora también el análisis de posibles afecciones sobre viario de titularidad no municipal, especialmente en actuaciones de transporte público, estableciendo la necesidad de coordinación con las administraciones competentes. Los resultados se integrarán en las memorias anuales de movilidad, permitiendo la evaluación del desempeño ambiental del PMUS y la adopción de ajustes o medidas correctoras cuando proceda.

Reparto modal interno (%)				
	Valor 2023	Valor objetivo 2025	Valor objetivo 2030	Valor objetivo 2043
<i>A pie (%)</i>	39,0	42,9	46,8	49,5
<i>Bicicleta (%)</i>	11,0	12,1	12,7	13,9
<i>Transporte público (%)</i>	8,0	8,8	9,4	10,8
<i>Vehículo privado (%)</i>	42,0	36,2	31,1	25,8

Reparto modal externo (%)				
	Valor 2023	Valor objetivo 2025	Valor objetivo 2030	Valor objetivo 2043
<i>A pie (%)</i>	6,0	6,6	6,9	7,5
<i>Bicicleta (%)</i>	7,0	8,1	8,4	10,5
<i>Transporte público (%)</i>	11,0	13,2	14,3	16,5
<i>Vehículo privado (%)</i>	76,0	72,2	70,4	65,5

Figura 2.

Indicadores de reparto modal del PMUS.

10.3. Afecciones supramunicipales

El PMUS ha analizado las posibles afecciones indirectas sobre la red viaria de titularidad no municipal, especialmente en relación con determinadas actuaciones de transporte público que conectan el casco urbano con urbanizaciones, el Hospital de la Ribera y la estación ferroviaria. Los análisis realizados indican que dichas actuaciones no generan afecciones negativas significativas sobre la capacidad ni la funcionalidad de las carreteras supramunicipales, previéndose en la mayoría de los casos una



reducción de la intensidad media diaria asociada al trasvase modal desde el vehículo privado al transporte público. La ejecución de estas medidas deberá coordinarse con las administraciones competentes en cada infraestructura.

El detalle de los análisis de afección se recoge en el PMUS completo y en la documentación ambiental asociada.

11. EVALUACIÓN AMBIENTAL DEL PMUS DE ALZIRA (SÍNTESIS)

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alzira presenta un marcado carácter ambiental, al orientarse a la reducción de los impactos derivados del modelo de movilidad actual y a la mejora de la calidad ambiental, energética y paisajística del municipio. En este sentido, el PMUS se configura como un instrumento estratégico alineado con los principios de sostenibilidad ambiental, mitigación del cambio climático y protección de la salud pública.

La evaluación ambiental del plan, desarrollada a través del correspondiente procedimiento de evaluación ambiental estratégica, concluye que las actuaciones propuestas generan impactos ambientales mayoritariamente positivos, al promover una reducción progresiva del uso del vehículo privado, un incremento de los desplazamientos en modos no motorizados y una mejora de la eficiencia del transporte público. Estas medidas contribuyen directamente a la disminución de las emisiones de contaminantes atmosféricos y gases de efecto invernadero, a la reducción de los niveles de ruido asociados al tráfico rodado y a un menor consumo energético en el ámbito urbano.

Desde el punto de vista de la calidad del aire, el PMUS favorece la reducción de las concentraciones de contaminantes como el dióxido de nitrógeno (NO_2), partículas en suspensión (PM_{10}) y otros compuestos derivados de la combustión, especialmente en las zonas con mayor intensidad de tráfico. De igual modo, la implantación de áreas de prioridad peatonal, Zonas 30 y medidas de calmado del tráfico contribuye a la mejora del ambiente acústico, reduciendo la población y superficie expuestas a niveles sonoros superiores a los valores objetivo establecidos por la normativa vigente.

En relación con el consumo energético, el plan impulsa un modelo de movilidad más eficiente mediante la potenciación del transporte colectivo, la movilidad activa y el fomento del vehículo eléctrico, lo que se traduce en una reducción progresiva de la dependencia energética del transporte urbano y una disminución de la huella de carbono asociada a los desplazamientos.

Los posibles impactos ambientales negativos derivados de la ejecución de determinadas actuaciones principalmente asociados a obras de reurbanización o adaptación de secciones viarias se consideran de carácter temporal, localizado y reversible, y pueden ser adecuadamente minimizados mediante la aplicación de medidas preventivas y correctoras habituales en este tipo de intervenciones, tales como una correcta gestión de residuos, control de polvo y ruidos durante las obras, y una adecuada integración paisajística de las actuaciones.

El PMUS incorpora asimismo criterios de compatibilidad ambiental y territorial, asegurando que las actuaciones se desarrolle mayoritariamente sobre infraestructuras y viarios existentes, sin afección



significativa a suelos no urbanizables ni a espacios de alto valor ambiental. Además, el plan se coordina con los instrumentos de planificación territorial y ambiental vigentes, reforzando la coherencia entre movilidad, infraestructura verde y desarrollo urbano.

El seguimiento de los efectos ambientales del PMUS se realizará a través del programa de seguimiento y evaluación, mediante indicadores específicos relacionados con emisiones, ruido, consumo energético y calidad ambiental, lo que permitirá verificar la eficacia de las medidas implantadas y ajustar el plan en función de los resultados obtenidos.

En conclusión, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alzira constituye una herramienta eficaz para la mejora del comportamiento ambiental del municipio, contribuyendo de forma significativa a la transición hacia un modelo de movilidad más sostenible, saludable y respetuoso con el entorno, y resultando ambientalmente viable y compatible con los objetivos de protección ambiental establecidos en la normativa vigente.

12. CONCLUSIONES

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alzira constituye un instrumento estratégico fundamental para orientar la evolución del modelo de movilidad del municipio hacia un sistema más eficiente, seguro, inclusivo y respetuoso con el medio ambiente. A partir del diagnóstico realizado, se ha constatado un elevado peso del vehículo privado en los desplazamientos cotidianos, así como carencias en la red peatonal, ciclista y en el sistema de transporte público, lo que hace necesaria una actuación planificada y coordinada a medio y largo plazo.

El PMUS define un conjunto coherente de objetivos y actuaciones estructuradas en áreas estratégicas que abordan de forma integral la movilidad peatonal, la accesibilidad universal, la movilidad ciclista, el transporte público, la gestión del tráfico y del aparcamiento, la distribución urbana de mercancías y la gobernanza de la movilidad. Estas medidas permiten avanzar hacia un reparto modal más equilibrado, mejorar la calidad del espacio público, incrementar la seguridad vial y reducir los impactos ambientales asociados al tráfico motorizado.

El plan incorpora de forma transversal criterios de sostenibilidad ambiental, equidad social y accesibilidad, prestando especial atención a la reducción de emisiones contaminantes y de ruido, así como a la mejora de las condiciones de movilidad de los colectivos más vulnerables. Asimismo, se establece un programa de seguimiento basado en indicadores objetivos que permitirá evaluar periódicamente el grado de cumplimiento de los objetivos y adaptar las actuaciones a la evolución real de la movilidad en el municipio.

La creación de una Oficina Municipal de Movilidad se configura como un elemento clave para garantizar la correcta implementación, coordinación y evaluación del PMUS, así como para asegurar la participación ciudadana y la transparencia en la gestión. Del mismo modo, la coordinación con el



planeamiento urbanístico y con las estrategias territoriales supramunicipales permitirá reforzar la coherencia del modelo urbano y de movilidad propuesto.

En conjunto, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alzira no debe entenderse únicamente como un conjunto de actuaciones sectoriales, sino como un marco dinámico de planificación que sitúa a las personas en el centro de la movilidad urbana, promueve hábitos de desplazamiento más sostenibles y contribuye de manera directa a la mejora de la calidad de vida y del entorno urbano del municipio. Su implantación progresiva permitirá avanzar hacia una Alzira más accesible, saludable y preparada para los retos futuros en materia de movilidad y sostenibilidad.