

PLA  
mobilitat  
PMUS



Ajuntament de XÀTIVA  
(Valencia)

# DIAGNÒSTIC DE LA MOBILITAT A XÀTIVA

(Octubre 2017)

ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA REDACCIÓN DEL  
PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE XÀTIVA

**EFG**  
arquitectura



**AYUNTAMIENTO DE XÀTIVA**

Obras Públicas, Agricultura, Tráfico y  
Aparcamientos, Promoción Económica Local

**DIRECCIÓN DEL PROYECTO**

Miquel Lorente

**EQUIPO REDACTOR**

Gea21, S.L.

Miguel Mateos (Director Técnico)

Mercedes Llop

Natalia Llorente

Alfonso Sanz

EFG Arquitectura

Pilar Ferreres

José Luís Gisbert

Ana Miguel

## Índice

<b>I. INTRODUCCIÓN</b> .....	<b>1</b>
<b>II. MARCO DE REFERENCIA</b> .....	<b>3</b>
II.1. MOVILIDAD SOSTENIBLE Y PMUS .....	3
II.2. OBJETIVOS GENERALES DEL PLAN .....	5
<b>III. MARCO FÍSICO Y TERRITORIAL</b> .....	<b>7</b>
III.1. CONDICIONANTES FÍSICOS .....	7
III.2. ESTRUCTURA TERRITORIAL Y URBANA .....	11
<b>IV. MARCO SOCIOECONÓMICO E INSTITUCIONAL</b> .....	<b>17</b>
IV.1. POBLACIÓN .....	17
IV.2. ACTIVIDAD ECONÓMICA .....	21
IV.3. MOTORIZACIÓN.....	24
IV.4. ÁMBITOS ADMINISTRATIVOS DE LA MOVILIDAD .....	25
<b>V. MARCO ESTRATÉGICO Y DE PLANIFICACIÓN</b> .....	<b>29</b>
V.1. PLANES Y ESTRATEGIAS .....	29
V.2. MARCO LEGISLATIVO.....	31
<b>VI. PROCESO PARTICIPATIVO</b> .....	<b>33</b>
VI.1. EL PMUS Y LA MESA DE LA MOVILIDAD DE LA CIUDAD .....	33
VI.2. TALLER DE FUTURO "XÀTIVA CAMINA" .....	35
VI.3. ENCUESTA ON-LINE.....	36
<b>VII. PAUTAS GENERALES DE LA MOVILIDAD EN XÀTIVA</b> .....	<b>39</b>
<b>VIII. ANÁLISIS SECTORIAL DE LA MOVILIDAD EN XÀTIVA</b> .....	<b>51</b>
VIII.1. ESPACIO PÚBLICO .....	51
VIII.2. PEATONES .....	60
VIII.3. BICICLETA.....	69
VIII.4. TRANSPORTE PÚBLICO.....	75
VIII.5. COCHE.....	86
VIII.6. APARCAMIENTO .....	98
VIII.7. DISTRIBUCIÓN DE MERCANCÍAS .....	105
VIII.8. LA MOVILIDAD DE LOS GRANDES CENTROS DE ACTIVIDAD .....	109

<b>IX. ASPECTOS AMBIENTALES RELACIONADOS CON LA MOVILIDAD.....</b>	<b>129</b>
IX.1. EMISIONES A LA ATMÓSFERA.....	130
IX.2. RUIDO Y CONTAMINACIÓN LUMÍNICA .....	132
IX.3. BIODIVERSIDAD .....	133
IX.4. EFICIENCIA ENERGÉTICA Y SENSIBILIZACIÓN.....	135
IX.5. VÍAS PECUARIAS .....	136
<b>X. ASPECTOS SOCIALES RELACIONADOS CON LA MOVILIDAD.....</b>	<b>139</b>
X.1. SEGURIDAD VIAL.....	139
X.2. PÉRDIDA DE AUTONOMÍA INFANTIL .....	140
X.3. MOVILIDAD, ACCESIBILIDAD Y EQUIDAD.....	141
<b>XI. DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD EN XÀTIVA.....</b>	<b>143</b>
<b>XII. ANEJOS .....</b>	<b>147</b>
XII.1. AUDITORIA DE ACCESO NO MOTORIZADO A CENTROS ESCOLARES .....	147
XII.2. ENCUESTA DE MOVILIDAD.....	147

## I. INTRODUCCIÓN

Los trabajos de elaboración del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Xàtiva han de comenzar con el análisis y diagnóstico de la situación de partida en el municipio en cuanto a la movilidad. Se trata de identificar y explicar los principales problemas, retos y oportunidades actuales y futuros a los que se enfrenta la ciudad en relación con el desplazamiento de personas y mercancías y el uso del espacio público. Además de relacionar los problemas detectados con los objetivos que se persiguen, valorando la importancia relativa en la que afectan a su consecución o en qué medida son relevantes actualmente y en el futuro.

La realización de dicho diagnóstico se ha apoyado en dos grandes líneas de trabajo:

- Desarrollo de una campaña de trabajo de campo que ha combinado la explotación de los datos existentes en las diferentes administraciones, organismos y entes privados con responsabilidad en la materia, con la observación directa del funcionamiento del sistema de movilidad en el municipio y la toma de datos en campo que complementen aquellos aspectos que sean necesarios, incluida la realización de una encuesta domiciliaria de movilidad que caracterice la forma en que se producen los desplazamientos cotidianos en Xàtiva.
- Proceso participativo que ha incluido una ronda de entrevistas con agentes claves de la administración local y el ámbito económico y social, con el objetivo de recabar información sobre las percepciones en cuanto a problemas, retos y oportunidades de un amplio espectro de la sociedad. Además de la celebración de un taller de diagnóstico en el seno de la Mesa de la Movilidad, que ha permitido corroborar y ampliar las cuestiones anteriormente identificadas.

Este documento presenta las principales conclusiones de este proceso, estructuradas en torno a cinco bloques de información:

- 1) Descripción del marco general de referencia y los condicionantes que impone el medio físico y territorial, la realidad socioeconómica e institucional, así como las iniciativas previas en la materia
- 2) Aportaciones del proceso participativo llevado a cabo
- 3) Caracterización de las pautas generales de la movilidad de la población de Xàtiva, a partir de los resultados de la encuesta domiciliaria de movilidad
- 4) Análisis sectorial de los diferentes subsistemas del modelo de movilidad del municipio
- 5) Conclusión y análisis DAFO (Debilidades-Amenazas-Fortalezas-Oportunidades)

El resultado de esta fase constituye el fundamento sobre el que se formularán las propuestas de actuación del PMUS de Xàtiva.



## II. MARCO DE REFERENCIA

### II.1. MOVILIDAD SOSTENIBLE Y PMUS

Los planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) son los instrumentos que la mayor parte de las entidades locales utilizan para la planificación y la gestión de la movilidad en las ciudades. Su desarrollo y aplicación cuenta con el apoyo de las diferentes administraciones públicas, que lo identifican como el instrumento idóneo para afrontar la problemática de la movilidad en las ciudades.

Es, quizás, desde el ámbito de la Unión Europea desde donde mayores apoyos se están dando a estos planes últimamente, mediante el desarrollo de directrices metodológicas, así como de un marco institucional y de financiación para su fomento. Pero en el caso de algunas comunidades autónomas españolas, entre ellas la Comunidad Valenciana, el marco jurídico vigente obliga a su redacción, particularmente a los municipios de más de 20.000 habitantes en el caso de la Comunidad Valenciana.

Desde un punto de vista metodológico, un PMUS es una herramienta de planificación estratégica cuyo objetivo fundamental es mejorar la movilidad urbana y metropolitana desde criterios de sostenibilidad. Para ello desarrolla y coordina diferentes programas de actuación dirigidos a la mejora de las condiciones de accesibilidad de toda la ciudadanía a bienes y servicios, diseñando actuaciones de fomento de los modos de desplazamiento más respetuosos con el medio ambiente y socialmente más benignos (a pie, en bici, en transporte público), así como de racionalización del uso de los modos motorizados, particularmente el coche.

En ese sentido, el desarrollo de PMUS se debe alinear con un cambio de paradigma hacia una nueva cultura de la movilidad que aplique criterios de análisis y planificación que, como indica la propia Guía de PMUS de la UE (la denominada Guía ELTIS), difieran de la planificación tradicional:

Figura 1: Planificación tradicional vs PMUS

Planificación de Transporte Tradicional		Planes de Movilidad Urbana Sostenible
Centrado en el tráfico	→	Centrado en las personas
Objetivos principales: capacidad y velocidad de los flujos del tráfico	→	Objetivos principales: accesibilidad y calidad de vida, equidad social, salud y calidad ambiental
Enfoque modal.	→	Desarrollo equilibrado de todos los modos de desplazamiento y cambio hacia los modos menos contaminantes y más sostenibles
Centrado en la infraestructura	→	Conjunto integrado de acciones para lograr soluciones rentables
Documento de planificación sectorial	→	Documento de planificación sectorial coherente y complementario al resto de políticas relacionadas (usos del suelo, servicios sociales, salud, vigilancia, etc.).
Planes a corto/medio plazo	→	Planes a corto/medio plazo, en el marco de una estrategia a largo plazo
Dentro de los límites administrativos	→	Dentro de un área funcional definida por las pautas de movilidad cotidiana
Ámbito de los ingenieros de tráfico	→	Equipos interdisciplinarios de planificación
Desarrollado por especialistas	→	Implicación de los agentes económicos y sociales, a partir de un enfoque transparente y participativo
Evaluación de impacto limitada	→	Seguimiento y evaluación periódicos como parte de un proceso estructurado de aprendizaje y mejora

Fuente: [www.eltis.org/guidelines/sump-guidelines](http://www.eltis.org/guidelines/sump-guidelines)

En síntesis, se podría concluir que, para dotar a los PMUS de una verdadera capacidad transformadora, el desarrollo de este tipo de planes debe regirse por una serie de principios metodológicos fundamentales, que a continuación se sintetizan:

<b>Tabla 1: Fundamentos para una nueva planificación de la movilidad</b>	
<b>Carácter estratégico</b>	Sin renunciar a la consecución de objetivos a corto plazo, los PMUS deben trazar líneas de trabajo a largo plazo que contribuyan a materializar una visión consensuada de la ciudad, ya que la eficacia de una medida o de un paquete de medidas no siempre se comprueba en el corto plazo. El tempo de la movilidad no es el de las legislaturas, por lo que es necesario buscar acuerdos amplios en cuanto a la visión de ciudad que se quiere, en los que se implique el más amplio abanico posible de agentes y la ciudadanía, por ejemplo, mediante pactos por la movilidad.
<b>Carácter interdisciplinar</b>	Dado que la movilidad es una actividad fuertemente interrelacionada con otras disciplinas urbanas (urbanismo, medioambiente, turismo, salud, etc.), en las que los PMUS encuentran las raíces de sus retos y los límites a su actuación, éstos deben re-diseñar las estructuras y aplicar nuevas formas de gobernanza que garanticen la eficiente implicación y coordinación entre sus diferentes departamentos y con el resto de administraciones competentes.
<b>Carácter integrado</b>	Atendiendo a los diferentes colectivos sociales y grupos de usuarios, con sus necesidades particulares y comportamientos diferenciados, cualquiera que sea su manera de desplazarse o modo de transporte, cuyas necesidades y condiciones de accesibilidad a bienes y servicios deben ser contempladas.
<b>Dimensión territorial</b>	Aunque se trate de planes impulsados desde el ámbito municipal, debe incorporarse la dimensión territorial, que habitualmente desborda la cuestión competencial, al darse numerosas relaciones de movilidad con origen o destino en territorios vecinos. El análisis pasa ahora a centrarse en un área funcional que va más allá de los límites administrativos y queda definida por la lógica de las pautas de movilidad cotidiana.
<b>Arraigo en el concepto de sostenibilidad</b>	Además de las medioambientales, la interpretación del concepto de movilidad sostenible incluye las variables sociales y económicas (salud, convivencialidad, deterioro del espacio público, autonomía, equidad, etc.). Perturbaciones que se presentan en un doble plano local y global.
<b>Enfoque participativo</b>	Que contemple la implicación de la comunidad en la toma de decisiones, la definición de objetivos y la elaboración de proyectos, dando voz a colectivos tradicionalmente poco representados (mujeres, infancia, personas con discapacidad, mayores, etc.).
<b>Cambio cultural</b>	No se trata sólo de mejorar infraestructuras y servicios, sino sobre todo de las mentalidades con las que la ciudadanía establece sus hábitos de desplazamiento, desarrollando estrategias de sensibilización, formación y fomento de una movilidad sostenible. Cambio cultural que debe penetrar también en los sectores técnicos y políticos, claves a la hora de enfocar el diagnóstico y las propuestas.
<b>Proceso dinámico</b>	El desarrollo de un PMUS se concibe como un proceso dinámico, en el que la elaboración del documento es sólo un punto de partida y donde cobran una importancia clave el seguimiento y la evaluación, como parte de un proceso estructurado de aprendizaje y mejora que actualiza el plan de manera constante. Se debe, por tanto, dotar al municipio estructuras adecuadas para cubrir todas las etapas de este ciclo y garantizar su continuidad.

## II.2. OBJETIVOS GENERALES DEL PLAN

Los objetivos generales previstos para el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Xàtiva, son:

- Garantizar la accesibilidad de todos al lugar de trabajo y a los servicios, en igualdad de condiciones, con independencia del modo de desplazamiento empleado;
- Aumentar la eficiencia y la efectividad del transporte de pasajeros y de mercancías;
- Mejorar la seguridad vial y ciudadana;
- Reducir la contaminación, las emisiones de gases de efecto invernadero y el ruido;
- Reducir el consumo energético y la eficiencia energética
- Hacer más atractivo el entorno urbano y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.

Culminada la fase de análisis y diagnóstico, que aportará más detalle sobre los problemas y contradicciones del sistema, estos objetivos generales se concretarán en unos objetivos específicos, más precisos y operativos, que guiarán el diseño del plan de actuación y la selección de medidas.



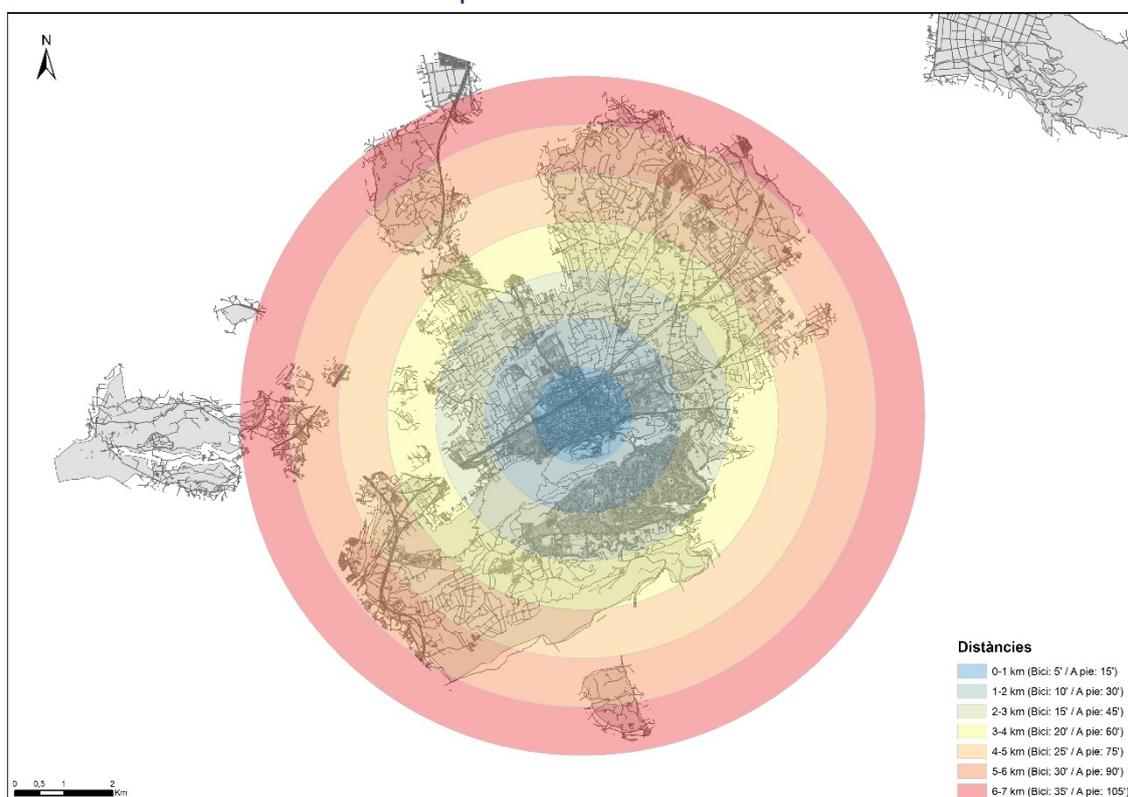
### III. MARCO FÍSICO Y TERRITORIAL

#### III.1. CONDICIONANTES FÍSICOS

El medio físico impone unos condicionantes que es preciso tener en cuenta antes de analizar la situación de la movilidad en Xàtiva.

Desde el punto de vista de las distancias, el término municipal (cuya superficie es de 76,56 km<sup>2</sup>) se inscribe, aproximadamente, en una cuadrícula de 11,7 x 6,1 km. Considerando que el centro de dicho territorio estuviera en el Ayuntamiento, esto quiere decir que **todo el término municipal si encuentra dentro de un radio de acción de 6 kilómetros**, lo que equivale a un desplazamiento de 30 minutos en bici o 90 minutos a pie.

Mapa 1: Distancias en Xàtiva



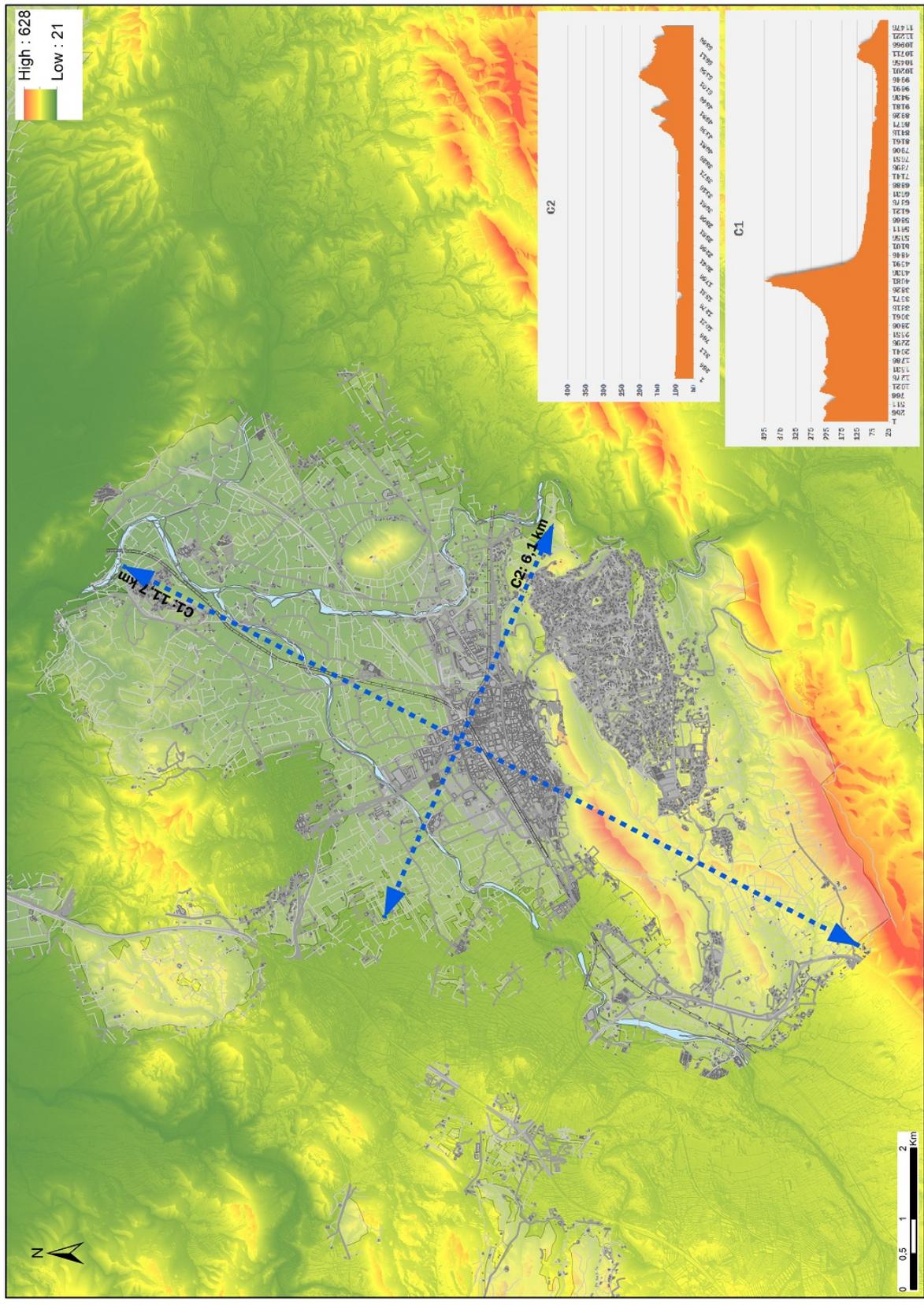
Por su parte, la zona urbana consolidada se reduce a un marco de aproximadamente 2,5 x 1,1 km, cuya estructura es marcadamente longitudinal, entre la línea ferroviaria y la ladera de la Sierra del Castell de Xàtiva. En este caso, **el núcleo urbano se sitúa dentro de un radio de acción de 2 kilómetros**, equivalente a 10 minutos en bici o 30 minutos a pie.

Se trata, por tanto, de unas **dimensiones muy favorables a los desplazamientos no motorizados**. No obstante, hay que tener en cuenta que el municipio cuenta con núcleos de población diseminados (Torre de Lloris, Anahuir, Sorió, El Realengo y Bixquert), en los que las distancias (como el resto de condicionantes físicos) afectan de manera distinta que al núcleo principal.

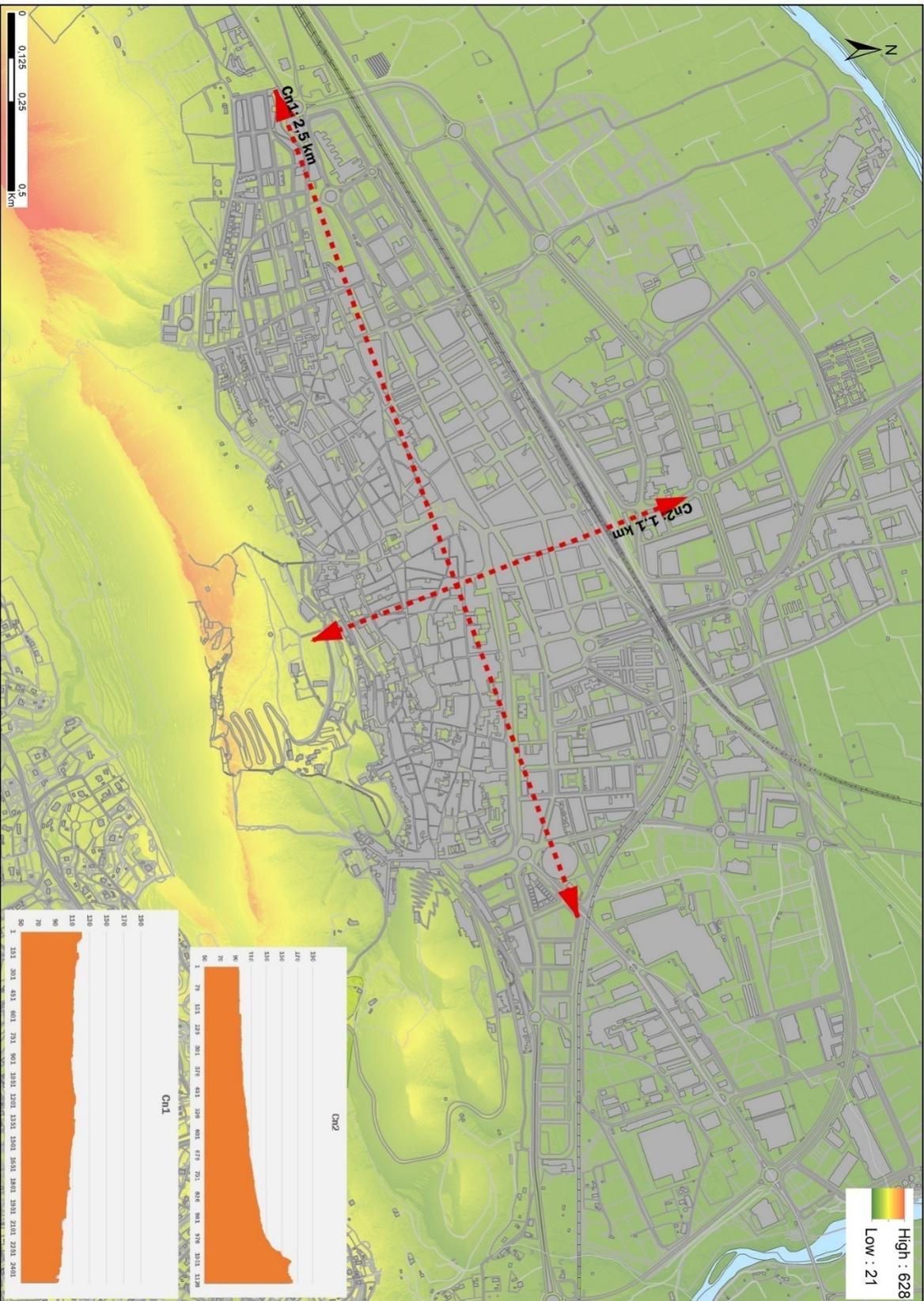
En cuanto a la topografía, **la mayor parte del territorio de Xàtiva se sitúa en terreno llano**, entre las cuencas del río Albaida y el río Canyoles, afluente de éste. Aunque **su núcleo urbano se encuentra en las laderas de una sierra muy abrupta**, en lo alto de la cual se sitúa su Castillo. Esta

sierra da paso al valle de Bixquert, donde encontramos una importante población en urbanización de baja densidad, al sur de la cual el terreno vuelve a hacerse accidentado, erigiéndose en este punto la Serra Grossa. No obstante, como veremos más adelante, la configuración urbana de la ciudad hace que este relieve no suponga un impedimento para la comodidad de una gran parte de los desplazamientos no motorizados.

Mapa 2: Orografia (municipio de Xàtiva)



Mapa 3: Orografia (núcleo urbano de Xàtiva)



Por otro lado, la climatología de Xàtiva, típicamente mediterránea, propicia, según datos de la AEMET, unas **temperaturas suaves a lo largo de gran parte del año** (media anual de 10,8 °C), con periodos muy cálidos en los meses de verano (temperaturas medias superiores a 25°C en julio y agosto, con máximas por encima de los 32°C de media), pero pocos días de frío (de media, 17 días al año con temperaturas mínimas inferiores a 0°C). Esto, unido a la **baja pluviosidad** (de media, tan solo 18 días al año con precipitación superior a 10 mm), hacen el **clima de Xàtiva, en términos generales, muy adecuado para los desplazamientos no motorizados**.

Finalmente, **las principales barreras que afectan a la continuidad de la trama urbana y limitan la movilidad de los modos activos en Xàtiva son de carácter infraestructural**, destacando:

- Línea ferroviaria Valencia-Moixent: se trata de una infraestructura que separa el núcleo urbano de la zona de actividad industrial y comercial de la ciudad, al norte de la misma. A lo largo del núcleo urbano existen varios puntos de permeabilidad de esta infraestructura, bien sea en altura o subterráneos, coincidentes con las carreteras de acceso al núcleo urbano.
- Ronda Norte: constituye una vía de elevada intensidad de tráfico, que divide la zona de actividad industrial y comercial de la ciudad, con algunos problemas de permeabilidad para el cruce peatonal en la misma.

## III.2. ESTRUCTURA TERRITORIAL Y URBANA

### III.2.a. Estructura territorial

Xàtiva, como **capital de comarca de La Costera**, es la **población mayor de su entorno y centraliza la oferta de servicios y, en gran medida, la actividad económica e industrial**. Los centros de atracción (como el Hospital comarcal -con población asignada de 198.000 personas-, los equipamientos docentes, el centro comercial y el polígono industrial de Xàtiva) reciben una notable afluencia de usuarios y motivan gran cantidad de desplazamientos, tanto supramunicipales como en el propio término municipal.

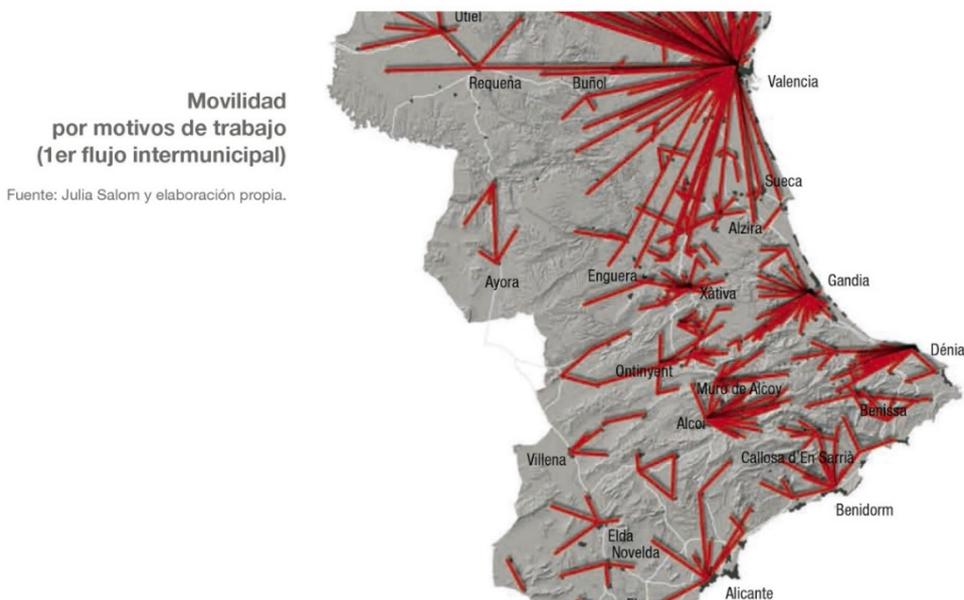
El municipio posee un **papel de intercambiador a nivel comarcal**, que también vincula a poblaciones de similar tamaño como Ontinyent, en cuyas relaciones de movilidad, la baja frecuencia del servicio de cercanías inclina a los usuarios a emplear el vehículo privado hasta la estación de Xàtiva. Hay que tener en cuenta que, dada la operación de la línea C-2 de Cercanías, para muchos municipios próximos, incluso disponiendo de estación de ferrocarril, resulta más atractivo desplazarse a Xàtiva como estación de enlace, realizando el último tramo en automóvil. La presencia de la autovía extiende este fenómeno a destinos más alejados como Ontinyent.

Por otro lado, los servicios de autobús interurbano que operan desde la estación de autobuses de Xàtiva permiten también, aunque en menor medida, la conexión tanto con los principales destinos urbanos en las proximidades, así como en distancias medias y con ciudades como Valencia o Alicante.

En todo caso, **la configuración territorial del entorno de Xàtiva y su sistema de movilidad presenta una gran dependencia del automóvil particular**. Esta dependencia motorizada es una sobrecarga

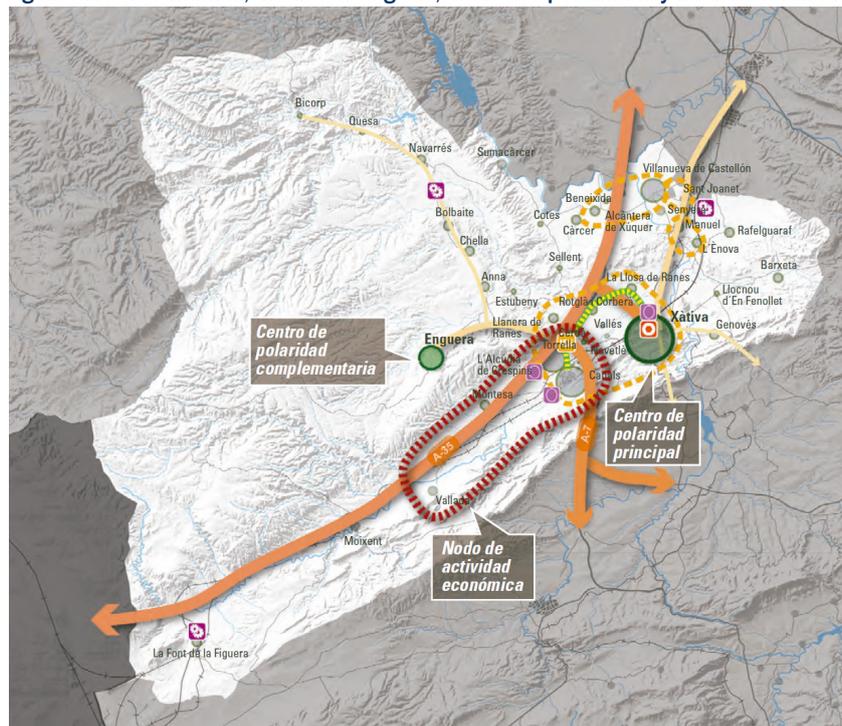
externa que perdurarà hasta que se mejore la red ferroviaria y los servicios de transporte público interurbano en los nodos enlazados, disminuyendo así el uso del vehículo privado.

Figura 2: Principales emisores y receptores relacionados con Xàtiva



Por otro lado, la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana de 2011-2030, en adelante ETCV, define Xàtiva como el elemento central de un área urbana integrada que se extiende hasta Canals, encabezando una de las áreas funcionales definidas en la ETCV.

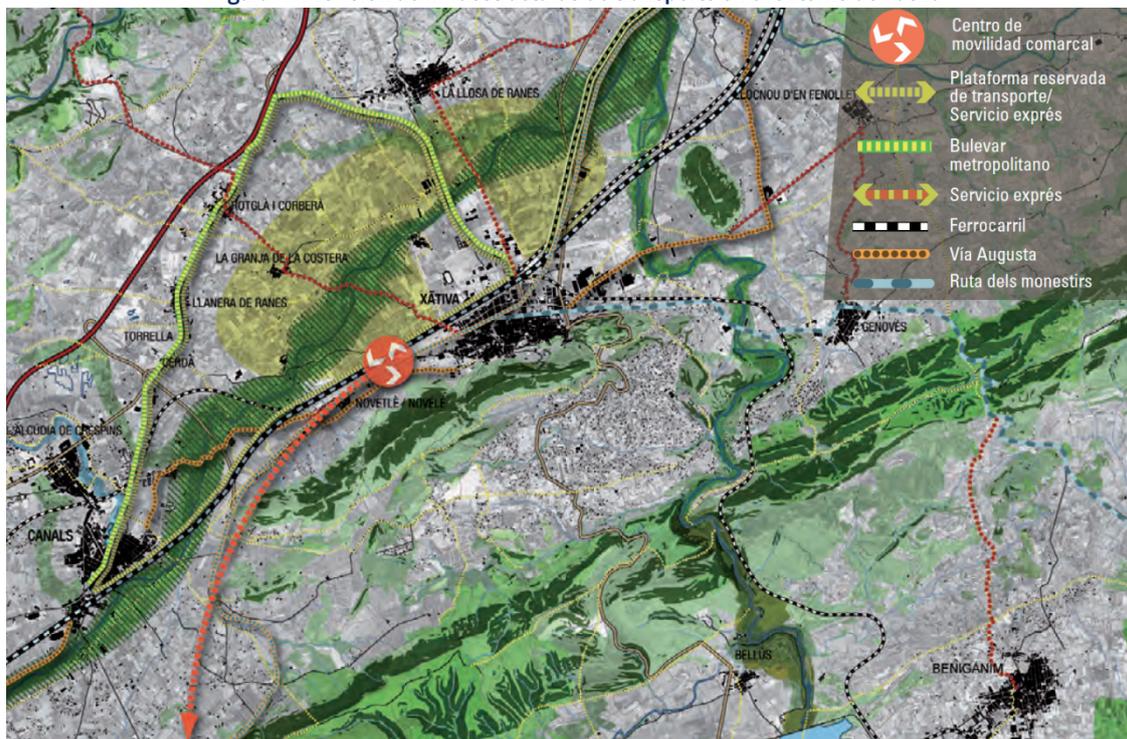
Figura 3: Nodos urbanos, áreas estratégicas, áreas de oportunidad y nueva centralidad



Fuente: ETCV

Este documento plantea a escala autonómica los objetivos que deben regir y dar coherencia a las actuaciones futuras, entre ellas las correspondientes a las redes de transporte, dirigidas al logro de transporte sostenible que integre la infraestructura verde territorial. Con ello pretende orientar los esfuerzos que cada administración de ámbito local debe realizar.

Figura 4: Previsión de infraestructuras de transporte en el entorno de Xàtiva



Fuente: ETCV

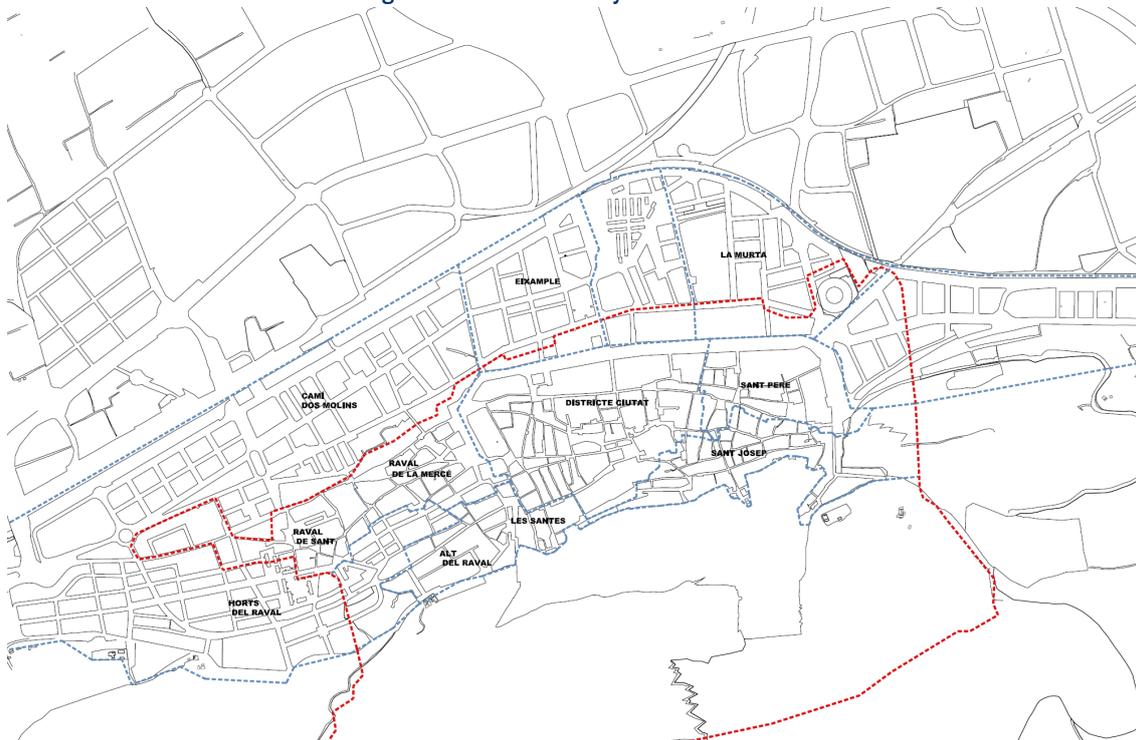
### III.2.b. Estructura urbana

El casco urbano de Xàtiva nace en la ladera de la montaña de su castillo, al norte de la Peña Roja. Esta disposición fue aprovechada para desarrollar las construcciones formando las calles apoyadas sobre las líneas de nivel, de forma que éstas son largas y serpenteantes, como la ladera originaria. En el sentido de máxima pendiente las subidas enlazan los distintos niveles, por lo que las pendientes son más pronunciadas en la zona sur del núcleo urbano.

El casco histórico presenta calles muy estrechas y diferente altura de la edificación que genera un espacio acotado por la edificación y recogido. En los tramos con edificios públicos o antiguos palacios donde la altura de cornisa es importante los aleros protegen la calle de la luz solar.

Estos prismas angostos de geometría irregular y ancho escaso (2-4m.) conectan las plazas existentes. En ocasiones se producen pequeños espacios menores, derivados de las irregularidades de las manzanas.

Figura 5: Casco Histórico y barrios de Xàtiva



Entre el casco histórico y la expansión urbana se conserva un espacio formado por la Albereda que une la Plaça de la Bassa y la Plaça de la Font del 25 Dolls. Es un espacio público con un arbolado de porte singular que mantiene la cubierta vegetal arbolada continua. Su amplia sección (entre 30 y 40m) y la conexión a espacios ajardinados contiguos permiten el desahogo espacial como transición a los otros tejidos presentes en el casco urbano.

Siguiendo esta estructura general, la ciudad crece más allá de sus murallas – hoy casco histórico- con diferente morfología urbana, más compacta y densa en los desarrollos del barrio de Eixample y Camí de Dos Molins donde escasea el espacio público pero las calles son a su vez más anchas. Su ancho supera los 18m en muchos casos, y la edificación posee entre 5 y 10 alturas, con zócalo comercial y trazado regular que resuelve la ordenación del espacio hasta el trazado del ferrocarril.

En los barrios de La Murta y El Carme, donde el terreno se inclina de forma acusada para permitir el descenso de la carretera bajo el paso del ferrocarril, la geometría es más irregular en su trazado para resolver el giro de la línea Alcoi-Xàtiva y la ubicación de equipamientos como el campo de fútbol o la plaza de toros. Al este, el espacio disponible queda confinado entre la ladera más pronunciada de la montaña y el trazado de esta vía.

Al oeste del municipio a partir de la bajada a la Estación la densidad se mantiene con escasez de espacio público. Limitado por el trazado de las vías, posee dos pasos sobre éstas, uno de ellos junto al colegio Claret.

Aparecen espacios verdes residuales que acompañan a la parcelación propuesta, acrecentando el vacío ofrecido por el viario.

Horts del Raval es un barrio en la ladera, con manzanas alargadas en la dirección de las curvas de nivel, y calles empinadas que las alcanzan. Presenta manzanas alargadas donde las calles varían desde 9 a 20m.

En el extremo oeste del casco urbano existen muchos solares vacantes.

Tras las vías el desarrollo urbanístico más reciente nos deja una estructura parcelaria que rellena los huecos de la ronda, sector residencial urbanizado con elevadísima presencia de solares vacantes, área dotacional sin terminar de ocupar, y donde áreas industriales y terciarias van alternándose sobre la ronda. Carece de elemento verde vertebrador y tras la carretera otras bolsas de suelo terciario y dotacional configuran una malla donde el viario dibuja la ciudad.

Al sur de la Peña Roja se establece el barrio de baja densidad Bixquert, sus estrechas calles y trazado irregular junto a la extensión hacen del mismo un barrio de acceso a la parcela privada en propiedad.

Existen en el término municipal otros asentamientos urbanos de modesta extensión y peso demográfico.

El Hospital comarcal Lluís Alcanyís, está situado a 1,6 km del casco urbano.

Con todo, Xàtiva presenta una **estructura urbana muy compacta en su núcleo urbano principal**, donde reside la mayoría de su población, lo que ofrece unas **condiciones favorables a las relaciones de proximidad**. Cercanía solo afectada por algunas barreras infraestructurales ya comentadas y un uso del suelo que ha localizado gran parte de la actividad industrial y terciaria, junto con algunos equipamientos de relevancia, en una periferia algo menos accesible para los modos no motorizados.



## IV. MARCO SOCIOECONÓMICO E INSTITUCIONAL

### IV.1. POBLACIÓ

#### IV.1.a. Indicadores básicos de la població

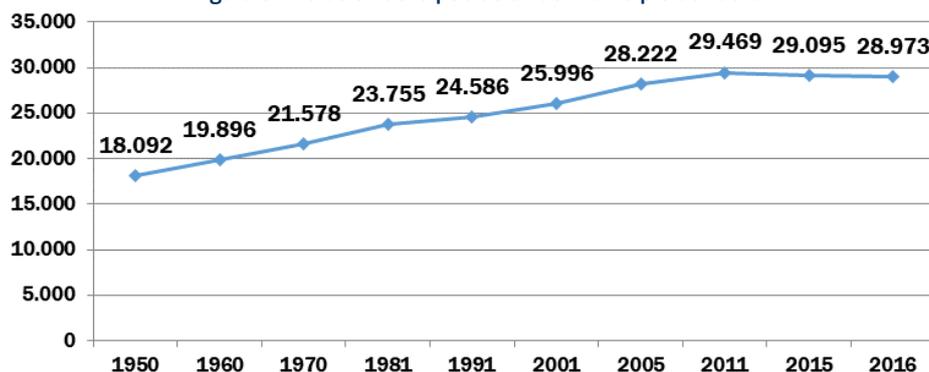
El municipio de Xàtiva cuenta en la actualidad con 28.973 habitantes (2016), de los que el 3,2% reside en asentamientos. Xàtiva concentra el 40,4% de la población comarcal de la Costera.

Municipios	Nº habitantes	%
Alcúdia de Crespins, l'	5.181	7,22
Barxeta	1.607	2,24
Canals	13.775	19,21
Cerdà	363	0,51
Estubeny	118	0,16
Font de la Figuera, la	2.109	2,94
Genovés	2.809	3,92
Granja de la Costera, la	333	0,46
Llanera de Ranes	1.046	1,46
Llocnou d'En Fenollet	907	1,26
Llosa de Ranes, la	3.511	4,90
Moixent/Mogente	4.378	6,10
Montesa	1.227	1,71
Novetlè/Novelé	854	1,19
Rotglà i Corberà	1.123	1,57
Torrella	154	0,21
Vallada	3.089	4,31
Vallés	161	0,22
<b>Xàtiva</b>	<b>28.973</b>	<b>40,40</b>
Total	71.718	100,00

Fuente: Instituto Nacional de Estadística

La **evolución de la población** muestra una tendencia de crecimiento suave desde el año 2001, en el que la población de Xàtiva ascendía a 25.996 habitantes. El mayor pico de población se observó en el año 2011, que llegó a 29.469 habitantes. Entre el año 2001 y el 2016 la población de Xàtiva se ha incrementado en 2.997 habitantes, lo que supone una tasa de crecimiento del 11,5%, superior a la experimentada en el conjunto de la comarca de La Costera (7,36%).

Figura 6: Evolución de la población del municipio de Xàtiva



Fuente: Instituto Nacional de Estadística

El **casco histórico de Xàtiva**, que es el segundo más grande de la Comunidad Valenciana, con 60 Has, tiene una población de 3.624 habitantes (2015). Pero, tal como se puede apreciar, se ha producido una disminución en su población. En 2015 había 609 personas menos que en 10 años, lo que implica, aproximadamente, un 14,5 % menos de población.

Comparando este dato con la evolución de la población total en Xàtiva, se puede deducir que efectivamente se ha producido un ‘despoblamiento’ del casco histórico, dado que la población total de Xàtiva ha aumentado en los últimos 10 años, tal como puede apreciarse en la Tabla, en 873 personas.

Tabla 3: Evolución de la población en Xàtiva y el Casco Histórico

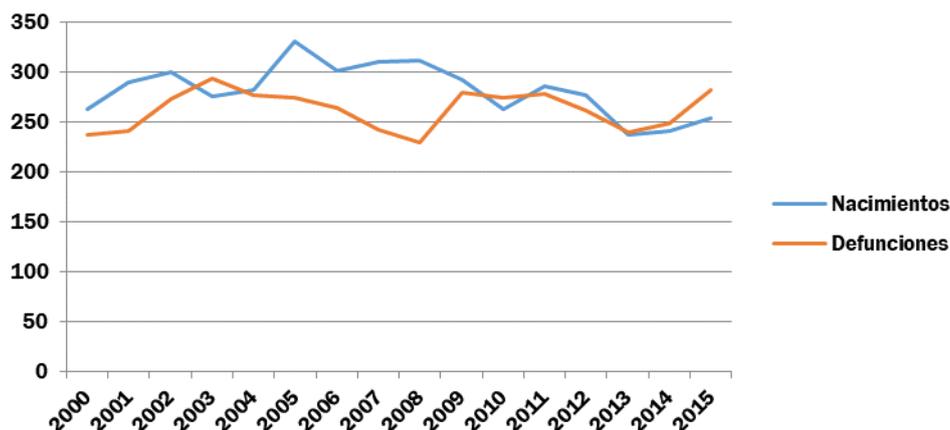
Año	Xàtiva	Casco Histórico	%
2005	28.222	4.288	15,2%
2006	28.474	4.076	14,3%
2007	28.597	4.122	14,4%
2008	29.363	3.996	13,6%
2009	29.386	3.955	13,5%
2010	29.361	3.926	13,4%
2011	29.469	3.959	13,4%
2012	29.196	3.788	13,0%
2013	29.400	3.687	12,5%
2014	29.343	3.638	12,4%
2015	29.095	3.624	12,5%

Fuente: X-Xàtiva – Estrategia DUSI

La **densidad de población** del municipio de Xàtiva es de 378,44 hab/km<sup>2</sup> (2016), superior a la de la comarca (135,76 hab/ km<sup>2</sup>), a la de la provincia de Valencia (235,45 hab/km<sup>2</sup>) y a la del conjunto de la Comunidad Valenciana (213,29 hab/km<sup>2</sup>).

Por lo que se refiere al **crecimiento vegetativo** de la población setabense, se observa cómo entre 2003 y 2008 el saldo fue positivo y creciente, sin embargo a partir de ese año comienza a reducirse y desde 2013 el saldo es negativo.

Figura 7: Crecimiento vegetativo de la población de Xàtiva

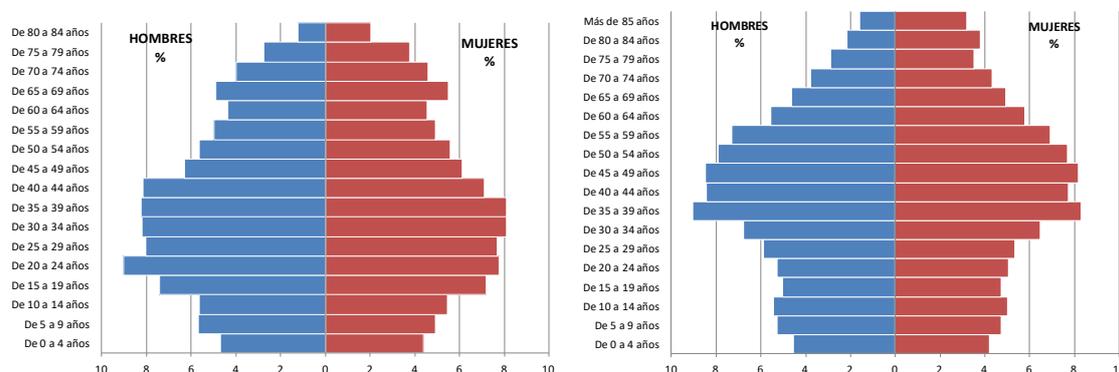


Fuente: Instituto Nacional de Estadística

#### IV.1.b. Composición de la población por sexo y edad

Por lo que respecta a la composición de la población por edades, entre los años 2000 y 2016 se ha producido un envejecimiento de la población de Xàtiva, como reflejan las pirámides de población, en las que se observa que la base se ha reducido y se ha incrementado, por el contrario, en aquellos tramos de edad más avanzados.

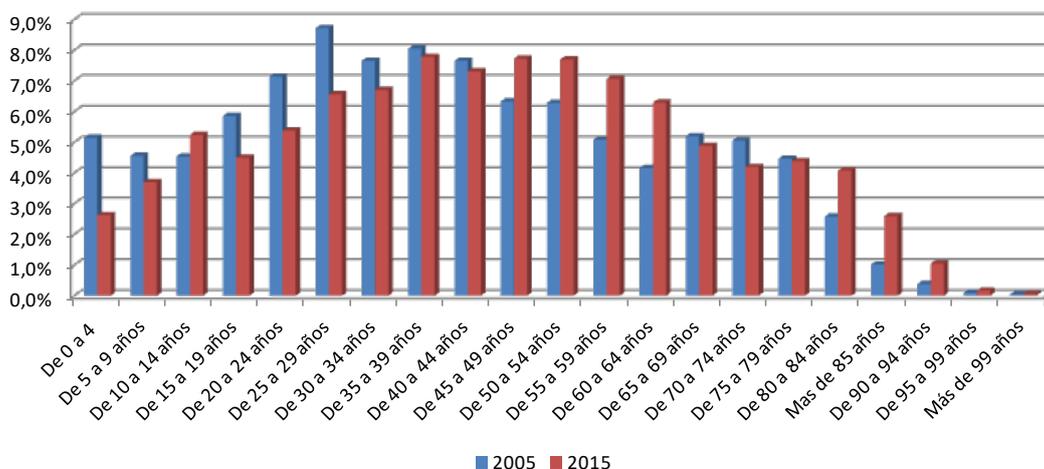
Figura 8: Pirámides de población de Xàtiva en 2000 (izquierda) y 2016 (derecha)



En el año 2000 la población menor de 25 años representaba el 31% de la población total del municipio, mientras que en el año 2016 este porcentaje se ha reducido a un 24%. También se observa el aumento de la longevidad de la población, que implica principalmente a las mujeres.

Este proceso se observa claramente en el Casco Histórico, donde es patente el rápido envejecimiento de la población, debido tanto a su crecimiento vegetativo como a la falta de aportes de población.

Figura 9: Población por grupos de edad en el Casco Histórico de Xàtiva en 2005 y 2015.

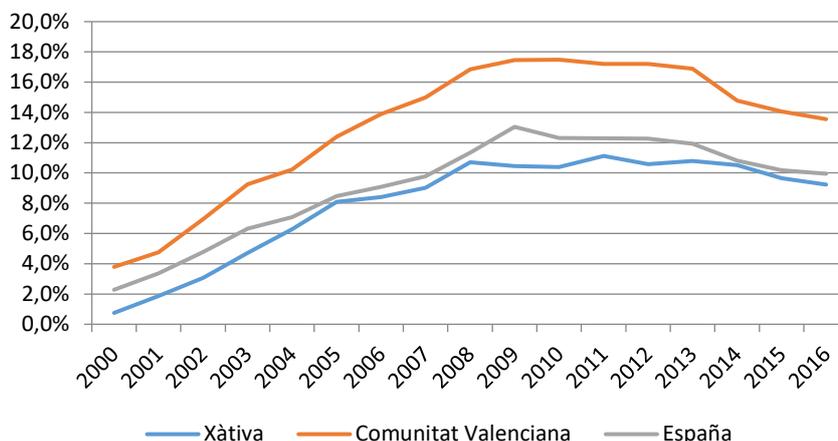


Este es un aspecto a tener muy en cuenta de cara a la planificación de la movilidad, ya que las personas mayores y los niños son colectivos que, de forma autónoma, participan principalmente de la movilidad no motorizada y son especialmente sensibles a los problemas que genera el tráfico.

#### IV.1.c. Composición de la población por nacionalidad

En la actualidad la población inmigrante supone el 9,2% del total de habitantes de Xàtiva. Este dato es similar a la media española, pero inferior a la media de la Comunidad Valenciana.

Figura 10: Porcentaje de población extranjera



La población del municipio de Xàtiva ha registrado un proceso de cambio en cuanto a la nacionalidad de sus habitantes desde el año 2000. En dicho año, la población extranjera suponía un 0,66%. Por tanto, se ha producido una entrada de población inmigrante que, tal y como se ha señalado anteriormente, ha sido el factor fundamental que ha provocado el incremento de la población del municipio en este periodo (ya que el saldo vegetativo ha sido poco relevante o negativo). En 2016 se registran en Xàtiva un total de 2.672 extranjeros, habiéndose producido una reducción respecto al año 2011, año en el que se registra la mayor cifra de extranjeros en el municipio, con un total de 3.278 personas.

La població immigrant establida en Xàtiva se compone fundamentalmente de personas procedentes de païses europeos (70,7%), siendo mucho menor los procedentes de otros continentes (15,3% de Àfrica, principalmente del Magreb, y 10,6% de Latinoamèrica).

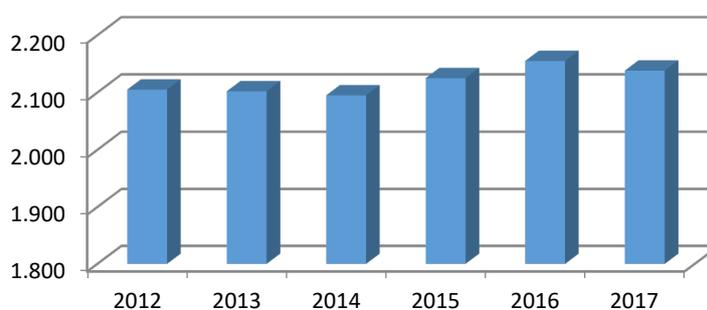
## IV.2. ACTIVIDAD ECONÓMICA

### IV.2.a. Caracterización de la actividad económica

La actividad económica de Xàtiva està fuertemente vinculada a su papel de centro comarcal, con una fuerte representación del sector servicios.

En el municipio de Xàtiva, a día de hoy, existen 2.137 empresas, según los datos aportados por el Directorio Central de Empresas (DIRCE), dato que prácticamente se mantiene desde 2012.

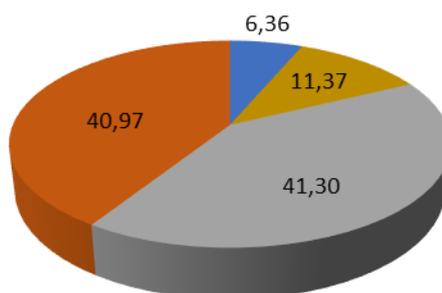
Figura 11: Evolución del número de empresas en Xàtiva



Fuente: Directorio Central de Empresas (DIRCE)

Por tipo de actividad, como se ha mencionado, predominan los establecimientos vinculados al sector servicios, y dentro de este con un peso muy importante del subsector comercial.

Figura 12: Distribución de empresas por sector en el municipio de Xàtiva (%). 2016



■ Industria ■ Construcción ■ Comercio, transporte y hostelería ■ Servicios (resto)

Fuente: Directorio Central de Empresas (DIRCE)

El peso de las empresas del sector industrial se ha ido manteniendo desde 2012, mientras que el de la construcción ha ido reduciéndose, pasando de suponer el 13,6% en 2012 a un 11,4% en 2016. También se observa como se ha reducido el peso de las empresas pertenecientes al sector de comercio, transporte y hostelería, que pasan de suponer un 44,2% en 2012 a un 41,3% en 2016, mientras que se han incrementado las empresas pertenecientes a otros servicios.

**Tabla 4: Evolución del número de empresas según sector de actividad**

Sector y subsector	2012	2013	2014	2015	2016
<b>Industria</b>	6,1	5,9	6,2	6,0	6,4
<b>Construcción</b>	13,6	12,5	11,7	12,0	11,4
<b>Comercio, transporte y hostelería</b>	44,2	44,7	43,8	42,6	41,3
<b>Otros servicios</b>	36,0	36,9	38,3	39,4	41,0
Información y comunicaciones	1,0	1,0	1,0	1,1	1,2
Actividades financieras y seguros	3,5	3,4	3,4	3,2	3,2
Actividades inmobiliarias	3,4	3,7	3,8	4,5	5,0
Actividades profesionales	13,7	14,1	14,5	14,5	14,7
Educación, sanidad y servicios sociales	7,1	7,4	7,7	8,1	8,1
Otros servicios personales	7,4	7,4	7,9	8,1	8,8
<b>TOTAL</b>	<b>2.105</b>	<b>2.102</b>	<b>2.095</b>	<b>2.125</b>	<b>2.155</b>

Fuente: Directorio Central de Empresas (DIRCE)

Por tanto, se puede señalar el claro predominio de las empresas del sector servicios que suponen el conjunto el 82% del total de empresas de Xàtiva.

Este porcentaje es similar al que se registra en conjunto en la provincia de Valencia (83%) y en el conjunto de la Comunidad Valenciana (81%). En la comarca de la Costera, el sector servicios tiene un peso algo inferior, registrando un 78% del total de empresas, mientras que el sector industrial supone un 9,3%, porcentaje superior al que se registra en el caso del municipio de Xàtiva.

Respecto al sector agrícola, en la actualidad existen 15 empresas agrarias en el municipio de Xàtiva<sup>1</sup>, que dan empleo a 70 personas. Este sector, que en otras épocas fue de gran importancia para la economía local, es en la actualidad muy poco representativo residual en términos de importancia económica.

**Tabla 5: Superficies según grupo de cultivo y tipo de riego (Hectáreas)**

	2002			2010			2016		
	Total	Secano	Regadío	Total	Secano	Regadío	Total	Secano	Regadío
Cereales para grano	14	0	14	2	1	1	0	0	0
Leguminosas para grano	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tubérculos de consumo humano	9	0	9	1	0	1	1	0	1
Cultivos industriales	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Flores y plantas ornamentales	4	0	4	4	0	4	18	0	18
Cultivos forrajeros	14	13	1	0	0	0	0	0	0
Hortalizas	196	0	196	271	0	271	296	0	296
Cítricos	2.153	0	2.153	2.141	0	2.141	1.965	0	1.965
Frutales no cítricos	225	204	21	248	117	131	283	63	220
Viña	27	27	0	9	8	1	4	0	4
Olivar	195	195	0	179	173	6	97	89	8
Otros cultivos leñosos	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Viveros	34	10	24	37	9	28	4	0	4
<b>TOTAL</b>	<b>2.871</b>	<b>449</b>	<b>2.422</b>	<b>2.892</b>	<b>308</b>	<b>2.584</b>	<b>2.668</b>	<b>152</b>	<b>2.516</b>

Fuente: Portal estadístico de la Generalitat Valenciana e INE

En el término municipal hay una extensión de 2.516 Has. cultivadas, de las que el 78% se dedica al cítrico en regadío. La superficie cultivada en Xàtiva se ha reducido entre los años 2002 y 2016 en un 12%.

Sin embargo, Xàtiva sigue manteniendo su papel como centro distribuidor de producciones agrícolas de todo tipo. Ello está relacionado con que está situada en un lugar estratégico para

<sup>1</sup> Xàtiva 2017- La Estrategia de una Ciudad. Ayuntamiento de Xàtiva.

captar el flujo de producciones que llegan de las comarcas próximas. Pero esta actividad, desde el punto de vista económico se asocia a la distribución o comercio al por mayor.

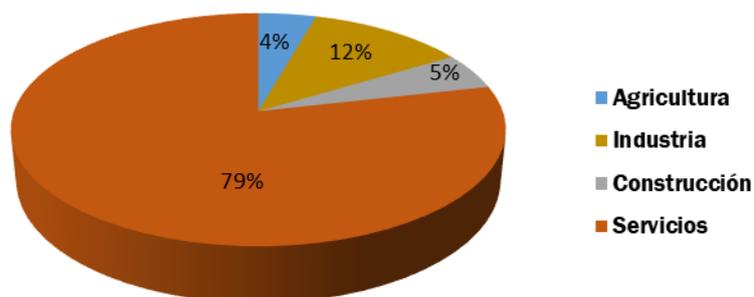
#### IV.2.b. Mercado de trabajo

La movilidad de un municipio tiene una relación directa con la actividad productiva que se desarrolla en el mismo, de tal forma que atrae flujos de viaje desde otros municipios y genera viajes dentro del propio municipio y hacia el exterior.

Como ya se ha analizado, el municipio de Xàtiva presenta una gran concentración productiva, lo cual se refleja en el empleo. El sector servicios ocupa al 79% de la población afiliada a la Seguridad Social, lo cual se corresponde con su carácter de centro comarcal.

Si se comparan estos datos con los existen en la Comunidad Valenciana, en el empleo está más representado el sector servicios en Xàtiva, 79% frente a 74% en la Comunidad, y menos el sector industrial, que en Xàtiva es del 12% y la media regional es del 15%.

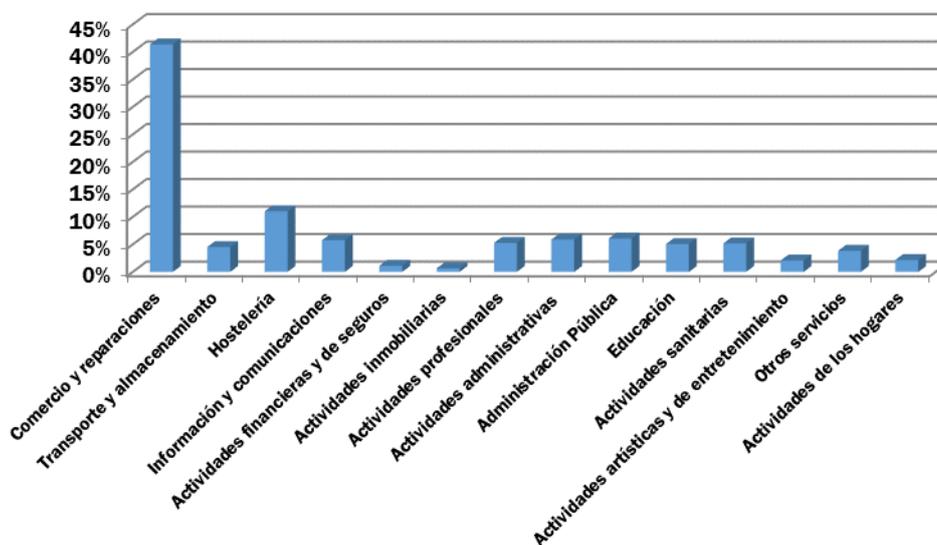
Figura 13: Distribución de los trabajadores afiliados a la Seguridad Social, por sector. Xàtiva, 2016



Fuente: Portal estadístico de la Generalitat Valenciana

Dentro del sector servicios, el comercio al por mayor y por menor (y engloba talleres y reparaciones) es con diferencia el subsector que más trabajadores emplea.

Figura 14: Trabajadores afiliados a la Seguridad Social en sector servicios, por subsectores. Xàtiva, 2016



Fuente: Portal estadístico de la Generalitat Valenciana

El paro del municipio de Xàtiva, es del 20,12%, superior a la tasa autonómica del 17,5% y nacional, 17,1% (datos de la EPA tercer trimestre 2017).

### IV.3. MOTORIZACIÓN

Xàtiva tiene un parque de 21.246 vehículos, de los que el 65% son turismos, el 21% motocicletas y ciclomotores y el 11% furgonetas y camiones. Las cifras son similares a las medias regionales, si bien se observan diferencias, como una mayor proporción de motocicletas y un menor peso de los turismos y vehículos industriales.

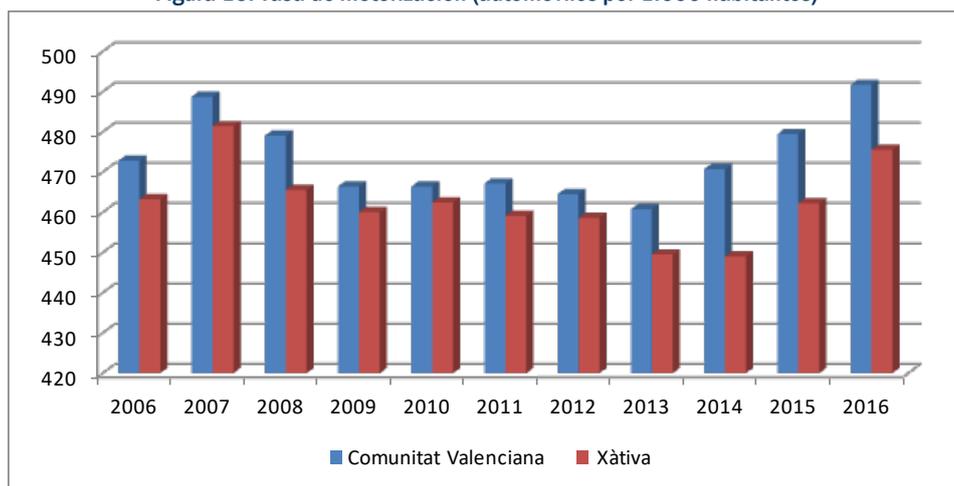
**Tabla 6: Parque de vehículos por tipología, 2016**

Tipo de vehículo	Xàtiva		Comunitat Valenciana	
	Nº de vehículos	% sobre el total	Nº de vehículos	% sobre el total
Turismos	13.777	65%	2.438.808	67%
Motocicletas	2.553	12%	360.676	10%
Furgonetas y camiones	2.417	11%	474.744	13%
Autobuses	10	0%	4.478	0%
Tractores industriales	126	1%	23.386	1%
Ciclomotores	1.975	9%	252.532	7%
Otros	388	2%	81.707	2%
<b>Total</b>	<b>21.246</b>	<b>100%</b>	<b>3.636.331</b>	<b>100%</b>

Fuente: DGT

La tasa de motorización ha experimentado en Xàtiva un crecimiento moderado en los últimos diez años (3,5%), inferior al crecimiento de la media de la Comunidad Valenciana (15,6%). En la actualidad la tasa municipal de turismos es de 476 por cada 1.000 frente a la media regional de 492. Xàtiva siempre ha tenido una tasa inferior a la media regional y las oscilaciones debidas a la crisis son similares, si bien las diferencias van en aumento.

**Figura 15: Tasa de motorización (automóviles por 1.000 habitantes)**



Fuente: DGT

En el municipio de Xàtiva, en 2015, había un total de 17.464 conductores, de los cuales el 58,73% son hombres. El menor peso de mujeres con carnet de conducir, es común en todo el país, si bien en Xàtiva, la proporción de hombres conductores es algo mayor (un 0,4% respecto a la media española). En todo caso, su proporción es muy similar al entorno regional y nacional.

En los tres últimos años se ha reducido un 1 % el número de conductores en Xàtiva, pero este descenso se centra principalmente en los conductores masculinos (una baja de 215), mientras que las mujeres conductoras aumentan en 34. La causa hay que buscarla en que gran parte de la población masculina fallecida tenía permiso de conducir y, paralelamente, la tasa de motorización entre las mujeres jóvenes se asemeja a la de los hombres.

**Tabla 7: Número de conductores y porcentaje por género**

	2013			2014			2015		
	TOTAL	Hombres	Mujeres	TOTAL	Hombres	Mujeres	TOTAL	Hombres	Mujeres
<b>Xàtiva</b>	17.645	59,34%	40,66%	17.361	58,76%	41,24%	17.464	58,73%	41,27%
<b>Comunitat Valenciana</b>	2.867.765	59,30%	40,70%	2.846.947	58,72%	41,28%	2.858.389	58,50%	41,50%
<b>España</b>	26.401.660	59,20%	40,80%	26.217.202	58,50%	41,50%	26.350.016	58,30%	41,70%

Fuente: DGT

La menor tasa de permisos de conducir entre las mujeres se debe a multitud de causas, tanto sociales (las mujeres mayores no suelen tenerlo, al igual que las mujeres inmigrantes) o económicas (menores posibilidades de acceder a la compra o utilización de un vehículo), como laborales (menor tasa de ocupación fuera del hogar), etc. Sin embargo esta tasa está creciendo rápidamente en relación con la integración de la mujer en el ámbito laboral. Y ello unido al mantenimiento de una gran parte del peso de las tareas del hogar, lo que implica la necesidad de realizar muchos viajes diarios. También hay que tener en cuenta que en muchos casos se debe a una decisión libre o un posicionamiento respecto a su movilidad. En cualquier caso, estos datos indican una mayor dependencia de las mujeres de los medios de transporte alternativos al coche.

#### IV.4. ÁMBITOS ADMINISTRATIVOS DE LA MOVILIDAD

Desde el punto de vista competencial, dos administraciones participan en la gestión de la movilidad en Xàtiva: la administración regional y la administración local.

La Administración Regional interviene principalmente en su faceta de responsable de infraestructuras de transportes, como el viario de su competencia. Por ello, cualquier proyecto u obra relacionado con el mismo tiene que gestionarse desde la Conselleria correspondiente.

En la estructura municipal, la mayor parte de las competencias que tienen relación con la movilidad se distribuyen entre la Concejalía de Obras Públicas, Agricultura, Tráfico y Aparcamientos, Promoción Económica Local y la Concejalía de Seguridad y Transportes, Turismo.

Las competencias de cada una en la materia son:

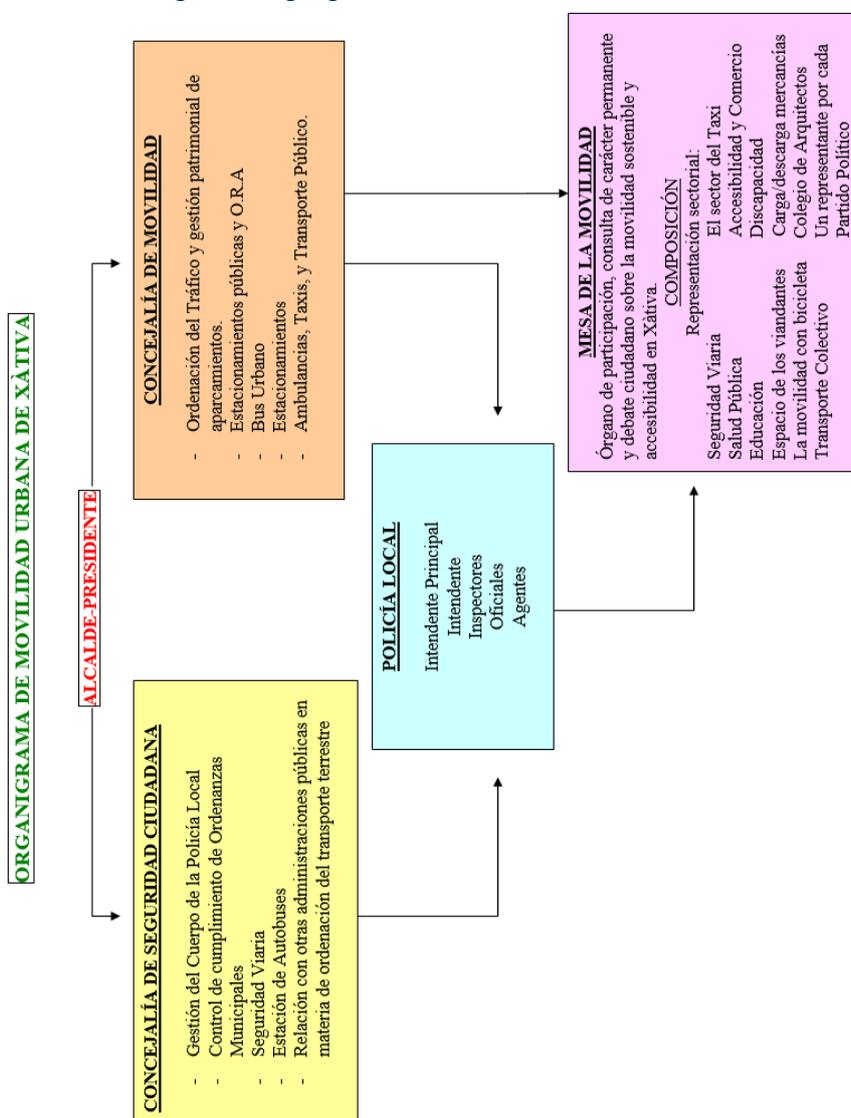
- Concejalía de Obras Públicas, Agricultura, Tráfico y Aparcamientos, Promoción Económica Local:
  - Ordenación del tráfico y gestión patrimonial de aparcamientos
  - Estacionamientos públicos y ORA
  - Bus urbano
  - Estacionamientos
  - Ambulancia, taxi y transporte público
- Concejalía de Seguridad y Transportes, Turismo:
  - Gestión del Cuerpo de Policía Local
  - Control del cumplimiento de ordenanzas municipales

- Seguridad viaria
- Estación de autobuses
- Relación con otras administraciones públicas en materia de ordenación del transporte terrestre.

Para asegurar la participación de la sociedad setabense en la gestión de la movilidad y ayudar a la toma de decisiones, se creó en 2016 la Mesa de la Movilidad, como órgano consultivo (Ver VI.1).

De esta forma, la estructura municipal de la movilidad está organizada según el siguiente esquema:

Figura 16: Organigrama de la movilidad urbana en Xàtiva



En cualquier caso, como es lógico, dada la transversalidad de la movilidad, gran parte de las Concejalías de la corporación setabense están involucradas o afectan al sistema de movilidad

con su actividad, ya sea por los grupos sociales afectados (niños, mayores, jóvenes, mujeres), por la temática (turismo, patrimonio, comercio), por su intervención en el espacio público, etc.

En ese sentido, el marco organizativo de la movilidad en Xàtiva adolece de un órgano de coordinación, dotado de personal técnico, que asegure el flujo de comunicación y la coherencia de actuaciones entre todos los departamentos, favoreciendo la concertación.



## V. MARCO ESTRATÉGICO Y DE PLANIFICACIÓN

### V.1. PLANES Y ESTRATEGIAS

A continuación se sintetizan las principales iniciativas estratégicas y de planificación que afectan a la movilidad de Xàtiva:

**Tabla 8: Marco estratégico y de planificación**

PLANES TERRITORIALES	
<b>Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana 2011</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Define a Xàtiva como elemento central de una de las áreas urbanas integradas, cuya extensión alcanza a Canals, Alcudia dels Crespins, Montesa, Vallada, Moixent y La Font de la Figuera y las poblaciones de Enguera, Bicorp, Villanueva de Castellón.</li> <li>- Se identifica su estación de cercanías como nodo de éste área por la frecuencia del servicio, como área de servicios, asistencial (Hospital Lluís Alcanyís) y centro de trabajo.</li> <li>- Se señala su papel de centro de movilidad comarcal y nodo de itinerarios turísticos no motorizados.</li> <li>- Señala de forma sucinta la necesidad de desplegar la red no motorizada integrada en la infraestructura verde del territorio mediante boulevard metropolitano y adecuación de rutas existentes.</li> <li>- Aboga por la participación del transporte público como sustitución de los desplazamientos en vehículo privado en nodos y tejidos con suficiente densidad</li> </ul>
PLANES DE INVERSIONES	
<b>Infraestructuras Autonómicas (PIE 2010-2020)</b>	Su última actualización data del 2011 lo que hace conveniente formular una consulta expresa de las previsiones que se mantienen al respecto.
<b>Infraestructuras Estatales (PITVI 2012-2024)</b>	Está prevista la mejora de accesibilidad a la estación de Játiva
<b>Reconversión tramo en desuso línea cercanías de Renfe Xàtiva - La Pobla Llarga</b>	Las gestiones entre ayuntamientos y Adif están iniciadas, no se conoce fecha concreta de su puesta en marcha.
PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA	
<b>Plan General de Ordenación Urbana de Xàtiva (MEMORIA INFORMATIVA PGOU 1988)</b>	<p>En relación con la distribución de equipamientos y servicios, señala:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La mayor parte de los equipamientos de carácter sociocultural y los servicios de las Administración, se localizan a lo largo de la ronda (Albereda de Jaume I). Por lo tanto, puede considerarse como eje de articulación de dicha clase de equipamiento en la Ciudad.</li> <li>- Del mismo modo los equipamientos docentes están situados en la mitad Este, en la que se puede identificar a la calle Académico Maravall que funciona a su vez como eje articulación.</li> </ul> <p>Mientras que en lo relativo a la movilidad, identifica los motivos para los desplazamientos rodados que tienen lugar en el casco Urbano de Xàtiva como:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- servicios de todo orden</li> <li>- separación entre los lugares de trabajo y residencia</li> <li>- a modo de travesía</li> </ul> <p>Además, señala los siguientes problemas de tráfico:</p>

- Incremento de la conflictividad en los cruces de las travesías que concurren en el Casco Urbano con el resto del viario.
- Saturación de diversas calles vías principales y zonas de la Ciudad y de sus Barrios.
- Atascos en la zona del primer ensanche.
- Incremento de la conflictividad en las horas punta del día.

#### PLANES ESPECIALES

Actualmente se encuentra en redacción, se circunscribe al ámbito del Casco Histórico. Su desarrollo ha culminado una primera etapa de consultas a la población y participación ciudadana, cuyas principales conclusiones en materia de espacio público y movilidad son:

##### Espacio público

- Transformar los espacios públicos, haciéndolos más amables y con más zonas verdes
- Diseñar el espacio público a la escala de las personas
- Habilitación y creación de zonas de juego infantil
- Mejora de la conexión de los espacios de naturaleza próximos (Cova Negra, faldas del Castell) con el casco
- Mejorar el entorno paisajístico (Bellveret, Collar de la Coloma, voreres Sant Josep).

**Plan Especial del Centro Histórico 2017**

##### Movilidad

- Plan de pacificación del tráfico en el casco histórico
- Generación de bolsas de aparcamiento y aparcamientos municipales
- Transporte a la demanda para personas con discapacidad
- Resolver los problemas de accesibilidad y barreras arquitectónicas

La iniciativa ha desarrollado una visión participada de futuro para el casco histórico, en la que la mayoría se identifica con un centro histórico rehabilitado, poblado, cívico y accesible. Con calles peatonales, aparcamientos y servicio de transporte público dentro del casco.

#### OTROS PLANES E INICIATIVAS

**Estrategia Desarrollo Urbano Sostenible Integrado: EDUSI X Xàtiva 2016**

Contiene una importante labor de análisis, diagnóstico y establecimiento de objetivos propios que alcanzan a la movilidad:

- movilidad sostenible peatón + transporte público + bici = baja en emisiones.
- conservación del medio ambiente:
- inclusión social y lucha contra la pobreza: Puesta en valor del espacio público, usos solapados, con respuesta solvente.

Aunque aprobada por el Consistorio, no se ha ejecutado.

**PAC Xàtiva Plan de Acción Comercial de Xàtiva (2007)**

Provee de un análisis de centros atractores y problemática de movilidad útil para comprender la evolución en los últimos 10 años desde el punto de vista comercial.

**Estrategia de ciudad 2017**

El documento realiza un profundo análisis y diagnóstico de la estructura territorial, socio-económica y del mercado del trabajo de Xàtiva, así como del bagaje histórico de la ciudad y los hitos urbanos que han quedado a lo largo de los años. Como resultado de ello, propone una estrategia de desarrollo económico de Xàtiva basada en la puesta en valor de los recursos locales.

<b>Estudios: Carril bici</b>	<p>El proyecto prevé la habilitación de tramo de carril-bici, en la Ronda Norte desde la rotonda de acceso por la c/ Beata Inés hasta la rotonda del Camí del Cementeri,</p> <p>El proyecto trata de compatibilizar los desplazamientos con bicicleta con otros del viario urbano-vehículos a motor, con atención preferente en calzada para viandantes y ciclistas sobre los vehículos a motor, y limitación del uso del carril-bici, para adultos y deportistas, excluyendo el uso por ciclistas vulnerables. Ello supone adaptar la velocidad de vehículos a motor, al propio de las bicicletas.</p> <p>En el Casc Històric se priorizará que sea posible el recorrido a pie.</p>
<b>Estudios: Informe estado sistema de restricción tráfico Casco Histórico</b>	<p>El informe relata algunos datos de interés respecto las intensidades de paso por los puntos que cuentan con aforo, realiza un diagnóstico del estado de la infraestructura y los modos de funcionamiento dando cuenta de las operaciones de reparación y mantenimiento que precisaría para su puesta en marcha.</p>

## V.2. MARCO LEGISLATIVO

A nivel regional, la norma principal con incidencia en el PMUS es la Ley de Movilidad de la Comunidad Valenciana (Ley 6/2011).

El texto integra la normativa referente a los distintos modos de transporte para favorecer el uso de los sistemas públicos y de los desplazamientos peatonal y ciclista frente al coche particular.

Con este texto, la Comunidad se convierte en la primera autonomía que adapta el reglamento 1370/2007 de la Unión Europea sobre los servicios de transporte por ferrocarril y carretera y avanza en la asunción de competencias previstas en la reforma del Estatuto de Autonomía de 2006.

La normativa se adelantó al escenario previsto en materia de transporte en 2020, para cuando se preveían 2.500 millones de desplazamientos anuales en la Comunidad valenciana. El objetivo del Consejo es que el 40% de los desplazamientos se realice en transporte público en esta fecha.

En materia urbanística, establece que los nuevos desarrollos urbanísticos y comerciales cuenten con planes de movilidad, de forma que se evite la implantación de urbanizaciones cautivas del transporte privado. Los nuevos edificios deberán tener espacios para aparcar bicicletas. Estos vehículos, así como los peatones, recibirán atención preferente en vías y plazas urbanas. Se recoge la creación de itinerarios específicos para bicis y la adecuada compatibilidad con otros medios de transporte.

La Ley impulsa la redacción y aplicación de planes de movilidad como instrumento para concretar todas estas medidas. Los municipios de más de 20.000 habitantes deberán tenerlo en un plazo de cuatro años desde su aprobación y los centros comerciales, de estudio o de trabajo deberán también desarrollar trabajos de este tipo.

En el ámbito municipal están las **Ordenanzas** relacionadas en mayor o menor medida con la movilidad.

La prioritaria es la reciente Ordenanza de Movilidad, de agosto de 2016.

En ella se establecen normas respecto a la circulación de vehículos por el viario, estacionamiento, ocupación del dominio público y la regulación del tráfico en el casco histórico.

Se establece la posibilidad de crear zonas de prioridad peatonal y zonas de acceso restringido al tráfico.

Sin embargo, adolece de normas generales de comportamiento de los ciclistas y condiciones en general de la movilidad ciclista.

La Ordenanza Municipal reguladora de la ocupación de la vía pública mediante mesas, sillas y otros elementos auxiliares, de julio de 2013 tiene por objeto la regulación del régimen jurídico a que debe someterse el aprovechamiento de terrenos de dominio público de titularidad municipal mediante mesas, sillas, sombrillas, toldos y otros elementos auxiliares definidos en el Anexo de la misma.

La ordenanza establece normas respecto a los tipos de autorización, Horarios, Características de los elementos a instala y tipo de normativa según zona urbana: aceras convencionales y calzada, autorizaciones en zonas peatonales, Autorizaciones en Casco Histórico, y en la Zona de Ensanche.

En diciembre de 2012 el Pleno del Ayuntamiento de Xàtiva aprueba la Ordenanza Municipal de Protección contra la Contaminación Acústica, actualmente en vigor. Los apartados que regula más relacionados con la movilidad, son las actividades de carga y descarga, servicios de limpieza y de mantenimiento de la vía pública y las características y condiciones de circulación de los vehículos a motor y ciclomotores.

## VI. PROCESO PARTICIPATIVO

Los trabajos para la redacción del PMUS de Xàtiva dan comienzo en junio de 2017, con la recopilación de información para la elaboración del presente Diagnóstico. Desde el inicio, ha sido un objetivo palmario de la redacción del PMUS establecer un proceso de participación ciudadana continuo y de compromiso que se consolide como uno de los principales elementos de la planificación, complementado con elementos de transparencia y coordinación, tanto intra como extra municipal, eficientes y fluidos, que permitan optimizar esfuerzos y recursos, tanto por parte de la Administración como de la propia ciudadanía.

En esta línea, ha sido de gran ayuda la existencia de una Mesa de la Movilidad ya activa con anterioridad, dado que otras plataformas participativas preexistentes en el Municipio, fueron sólo temporales. Entre estas podemos citar: la Agenda21 Local, que se inició hace ya casi 20 años, pero que quedó inactiva alrededor de 2005; el proceso de consultas realizado para la elaboración del Plan de Salud 2012-2014; y su semejante para elaborar el documento Xàtiva 2017, la Estrategia de una Ciudad y la Estrategia DUSI, para la cual también se hicieron rondas de consultas y mesas temáticas. Se han analizado los resultados de los documentos elaborados a partir de ellas, de los que se extraen datos e información incorporadas en este documento de diagnóstico, y propuestas de medidas relativas a la movilidad de Xàtiva, que serán analizadas en el documento de acciones de este PMUS.

Para recabar los conocimientos y percepciones de la sociedad de Xàtiva en los documentos del PMUS a generar y para a la vez dar a conocer sus objetivos, aparte de trabajar estrechamente con la Regiduría de Movilidad y con la Mesa de la Movilidad, se han llevado a cabo diversas acciones:

- Acto de presentación del PMUS a primeros de junio
- Jornada de puertas abiertas “¿Qué es un PMUS y para qué sirve?” a finales de junio
- Ronda de entrevistas personales con técnicos y agentes económicos entre junio y julio,
- Puesta en marcha de un Portal de la Movilidad de Xàtiva ([www.pmusxativa.com](http://www.pmusxativa.com))
- Encuesta telefónicas en el mes de septiembre
- Punto de información sobre el PMUS durante la Semana de la Movilidad 2017
- Talleres de trabajo específicos, uno sobre el diagnóstico con miembros de la Mesa de la Movilidad -en julio de 2017-, y un Taller de Futuro sobre escenarios y medidas abierto a otras personas interesadas, realizado a principios de octubre.

El Portal de la Movilidad pretende ser una herramienta de acompañamiento a los trabajos de elaboración del PMUS, centrada fundamentalmente en aspectos de difusión y participación. En ella se mantiene abierto un buzón de sugerencias, a través del cual toda persona interesada puede hacer llegar sus observaciones y sugerencias, que son convenientemente tenidas en cuenta. Además, se dar difusión a las convocatorias y documentos que se van generando en el marco del PMUS de Xàtiva.

### VI.1. EL PMUS Y LA MESA DE LA MOVILIDAD DE LA CIUDAD

La Mesa de la Movilidad de Xàtiva se constituye en 2016. Cuando comienzan los trabajos de redacción del PMUS del Municipio, la Mesa se ha reunido 7 veces desde su constitución, teniendo lugar el último encuentro en junio de 2017. Es destacable el hecho de que la Mesa de la Movilidad de Xàtiva tenga ya un recorrido previo a la aprobación de la redacción del PMUS de

la localidad, y demuestra el interés de la población por lograr a medio plazo una movilidad sostenible de una manera participada.

Foto 1: Taller de diagnóstico de la movilidad en Xàtiva



Cuando la redacción del PMUS inicia su andadura con la fase de diagnóstico, el equipo redactor considera prioritario convocar a la Mesa para así recabar toda la información relevante generada por sus integrantes en los meses que ya ha permanecido activa. Para ello, se convoca un taller de trabajo específico, organizado con una metodología abierta y facilitadora, el jueves 6 de julio de 2017, de 19 a 21h, en la sala de plenos del Ayuntamiento. Tal como se aprobó en el encuentro de la Mesa de primeros de junio, la convocatoria al primer taller de trabajo de la Mesa se abrió a otras personas, procurando completar la representatividad de sus miembros. Asisten finalmente 19 personas.

El Taller se centra en obtener un mapa a día de hoy de las fortalezas y debilidades de la movilidad en Xàtiva; es decir, los aspectos positivos y los negativos. Para ello la sesión se organiza en 3 grupos de unas 6 personas y una puesta en común final en que se exponen las ideas principales consensuadas en cada uno de ellos.

Además de la coincidencia de visiones de cada uno de los grupos, en el resumen final, destaca la cualidad de Xàtiva de ciudad compacta y fácilmente caminable de lado a lado, la existencia de importantes zonas verdes y de sombra, incluida la ladera del Castillo, y la abundancia de rutas culturales a pie. Por contra, es denominador común la escasa cultura de ciudad sostenible, que provoca un excesivo uso del vehículo privado, la gran cantidad de barreras arquitectónicas aún existente y los problemas de la ciudad que disuaden de recorrerla a pie, también en el CHX. La relatoría completa del Taller de Diagnóstico puede consultarse en los anexos a este documento.

## VI.2. TALLER DE FUTURO "XÀTIVA CAMINA"

Este Taller se plantea con una metodología de dinamización específica, denominada Taller Europeo de Concienciación (EASW de sus siglas en inglés, *European Awareness Scenario Workshop*) desarrollada por la Unión Europea y que ha sido muy testada con anterioridad. El objetivo de esta metodología es lograr que todos los asistentes tengan las mismas oportunidades de expresar sus ideas libremente en un clima agradable de trabajo. El EASW está ideado para grupos de cierta entidad, de entre 30 y 100 personas en una sesión intensa de 4-5 horas.

Por ello, para el Taller de Futuro programado en el marco del PMUS para el 4 de octubre de 2017, a fin de abordar la fase de escenarios de ciudad y medidas a implantar, se convocó desde la Mesa de la Movilidad y la propia Regiduría de la Movilidad, con apoyo del Área de Participación a más de 60 personas. Por diversos motivos, finalmente acudieron solamente 14 personas, de manera que se optó por rediseñar el desarrollo del Taller y adaptarlo a las circunstancias, de manera que se pudo profundizar en actuaciones muy concretas que afectan al día a día de la movilidad de Xàtiva. Las visiones aportadas por el grupo de la *Ciudad ideal*, así como las propuestas de medidas en materia de movilidad, serán tenidas en cuenta en el documento de propuestas de este PMUS.

Foto 2: Taller de Futuro "Xàtiva Camina"



De cara a futuras convocatorias, se debe tener en cuenta el esfuerzo que supone para los asistentes acudir a este tipo de sesiones de trabajo, y mejorar los tiempos y modos de convocatoria, así como minimizar en lo posible la duración total. En este sentido es de gran ayuda la dinámica propia de la Mesa de la Movilidad.

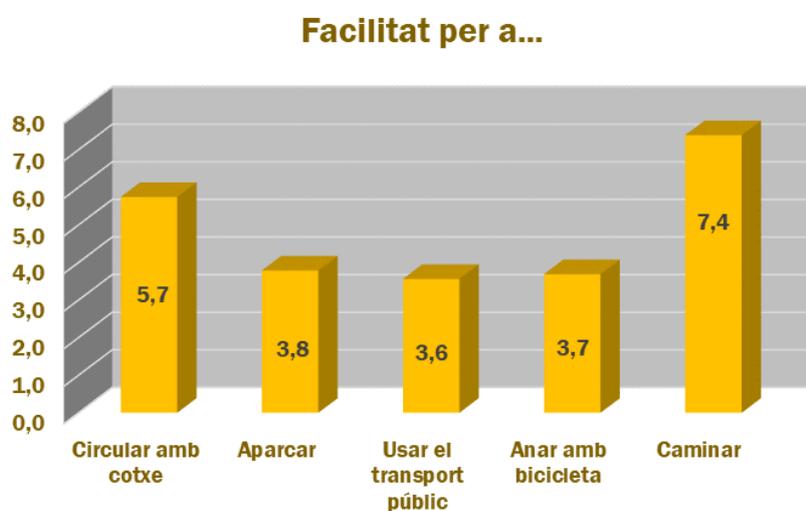
### VI.3. ENCUESTA ON-LINE

Coincidiendo con la semana de la movilidad, se llevó a cabo a través de la web del PMUS una encuesta on-line para valorar la movilidad de Xàtiva. A continuación se presentan los principales resultados.

#### Valoración del sistema de transportes

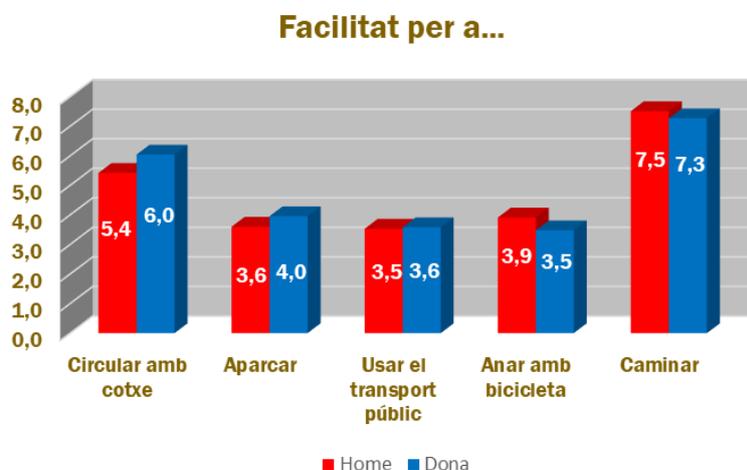
Los resultados obtenidos reflejan la percepción de Xàtiva por la ciudadanía como un municipio eminentemente peatonal, donde caminar es el modo más fácil. Si bien se observa cómo los vecinos y vecinas perciben cómo el uso del coche es notablemente más fácil que otros modos más sostenibles, como la bicicleta o el transporte público.

Figura 17: Valoración del sistema de transportes



No se aprecian grandes diferencias cuando se desagrega el análisis en función del sexo, aunque si conviene destacar cómo las mujeres perciben un municipio ligeramente más favorable al uso del coche y encuentran más dificultades a la hora de caminar o andar en bici.

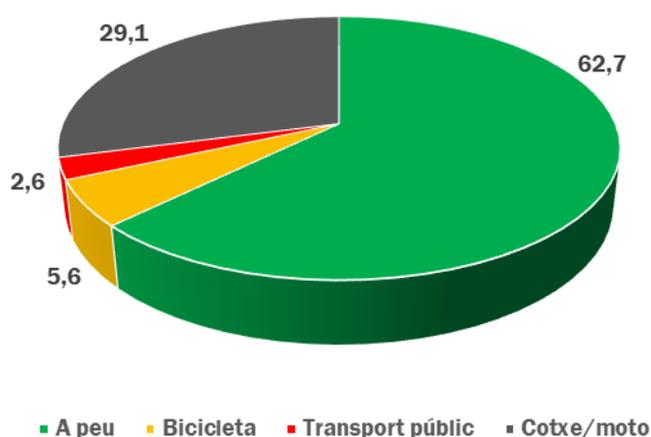
Figura 18: Valoración del sistema de transportes (por sexo)



## Reparto modal

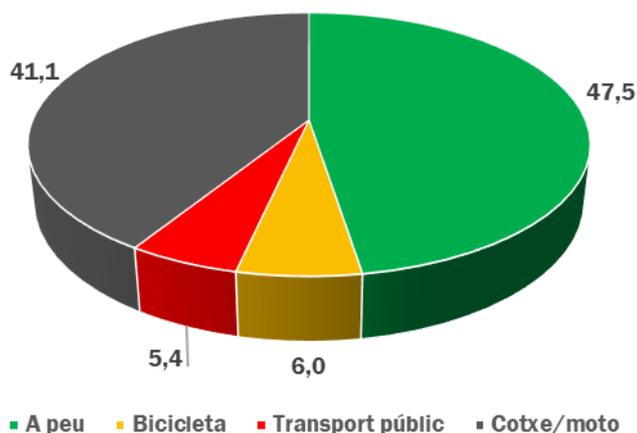
En cuanto a la forma en que se realizan los desplazamientos cotidianos, cuando se responde acerca del reparto modal individual, los resultados obtenidos se alinean bastante con la percepción de la facilidad de uso de cada modo que se hacía con anterioridad.

Figura 19: Encuesta on-line: reparto modal (individual)



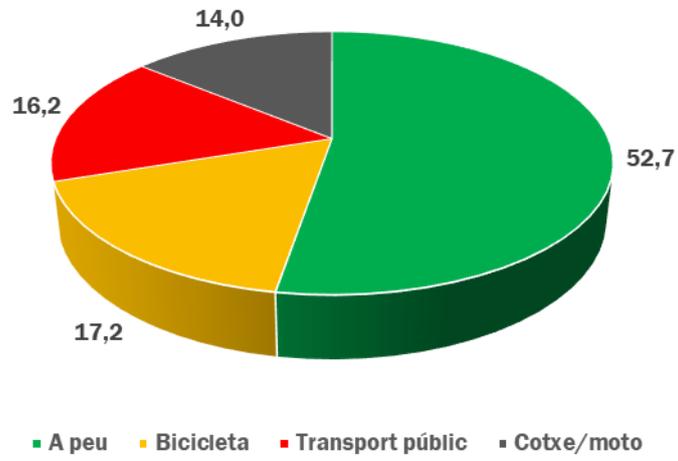
Estos resultados contrastan con la respuesta que se da a la hora de preguntar acerca del reparto modal de los viajes en el conjunto de la ciudad, en los que se percibe un mayor uso del coche y menos desplazamientos a pie. También se percibe un mayor uso del transporte público del que los ciudadanos declaran de manera individual.

Figura 20: Encuesta on-line: reparto modal (Xàtiva)



En cualquier caso, resulta reveladora la respuesta en cuanto al reparto modal deseado para Xàtiva, cuyos resultados, más allá de las cifras concretas, demuestran que los vecinos y vecinas de Xàtiva preferirían un municipio en el que se usase el coche menos de lo que actualmente se hace y en su lugar se usase más el transporte público y la bicicleta.

Figura 21: Encuesta on-line: reparto modal (deseado)



## VII. PAUTAS GENERALES DE LA MOVILIDAD EN XÀTIVA

La explotación de la encuesta domiciliaria de movilidad realizada en septiembre de 2017 (cuyos detalles metodológicos se explican en el Anejo 2) permite conocer las pautas generales de movilidad de la población setabense, cuyas principales características se presentan a continuación.

### Origen y destino de los viajes

De acuerdo con la encuesta, un día laboral cualquiera se producen en Xàtiva un total de 75.133 desplazamientos, lo que indica que cada persona mayor de 14 años realiza 3,0 viajes diarios. Sin embargo, hay que tener en cuenta que, de acuerdo con las respuestas obtenidas, un 12,3% de la población de Xàtiva no realiza desplazamiento alguno, por lo que el índice de movilidad entre aquellos que se desplazan es de 3,4 viajes diarios.

Un 86% de estos viajes son internos a Xàtiva, es decir, tienen su origen y destino dentro del municipio, siendo la zona del ensanche y el casco histórico donde mayor número de viajes se producen (ya sean viajes generados o atraídos).

De entre el 14% de viajes restantes, destacan aquellos con origen o destino en Valencia (3,4%), Genovés (1,5%), l'Olleria (0,8%) o Barxeta (0,7%).

Mapa 4: Origen i destinació de viatge per zones de transport

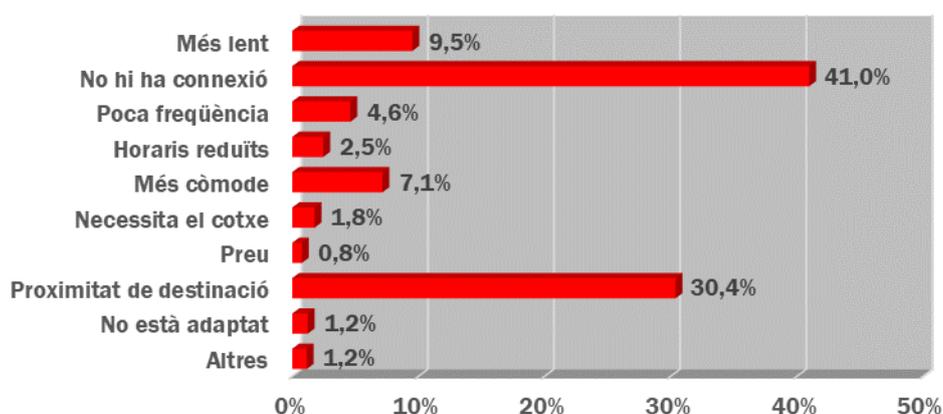




En consonancia con las dimensiones del municipio, donde las distancias son moderadas, se observa cómo la mayoría de los viajes (61,2%) se realiza a pie. Si bien, más de un tercio de los desplazamientos diarios se realizan en coche (32,8%) o moto (3,0 %). Pese a tratarse de un municipio con una escala muy adecuada para ello, el uso de la bicicleta en Xàtiva es muy reducido (0,8%). También el uso del transporte público es muy limitado (1,5%).

Consultada la población acerca de los motivos para no usar estos modos de transporte, se observa como la propia proximidad de los destinos limita el potencial de uso del transporte público y, en menor medida, de la bicicleta. Pero en el caso del transporte público es la falta de servicio o cuestiones relacionadas con su eficiencia (lentitud, frecuencia, horarios) las que restan atractivo a este modo.

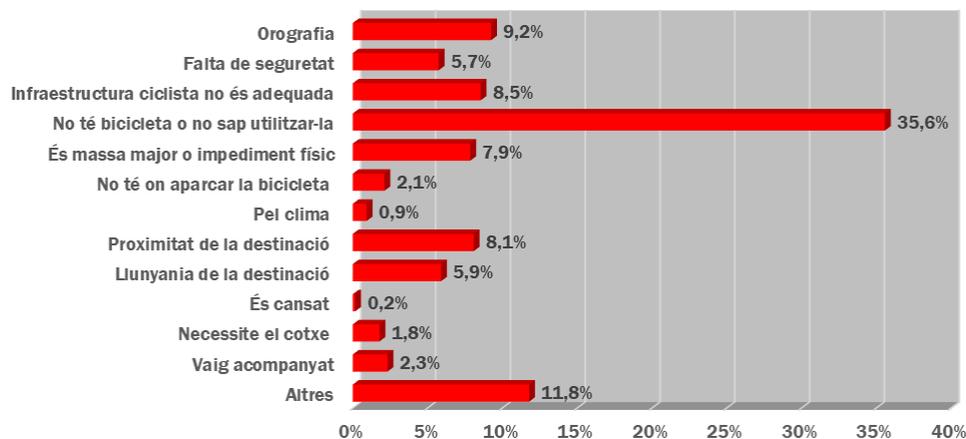
Figura 22: Motiu per a no usar el TP



Mientras que en el caso de la bici es la no disponibilidad de bicicleta o el no saber circular con ella la principal razón para no usar este modo de desplazamiento (la misma encuesta revela que existe casi un 50% de hogares de Xàtiva en los que no se dispone de ninguna bicicleta).

Por su parte, un 23,5% de los encuestados aluden a motivos relacionados con la falta de infraestructura y la seguridad para no usar la bicicleta.

Figura 23: Motiu per a no usar la bici



En cuanto al uso del coche, la facilidad para aparcar constituye un gran determinante para su utilización, favoreciendo en ocasiones usos ineficientes de este modo. Es algo que ocurre en

buena medida en Xàtiva, pues como revela la encuesta la suma de aquellos que aparcen sin ningún tipo de restricción o coste en la calle (45,4%), en aparcamiento propio o de la empresa (36,8%) o en un aparcamiento gratuito (10,2%), representa la inmensa mayoría de los casos. Con solo un 3,5% en aparcamientos de pago o un 2,5% de los aparcamientos en zona regulada por la O.R.A.

Figura 24: Lloc d'aparcament del cotxe

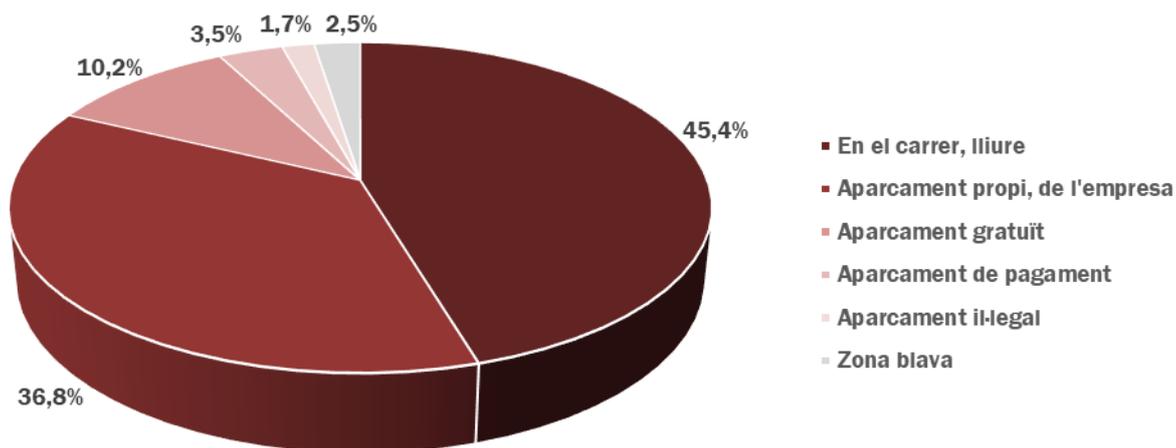


Figura 25: Repartiment modal dia laborable Xàtiva (tots els viatges)

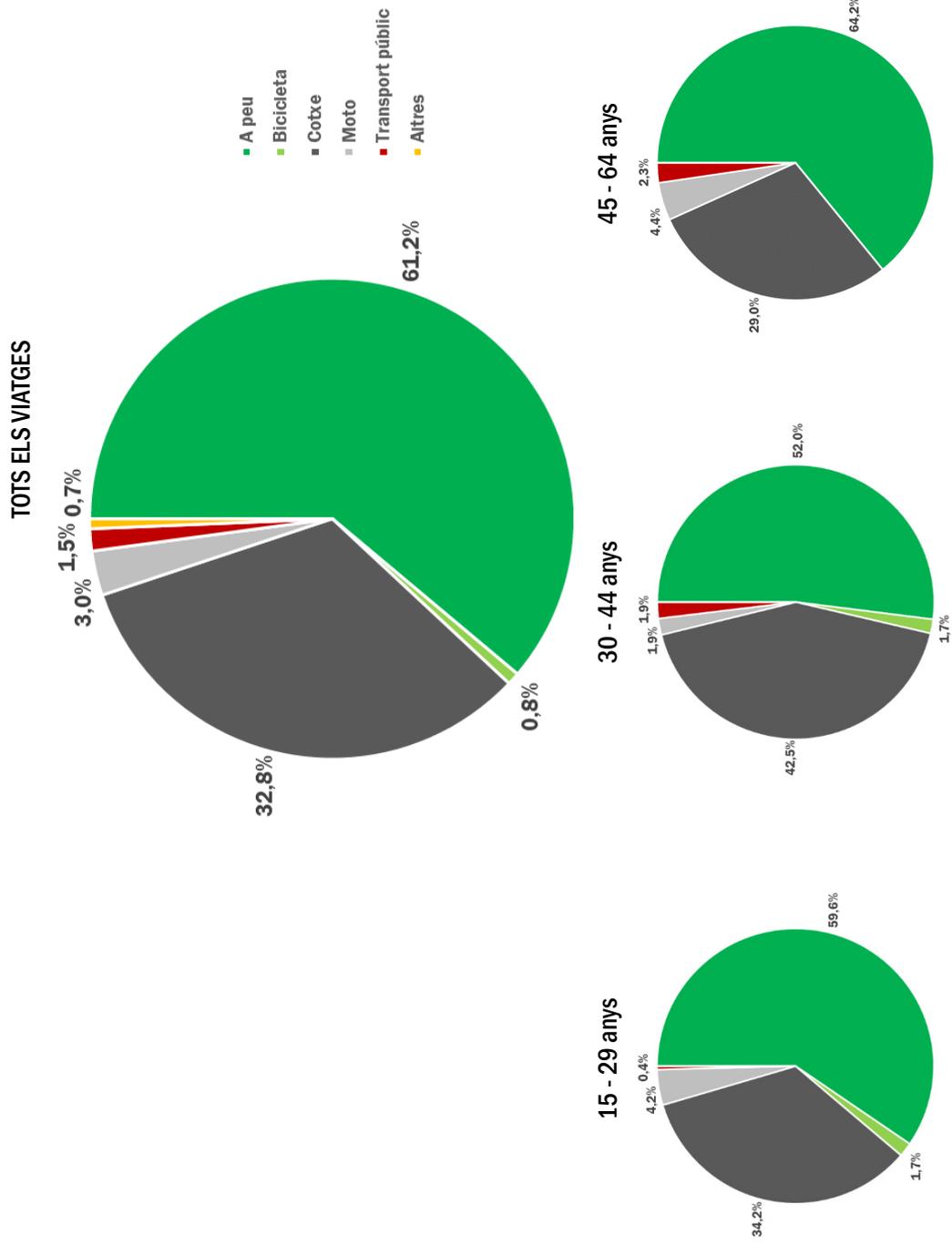


Figura 26: Repartiment modal dià laborable Xàtiva (homes)

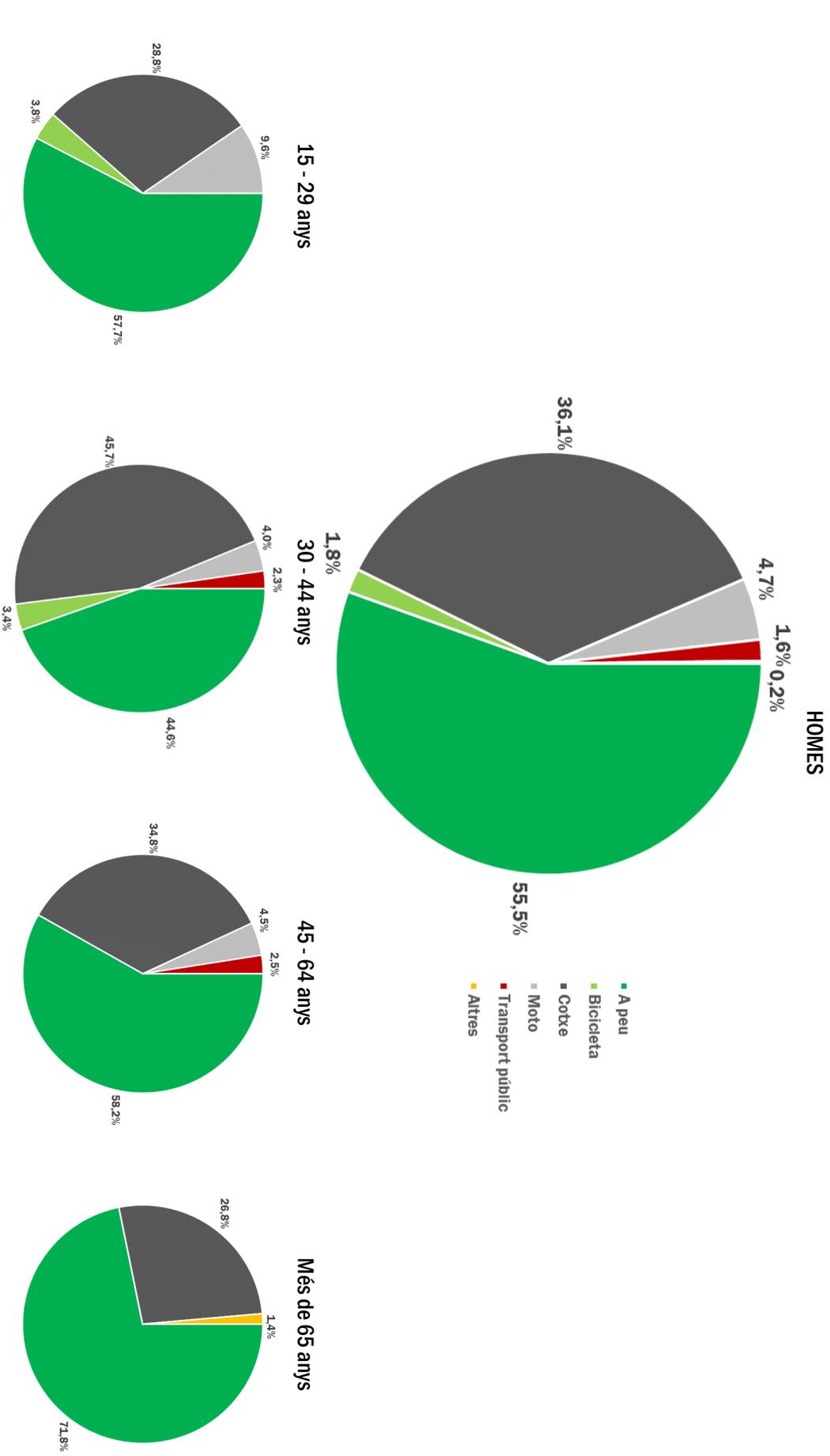
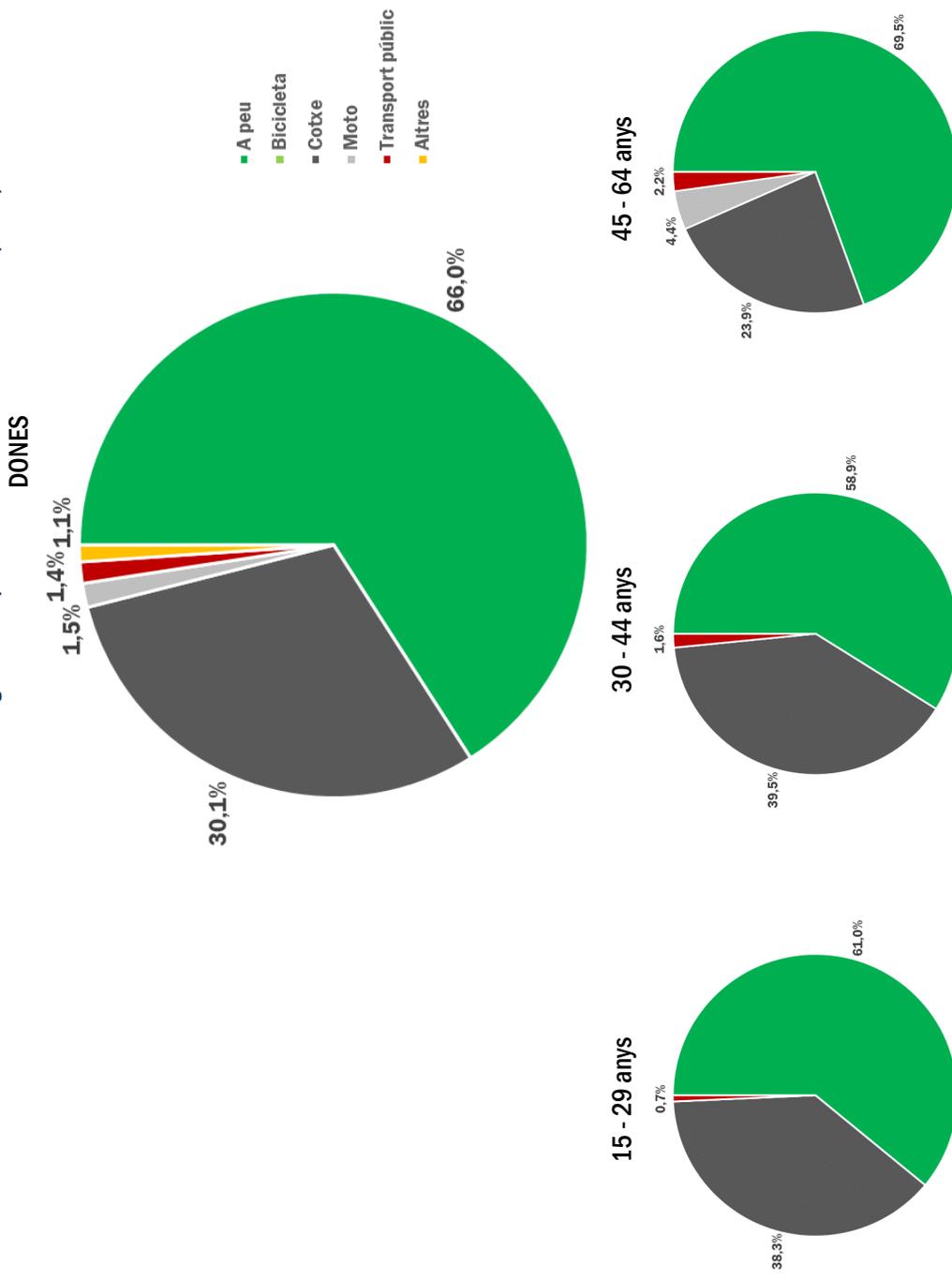


Figura 27: Repartiment modal dia laborable Xàtiva (dones)



## Motivo de los viajes

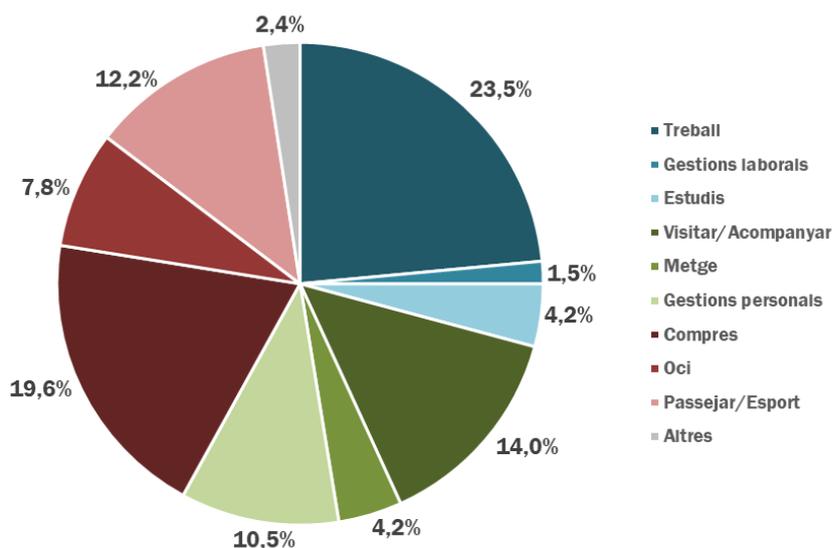
En cuanto a los motivos para desplazarse, se identifican tres grandes grupos que se reparten sin grandes diferencias entre ellos:

- i. Cerca de un 30% de los desplazamientos tienen que ver con motivos recurrentes, como la asistencia diaria al lugar de trabajo (23,5%) o al lugar de estudios (4,2%), además de una serie de desplazamientos relacionados con gestiones laborales (1,5%).
- ii. Aproximadamente otro 30% tiene que ver con motivos de índole personal y familiar, como el acompañamiento o visita a familiares (14%), acudir al médico (4,2%) u otras gestiones personales (10,5%).
- iii. Las compras (19,6%), el ocio (7,8%) y el propio placer por pasear o hacer deporte (12,2%) justifican el resto de los viajes.

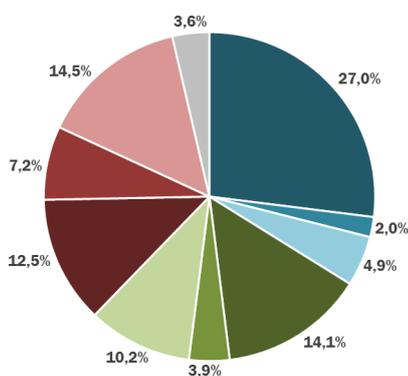
Mientras que el segundo bloque permanece más bien invariable, en el caso de los hombres se incrementa notablemente la cuota de viajes por motivos laborales, reduciéndose notablemente los desplazamientos a la compra. Pauta contraria a la de las mujeres, donde hay un menor índice de viajes laborales y sobre las que recae mayoritariamente la responsabilidad de las compras.

Figura 28: Motiu de viatge

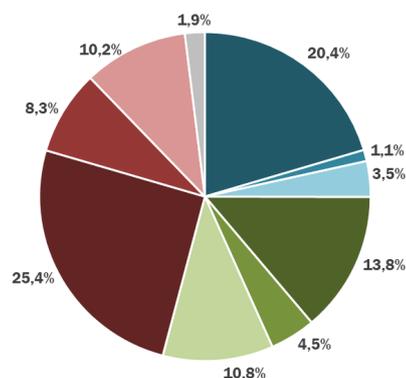
### TOTS ELS VIATGES



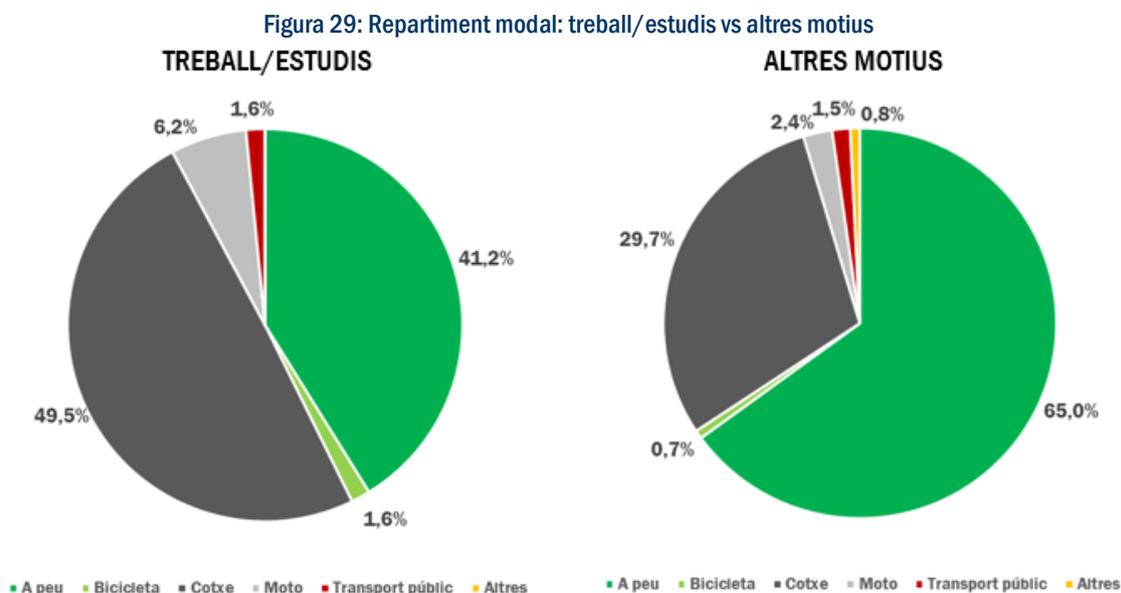
### Homes



### Dones



Tiene interés conocer cómo afecta el motivo de los viajes al uso de los diferentes modos de desplazamiento. En ese sentido se observa como el coche y la moto es mayoritario en los desplazamientos de índole laboral o por estudios. Mientras que para el resto de los motivos se incrementa, aunque no tan acusadamente, la proporción de personas que caminan.



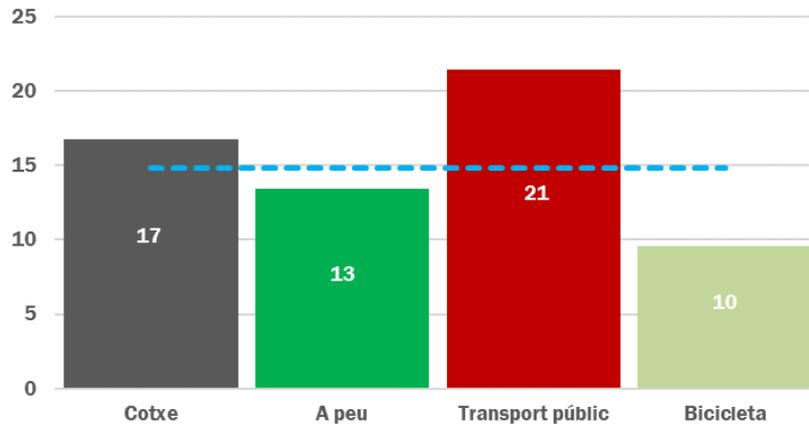
### Duración y horario de los viajes

Analizados en su conjunto, la duración media declarada por los encuestados para el total de los viajes es de 15 minutos, un tiempo muy breve, como corresponde a un municipio de dimensiones limitadas.

Cuando se analiza cada modo por separado, llama especialmente la atención la duración media de los viajes en coche: 17 minutos. De los casi 25.000 viajes que se hacen en coche diariamente en Xàtiva, un 73% tiene una duración de entre 5 y 15 minutos, lo que nos da una idea del reducido radio de acción de dichos desplazamientos, una parte importante de los cuales sería susceptible, por tanto, de ser realizados en modos no motorizados.

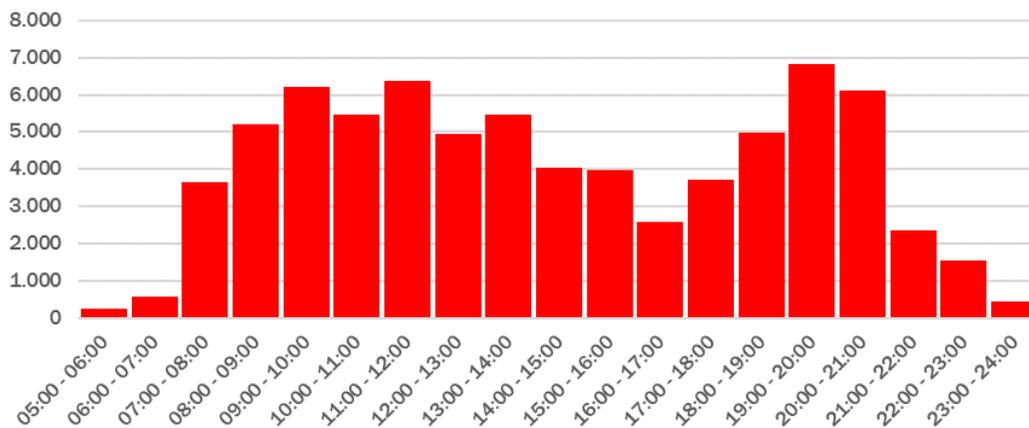
El tiempo de viaje en transporte público (21 minutos) supera la duración media. Si bien su registro no es muy superior al del coche, lo que nos indica que una optimización en la operación de este servicio sería susceptible de captar viajes en coche.

Figura 30: Temps de viatge (min)



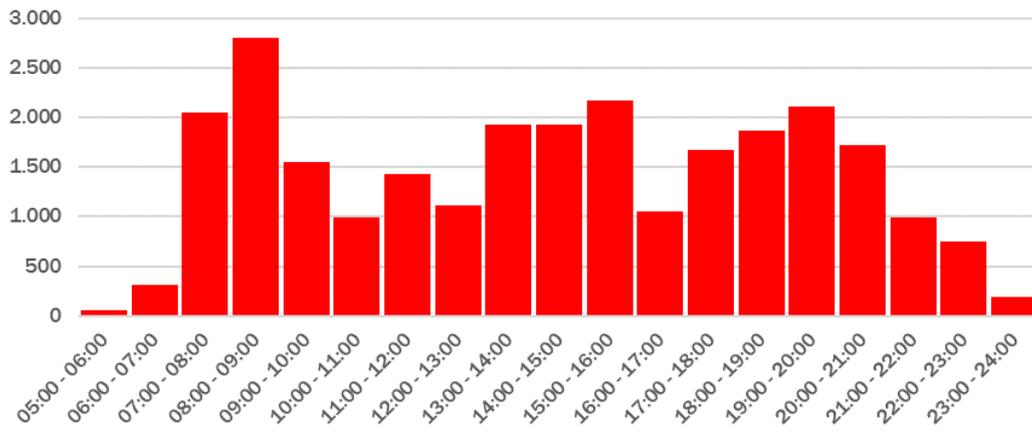
En cuanto a la distribución horaria, se observa cómo, para el conjunto de los viajes, se mantiene un elevado nivel de movilidad a lo largo de toda la mañana, entre las 7 y las 14h. Produciéndose el mayor pico de movilidad entre las 19 y las 20h.

Figura 31: Temps de viatge (min)



Si centramos la atención exclusivamente en los viajes en coche, se observa la presencia de tres picos a lo largo del día, coincidiendo con la entrada, el descanso o fin de jornada a mediodía y un tercer pico en torno a las 19-20h. Siendo el más acusado el que se produce entre las 8 y las 9 de la mañana.

Figura 32: Distribució horària dels viatges (cotxe)





## VIII. ANÁLISIS SECTORIAL DE LA MOVILIDAD EN XÀTIVA

### VIII.1. ESPACIO PÚBLICO

La calidad del espacio público se relaciona estrechamente con su función como soporte y condicionante para los desplazamientos no motorizados, pues un espacio público de calidad será un incentivo para desplazarse a pie y/o en bicicleta. Pero es seguramente su función como soporte para las relaciones sociales y el intercambio el principal indicador de calidad del espacio público.

Xàtiva cuenta con una extensa red de espacios públicos y jardines (ver Mapa 6), muchos de ellos asociados a un **patrimonio histórico y cultural de gran riqueza, que constituye un punto de partida muy favorable** del que goza Xàtiva en relación con el atractivo y disfrute del espacio público. Como también lo es la **escala de la ciudad, de dimensiones moderadas**, cercanas a la escala humana en una amplia proporción de su tejido urbano.

Pero aun siendo importantes, estas cuestiones no garantizan la calidad del espacio público, en la que intervienen otros elementos que a continuación se analizan para el caso de la ciudad de Xàtiva, haciéndolo extensivo al espacio peatonal del viario (la acera), donde también se deben garantizar condiciones óptimas.

El primero y quizás uno de los más determinantes es el **reparto del espacio disponible** entre superficie dedicada a los peatones y superficie dedicada a la circulación y estacionamiento de vehículos.

Este aspecto afecta sobre todo las calles con función circulatoria, donde tiene sentido realizar ese planteamiento cuando se dispone de un ancho superior a 10-12m. Para anchos menores lo más aconsejable es la plataforma única y la disminución de la velocidad a paso humano en régimen de convivencia. Hay que tener en cuenta que, para garantizar su función estancial, la acera debe tener espacio suficiente para el cruce o encuentro sin obstaculizar la acera.

Figura 33: Anchos de cruce peatonal

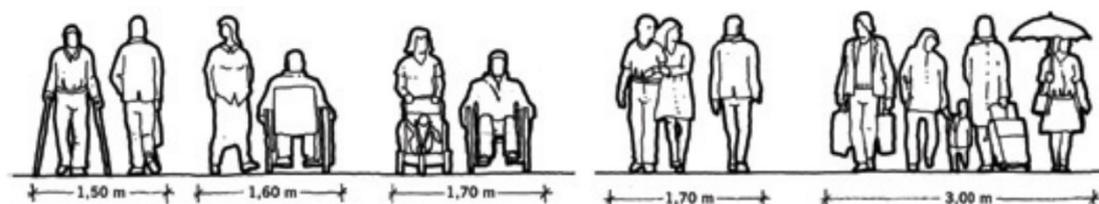
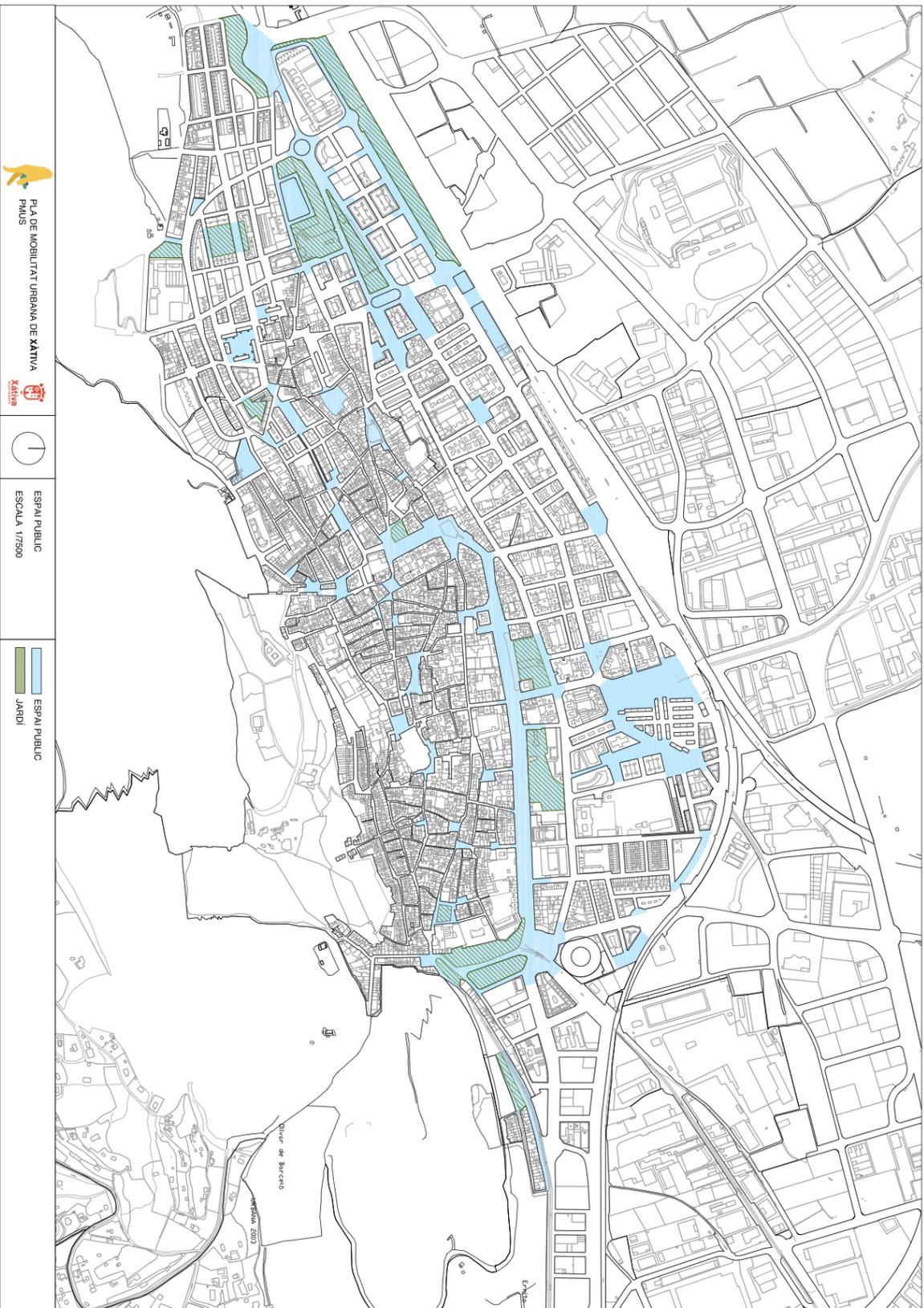


Ilustración 18.  
Anchuras requeridas en el cruce de personas que caminan

Fuente: Instrucción para el Diseño de la Vía Pública. Madrid.

Mapa 6: Espai públic i jardins



A este respecto, en Xàtiva nos encontramos con ejemplos de todos los casos posibles. Así, en su casco histórico, donde las calles son muy estrechas, encontramos vías donde la concepción motorizada del espacio ha relegado al peatón a un espacio casi inexistente. Y vías donde se ha optado por soluciones de plataforma compartida, pero en las que la disposición de vallas o bolardos, además de un obstáculo que puede ocasionar tropiezos (especialmente peligrosos en el caso de personas con discapacidad visual), sirven para configurar funcionalmente una separación entre peatones y coches, que confina a viandante en bandas de circulación estrechas y da vía libre a vehículos motorizados.

Foto 3: Reparto de espacio en el viario del casco histórico



En los nuevos barrios, donde las calles son más anchas, también se aprecia la falta de equidad en el reparto del espacio. Si bien es más fácil encontrar vías mejor resueltas, e incluso espacios orientados a la estancia y el juego.

Foto 4: Reparto de espacio en el viario de los barrios nuevos



En relación con el reparto del espacio, éste no tiene por qué ser homogéneo a lo largo de toda la alineación del viario. La presencia de algún uso o equipamiento puede justificar la disposición de ensanchamientos puntuales que habiliten lugares dedicados al encuentro, especialmente en el caso de lugares de elevada afluencia, por ejemplo, en las entradas de colegios.

Foto 5: Modelos confrontados en el espacio de acceso al cole



Pero no siempre es el reparto entre espacio de circulación y acera lo determinante. Muchas veces es la presencia de vehículos estacionados la que condiciona el atractivo del espacio y, con ello, su calidad. Por ejemplo, en la Albereda, el eje peatonal y cívico por excelencia de Xàtiva, la diferencia de percepción entre el tramo de Albereda Jaume I y la Av. Selgas viene marcada por la presencia de estacionamiento a ambos lados de esta última.

Foto 6: Estacionamiento en la Albereda



Pero en relación con el estacionamiento, el principal problema es seguramente la elevada presencia de espacios susceptibles de presentar otra morfología y diseño más propicias para el peatón que han sido colonizados, legal o ilegalmente, por el aparcamiento de automóviles. Algunos en las proximidades de puntos de elevado interés patrimonial.

Foto 7: Bolsas de aparcamiento



La cuestión del reparto de espacio no es exclusiva de la calle, teniendo también su reflejo en el diseño y configuración de las plazas. Frente a ejemplos como el de la Plaza de Sant Pere (ente otros) donde se equilibran los usos del espacio público, encontrando arbolado de sombra, áreas de juegos, materiales cuidados, bancos con y sin respaldo en su generosa superficie peatonal, y estacionamiento de alineación y calzadas perimetrales de menor presencia.

Foto 8: Plaza de Sant Pere



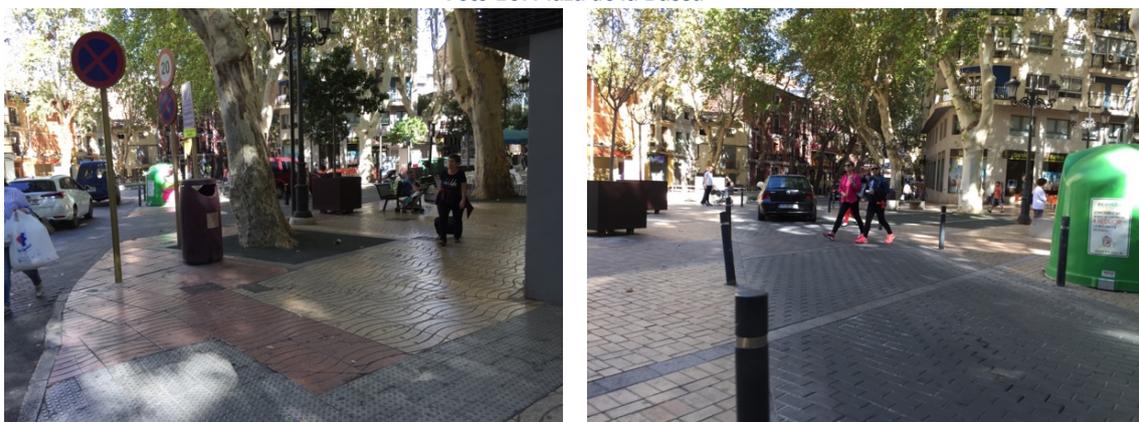
Otras se presentan como islas rodeadas de calzada, donde la permanente presencia de vehículos introduce la duda del carácter del lugar, o se carece de elementos de sombra o mobiliario público que ponga en valor la estancia y las posibilidades de ocupación no residual.

Foto 9: Plaza de Trinitat y Calixto III



En otras ocasiones, las plazas presentan unos repartos equilibrados, pero la organización y disposición de los elementos de sillas, bancos, paradas de carga y descarga, farolas, postes, contenedores, casetas etc., fracciona el espacio hasta desordenarlo, dificultando la lectura del escenario y haciéndole perder su valor.

Foto 10: Plaza de la Bassa

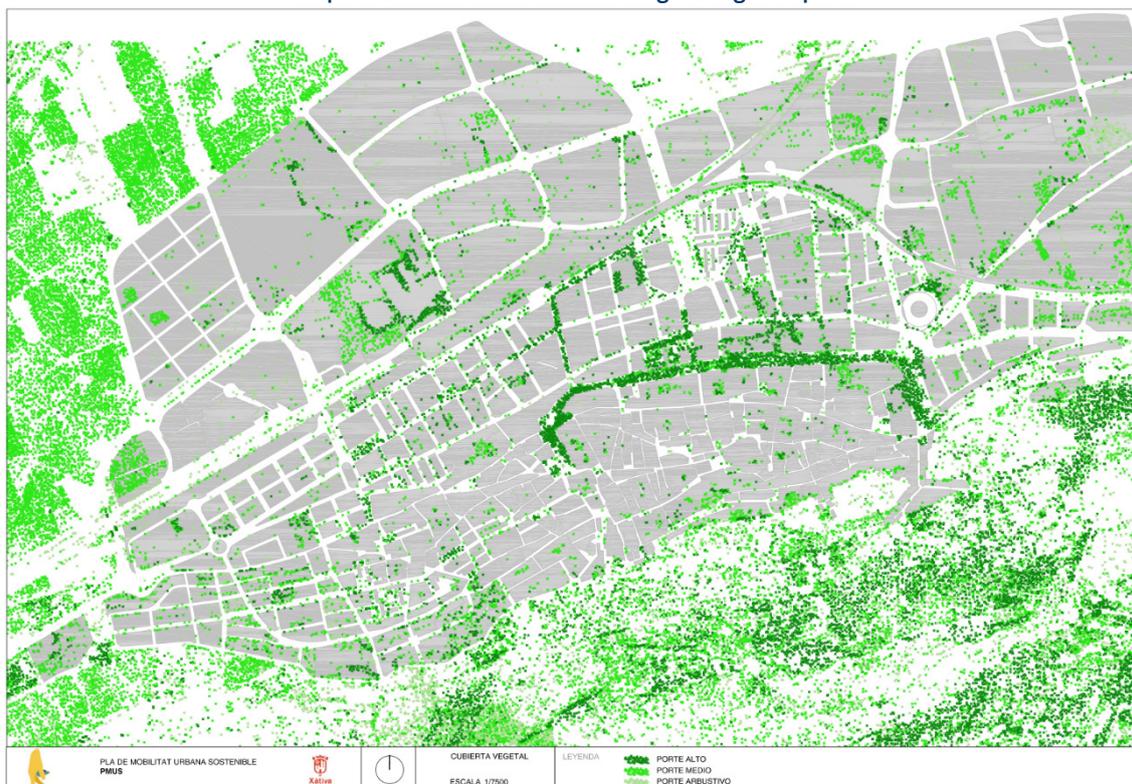


Como ya se ha mencionado, la **presencia de arbolado** es un elemento fundamental para dotar el espacio público de calidad. Especialmente en Xàtiva, donde el calor puede ser muy acusado en periodos prolongados del año. El arbolado regula la incidencia solar, protege de los vientos fuertes, recoge parte de la contaminación en forma de polvo en suspensión sobre sus hojas y retiene los primeros momentos de lluvia dando tiempo a buscar refugio. Además, regulan la humedad y controlan el efecto de isla de calor al evitar la incidencia solar sobre el pavimento (o asfalto en calzada), por lo que, existan itinerarios peatonales o no, debería emplearse en todas las calles de ancho suficiente (>8m).

Foto 11: Protección solar y regulación efecto isla de calor



Mapa 7: Distribución de cobertura vegetal según su porte

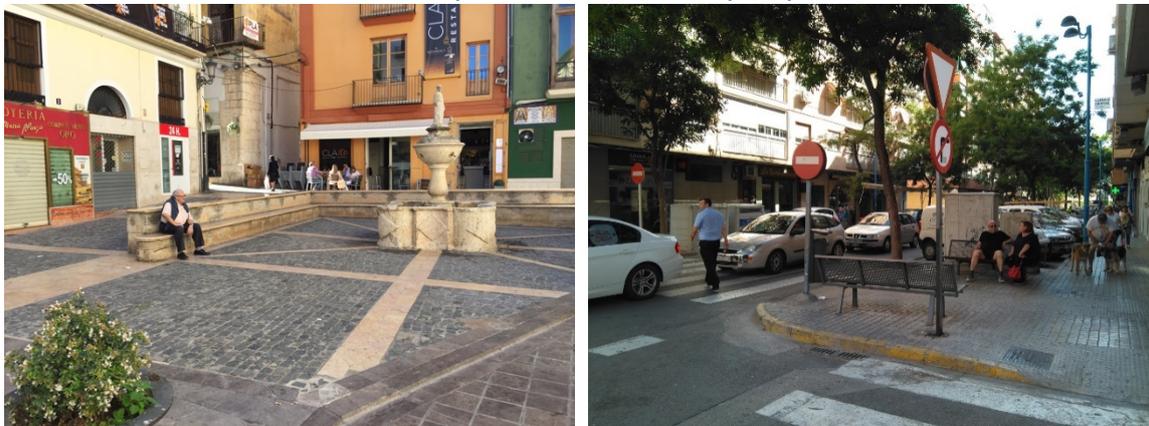


Fuente: LIDAR 2009 (ICV)

También otros elementos como **fuentes, bancos y demás mobiliario urbano**, siempre que su ubicación no los convierta en obstáculos o barreras, mejoran la calidad estancial. El diseño urbano puede proveer de elementos de atención como mobiliario urbano hábil para sentarse o contemplar la escena urbana, descansar, refrescarse, beber agua, consultar la guía, esperar a

una cita, etc. convirtiendo el espacio público en un espacio habitable capaz de cuidar las necesidades humanas. La calidez del espacio público también se mide por la forma que tiene de responder a nuestras necesidades, nivel de confort y nivel de disfrute.

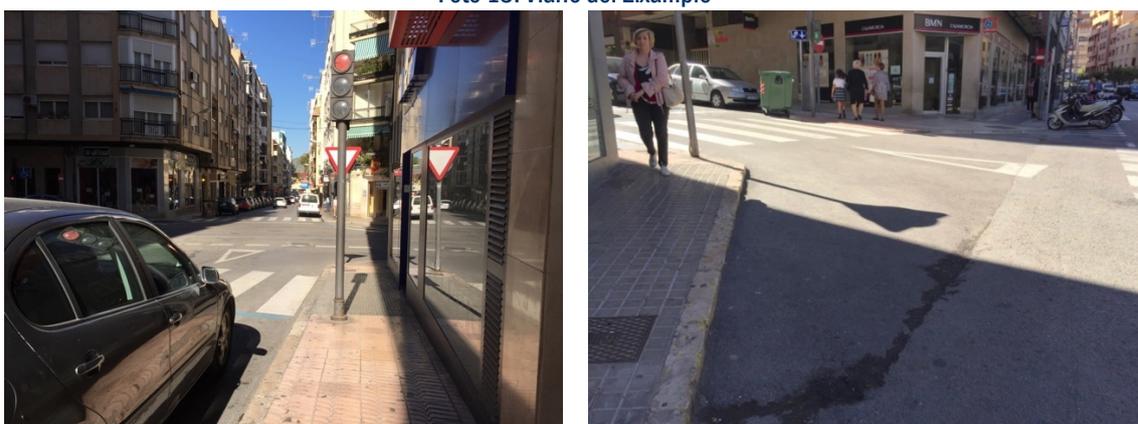
Foto 12: Bancos para dotar de calidad del espacio público



También los usos colindantes y la presencia de zócalo comercial favorecen la función estancial de la vía, aunque no lo garantiza necesariamente. Por ejemplo, el itinerario Abu Masaifa-Vicente Boix-Gregorio Molina, con sus ensanchamientos a modo de pequeñas plazas, la presencia de cierto arbolado de porte y un tejido comercial de proximidad, lo configuran como un eje cívico de su barrio. Sin embargo el reparto del espacio, con aparcamiento en batería y cordón que reduce el espacio peatonal al tránsito, no deja lugar a otros usos necesarios.

O el barrio del Eixample, que aglutina numerosos comercios que atraen compradores de toda Xàtiva, donde sus calles ofrecen aceras estrechas, la mayoría de ancho menor a 2 m y carentes de cobertura vegetal o la que tienen es insuficiente (a excepción de la calle de Bajada a la Estación).

Foto 13: Viario del Eixample



Por último, el efecto cañón, en cuanto a la **contaminación atmosférica y acústica**, de calles con un nivel significativo de tráfico y un ancho insuficiente para evacuar las emisiones que producen los vehículos, impactan notablemente sobre la calidad de las mismas.

Foto 14: Calle Corretgeria



## VIII.2. PEATONES

Como ya se ha mencionado, los condicionantes de partida de Xàtiva son muy favorables para los desplazamientos peatonales, particularmente a pie. Las dimensiones de su núcleo urbano permiten que sea recorrido en sentido longitudinal en unos 30-35 minutos a pie. Mientras que los recorridos transversales, más afectados por las pendientes, son de una longitud bastante menor.

Mapa 8: Radio de acción peatonal en el núcleo urbano de Xàtiva

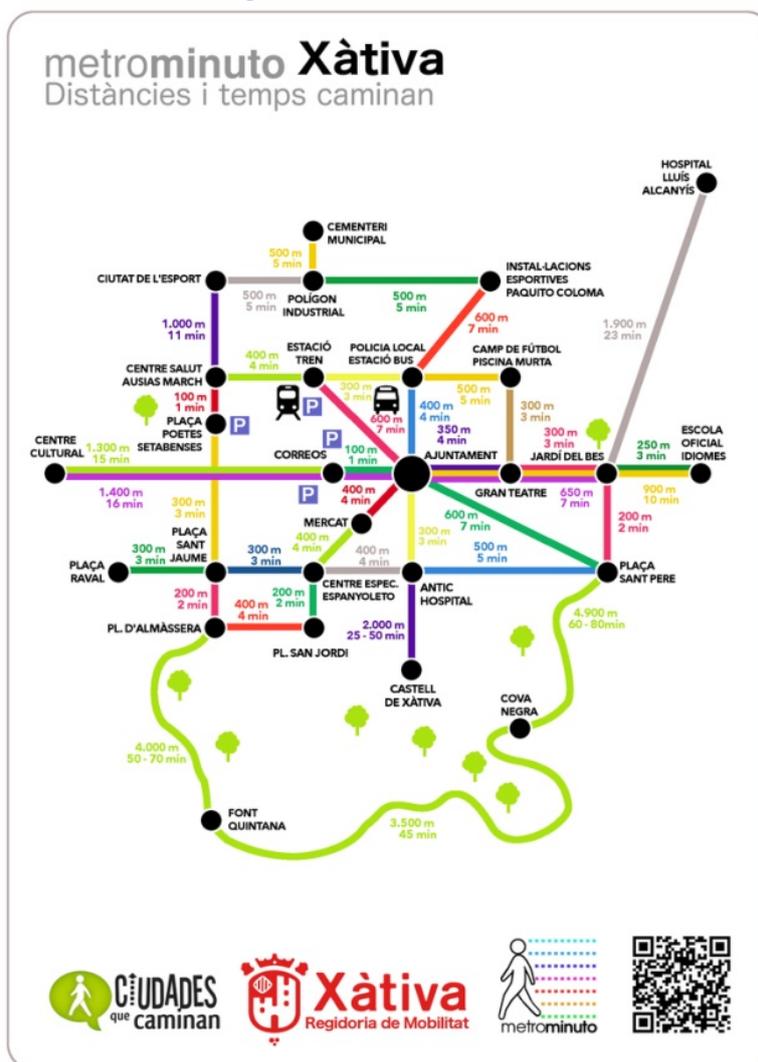


Pero aunque las pautas generales de movilidad analizadas con anterioridad demuestran que caminar es el modo de desplazamiento mayoritariamente empleado por la población de Xàtiva, el análisis de la calidad del espacio público también ha revelado que se trata de un municipio en el que, como en otros tantos, el coche y sus infraestructuras ha colonizado la ciudad, convirtiéndolo en un elemento omnipresente del paisaje urbano e impactando sobre la comodidad y seguridad de los desplazamientos a pie y en bicicleta.

Conscientes de la necesidad de revertir esta situación, al Ayuntamiento de Xàtiva se incorporó en 2016 a la Red de Ciudades que Caminan<sup>2</sup>, una “*asociación internacional abierta a todos aquellos municipios y administraciones interesadas en mejorar la situación de los viandantes a través de la puesta en marcha y el intercambio de iniciativas dirigidas a mejorar la accesibilidad universal, la seguridad vial y el propio medio ambiente*”.

<sup>2</sup> <http://www.ciudadesquecaminan.org>

Figura 34: Metrominuto de Xàtiva



La adhesión de Xàtiva a dicha Red visibiliza el compromiso del Ayuntamiento por favorecer las condiciones de los desplazamientos a pie, es decir, la mejora del confort y seguridad de sus itinerarios, en el marco de lo establecido por principios recogidos por la Carta de los Derechos del Peatón<sup>3</sup>, adoptada por el Parlamento Europeo en octubre de 1988, así como en la Carta Internacional del Caminar<sup>4</sup>.

En ese sentido, si bien la infraestructura peatonal de la ciudad abarca el total del ámbito urbanizado (estando compuesta por el conjunto de aceras de calles con tráfico motorizado, calles o zonas peatonales, calles con prioridad peatonal y sendas y caminos independientes de la red viaria), dentro de ella se pueden identificar una serie de itinerarios principales, que constituirían la red básica de itinerarios peatonales de la ciudad, que conecta los principales equipamientos y centros de actividad de la ciudad, siendo por tanto el soporte de una gran parte de los desplazamientos a pie.

<sup>3</sup> <http://www.ciudadesquecaminan.org/qui%3%A9nes-somos/documentaci%3%B3n/carta-de-los-derechos-del-peat%3%B3n/>

<sup>4</sup> <http://www.ciudadesquecaminan.org/qui%3%A9nes-somos/documentaci%3%B3n/carta-internacional-del-caminar/>



El análisis de las condiciones de dichos itinerarios principales revela la presencia de una serie de problemas que, con mayor o menor incidencia, afectan al conjunto de la red peatonal, y que podemos categorizar como:

### Ancho libre

Desde un punto de vista estrictamente peatonal, el ancho de acera disponible para caminar debe ser suficiente para que se pueda producir el cruce de dos o más peatones, así como para permitir la posibilidad del paseo acompañado (ver Figura 33). Pero, además, desde la perspectiva de la accesibilidad universal, la legislación obliga a que el ancho de paso libre sea de al menos 1,80 m y que garantice el giro, cruce y cambio de dirección de las personas independientemente de sus características o modo de desplazamiento. Excepcionalmente, en las zonas urbanas consolidadas, se permitirán estrechamientos puntuales, siempre que la anchura libre de paso resultante no sea inferior a 1,50 m.

Hay que tener en cuenta, además, que se trata del ancho libre de paso, lo que obliga a descontar del ancho de acera la banda ocupada por señalización, mobiliario urbano, etc., o la cada vez mayor presencia de obstáculos en forma de terrazas, anuncios, etc.

Lamentablemente, son numerosos los casos del viario de Xàtiva que incumplen con esta condición, con independencia de que se trate de calles de su trama histórica o de nuevos desarrollos.

Foto 15: Ancho libre de paso insuficiente



No son pocas las ocasiones en las que los peatones de Xàtiva, además de lidiar con esta falta de espacio, deben ver cómo la situación se agrava por la insolidaridad de algunos conductores, que ocupan el escaso ancho disponible con sus vehículos.

Foto 16: Ocupación de la acera por coches aparcados



Esta falta de espacio no solo afecta al núcleo urbano. El acceso al Hospital Lluís Alcanyís, por ejemplo, que se produce a lo largo de la carretera CV-41, cuyo límite de velocidad es de 80 km/h en esta zona, recoge en su arcén lateral el discurrir de personas que caminan hasta el mismo, pero el confinamiento entre el arcén y los campos constituyen un soporte agresivo al caminante.

Foto 17: Acceso peatonal al Hospital



### Falta de continuidad

Otro de los problemas que afecta a la calidad de los itinerarios peatonales en Xàtiva tiene que ver con la falta de continuidad de los mismos, en la gran mayoría de los casos por la imposibilidad de realizar el cruce sin tener que desviarse de la trayectoria o dar un rodeo (muchas veces forzado por la presencia de vallado). Pero también por la desaparición de la infraestructura peatonal.

Foto 18: Falta de continuidad peatonal e imposibilidad de cruce



Como la falta de espacio, esta cuestión no es exclusiva de la trama urbana, como se puede observar en la CV-58 a su paso por el área industrial/comercial de Xàtiva, donde infraestructuras como la rotonda que enlaza esta vía con la Ronda Norte (rotonda del McDonald's), carecen de pasos peatonales, obligando al cruce ilegal en condiciones de alta peligrosidad.

Foto 19: Cruce ilegal en la rotonda del McDonald's



### Falta de permeabilidad

La falta de permeabilidad que afecta a los itinerarios peatonales de Xàtiva se traduce, en muchas ocasiones, en la dificultad o imposibilidad de cruzar de un lado a otro de la vía durante un tramo demasiado prolongado, lo que favorece el cruce ilegal, con la peligrosidad que ello conlleva.

Una situación típica de esta falta de permeabilidad es la imposibilidad de cruce en el centro de manzana, que a veces se prolonga a lo largo de dos o más manzanas. Situación especialmente gravosa cuando el entorno presenta tejido comercial de proximidad, que propician la multiplicidad de destinos dentro de una misma calle.

Foto 20: Falta de permeabilidad peatonal



Situación que también encontramos, aún más acusada, en las zonas industriales, donde podemos encontrar vías con pasos de viandantes cada 250m, que no ofrecen la permeabilidad necesaria.

Foto 21: Falta de permeabilidad peatonal en PI



### Presencia de obstáculos

La presencia de obstáculos al caminar en las aceras constituye un problema acuciante, que en muchas ocasiones evidencia claramente la concepción del espacio peatonal como un espacio residual en el que acomodar todo lo que no es circulación motorizada. Solo así se entiende la proliferación, tolerada formalmente o no, terrazas o anuncios que, en Xàtiva como en otras ciudades, viene a agravar una situación ya de por sí desfavorecida por el empleo sistemático de la acera para todo tipo de mobiliario y señalización, incluso cuando este se dirige al tráfico motorizado (parquímetros, señalización de aparcamiento y direccionales, etc.)

Foto 22: Obstáculos para la marcha peatonal



### Barreras

Otras veces los obstáculos se presentan en forma de barreras infraestructurales, de entre las cuales, en el caso de Xàtiva, destaca la línea ferroviaria, cuya permeabilidad se ha resuelto de manera compartida con los modos motorizados (no existen pasos o pasarelas exclusivas), mediante pasos inferiores (prolongación de la Avd. Del País Valencià, Carretera d'Alzira, Avd. Virrey Luis Despuig, Carretera Simat) o pasos elevados (c. Huerto Almunia, c. Sanchis Guarner y c. Sèquia de la Vila).

Foto 23: Vista detallada Avd. País Valencià



Las soluciones adoptadas son muy favorables al tráfico motorizado y aportan al peatón unas condiciones poco satisfactorias. Falta espacio para el cruce con otro viandante, la bionda de protección puede dañar al peatón, la señalización e iluminación está sobre el camino peatonal.

Foto 24: Infraestructura peatonal para el paso sobre las vías del tren



### Falta de elementos de protección climática y descanso

Como ya se ha mencionado, la presencia de arbolado, bancos, fuentes, etc. confiere calidad al espacio peatonal, estimulando su atractivo y con ello la utilización para el desplazamiento peatonal.

### Señalización

La red de itinerarios peatonales debe ser legible, contribuyendo a clarificar los principales itinerarios accesibles y de calidad, así como ayudando al peatón a orientarse en la ciudad y alcanzar su destino con facilidad. Las indicaciones sobre distancia a los principales equipamientos y puntos de interés de la ciudad dan al peatón una información muy útil para sus desplazamientos.

Xàtiva carece actualmente de este tipo de señalización, más allá de algunos paneles informativos sobre rutas turísticas.

### VIII.3. BICICLETA

Desde la perspectiva de la relación con los territorios vecinos, la situación actual de Xàtiva presenta **una única conexión ciclista interurbana, la CR-610, que enlaza el municipio con Genovés** a lo largo de la carretera CV-610.

Foto 25: Arcén bici de la CR-610 entre Xàtiva y Genovés



in embargo, cuando se analiza la Red de Ciclorutes de la Generalitat Valenciana, se observa como **Xàtiva formaría parte de algunos itinerarios, aún no completados, que podrían ampliar notablemente el radio de acción** de la movilidad ciclista de este municipio:

- Alzira: si se completase la CR-41, actualmente solo habilitada en el entorno de Alzira y la Poble Llarga, se facilitaría la conexión de Xàtiva con estos municipios y el resto de localidades situadas en torno a este tramo de unos 24 km de la CV-41, tales como Carcaixent o Manuel. En este sentido, hay que tener en cuenta, además, que existe la posibilidad de habilitar una vía verde a lo largo de la antigua línea de ferrocarril entre Xàtiva y la Poble Llarga, pasando por Manuel. Se trata de iniciativa que cuenta con el apoyo de los municipios implicados.
- Ontinyent: la combinación de las ciclorutas CR-645 y CR-40 permitiría cubrir de manera cómoda y segura los aproximadamente 27 km que separan Xàtiva de esta localidad vecina.
- Gandía/Oliva: la culminación de la CR-60 o la continuación de la CR-610 permitirían cubrir los aproximadamente 50 km que separan Xàtiva de la costa, en un recorrido de interesante potencial recreativo y turístico.

Figura 35: Xarxa de Vies Ciclistes de la Generalitat Valenciana



(Fuente: Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori)

Por lo que respecta a las relaciones de movilidad más próximas, **Xàtiva apenas cuenta con infraestructura dedicada a la movilidad urbana en bicicleta**. Esta se limita a un pequeño tramo de vía ciclista segregada a lo largo del parque de la calle Nou d'Octubre, con poca utilidad de cara a la movilidad cotidiana, sino de corte recreativo.

Recientemente, el Ayuntamiento de Xàtiva ha tomado algunas medidas para tratar de fomentar la movilidad ciclista en el municipio, consistentes en:

- Señalización de **ciclo-vías** en los itinerarios ciclistas a lo largo del eje Ausiàs March – Paseo del Ferrocarril y la CV-645 a su paso por la Ciutat de l'Esport y el polígono industrial. Se trata de una medida que, mediante el pintado de un pictograma en la calzada y la utilización de señalización vertical, busca visibilizar y dotar de mayor comodidad a los ciclistas que usan estas calles, a la vez que se busca la modificación del comportamiento de los conductores. Sus efectos, en cualquier caso, son limitados, ya que los usuarios de la bici solo perciben una mejora en la seguridad si el comportamiento de los conductores cambia significativamente. Con lo que se ve limitada, también, la capacidad de esta medida de impulsar la aparición de nuevos ciclistas urbanos.
- Instalación de **aparca-bicis** en la ciudad, de cara a favorecer el aparcamiento seguro de bicicletas y con ello fomentar el uso de este modo de transporte. Actualmente la ciudad cuenta con casi una veintena de bases para el aparcamiento de bicicletas.

Foto 26: Infraestructura ciclista Xàtiva



A pesar de estas medidas y de que las dimensiones del municipio son muy adecuadas para el uso de la bicicleta (ver III.1), como hemos visto al analizar las pautas de movilidad de la población de Xàtiva, a día de hoy el nivel de uso de la bicicleta como medio de desplazamiento habitual en la ciudad es aún residual.

Foto 27: Usuarios de la bici en Xàtiva



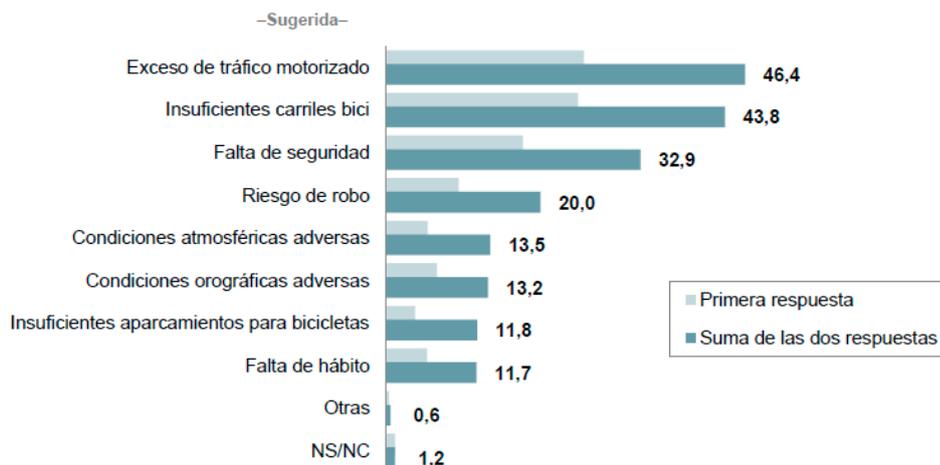
Una de las razones que con más frecuencia se alude a la hora de explicar el bajo uso de la bicicleta en Xàtiva es la presencia de fuertes pendientes. Sin embargo, como podemos ver en el mapa que se presenta más adelante, la presencia de elevadas pendientes se circunscribe fundamentalmente a la zona del casco histórico y afecta a los desplazamientos transversales (N-S), siendo los desplazamientos longitudinales (E-O) eminentemente llanos.

De hecho, los cálculos realizados a partir del modelo de elevación del terreno del Institut Cartogràfic Valencià (ICV) arrojan una cifra del 75% del viario de Xàtiva con una pendiente menor del 6%, límite por encima del cual se empieza a considerar que no es posible pedalear cómodamente a lo largo de tramos prolongados (con un 47% por debajo de una pendiente del 3%) (Ver Mapa 11).

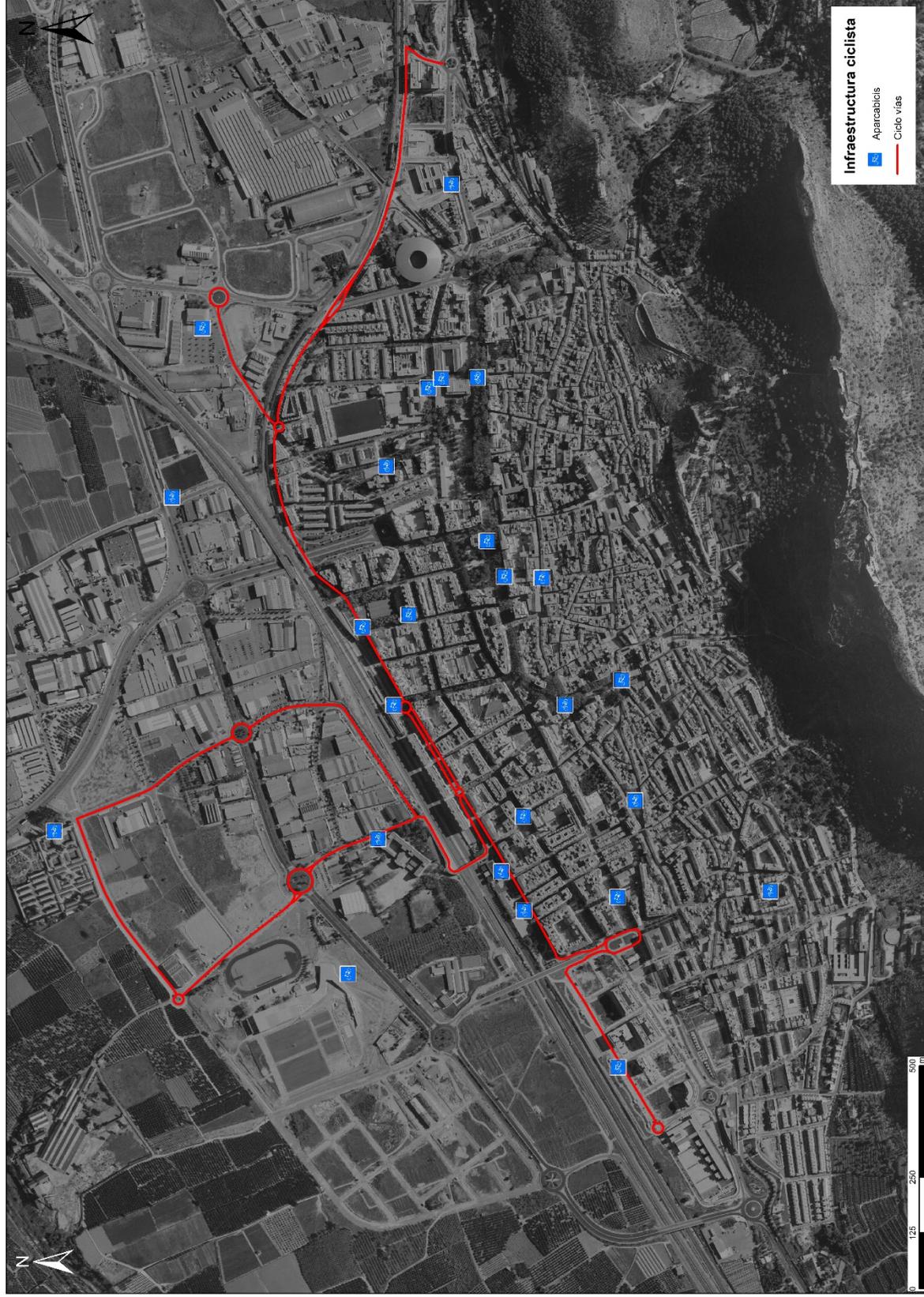
Los resultados del barómetro de la bicicleta en España apuntan, sin embargo, a la inseguridad por el exceso de tráfico y la falta de infraestructura adecuada como principales causas para no usar la bicicleta. Lo que concuerda con los resultados de la encuesta domiciliaria realizada en Xàtiva en el marco del PMUS.

Figura 36: Dificultat per a desplaçar-se amb bici (Fuente: Barómetro de la bicicleta, 2015)

DE LAS SIGUIENTES, ¿CUÁL CREE QUE ES LA PRINCIPAL DIFICULTAD PARA DESPLAZARSE EN BICICLETA POR LA CIUDAD? ¿Y LA SEGUNDA?\*



Mapa 10: Infraestructura ciclista



Mapa 11: Pendants a Xàtiva



## VIII.4. TRANSPORTE PÚBLICO

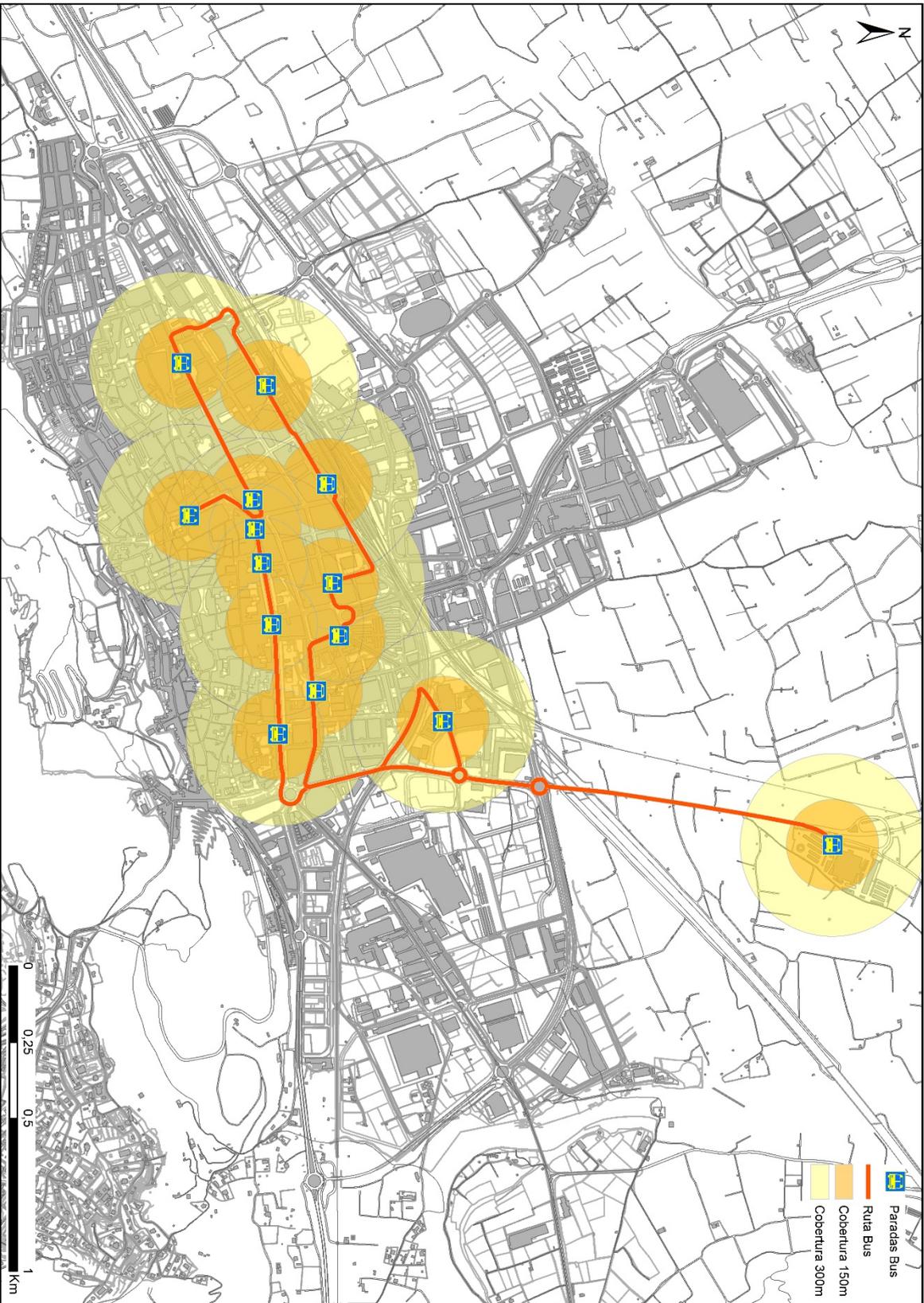
En relación con el transporte público de Xàtiva, desde un punto de vista de cobertura territorial y movilidad servida, podemos distinguir entre servicios de transporte público urbano, que cubre las necesidades de movilidad interna al municipio, y servicios de transporte público interurbano, que responde a las necesidades de movilidad comarcal y regional. A caballo entre los dos se situaría el servicio de Taxi, que permite ser utilizado para ambos tipos de desplazamientos. Además, hay que tener en cuenta que algunos centros educativos cuentan con servicios de transporte colectivo a disposición de sus alumnas y alumnos.

### VIII.4.a. Transporte público urbano

#### **Bus urbano**

El único transporte público urbano con el que cuenta el municipio de Xàtiva es el servicio de autobús urbano de titularidad municipal, operado en régimen de concesión por Autocares Miguel Borrás, S.L. ([www.autocaresborras.es](http://www.autocaresborras.es)). Se trata de una única línea circular, cuyo recorrido se describe a continuación (Ver Mapa 12).

Mapa 12: Cobertura transporte públic



Como se puede observar, la cobertura territorial del servicio es buena, con un 41% de la población de Xàtiva con una parada de autobús a menos de 150 metros de su domicilio. Cifra que asciende hasta el 74% cuando el radio de acción considerado es de 300 metros (unos 5 minutos andando). Si bien quedan fuera de su ámbito de servicio algunos destinos de importancia en la vida cotidiana de Xàtiva, tales como el C.C. Plaza Mayor, la Ciutat de L'Esport o las zonas de actividad industrial/comercial al norte del núcleo urbano.

Además, su eficacia se ve comprometida por las condiciones de operación: se trata de un servicio que opera únicamente entre las 7:25 y las 15:10 de lunes a viernes, quedando sin servicio el tramo de la tarde/noche de los días laborables. Así como el fin de semana al completo.

Figura 37: Horari de l'autobús urbà

1 ACADÉMICO MARAVALL (Junto I.E. José de Ribera)	7 CALLE REINA	13 HOSPITAL LLuís Alcanyís
<b>LUNES A VIERNES</b>		
7,25	7,40	7,51
9,44	9,58	10,10
12,13	12,27	12,40
7,54	8,08	8,18
10,13	10,27	10,40
12,43	12,57	13,10
8,21	8,35	8,46
10,43	10,57	11,10
13,13	13,27	13,40
8,49	9,02	9,13
11,13	11,27	11,40
13,43	13,57	14,25
9,16	9,29	9,41
11,43	11,57	12,10
14,28	14,41	15,10

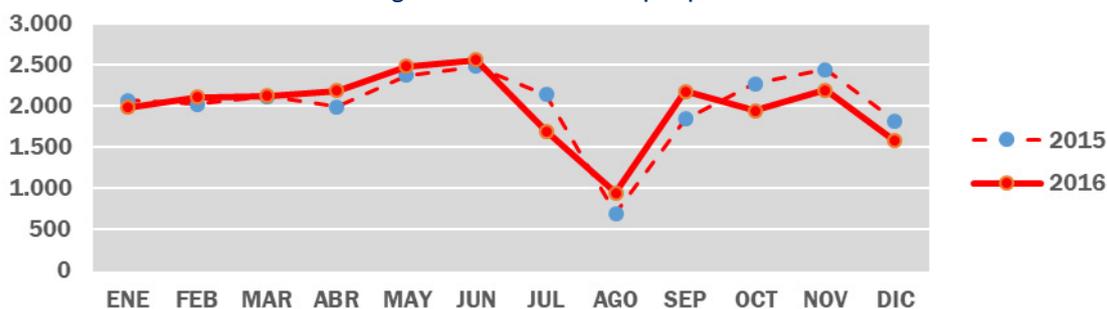
Fuente: Autocares Borrás

Por otra parte, su diseño como una ruta circular operada por un único vehículo en un único sentido resta atractivo al servicio. Por un lado, su frecuencia coincide con el tiempo necesario para realizar el recorrido completo (unos 25-30 minutos) y su fiabilidad se ve muy condicionada por las incidencias que pueda sufrir el autobús a lo largo de su recorrido. Mientras que, en muchos casos, obliga al usuario a realizar trayectos más largos de lo necesario, por ejemplo, en conexiones potencialmente tan competitivas como la de la estación de Cercanías con el Hospital comarcal.

El resultado de estas circunstancias es un nivel de uso bastante bajo. De acuerdo con las cifras de explotación de la propia empresa concesionaria, el número de viajeros anuales en 2016 se situó en 23.945 personas (un 1,2% más bajo que en 2015, cuando el número de viajeros anuales ascendió a 24.226), siendo el promedio mensual de 1.995 viajeros/mes.

Teniendo en cuenta los días de operación del servicio y el número de expediciones diarias, dichas cifras arrojan el modesto promedio de 7 viajeros por trayecto.

Figura 38: Usuaris del transport públic



Fuente: Autocares Borrás

Finalmente, se han identificado problemas relacionados con la infraestructura de paradas y la accesibilidad del servicio:

Foto 28: Ocupación de las paradas de autobús



Fuente: Pascual Muñoz, D'Turisme

El servicio no cuenta con ningún tipo de infraestructura para la espera, más allá de un poste identificativo y con información de los horarios. Los usuarios, por tanto, no encuentran resguardo de la climatología mientras esperan, no pueden sentarse mientras llega el autobús (salvo que exista mobiliario urbano, algo que no siempre ocurre).

Como resultado de ello, el espacio reservado para la parada del autobús es poco identificable, lo que favorece que los coches lo ocupen, ocasionando problemas para la operación del servicio.

Foto 29: Problemas de accesibilidad en el bus urbano



En relación con la accesibilidad, el autobús urbano dispone de una rampa que lo hace accesible a personas con discapacidad. Si bien, la configuración de las paradas o la ocupación del espacio reservado para el autobús por otros vehículos, dificulta en muchas ocasiones que se pueda realizar la aproximación necesaria al bordillo para poder utilizarla.

### Tren turístico

También con carácter urbano, pero más orientado a la movilidad turística, el municipio de Xàtiva cuenta con un tren turístico que realiza un recorrido por el casco histórico y sube hasta el Castillo, desde donde inicia el regreso tras una hora de visita de este monumento. El precio de viaje es de 4,20€. El servicio se opera bajo la misma concesión que el autobús urbano.

Foto 30: Tren turístico de Xàtiva



Este tren turístico tiene dos salidas programadas regularmente, a las 12:30 y 16:30 horas. Si bien, su servicio puede ser solicitado fuera de este horario por grupos superiores a 25 personas, con un coste unitario de 3,80€ por persona.

### VIII.4.b. Transporte público interurbano

Actualmente, el sistema de transporte público interurbano de Xàtiva se compone de:

#### Cercanías de RENFE

Xàtiva cuenta con una parada de la línea C-2 de Cercanías, entre Valencia-Nord y Moixent:

Figura 39: Xarxa Rodalies



Fuente: RENFE

Las características del servicio son:

<b>Tabla 9: Operació servei de Rodalies</b>		
	<b>Valencia Nord</b>	<b>Moixent</b>
<b>Origen Xàtiva</b>	Horario: 5:40 – 22:15 h Frecuencia: 22' (media) Tiempo de viaje: 51' (media) Precio (sencillo): 4,35 € Precio (bonotren): 2,91 €	Horario: 6:15 – 21:13 h Frecuencia: 1h 14' (media) Tiempo de viaje: 44' (media) Precio (sencillo): 1,80 € Precio (bonotren): 1,20 €
<b>Destino Xàtiva</b>	Horario: 6:15 – 22:33 h Frecuencia: 21' (media) Tiempo de viaje: 49' (media) Precio (sencillo): 4,35 € Precio (bonotren): 2,91 €	Horario: 6:15 – 21:13 h Frecuencia: 1h 15' (media) Tiempo de viaje: 48' (media) Precio (sencillo): 1,80 € Precio (bonotren): 1,20 €

Actualmente no se disponen de datos relativos al nivel de utilización del tren de cercanías en Xàtiva, aunque el servicio es muy apreciado por los vecinos y vecinas del municipio, siendo muy utilizado por la población joven que cursa estudios universitarios en la ciudad de Valencia.

Por el contrario, el servicio cuenta con las quejas de los colectivos de personas con discapacidad, ya que no cuenta con vehículos adaptados en todas sus expediciones, sin que exista información sobre cuáles son los horarios en los que prestará servicio adaptado. Además, incluso en los casos de utilización de vehículos adaptados, persisten algunos problemas para poder acceder en silla de ruedas, por ejemplo.

Foto 31: Problemas de accesibilidad en el tren de cercanías

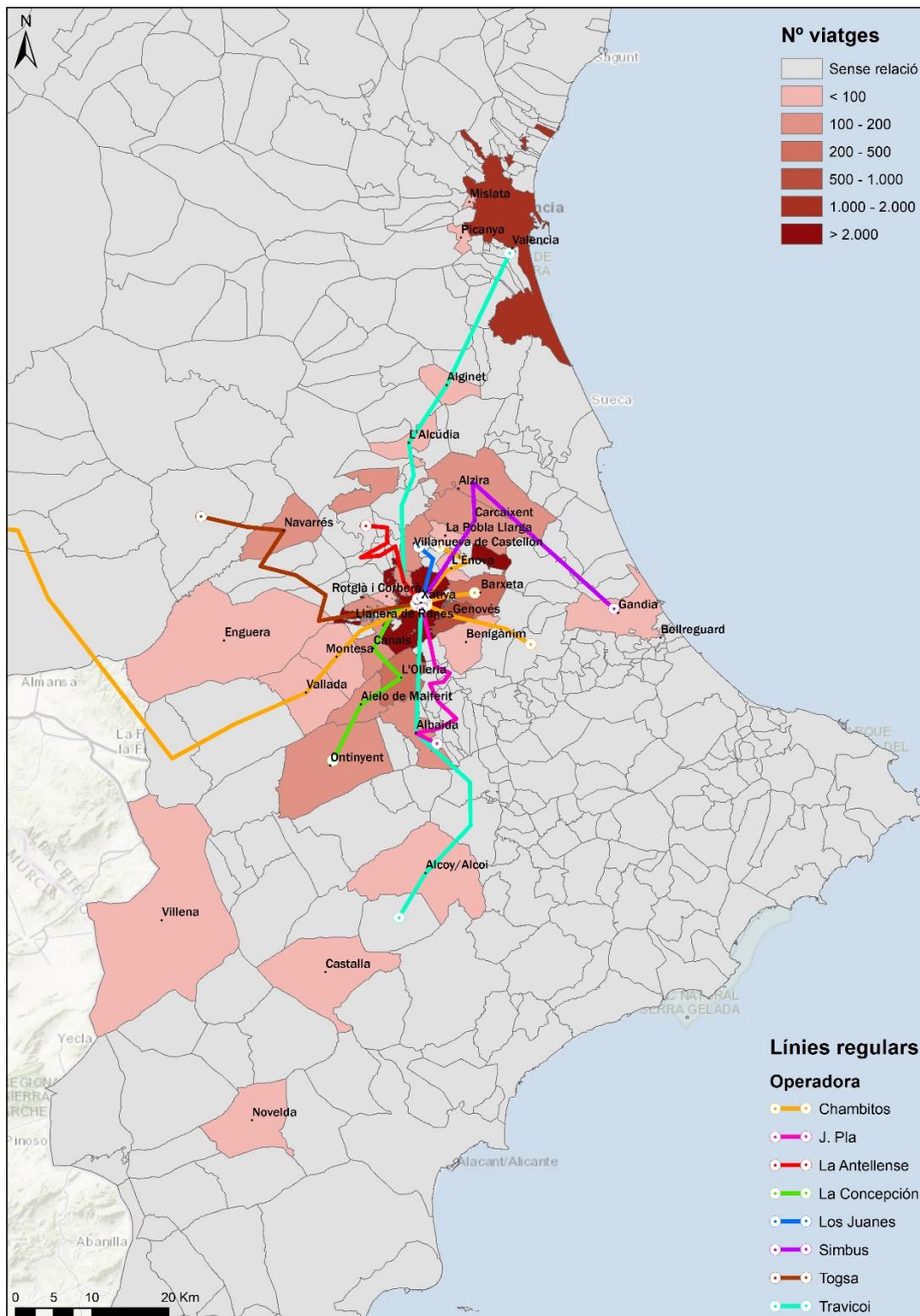


## Autobús interurbano

Xàtiva cuenta con una estación de autobuses desde la que opera una serie de autobuses interurbanos que conectan el municipio con otras localidades del entorno:

Tabla 10: Xarxa d'autobús interurbà			
OPERADORA	LÍNEA	PARADAS	HORARIO
La Concepción	Xàtiva-Ontinyent	Xàtiva/Valles/La Costera <sup>(*)</sup> /Canals/Olleira/Aielo/Ontinyent	Todos los días: - Salida Ontinyent: 9:00h - Salida Xàtiva: 12:00h <sup>(*)</sup> Sólo los martes
Travicoi	Ibi-Valencia	Alcoi/Cocentaina/Muro de Alcoi/Albaida/Xàtiva <sup>(*)</sup> /Llosa de Ranes <sup>(*)</sup> /Alberic <sup>(*)</sup> /Massalaves <sup>(*)</sup> /Alcudia de Carlet <sup>(*)</sup> /Valencia	Lunes a viernes: - Dir. Valencia: 9:20h - Dir. Alcoi: 11:05h Domingos y festivos: - Dir. Valencia: sin servicio - Dir. Alcoi: 21:35h <sup>(*)</sup> Previa solicitud telefónica
Chambitos	Xàtiva-Barxeta	Xàtiva/Llocnou/Barxeta	Lunes a viernes: - Salida Barxeta: 8:40h - Salida Xàtiva: 12:30h
	Xàtiva-Llutxent	Xàtiva/Genovés/Quatretonda/Ilutxent	Lunes a viernes: - Salida Llutxent: 8:10h - Salida Xàtiva: 12:30h
	Xàtiva-Rafelguaraf	Xàtiva/Enova/Rafelguaraf/San Juan Enova	Lunes a viernes: - Salida S.J.Enova: 8:10h - Salida Xàtiva: 12:30h
	Xàtiva-Carcelén	Carcelen/Zarra/Ayora/La Font de la Figuera/Moixent/Vallada/Montesa/L'Alcúdia de Crespins/Xàtiva	Lunes a viernes: - Salida La Font de la Figuera: 9:15h Salida Xàtiva: 12:30h/14:00h
Togsa	Xàtiva-Bicorp	Xàtiva/Enguera/Anna/Chella/Boibaite/Navarres/Quesa/Bicorp	Lunes a viernes: - Salida Bicorp <sup>(*)</sup> : 7:30h/9:00h - Salida Xàtiva: 12:45h/19:00h <sup>(*)</sup> A demanda
Simbus	Xàtiva-Gandía	Xàtiva/Carcaixent/Altzira/Gandía	Sólo meses de verano: - Salida Gandía: 18:00h - Salida Xàtiva: 9:00h
La Antellense	Xàtiva-Antella	Antella/Gavarda/Alcàntera/Cotes/Càrcer/Beneixida/Llosa/Xàtiva	Lunes a viernes: - Salida Antella: - Salida Xàtiva: 13:00h
Los Juanes	Xàtiva-Villanueva de Castellón	Xàtiva/H. Lluís Alcanyís/Manuel/Senyera/Villanueva de Castellón	Lunes a viernes: - Salida Villanueva: 8:00h - Salida Xàtiva: 12:30h
J. Pla	Xàtiva-Atzeneta	Atzeneta/Albaida/Palomar/Bèlgida/Montaverner/Alfarrasí/Benisuera/Sempere/Guadasequies/Bellús/Bixquert/Xàtiva	Lunes a viernes: - Salida Villanueva: 9:00h - Salida Xàtiva: 12:30h

Mapa 13: Xarxa d'autobús interurbà



Se observa como el recorrido de los servicios interurbanos presenta bastante coincidencia con el destino de los desplazamientos declarado por la población de Xàtiva en la encuesta de movilidad.

Pero se trata, en muchos casos, de servicios con unos horarios y frecuencias insuficientes, resultando poco atractivos para una mayoría de usuarios, que prefieren el uso del coche particular para estas conexiones.

Sin embargo, hay que tener en cuenta que hay una significativa proporción de ciudadanos de Xàtiva que no tiene carnet de conducir o no dispone de coche para utilizarlo en sus viajes, a la que es preciso de dotar de alternativas de calidad para sus necesidades de movilidad. En este sentido, tanto las instalaciones, como la información al usuario de la estación de autobuses, son bastante deficitarias, actuando como un factor adicional de desincentivo al uso de este modo de transporte.

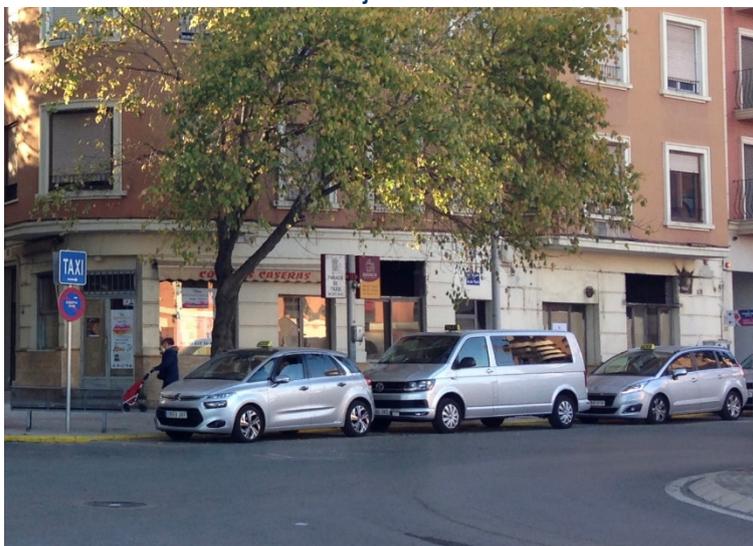
Foto 32: Estación de autobuses de Xàtiva



#### VIII.4.c. Servicio de taxi

Actualmente Xàtiva dispone de 10 licencias de taxi activas, realizando servicios tanto urbanos como de ámbito comarcal y regional. Dos de esas licencias corresponden a vehículos adaptados para el transporte de personas con discapacidad. El municipio cuenta con una parada de taxis frente a la estación de ferrocarril.

Foto 33: Para de taxis junto a la estación de cercanías



#### **VIII.4.d. Transporte escolar**

En la actualidad tienen ruta de transporte escolar los colegios Claret, Beato Jacinto Castañeda, British School of Xàtiva y el Instituto de Enseñanza Secundaria Doctor Lluís Simarro Lacabra. Asimismo, todos los alumnos del Colegio de Educación Especial Pla de la Mesquita utilizan transporte escolar.

El colegio Claret tiene una ruta cuyo recorrido se realiza exclusivamente por el término municipal, con una media de 50 alumnos.

El British School of Xàtiva tiene seis rutas de transporte escolar que conectan el centro docente con municipios del entorno, llegando incluso a Alcoy en la provincia de Alicante y Almansa en la de Albacete, lo que da idea del amplio ámbito de influencia del colegio.

El CEIP Beato Jacinto Castañeda tiene una ruta, en este caso subvencionada por la Consellería de Educación, para el acceso al colegio de los estudiantes de las pedanías que no tienen equipamiento docente, con una media de 25 alumnos.

Lo mismo ocurre con los IES José de Ribera y Doctor Lluís Simarro Lacabra, pero en este caso el ámbito es mayor. En el caso del segundo, existen 4 rutas escolares con origen en Genovés (2), Barxeta y Novetlé. Transportan alrededor de 400 alumnos.

Todos los alumnos del Centro de Educación Especial Pla de la Mesquita utilizan la ruta escolar, y provienen de todos los lugares de la Comarca de La Costera, ya que es el único centro de estas características. Para el transporte de los alumnos hay 4 rutas.

## VIII.5. COCHE

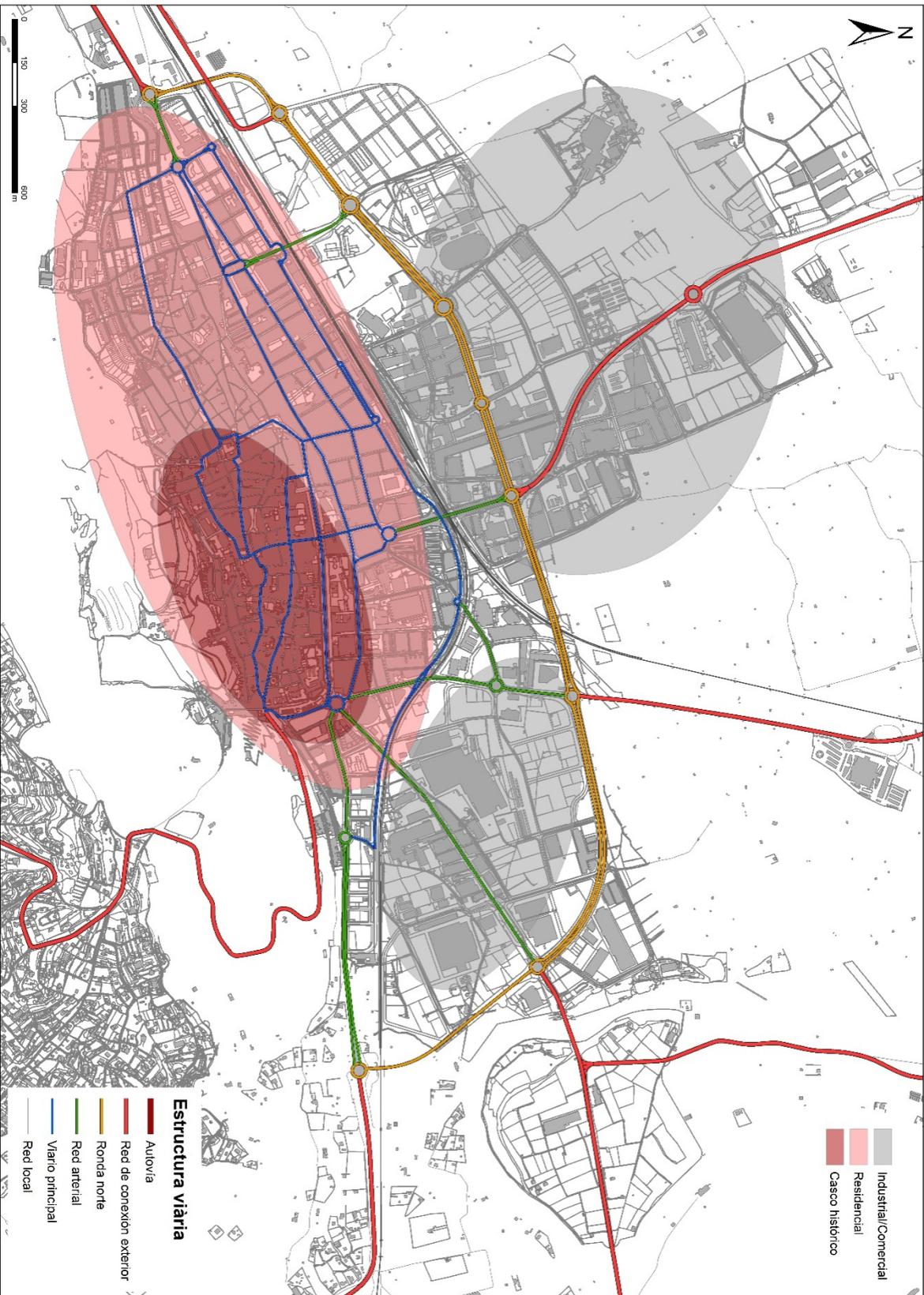
### VIII.5.a. Estructura y jerarquización de la red viaria

Atendiendo a su funcionalidad actual, el sistema viario de Xàtiva presenta una estructura en la que podemos distinguir entre:

- Autovía A-7: canaliza los recorridos de larga distancia, conectando Xàtiva con las ciudades de Alicante y Valencia, sirviendo también de enlace con la A-35, que facilita la conexión con Almansa y el centro de la península
- Red de conexión exterior: de carácter interurbano, está constituida por carreteras convencionales tanto de la red de la Generalitat Valenciana como de la Diputación de Valencia. Esta red canaliza los desplazamientos de ámbito comarcal y regional. De ella forman parte carreteras tales como:
  - i. CV-58: enlaza Xàtiva con la A-7 por el norte
  - ii. CV-41: de conexión con Manuel
  - iii. CV-567: de conexión con Cerdá y dando acceso a la A-7 por el oeste
  - iv. CV-578: de conexión con Torre Lloris, Énova y Manuel
  - v. CV- 600: carretera de Simat, que permite la conexión con la CV-50, a la altura de Tabernes de Valldigna
  - vi. CV-610: de conexión con Genovés
  - vii. CV-645: de conexión con Novetlè y la A-7 por el sur
- Ronda norte: se trata de una vía de circunvalación que rodea el núcleo urbano de Xàtiva por el norte, atravesando la zona industrial/comercial del municipio, que sirve de vía de distribución de tráfico entre las diferentes zonas de la ciudad, evitando el paso por la trama urbana. Sus intersecciones suelen resolverse mediante glorietas. Su diseño y las intensidades de tráfico que soporta suelen plantear dificultades para la compatibilización de su uso con los modos no motorizados
- Red arterial: consiste fundamentalmente en la prolongación, más allá de la ronda norte de la red de conexión exterior, que sirve de enlace con el viario del núcleo urbano de la ciudad. Su diseño suele conservar las características de viario interurbano, lo que plantea dificultades de integración y compatibilidad con los usos más urbanos que en ella se pueden producir (mayor presencia de modos no motorizados). Soporta intensidades de tráfico significativas
- Red principal o colectora: se trata del viario urbano que, enlazando con la red arterial, canaliza los principales recorridos dentro de la trama urbana, conectando los diferentes barrios y puntos de interés de la ciudad. Soporta elevados niveles de tráfico, en algunos casos por encima de los que se esperaría de ellos, dado su diseño y carácter eminentemente urbano. En el caso de Xàtiva se pueden distinguir varios ejes que cumplen esta función:
  - i. Nou d'Octubre - Ausiàs March – Cavaller Ximen - Ronda del Ferrocarril
  - ii. Abú Masaifa – Gregorio Molina
  - iii. Reina – República de Argentina

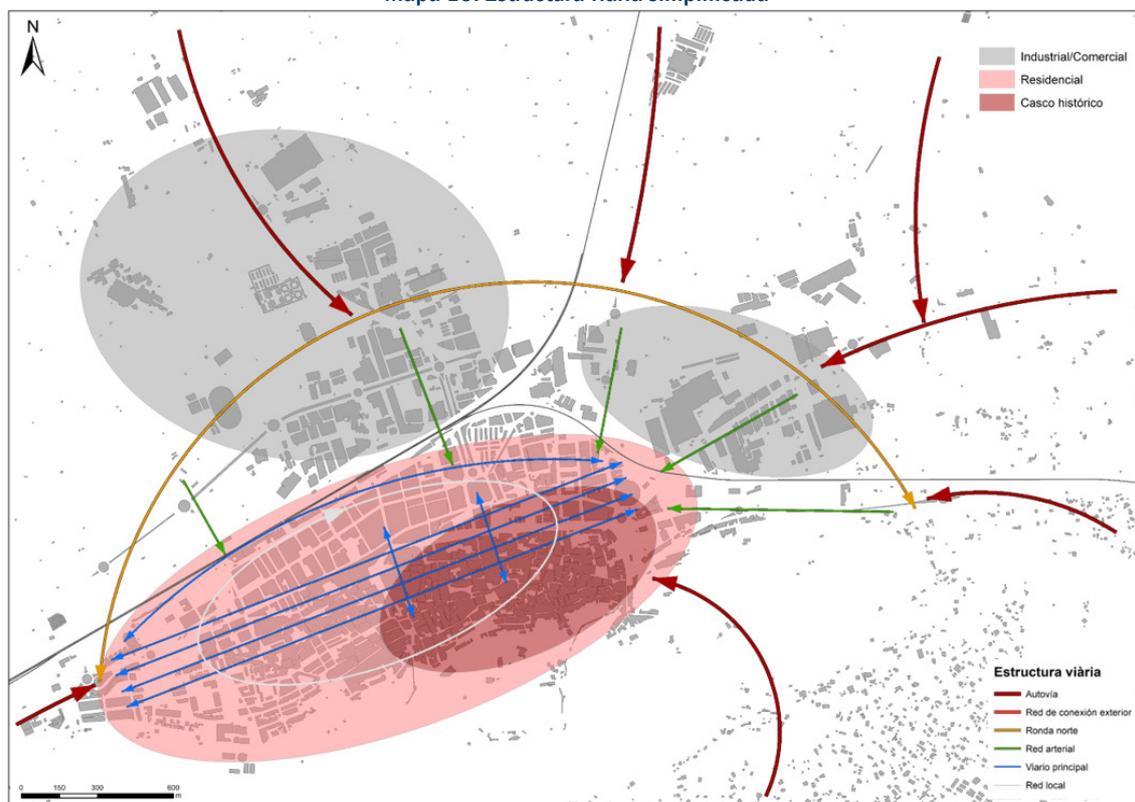
- iv. San Pere – Àngel – Montcada
  - v. Portal de Lleó – Mossèn Uríos – Corretgeria – Porta de Santa Tecla
  - vi. Montesa – Lluís Alcanyís – Ventura Pascual – Pintor Jacomart
  - vii. Sant Agustí – Sant Domènec – Abat Pla – Sant Agustí – Bruns – Segurana
- Red local o capilar: es el que cuelga del viario principal y tienen la función de capilarizar el tejido urbano y dar acceso a residencias y equipamientos. Se puede distinguir entre:
- a) viario de casco histórico, con trazados más sinuosos y menores secciones
  - b) viario de los nuevos desarrollos residenciales, con un diseño y dimensionamiento más generoso con el coche, que en ocasiones supera la escala peatonal, favoreciendo velocidades más elevadas y que disuaden del uso no motorizado
  - c) viario de zonas industriales/comerciales, similar al de los nuevos desarrollos, pero de mayores dimensiones
  - d) calles de coexistencia
  - e) vías peatonales

Mapa 14: Estructura viària



El siguiente esquema simplificado sintetiza y ayuda a comprender la estructura y jerarquización del viario de Xàtiva, lo que permitirá extraer algunas conclusiones en cuanto al patrón de uso del coche observado en Xàtiva.

Mapa 15: Estructura viària simplificada



### VIII.5.b. Intensidad del tráfico motorizado

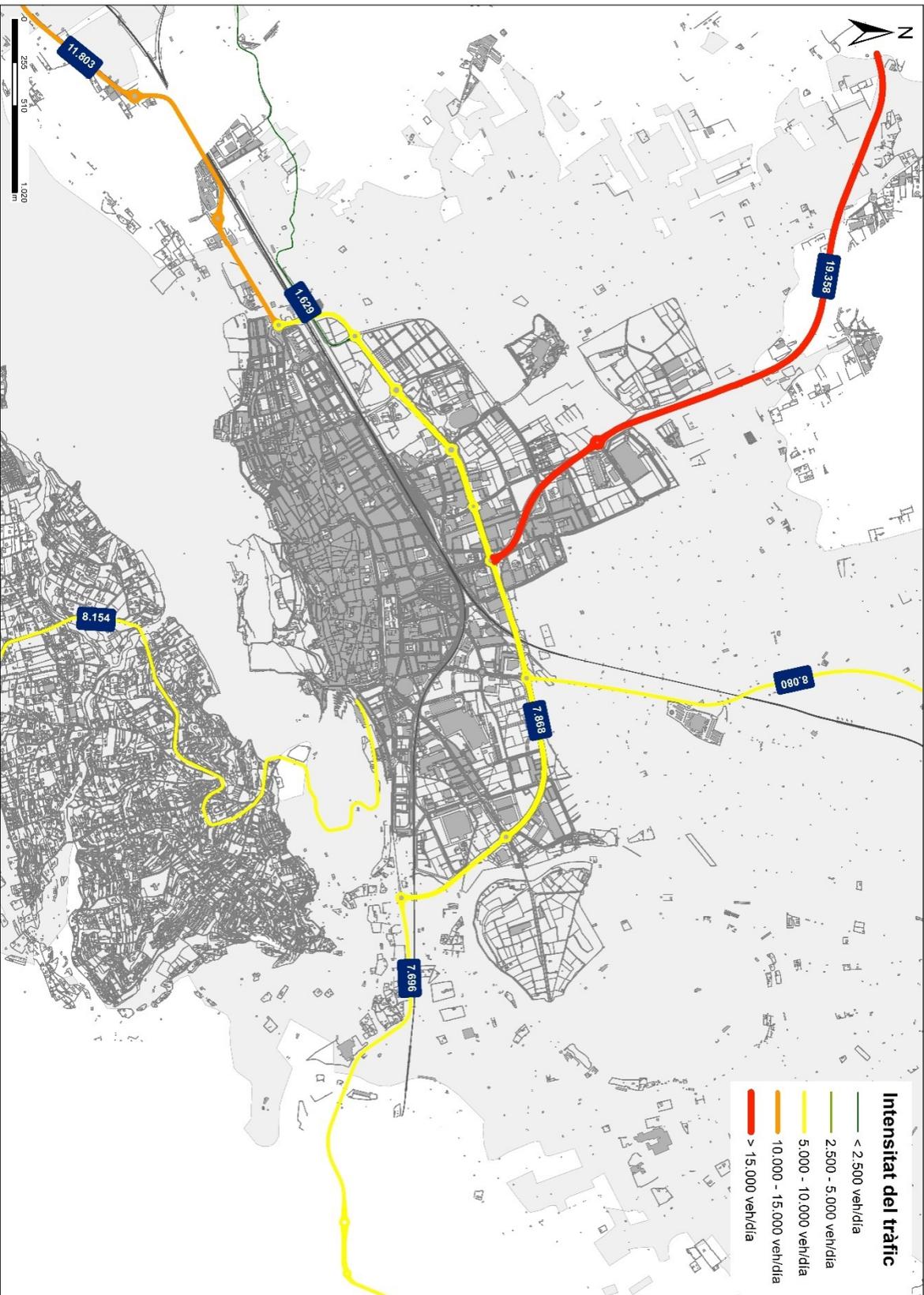
El análisis de las intensidades del tráfico motorizado permite identificar por dónde se canalizan los principales flujos del tráfico motorizado, así como su composición en cuanto al porcentaje de vehículos pesado.

El contraste de estos dos factores con la jerarquía actual de la red viaria y con los demás aspectos claves (usos urbanos, diseño de la vía, presencia de modos no motorizados) permite detectar las calles o los tramos de la red viaria donde se producen disfunciones, zonas de riesgo o conflictos entre los distintos grupos de usuarios.

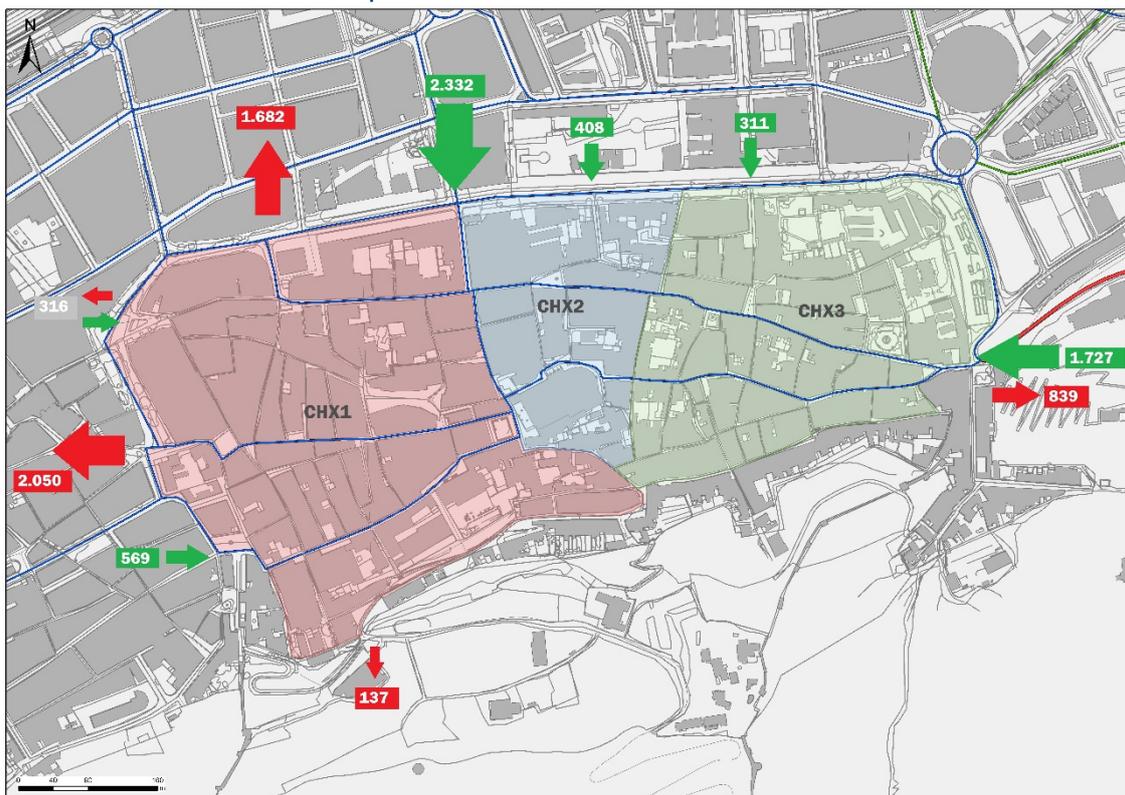
Para el caso de Xàtiva, se dispone de dos fuentes de informaci3n básicas:

- Intensidades Medias Diarias (IMD) provenientes de la red de aforo de la Generalitat Valenciana, publicados anualmente en su “Mapa de trànsit de la Comunitat Valenciana”. Los últimos datos disponibles corresponden al año 2016
- Aforos de tráfico en el casco hist3rico de Xàtiva, realizados por la empresa Nortrafic en el marco de un estudio relativo al sistema de gesti3n de accesos a esta zona de la ciudad. Los datos corresponden al año 2014

Mapa 16: Intensitat del tràfic en carreteres



Mapa 17: Intensitat del tràfic en el casc històric



Por un lado, se observa cómo la elevada intensidad de tráfico que circula por la red de conexión exterior, especialmente la CV-58, no se corresponde con los niveles de tráfico que circulan por la Ronda Norte, que sirve de vía de distribución de dicho tráfico. Si bien es cierto que parte del tráfico de la red exterior se dispersa por las zonas de actividad al norte del núcleo urbano, este hecho es indicativo de que buena parte del tráfico penetra en la ciudad y es el propio viario urbano el que realiza la función distribuidora, generando tráfico de paso que impactan notablemente en la vida urbana.

Además, existe un claro desequilibrio entre la intensidad que soporta la red de conexión exterior, donde la CV-58 soporta una amplia mayoría del tráfico (19.358 vehículos/día), frente al resto de vías con tráficos menores. Como consecuencia de ello, la rotonda en la que confluye esta vía con la Ronda Norte (rotonda del tanatorio), soporta una elevada presión, lo que incrementa su percepción de peligrosidad para el tráfico no motorizado y ocasiona periodos de congestión viaria.

Foto 34: Tráfico en la rotonda del tanatorio



Por otro lado, los datos de aforo del casco histórico revelan que dicha zona de la ciudad soporta tráficos de paso de considerable intensidad, incompatibles con las especiales características de este espacio, tanto desde el punto de vista del diseño viario, como por el alto valor patrimonial de la zona y la necesidad de preservar la calidad de vida de sus residentes (en este sentido, hay que destacar que el casco histórico ha sido declarado como Zona Acústicamente Saturada).

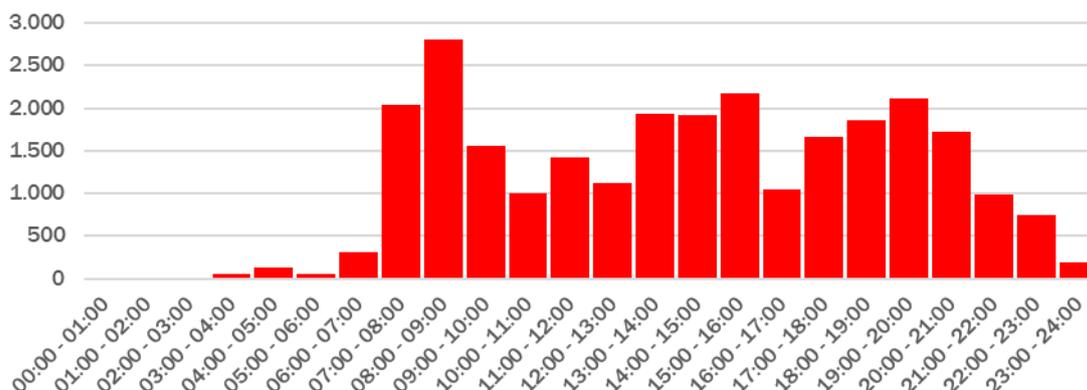
Foto 35: Viario del casco histórico de Xàtiva



Fuente: Pascual Muñoz, D'Turisme

En cuanto a la distribución temporal de los viajes en coche, la encuesta de movilidad ha demostrado la existencia de tres puntas de tráfico con intensidades similares, si bien la punta de la mañana es la más acusada:

Figura 40: Distribució horària dels viatges amb cotxe

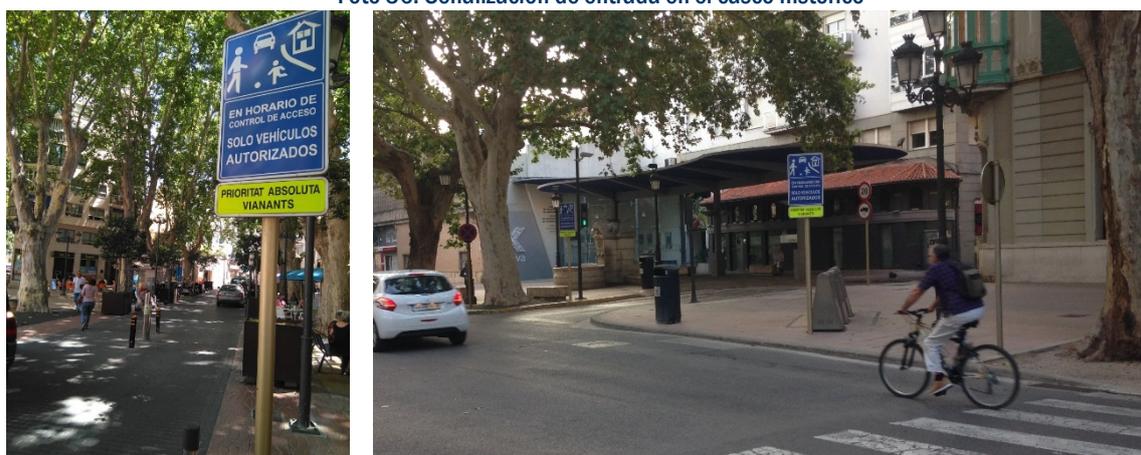


### VIII.5.c. Gestión del viario

La forma en que se realiza la gestión del viario (límite de las velocidades, régimen de prioridades, sentidos de circulación, restricciones al tráfico motorizado, carriles especiales, tipo de intersecciones, etc.) tiene una gran incidencia en el comportamiento de los diferentes usuarios de la vía pública, y por lo tanto en la convivencia, la seguridad vial y al atractivo para optar por uno u otro modo de transporte.

Respecto a los límites de la velocidad y el régimen de prioridad, fuera del núcleo urbano rige el límite de velocidad establecido por la normativa general de circulación para cada tipo de vía. Sin embargo, el régimen de velocidad de circulación en Xàtiva establece una **limitación de 30 km/h en todo el núcleo urbano**. Limitación que se reduce a **20 km/h en el casco histórico**. Esta zona de la ciudad cuenta, además, con señalización de calle residencial (señal S-28 del código de circulación), lo que confiere a esta zona unas condiciones especiales de circulación, de tal forma que los conductores deben conceder prioridad a los peatones, que pueden utilizar toda la zona de circulación (pero no deben estorbar a los conductores).

Foto 36: Señalización de entrada en el casco histórico



En cuanto a los sentidos de circulación, particularmente en el casco urbano, **predominan las vías de sentido único**. Esto es así, sobre todo, en las calles de jerarquía inferior (calles locales), lo cual es lógico ya que suelen ser las calles de menor anchura. Pero hay también un porcentaje

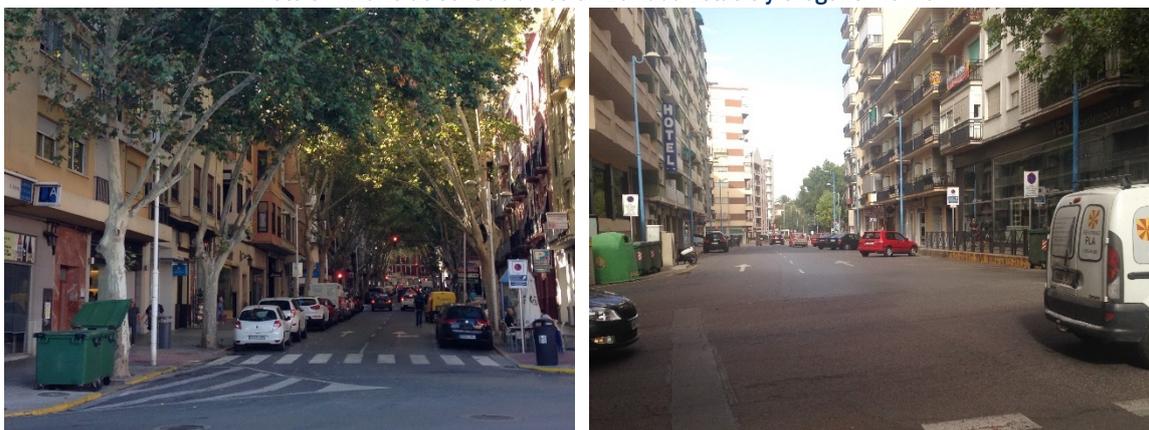
importante de calles colectoras o principales de sentido único, es decir las calles que soportan la mayor parte del tránsito de los vehículos.

La introducción de sentidos únicos es una herramienta frecuente para intervenir y reordenar la red viaria dentro del marco de una movilidad más sostenible (por ejemplo, para ampliar las aceras). No obstante, si su diseño no se ajusta a este objetivo (dimensiones de calzada mayores de lo necesario, varios carriles de circulación, etc.) y se hace con el objetivo de mejorar la fluidez del tráfico motorizado, puede tener unas consecuencias indeseadas y contraproducentes, favoreciendo velocidades de circulación más elevadas y su inseguridad. Además de penalizar los desplazamientos en bicicleta y aumentar los recorridos en coche (aumentando a probabilidad de conflictos con los viandantes).

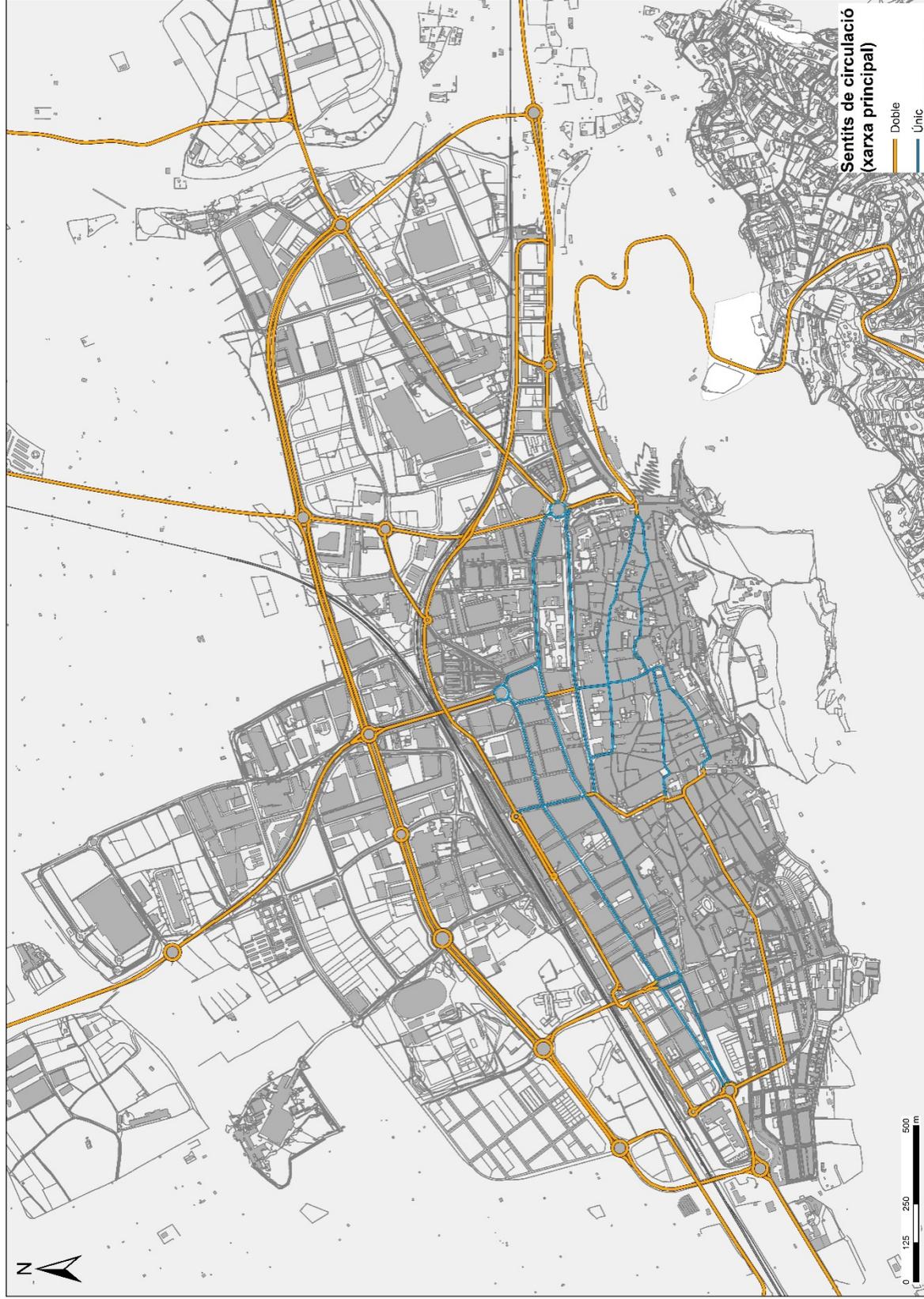
En ese sentido, en el caso de Xàtiva, se observa la existencia de vías de sentido único cuyas características las podrían ubicar en esta categoría, tales como:

- Av. República de Argentina
- Av. Gregorio Molina
- Abú Masaifa
- Reina
- Av. Corts Valencianes
- Baixada Estació
- Av. Selgas
- Acadèmic Maravall
- Cosmógrafo Ramírez

Foto 37: Viario de sentido único en Baixada Estació y Gregorio Molina



Mapa 18: Sentits de circulació



Por otro lado, el Ayuntamiento de Xàtiva ha establecido sendos sistemas de restricción de accesos en dos calles del casco histórico:

<b>Tabla 11: Restricció d'accessos</b>	
<b>CARRER DE L'ÀNGEL</b>	<b>CARRER SANT FRANCESC</b>
	
<b>FUNCIONAMIENTO</b>	
<p>Control de acceso mediante pizona automática que permanece activada, cortando el tráfico por esta calle a los vehículos no autorizados, durante estos periodos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Días laborables: entre las 9 y las 14h</li> <li>- Fines de semana y festivos: todo el día</li> </ul>	<p>Cámara con dispositivo lector de matrículas y sensor «foto rojo» que se activa cuando un vehículo se salte la actual prohibición de atravesar la vía, de uso peatonal.</p> <p>El sistema permite el paso de residentes, servicios especiales y proveedores de los comercios de la zona.</p>
<b>OBJETIVO</b>	
<p>Limitar el tráfico oportunista que atraviesa el casco histórico usando las calles Sant Père, Àngel y Montcada</p>	<p>Evitar que los vehículos que circulan por la calle Montcada puedan continuar hacia la plaza de la Bassa</p>

Finalmente, se producen habitualmente una serie de cortes de tráfico que afectan al funcionamiento normal del sistema viario de Xàtiva:

- Todos los domingos y festivos, así como en ocasión de eventos deportivos, culturales, etc., se corta la Albereda Jaume I, desviándose el tráfico por República de Argentina

Foto 38: Señalización de corte de la Albereda



Fuente: Pascual Muñoz, D'Turisme

- Durante los 5 días que dura la Fira d'Agost se habilita un recinto ferial, que en su última edición alcanzó los 2,6 km, e implica el corte al tráfico motorizado de varias calles (Albereda Jaume I, Av. Selgas, Av. Pintor Juan Frances Gandia, Baixada del Carme, Av. República de Argentina y Acadèmic Maravall). Además, con objeto de evitar que la gran afluencia de visitantes circule en coche por el núcleo urbano durante esas fechas, se habilita una serie de aparcamientos de disuasión en la periferia de la ciudad (ver Mapa 19), así como zonas especiales de aparcamiento en la ciudad.

Figura 41: Recinte firal



Fuente: Ajuntament de Xàtiva

## VIII.6. APARCAMIENTO

### VIII.6.a. La oferta de aparcamiento

En relación con el aparcamiento, en la mayor parte del viario de Xàtiva es posible el estacionamiento libre, sin ningún tipo de restricción de duración o pago. Si bien, el municipio cuenta con un sistema de regulación del aparcamiento (regido por la correspondiente Ordenanza Fiscal) que distingue entre dos tipos de zonas:

<b>Tabla 12: Aparcament regulat a Xàtiva</b>	
<b>ZONA BLAVA</b>	<b>ZONA VERDA</b>
<b>HORARI</b>	
<b>HIVERN (15 de setembre al 14 de juny).</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dilluns a divendres de 09:00h a 14:00h i de 16:00h a 20:00h.</li> <li>- Dissabtes de 09:00h a 14:00h.</li> <li>- Diumenges i festius lliures. Els dies del 16 al 18 de març tindran la consideració de festius.</li> </ul>	
<b>ESTIU (15 de juny al 14 de setembre)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dilluns a divendres de 09:00h a 14:00h i de 16:30h a 20:30h.</li> <li>- Dissabtes de 09:00h a 14:00h.</li> <li>- Diumenges i festius lliures. Els dies del 16 al 20 d'agost tindran la consideració de festius.</li> </ul>	
<b>TAFIFES</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- 31 minuts: 0,25 EUR</li> <li>- 62 minuts: 0,50 EUR</li> <li>- 90 minuts: 0,95 EUR</li> <li>- 123 (màx. diari): 2,00 EUR</li> <li>- El període mínim d'estacionament serà de 31 minuts per 0,25 EUR.</li> <li>- Fraccions de 0,05 EUR</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 30 minuts: 0,35 EUR</li> <li>- 61 minuts: 1,00 EUR</li> <li>- 91 minuts: 1,75 EUR</li> <li>- 120 (màx. diari): 3,00 EUR</li> <li>- El període mínim d'estacionament serà de 30 minuts per 0,35 EUR.</li> <li>- Fraccions de 0,05 EUR</li> </ul>
<b>RESIDENTS</b>	
Els usuaris que complisquen amb els requisits de l'ordenança per a ser considerats "residentes", podran obtindre un distintiu com a tal i accedir a les tarifes següents: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Demà: 1,00 EUR</li> <li>- Vesprada: 0,50 EUR</li> <li>- Dia complet: 1,50 EUR</li> </ul>	

En total, se trata de algo más de 600 plazas reguladas (573 zona azul y 29 zona verde), localizadas mayoritariamente en la zona del ensanche (salvo las zonas verdes, que se circunscriben al casco histórico), cuyo objetivo es optimizar la ocupación de las plazas disponibles en la ciudad, favoreciendo la rotación y una menor duración del estacionamiento.

En última instancia, la regulación del aparcamiento debería servir como herramienta de disuasión de uso del coche para acceder a determinadas zonas de la ciudad, incrementando el coste asociado a su utilización y limitando la posibilidad de estancias prolongadas en dichas zonas si se accede en este modo, favoreciendo con ello el acceso en modos alternativos. Para ello, es preciso que el diseño del sistema (localización de las plazas, régimen de temporalidad, tarifas, etc.) se dirija claramente hacia este objetivo.

Figura 42: Aparcaments regulats a Xàtiva



Fuente: Ajuntament de Xàtiva

Además, el municipio cuenta con una red de aparcamientos públicos distribuidos a lo largo de la ciudad, de los cuales 4 ofertan plazas en rotación (sumando del orden de 400 plazas):

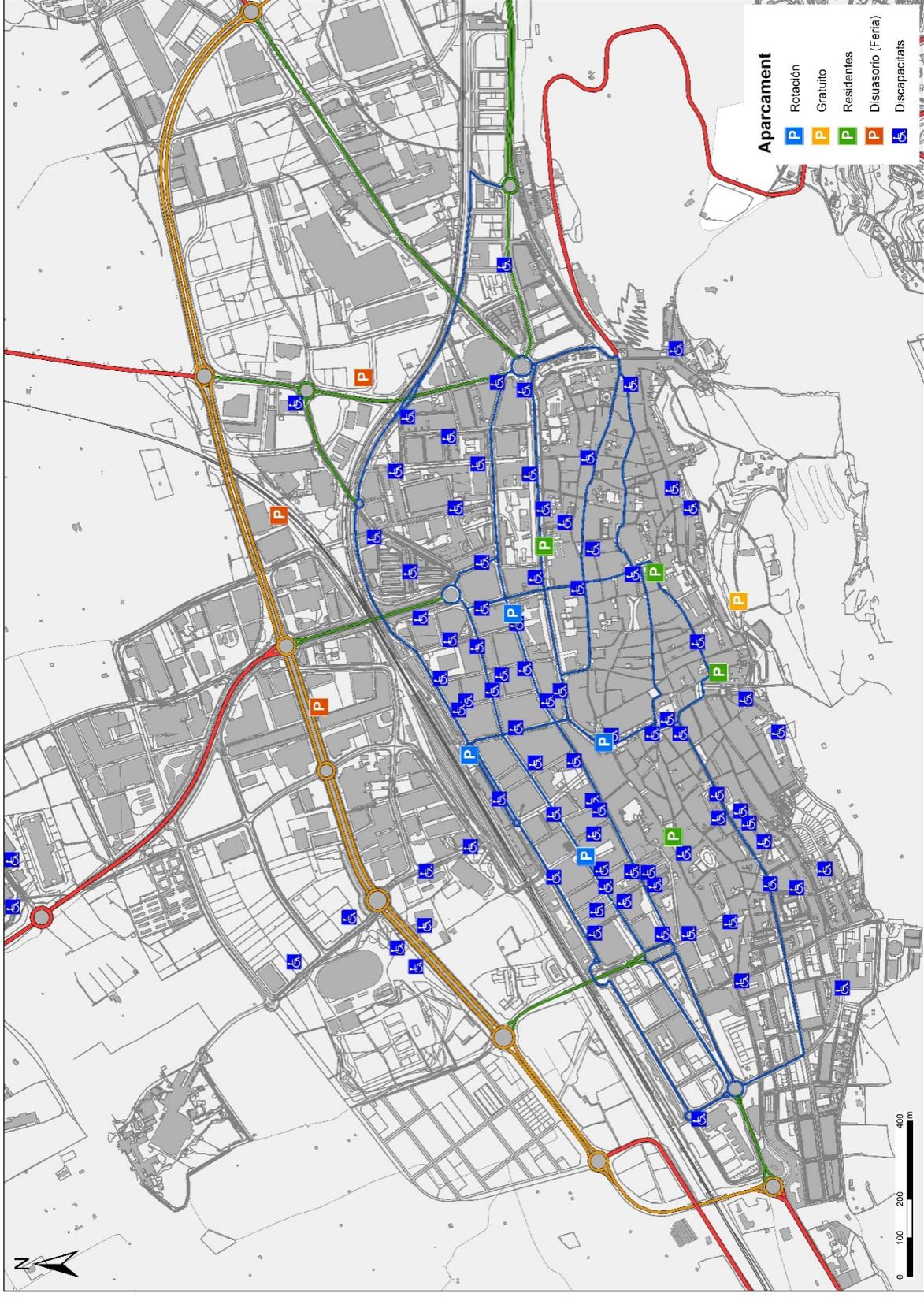
- Estación de Cercanías: 224 plazas (primera hora gratuita)
- Plaça de la Bassa: 35 plazas (primera hora gratuita)
- Glorieta: 114 plazas
- Abú Masaifa: - plazas

A los que hay que añadir la oferta gratuita de estacionamiento, más orientada al turismo, en la subida al Castillo.

Por otra parte, durante la Fira d'Agost, cuando la afluencia de visitantes es muy elevada, el Ayuntamiento habilita una serie de aparcamientos disuasorios en la periferia del núcleo urbano, evitando la circulación para buscar aparcamiento.

A esta oferta de aparcamiento hay que añadirle las 138 plazas reservadas para personas con algún tipo de discapacidad que se distribuyen por todo el municipio.

Mapa 19: Aparcament



### VIII.6.b. El estacionamiento ilegal

Como en tantas otras ciudades, el aparcamiento en Xàtiva genera una serie de conflictos que afectan al normal funcionamiento de la ciudad, particularmente a la calidad estancial del espacio público y a la comodidad y seguridad de peatones y ciclistas. Estos conflictos pueden agruparse en tres categorías:

- 1) **Doble fila:** suele responder a detenciones de duración más bien corta (para realizar alguna gestión) pero con una importante incidencia en la circulación viaria, pudiendo ocasionar situaciones de congestión y peligrosidad. Desde una óptica peatonal, la presencia de vehículos parados en doble fila puede reducir la visibilidad en cruces, incrementando el riesgo de atropello. Mientras que desde una óptica ciclista, los usuarios de la bici se ven muy perjudicados por este fenómeno, al encontrarse un obstáculo en su trayectoria, que les obliga a detenerse o tener que incorporarse, sin las condiciones de seguridad óptimas, a otro carril o flujo motorizado.

Foto 39: Doble fila en Gregorio Molina



En el caso de Xàtiva, este fenómeno no responde a un problema o déficit de aparcamiento, pues es habitual que dichas detenciones en doble fila se produzcan a pesar de disponer de aparcamiento en las proximidades (conviene recordar, además, la existencia de aparcamientos subterráneos que ofertan una primera hora gratuita, que podría ser aprovechada para esta realización de gestiones que suele ocasionar la doble fila).

Se trata, por tanto, de un problema que requiere, además del control coercitivo del mismo, la concienciación de los conductores. Si bien es preciso destacar que el fenómeno de la doble fila se puede producir sin ocasionar grandes colapsos en el sistema viario debido a un exceso de capacidad de las vías en cuestión (dimensiones mayores de las necesarias).

En el caso de Xàtiva las vías donde con mayor frecuencia se producen problemas de doble fila, que son además vías principales, son:

- Av. República de Argentina
- Av. Gregorio Molina
- Abú Masaifa
- Reina
- Baixada Estació
- Av. Selgas
- Acadèmic Maravall
- Cosmógrafo Ramírez

2) **Estacionamiento irregular en vías no autorizadas:** se trata de un problema de consecuencias similares a la doble fila, que afecta a vías donde no está permitido el estacionamiento y, sin embargo, este se produce, habitualmente por las grandes dimensiones de la calle, que generan la percepción de que “no se estorba” con el aparcamiento.

Es el caso de la Albereda Jaume I de Xàtiva, que suele presentar una fila de aparcamiento a lo largo de toda la vía.

Foto 40: Aparcamiento ilegal en la Albereda



3) **Bolsas de aparcamiento irregular:** se trata de un problema con un gran impacto sobre la calidad urbana que afecta especialmente al casco histórico de Xàtiva, tanto por la cantidad de calles y zonas no destinadas al aparcamiento en las que se estaciona habitualmente, como por el especial valor patrimonial del entorno afectado.

Foto 41: Aparcamiento ilegal en Montcada-Porta de Sant Francesc



En cualquier caso, no se trata de un fenómeno exclusivo del caso histórico, ya que fuera del mismo también sucede, en muchas ocasiones asociado a ciertos equipamientos, como puede ser el caso del Hospital Lluís Alcanyís.

Foto 42: Aparcamiento ilegal en el Hospital Lluís Alcanyís



## VIII.7. DISTRIBUCIÓN DE MERCANCÍAS

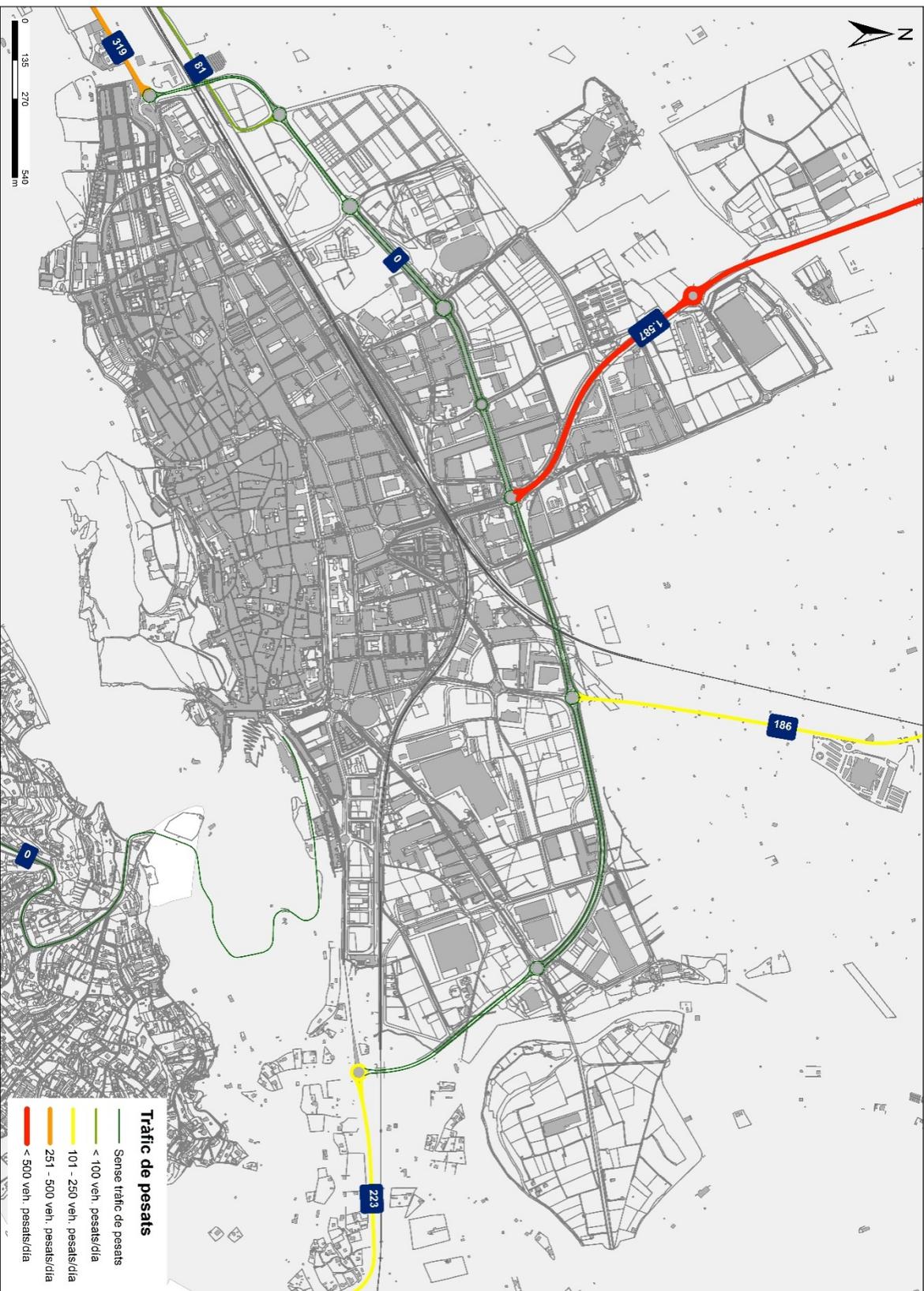
### VIII.7.a. Circulación de pesados

No se dispone de datos sobre la circulación de vehículos pesados en el núcleo urbano de Xàtiva, que en todo caso se produce fuera del casco histórico, pues en este no está permitida su circulación.

Si se conoce la intensidad de tráfico de vehículos pesados en la red de conexión con el exterior, cuyas cifras en 2016 son las que refleja el siguiente mapa, en el que se observa que es la CV-58 por la que más vehículos de este tipo circulan (cerca de 1.600 vehículos pesados al año).

En este sentido, hay que tener en cuenta que en el entorno de esta infraestructura, además de lugares de trabajo, hay una significativa oferta comercial y de ocio, existiendo un itinerario peatonal que enlaza el núcleo urbano con el CC Plaza Mayor, cuyas condiciones de seguridad, como hemos visto, no son las más adecuadas.

Mapa 20: Tràfic de pesats



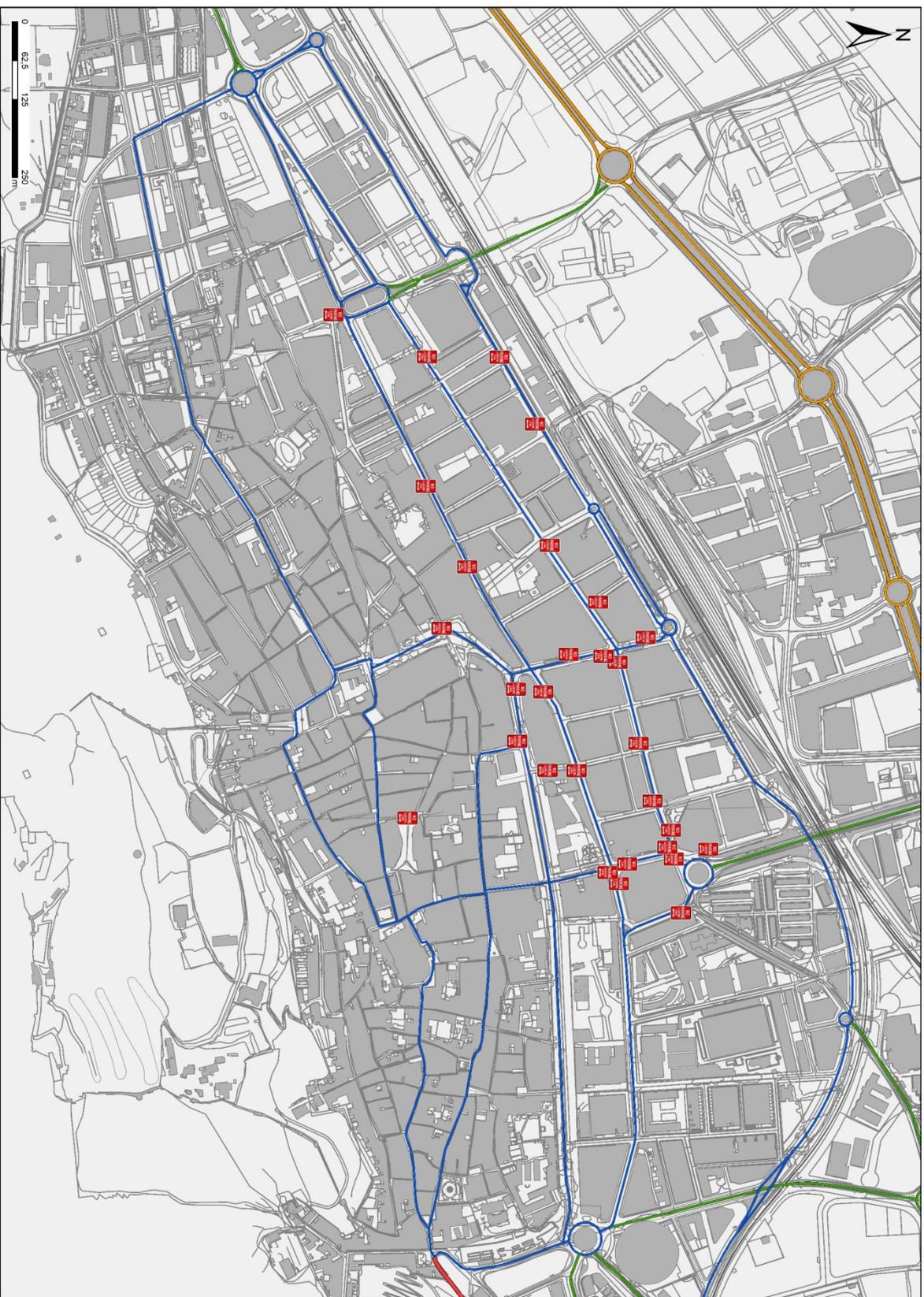
### **VIII.7.b. Carga y descarga**

El municipio de Xàtiva cuenta con 28 plazas reservadas para carga y descarga en su núcleo urbano, la inmensa mayoría de las cuales se concentran en la zona del ensanche.

No existe un criterio general para todas estas plazas reservadas en cuanto al horario y duración de las operaciones de carga y descarga, las cuales se regirán por lo indicado en la correspondiente señalización particular de cada caso, tal y como establece la Ordenanza de Movilidad que regula esta actividad. En esta ordenanza se especifica que la utilización de las plazas reservadas es de carácter colectivo, por lo que su uso no puede ser exclusivo y la duración lo más limitada posible.

En este sentido, con bastante frecuencia, la regulación empleada permite las operaciones de carga y descarga entre las 8:00 y las 21:00h, con una parada máxima de 15 minutos.

Mapa 21: Places reservades càrrega i descàrrega



## VIII.8. LA MOVILIDAD DE LOS GRANDES CENTROS DE ACTIVIDAD

### VIII.8.a. Centros de actividad económica

En el municipio de Xàtiva, el empleo terciario y administrativo coincide en su emplazamiento con el comercio en el casco urbano (ver apartado VIII.8.e.)

El empleo industrial, superficies comerciales mayores y concesionarios de vehículos, aun cuando existen talleres, pequeña industria e instalaciones menores diseminadas por el casco urbano, se localiza, fundamentalmente en los polígonos situados al norte del ferrocarril.

Asimismo, en estas áreas periféricas también se han desarrollado gran parte de los equipamientos urbanos, tanto las actividades deportivas (ciudad del deporte), como asistenciales (hospital y centros CRIS y CEEM), educativas, comerciales y de ocio.

El municipio cuenta con 8 polígonos industriales, siendo la superficie industrial de 1.070.701 m<sup>2</sup>, lo que supone el 1,40% respecto a la superficie del municipio. Estos ocho polígonos suponen el 35% del suelo industrial de toda la comarca.

Pero los polígonos industriales de Xàtiva son, en gran medida, polígonos comerciales en donde están ubicadas empresas, la gran mayoría de ellas no transformadoras, que precisan suficiente espacio para llevar a cabo sus actividades (exposición, almacenaje y depósitos). Veintidós concesionarios de automóviles existen hoy en Xàtiva, al igual que empresas de medianas superficies de alimentación y de servicios que tienen en muchos casos su radio de intereses en el marco comarcal, externo a la propia ciudad de Xàtiva.

Figura 43: Polígonos industriales de Xàtiva y principales empresas implantadas



Las principales empresas instaladas en el polígono de Xàtiva son Hinojosa, Divina Pastora e Ysabel Mora.

Hinojosa Packaging Xàtiva, dedicada a la producció de envases y embalajes, se fundó en 1947, y es la empresa con más trabajadores de Xàtiva, alrededor de 200 de media al año.

El 75% de la plantilla procede de Xàtiva, el 20% es de pueblos de la comarca de la Costera, y el 5% restante reside en localidades de otras comarcas.

Foto 43: Vista de las instalaciones de Hinojosa Packaging (arriba) y Divina Aurora scv (abajo)



Fuente: <http://hinojosa.es/empresa> y <http://www.divina.net/empresa.htm>

La fundación de la Cooperativa Divina Aurora data de agosto de 1948, y en la actualidad Divina Aurora es el mayor fabricante de arcos fúnebres de España, con una producción anual de 65.000 ataúdes, que se distribuyen tanto nacional como internacionalmente. Trabajan alrededor de 100 personas.

La empresa Ysabel Mora-AIMSA Grupo Textil, dedicada a la elaboración de ropa interior femenina y complementos, emplea a 60 trabajadores.

El modo de transporte mayoritario para acceder al trabajo es el vehículo privado, en su mayoría utilizado de forma individual y muy pocos trabajadores comparten coche. En todas las empresas analizadas las plazas de aparcamiento exceden las necesidades, por tanto, hay mucha facilidad para ello.

Algunos trabajadores acceden en moto o en bicicleta, con una media de 6 motos y 4 bicis diarias en Hinojosa Packaging, por ejemplo. No existen aparcamientos de bicicletas, ni se puede acceder en transporte público.

Muy pocos trabajadores acceden al trabajo andando, y ello a pesar de que las instalaciones de, por ejemplo, Hinojosa Packaging o Divina Aurora, no se encuentra a más de 1 km del centro urbano de Xàtiva.

### VIII.8.b. Equipamiento sanitario

Xàtiva pertenece al Departamento de Salud de Xàtiva-Ontinyent, cuyos hospitales de referencia son el Lluís Alcanyís de Xàtiva y el Hospital General y Centro de Especialidades de Ontinyent.

Figura 44: Organización territorial de la Salud en la Comunidad Valenciana



Fuente: Conselleria de Sanitat y Salut Pública. Generalitat Valenciana

El Equipamiento sanitario existente en el municipio de Xàtiva incluye el Hospital Lluís Alcanyís, el Centro de Especialidades El Españoletto y el Centro de Salud Ausiàs March. También se localiza en la ciudad el Centro de Salud Pública de Xàtiva.

#### Hospital Lluís Alcanyís

El Hospital Lluís Alcanyís se construyó en 1984, con una vocación comarcal, ya que es Hospital de referencia de las comarcas de La Costera, La Canal de Navarrès, La Vall D'Albaida y parte de La Safor. En la actualidad constituye el hospital de referencia para un total de 195.600 habitantes. Se localiza a 2 km. aproximadamente del centro de Xàtiva.

La superficie del Complejo es de 44.670 m<sup>2</sup>, y la superficie construida es la siguiente:

- Hospital: 42.000 m<sup>2</sup>
- Edificio industrial: 1.019 m<sup>2</sup>
- Almacén inflamables: 96 m<sup>2</sup>

El Hospital de Xàtiva tiene 234 camas y el de Ontinyent, 42. En el recinto hospitalario también se realizan consultas externas en horario de mañana, de 8,00 a 15,00, mientras que en el Centro de Especialidades El Españolito hay consultas por la tarde (de hecho, los mismos médicos trabajan en los tres centros).

El número de visitas diarias es de 850 aproximadamente.

En el Hospital trabajan 1.134 profesionales, con turnos de mañana, tarde y noche: de 8,00 a 15,00; de 15,00 a 22,00; y de 22,00 a 8,00.

El porcentaje de trabajadores en cada turno es el siguiente: Mañana - 50%; Tarde - 30%; y Noche - 20%.

Existe un grupo de trabajadores que vienen de Valencia en tren y cogen el autobús en Xàtiva. Con carácter general, los facultativos vienen más de Valencia, mientras que los trabajadores del sector de enfermería tienen su residencia más próxima al Hospital.

Foto 44: Vista aérea del Hospital Lluís Alcanyís



Fuente: <http://www.lasprovincias.es/comunitat/201505/30/hospital-lluís-alcanyís-xàtiva-20150530001609-v.html>

El modo de transporte prioritario de acceso al Hospital por parte de pacientes, visitantes y trabajadores es el vehículo privado.

El complejo hospitalario tiene un total de 750 plazas de **aparcamiento**, las cuales por la mañana se encuentran totalmente ocupadas, sobrepasando muchas veces la capacidad del recinto del Hospital y los vehículos aparcen en los viarios externos, de una forma incorrecta: coches mal estacionados, ocupando isletas, aceras e incluso los márgenes de la carretera de salida.

El **transporte público** al Hospital desde Xàtiva (bus urbano) sólo tiene horario de mañana. También existe una línea de autobús que une el Hospital con La Albaida, pero es insuficiente para la conectividad comarcal.

El acceso al Hospital en **bicicleta** es escaso, a pesar de que la distancia es muy adecuada, y existen aparcamientos de bici.

Asimismo, prácticamente nadie accede a pie, a pesar de encontrarse a unos 35 minutos andando desde el centro de Xàtiva. Existe un programa de Vías Verdes Saludables, de la Concejalía de Sanidad, que desarrollan con un equipo de cardiólogos y neumólogos para fomentar el acceso al Hospital y otras rutas a pie.

La gerencia del Hospital tiene algunos proyectos vinculados a la accesibilidad al Hospital, como la mejora de la marquesina de la parada de autobús, la ordenación de los viales de la parte trasera del Hospital, la mejora de accesibilidad para viandantes y la mejora acceso a urgencias de Maternidad.

#### Otros centros sanitarios en Xàtiva

El Centro de Especialidades El Españolito se localiza en el centro de Xàtiva, en el Portal de Santa Tecla. El centro tiene una importante demanda de pacientes, debido a su carácter especializado y a que los facultativos pasan consulta por la tarde. A pesar de tener una localización muy céntrica en Xàtiva, muchos pacientes acuden en vehículo privado (en la mayor parte de las ocasiones son acompañados por familiares o amigos que los transportan en sus vehículos). El centro cuenta con alrededor de 50 plazas de parking, lo que para una parte de los usuarios resulta insuficiente, ya que la mayor parte de las veces están ocupadas por personal sanitario y los pacientes con movilidad reducida tienen importantes problemas de acceso.

Los otros dos equipamientos sanitarios de la ciudad son el Centro de Salud Ausiàs March, en la Avenida del mismo nombre, que dispone de un pequeño aparcamiento para personal y personas con movilidad reducida, y el Centro de Salud Pública de Xàtiva, localizado en pleno casco histórico, en la Plaza de Calixto, con un ámbito comarcal.

#### VIII.8.c. Equipamiento educativo

En el municipio de Xàtiva se localizan los siguientes equipamientos escolares relacionados con la enseñanza reglada:

**Tabla 13: Equipamiento escolar en Xàtiva por nivel, régimen y número de alumnos**

Denominación Genérica	Nombre	Régimen	Nº alumnos infantil y primaria	Nº alumnos ESO/Bachillerato/FP	Nº alumnos Educación Especial	TOTAL
Escuela Infantil	María Teresa Coloma	Público	106			106
Escuela Infantil	Betania	Priv. Conc.	120			120
Escuela Infantil	Trisol	Privada	--			--
Escuela Infantil	Ninos	Privada	--			--
Escuela Infantil	El Corró	Privada	--			--
Escuela Infantil	A gates	Privada	--			--
Colegio de educación infantil y primaria	Taquígrafo Martí	Público	184			184
Colegio de educación infantil y primaria	Martínez Bellver	Público	223			223
Colegio de educación infantil y primaria	Attilio Bruschetti	Público	141			141
Colegio de educación infantil y primaria	Gozalbes Vera	Público	287			287
Colegio de educación infantil y primaria	Beato Jacinto Castañeda	Público	596			596
Colegio de educación infantil y primaria	La Inmaculada	Priv. Conc.	225			225

Denominación Genérica	Nombre	Régimen	Nº alumnos infantil y primaria	Nº alumnos ESO/Bachillerato/FP	Nº alumnos Educación Especial	TOTAL
Colegio todos los niveles educativos	Claret	Priv. Conc.	565	490		1.055
Colegio todos los niveles educativos	Ntra. Sra. de la Seo	Priv. Conc.	457	220		677
Instituto Enseñanza Secundaria	José de Ribera	Público		1.070		1.070
Instituto Enseñanza Secundaria	Doctor Lluís Simarro Lacabra	Público		1.200		1.100
Centro de Formación Profesional	La Costera	Público		1.000		1.000
Centro de Educación Especial	Pla de la Mesquita	Público			77	90
Centro docente privado extranjero	British School of Xàtiva	Privado				300(*)
<b>TOTAL</b>			<b>2.904</b>	<b>3.980</b>	<b>77</b>	<b>7.261</b>

(\*) Dato estimado

La mayor parte de ellos se ubican diseminados por el casco urbano, si bien existen zonas de concentración de centros, como carrer Acadèmic Maravall, donde se localizan los centros escolares Gozalbes Vera y el IES José de Rivera. También el colegio Attilio Bruschetti y La Inmaculada están adyacentes. Fuera del casco urbano, aunque muy próximos al mismo, se encuentran el colegio Claret y el British School of Xàtiva.

Hay que destacar el Centro de Educación Especial Pla de la Mesquita, que se localiza en un emplazamiento más periférico en el casco urbano, sin servicio de transporte público (aunque si cuenta con servicio de transporte adaptado).

Otros centros oficiales de enseñanza implantados en la ciudad son la Escuela Oficial de Idiomas, el Conservatori de Música Luis Milán o el Centro de formación de personas adultas Francesc Bosch i Morata (estos dos últimos comparten espacio, junto con la sede de la UNED en Xàtiva, en el edificio del antiguo convento de Sant Agustí).

La mayor parte de los escolares de Xàtiva van a pie al colegio, con o sin acompañantes. Pero también es cierto que, a pesar de que la mayor parte de los alumnos viven en las proximidades de los colegios, son muchos los padres y madres que llevan a sus hijos en coche a la escuela. Las causas para ello son variadas: falta de tiempo, comodidad, seguridad, etc., pero las consecuencias en los entornos de los colegios son patentes: congestión, ruido, contaminación, inseguridad, etc.

Se ha realizado un análisis exhaustivo de los entornos escolares de los colegios de Xàtiva, primer paso para explorar posibilidades de ordenación para la mejora de la accesibilidad en otros modos de transporte diferentes al vehículo privado, y la creación de lugares seguros y amables para los niños.

Esta información queda reflejada en el Anexo 1.

Foto 45: Centros docentes en Xàtiva: de arriba abajo e izda-dcha: Escuela Oficial de Idiomas, Convento de San Agustín (sede Conservatori y UNED) y British School of Xàtiva



Respecto a la enseñanza superior, en Xàtiva se encuentran la mencionada sede de la UNED, y el Campus de la Universidad Católica de Valencia, entidad de titularidad privada.

#### VIII.8.d. Equipamiento deportivo

Xàtiva cuenta con 5 instalaciones deportivas de ámbito municipal, localizándose cuatro de ellas al norte de la vía del ferrocarril. Sólo el Campo Municipal de La Murta se ubica en el centro urbano.

Tabla 14: Características de las instalaciones deportivas del municipio de Xàtiva

	Accesos/ día	Actividades	Horario preferente	Parking/nº plazas	Aparcabicis
<b>Ciutat del L'Esport</b>	600	Fútbol, Basquet, Voley-Playa, Paddle, Fútbol Sala, Tenis, Natación, Atletismo, Frontón, Tenis de mesa, Patinaje, Petanca, Balonmano y Gimnasio.	7,00-9,00 19,00-21,30	400	24
<b>Pabellón Francisco Ballester</b>	140-150	Básquet, Fútbol Sala, Mantenimiento físico, Balonmano, Pilates, Taekwondo, Deporte Adaptado, Gimnasia Rítmica.	17,30-21,30	150	8

<b>Pabellón voleibol municipal</b>	100	Bàsquet, Voleibol, Fútbol Sala, Aeròbic, Mantenimiento físico, Gimnasia correctiva, Tai-chi, Bádmbinton	10:00 a 12:00 19,00-21,30	200	24
<b>Campo Francisco "Paquito" Municipal Coloma</b>	120/130	Fútbol 11, fútbol 7.	17:00 a 22:30	100	No
<b>Campo Municipal La Murta</b>	70/80	Fútbol	16:30 h. a 18:30	No	No

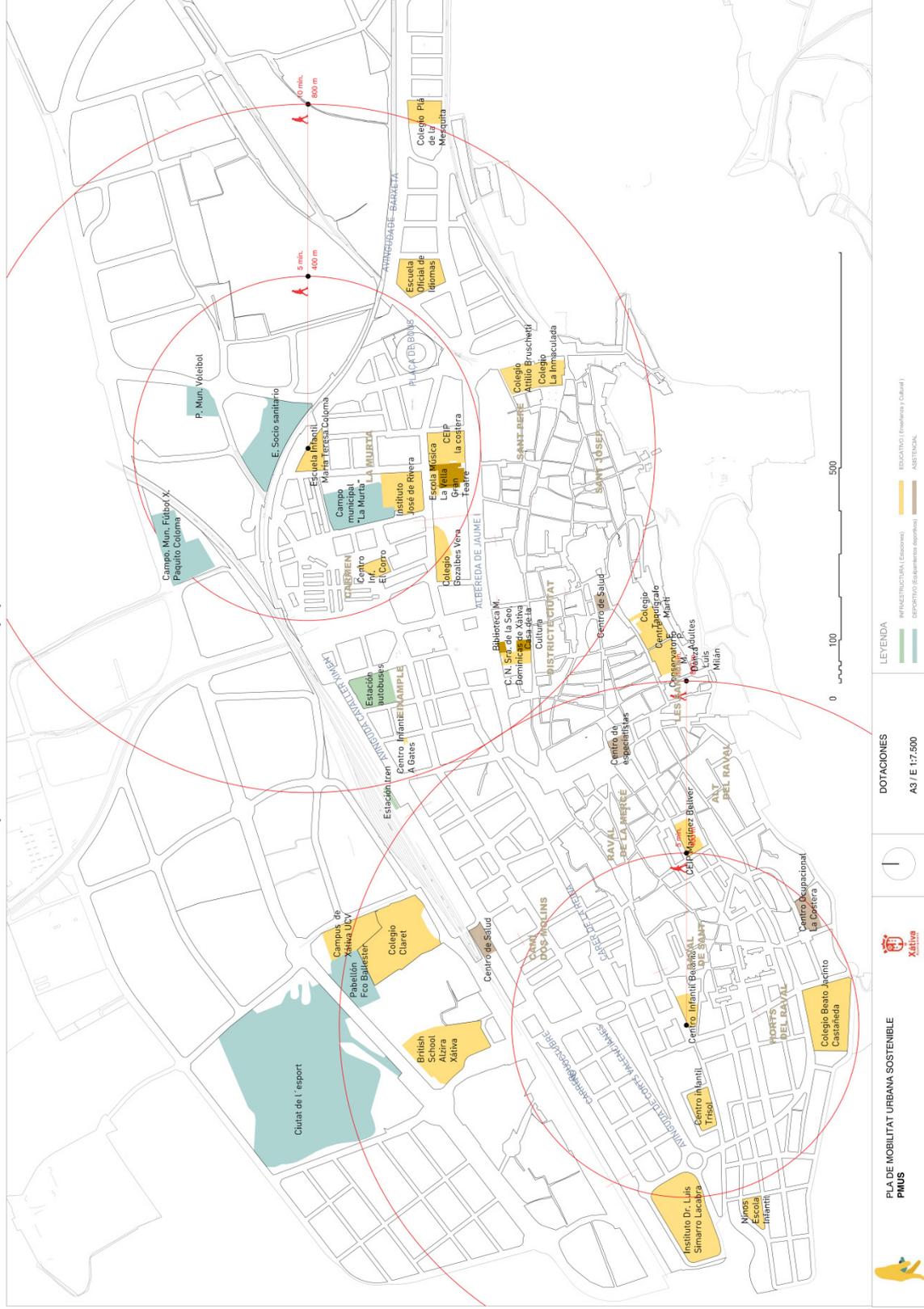
El modo de acceso prioritario para los usuarios de las instalaciones que se localizan en distintas áreas del polígono (Ciutat del L'Esport, Pabellón Francisco Ballester, Pabellón municipal de voleibol y Campo Municipal "Paquito" Coloma) es el vehículo privado, a pesar de su cercanía al núcleo urbano. Todos ellos tienen una importante capacidad de aparcamiento, y ninguno de ellos es accesible en transporte público.

Foto 46: Ciutat de L'Esport y Pabellón Francisco Ballester



Fuente: <http://www.xativa.es/deportes/instalaciones>

Mapa 22: Localización de equipamientos en Xàtiva







## El Centro Comercial Plaza Mayor y su entorno

El Centro Comercial Plaza Mayor abrió sus puertas en 2007 con una vocación comarcal, llegando su ámbito de influencia incluso hasta las áreas más próximas de las provincias de Albacete (Almansa) y Alicante (Alcoy). La población que abraza, en un radio de 25-40 minutos en coche, es de 463.781 habitantes.

El centro está distribuido en dos plantas, con una SBA (superficie bruta alquilable) de 32.000 m<sup>2</sup>. En la actualidad cuenta con un total de 62 establecimientos, siendo la mayoría comercios de ropa y complementos. También existen establecimientos relacionados con el sector servicios (peluquería, agencia de viajes, telefonía, etc.) y, dentro de ellos, la restauración es la mayoritaria, con ocho firmas instaladas. Además, hay que destacar la localización de los cines Axion Xàtiva CC Plaza Mayor, que cuentan con 8 salas de proyección, y es el único establecimiento de estas características en Xàtiva y toda la Comarca de la Costera.

Foto 47: Centro Comercial Plaza Mayor



Fuente: [http://www.gruporodenas.com/centros\\_comerciales/Xativa/](http://www.gruporodenas.com/centros_comerciales/Xativa/)

Actualmente no cuenta con hipermercado, ya que la empresa Eroski, instalada desde 2008, cerró sus puertas a principios de 2017. La empresa promotora está gestionando la próxima implantación de una gran superficie de alimentación.

En el año 2016 tuvo 2.179.000 visitantes, número inferior al de años anteriores (2.827.393 en 2014), debido a la marcha del supermercado Eroski, el cual ejercía un importante papel atractor. En el Centro trabajan alrededor de 400 personas.

Las horas de mayor afluencia en invierno son las tardes, hasta las 10,00 de la noche.

El número medio de visitas en un día laborable es de 4.500 personas (6.000 en 2015), y en sábado, la media de clientes se incrementa hasta llegar a los 10.000 (13.000 en 2015).

La práctica totalidad de los visitantes acceden a al establecimiento en automóvil. Para los que existen dos parkings, uno en superficie, con alrededor de 1.000 plazas de aparcamiento, y uno en el subsuelo, con 800 plazas. Existen 12 plazas de aparcabicis.

En la actualitat no arriba el transport públic. No va així amb anterioritat, però el servei no tenia suficient demanda i es cancel·lò. Part del servei estava sufragat per la empresa gestora del centre comercial.

És important destacar la gran afluència de públic jove, atraïda pels cinemes i per l'oferta hostalera. Molts d'ells, que careixen de carnet de conduir o vehicle, accedeixen caminant al recinte, bé per la via de servei de la N-340, amb el problema de que en el seu tram final aquesta via es fondeix amb el viari principal, o bé per les carrers del polígon industrial, que no es troben habilitats com a itinerari peatonal (amb falta d'acera adequada, il·luminació i ombrejat). Per tot això la perillositat en l'accés a peu al centre comercial, real o percebuda, és palpable.

### Otras áreas comerciales y de ocio

Com ja s'ha mencionat anteriorment, les distintes àrees del sòl industrial de Xàtiva estan sent ocupades per activitats comercials, principalment mitjanes superfícies relacionades amb l'alimentació i equipament bàsic: Mercadona, Decathlon, Worten, Aki, etc.

Figura 46: Localización de las principales áreas comercial fuera del centro urbano de Xàtiva



Cabe destacar el àrea de mitjanes superfícies localitzada a la part sud del polígon industrial B (àrea de confluència de la N-340 i CV-645 – “rotonda del McDonald’s”). Es tracta d'una zona amb gran afluència de públic, tant atraïda per superfícies comercials d'alimentació (“Family Cash” principalment) que accedeixen en vehicle privat, com clients dels restaurants de menjar ràpid allí implantats, en la seva majoria públic jove i viandant.

### VIII.8.f. La movilidad asociada al turismo

Xàtiva es una de las ciudades valencianas con mayor riqueza histórica y patrimonial. El municipio cuenta con quince Bienes de Interés Cultural (BIC), catalogados por la Subdirecció General de Patrimoni Cultural i Museus de la Conselleria d'Educació, Cultura i Esport. De estos bienes, doce corresponden a monumentos. Otro de los bienes es el catalogado como conjunto histórico, que corresponde al Conjunto Histórico Artístico de la ciudad. También destaca la existencia de un bien de interés cultural inmaterial y, por último, una zona arqueológica.

La relevancia de estos bienes de interés cultural se manifiesta en que siete de estos bienes son monumentos nacionales: el Castillo, la Colegiata, el Hospital Real, las Iglesias de San Félix y San Francisco, el convento de Santo Domingo y el museo del Almudín. El castillo de Xàtiva es uno de los principales reclamos turísticos de la ciudad. Es una doble fortaleza amurallada, de origen íbero y romano, aunque su estructura actual son de estilo islámico y gótico. Está compuesta de dos conjuntos, denominados castillo mayor y castillo menor, que se unen entre sí mediante las murallas. Esta fortaleza era la prisión de Estado de los Reyes de la Corona de Aragón. Cabe destacar la magnífica panorámica existente desde lo alto del castillo.

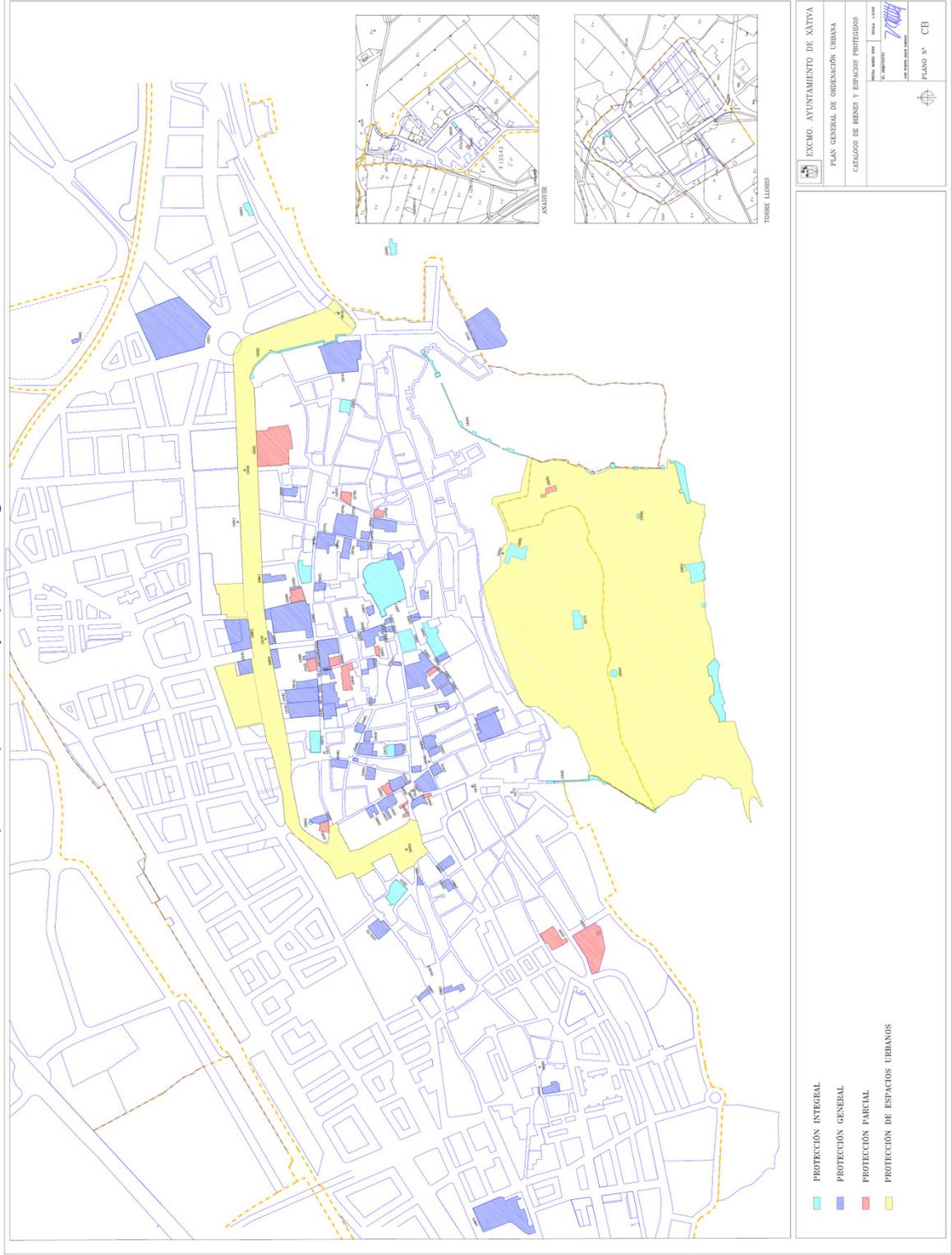
Otro de los monumentos nacionales es la Colegiata de Santa María o Seu. Este templo de dimensiones catedralicias es uno de los edificios más importantes de Xàtiva. Aunque se empezó a construir en el año 1596, no fue terminada hasta muy avanzado el siglo XVIII, por lo que en el interior se combinan el estilo renacentista, barroco y neoclásico. En su interior alberga un museo con numerosas piezas de gran valor de pintura, escultura, orfebrería y documentos, relacionadas algunas de ellas con la familia Borja.

**Tabla 15: Características de los bienes de interés cultural del municipio de Xàtiva**

Monumentos
Almudín /Museo Municipal
Canal de Bellús a Xàtiva /Acueducto de Bellús / Acueducto de Alboi. Arcadetes de Alboy (Bellús, Genovés, Xàtiva)
Castillo
Ermita de San Félix
Ermita de Santa Ana
Ex-Convento de Santo Domingo /Exconvento de Predicadores
Hospital Municipal
Iglesia Colegiata de la Asunción de Nuestra Señora /Iglesia Colegiata de Santa
Iglesia de San Francisco /Antiguo Convento de San Francisco
Iglesia Parroquial de San Pedro Apóstol
Palacio de Alarcón /Juzgados
Real Monasterio de la Asunción o de Santa Clara /Convento de Clarisas
Conjuntos Históricos
Conjunto Histórico Artístico de la Ciudad
Inmateriales
Fiesta de las Fallas de Xàtiva
Zonas Arqueológicas
Solar de la antigua ciudad de Xàtiva

Fuente: Xàtiva 2017. La Estrategia de una Ciutat

Mapa 24: Mapa de Bienes y Espacios Protegidos de Xàtiva



Junto a toda la riqueza patrimonial señalada, Xàtiva cuenta también con importantes equipamientos culturales son los y museos: el Museo del Almudín, el museo de la Colegiata, la colección museográfica de la Ermita de San Félix y el museo de Bellas Artes.

Fruto de esa riqueza, cada año visitan Xàtiva miles de turistas atraídos por el patrimonio anteriormente mencionado. Y la tendencia es ascendente. De 2014 a 2017 las visitas al Castillo se incrementaron en 20.000 visitantes, pasando de 55.000 a 75.000. Y prácticamente se puede equiparar el número de visitantes al Castillo con el número de visitantes a la ciudad.

Se trata de un tipo de turismo familiar, que visita Xàtiva para pasar el día, siendo muy bajo el número de pernотaciones. De hecho, la oferta hotelera no es muy grande, como puede verse en la tabla adjunta, si bien está ajustada a la demanda actual.

**Tabla 16: Oferta hotelera en Xàtiva, 2016**

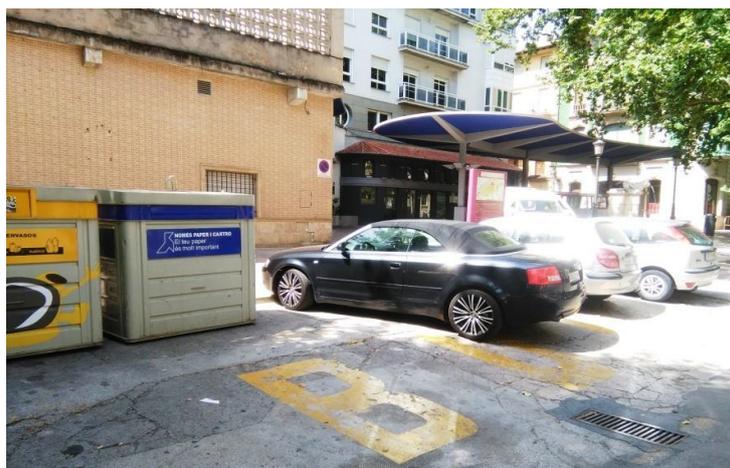
Tipo de alojamiento	Número	Número de plazas
Hoteles	3	154
Pensiones	1	12
Apartamentos turísticos	14	60
Casas rurales	5	48
Albergues rurales	1	40
<b>TOTAL</b>	<b>24</b>	<b>314</b>

Fuente: Agència Valenciana del Turisme

Prácticamente todo el turismo es extranjero, que llegan a Xàtiva mayoritariamente en coche de alquiler desde Valencia, Gandía, u otros lugares de la costa hasta Alicante. Asimismo también llegan grupos en furgonetas con chófer o en autobús.

Los autobuses dejan a los turistas en la Fuente del Lleó, donde hay área de aparcamiento para los mismos, que casi siempre está ocupada por turismos. Posteriormente, los autobuses van a aparcar al polígono, donde no hay aparcamiento de buses turísticos.

**Foto 48: Ocupación del espacio para autobuses turísticos en la Fuente del Lleó**



Fuente: Pascual Muñoz, D'Turisme

Como se ha mencionado, el Castillo de Xàtiva es el recurso patrimonial más visitado de la ciudad. La hora de máxima afluencia es de 12:00 a 14:30, subiendo la mayor parte de los visitantes en sus propios vehículos, para los cuales existen 25 plazas de aparcamiento. Una vez ocupadas todas las plazas, se aparca en cordón al borde de la carretera.

Los grupos suben en el trenecito, que en algunos casos no puede llegar a la puerta del Castillo debido a la congestión de vehículos.

Una vez que los turistas bajan del Castillo en su coche, hay problemas de acceso desde el castillo a la Estación para aparcar.

Una vez en la ciudad, la visita al Casco Histórico es el objetivo de la gran mayoría de los turistas, y el entorno urbano en algunos casos dificulta el paseo tranquilo.

Existen diversas empresas que organizan estas rutas por la ciudad de Xàtiva, dirigidas tanto a particulares como grupos. La página web oficial de turismo de Xàtiva (<http://www.xativaturismo.com/visitas-guiadas/>) recoge las empresas que actualmente están desarrollando este tipo de actividades, mostrando la riqueza patrimonial y cultural existente. También se realizan actividades lúdicas y culturales para escolares.

Figura 47: Ruta de los Borgia



Fuente: <http://www.xativaturismo.com/la-ruta-de-los-borja/>

Algunos de los inconvenientes en los principales itinerarios del Casco Histórico<sup>5</sup> son:

- En ocasiones los paneles turísticos desorientan a los turistas, pues la disposición es la contraria a la real; cuando miras en el panel un itinerario hacia un lado en la práctica se sitúa hacia el lado contrario.

<sup>5</sup> Información suministrada por Pascual Muñoz, de la empresa de visitas guiadas D'Turisme. Todas las fotos de este apartado son de su autoría.

Foto 49: Panel informativo en el casco histórico de Xàtiva



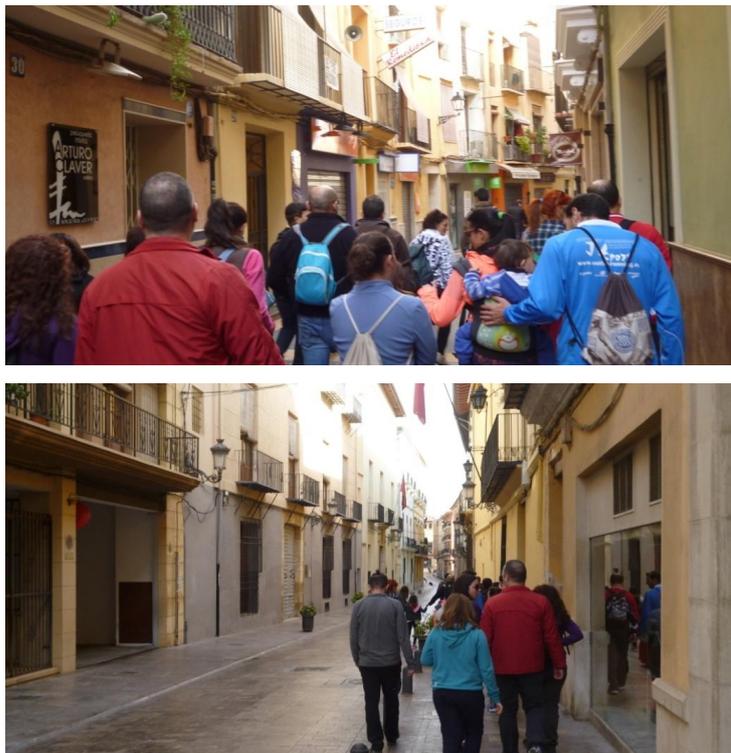
- En algunas calles es imposible ir con un grupo por el casco antiguo (por ejemplo, en la parte central del Carrer Montcada, esquina con C/ Vallés), pues el tráfico es continuo, incluso por la noche. No dejan de pasar coches por esta calle y Corretgeria. El grupo corre peligro y se interrumpe la visita y su comprensión.
- Además los numerosos bolardos de las aceras hacen tropezar e incluso caer (los primeros del grupo los ven pero no los de detrás, que además van mirando las fachadas, el tráfico, atendiendo a explicaciones...).

Foto 50: Grupo de turistas en la calle Montcada



- Cortes de itinerarios peatonales de interés. Por ejemplo, en la calle Sant Francesc y calle Montcada. Grupo caminando desde la calle peatonal (Sant Francesc) de forma compacta, atendiendo a las explicaciones, pero que se divide e interrumpe las explicaciones al llegar a la calle Montcada.

Foto 51: Grupo de turista en su recorrido por las calles Sant Francesc (arriba) y Montcada (abajo)



- En la esquina del campanario de la Seu (C/ Mossén Urios, Plaça Calixt III, C/ Noguera y C/ Abat Pla) soporta gran cantidad de tráfico y de ruido. Es el lugar más peligroso para los grupos de turistas. Con aceras casi inexistentes y algunas al mismo nivel del asfalto, bolardos bajos y grandes maceteros, sin paso de peatones y el único punto donde situar el grupo es pequeño y molesta al resto de peatones. El tráfico es continuo y el ruido ensordecedor; se hace necesario invadir la calzada se siga el itinerario que se siga.
- Acceso a Albereda Jaume I. Acceso desde C/ Baixada de l'Estació y C/ Reina. En los dos casos hay indicaciones de cómo acceder a la Oficina de Turismo y Castillo, pero los domingos y festivos, o cuando hay actos en la avenida y se corta el acceso a la esta calle, no se dan buenas indicaciones sobre cómo llegar a estos puntos.

Foto 52: Indicaciones de acceso a Xàtiva y calles cortadas en fiestas

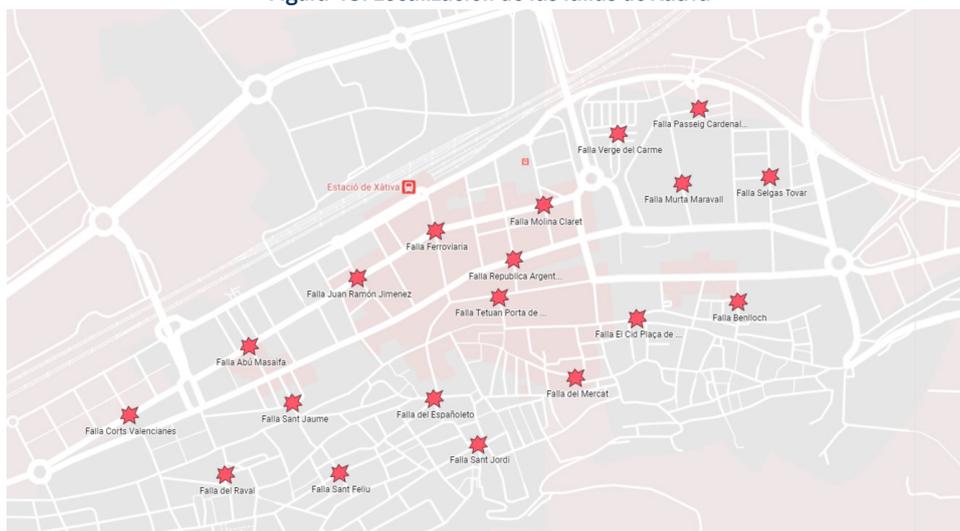


### VIII.8.g. Otros eventos con impacto en el espacio urbano

Además de contar con ese valiosísimo patrimonio cultural e histórico, en Xàtiva se celebran diferentes fiestas, con mayor o menor impacto en el espacio público y el viario.

Xàtiva cuenta con un Bien de Interés Cultural inmaterial, las **fiestas de las fallas** de la ciudad, que fueron declaradas por la Generalitat Valenciana como BIC inmaterial en diciembre de 2015. La fiesta de las Fallas tiene larga tradición en Xàtiva, siendo la primera ciudad donde se plantaron fallas, después de la de Valencia. Durante las fiestas, del 15 al 19 de marzo, se plantan 19 fallas en las calles de la ciudad.

Figura 48: Localización de las fallas de Xàtiva



Fuente: <http://www.xativaturismo.com/fallas-de-xativa/>

También cabe resaltar la importancia de **La Fira de Xàtiva**, o Fira d'Agost, que se celebra por privilegio de Jaume I desde el año 1250. La presencia de ganado, motivo original de la Fira, ha pasado a un segundo plano. Entre los días 15 y el 20 de agosto en las calles y plazas de la ciudad se combinan atracciones de feria, paradas comerciales y actividades culturales atrayendo a alrededor de 200.000 visitantes.

El recinto ferial lo forma tradicionalmente la Albereda, pero en 2017 ha experimentado un incremento respecto a cualquiera de las anteriores ediciones, que eleva la extensión de la Fira un 30% hasta ocupar una superficie de 2.619 metros de largo, con cinco nuevas calles ocupadas, entre ellas la Av. Selgas, continuación de la Albereda.

Por otra parte, la enorme afluencia de visitantes a la ciudad obliga a habilitar aparcamientos disuasorios para el acceso a pie a la ciudad (Ver Mapa 19).

## IX. ASPECTOS AMBIENTALES RELACIONADOS CON LA MOVILIDAD

Los principales problemas ambientales relacionados con la movilidad y sus infraestructuras pueden englobarse en los siguientes grupos:

- Emisiones de gases contaminantes causadas por la quema de combustibles fósiles del tráfico. A la que se suman las afecciones a la calidad del aire debidas a gases de fondo (como el ozono)
- Consumo energético y emisión de gases de efecto invernadero
- Ruido y contaminación lumínica
- Destrucción del paisaje y pérdida de suelo fértil y de biodiversidad por un proceso intensivo y disperso de urbanización, que incluye una red viaria potente que fracciona el territorio
- Contaminación del agua (sobre todo difusa) y la sobreexplotación de acuíferos
- Generación de residuos y su todavía insuficiente reciclaje y reutilización

En la actualidad, Xàtiva no presenta serios problemas medioambientales, si bien, obviamente, son diversos los aspectos a mejorar en el marco de medidas integrales de gestión sostenible. De ellos, se profundiza a continuación en aquéllos más relacionados con el modelo de movilidad urbana.

Por otro lado, conviene recordar que el municipio de Xàtiva se encuentra sujeto a un extenso cuerpo normativo en materia de calidad del aire, de ámbito nacional y de la comunidad valenciana:

- El Real Decreto 102/2011, *de 28 de enero*<sup>6</sup>, relativo a la mejora de la calidad del aire, que transpone al ordenamiento jurídico español el contenido de la Directiva 2008/50/CE y 2004/107/CE. Fue modificado por el RD 678/2014 por peculiaridades de ciertos contaminantes, menos extendidos.
- El Plan Nacional de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera “Plan AIRE”, aprobado por el Consejo de Ministros el 12 de abril de 2013<sup>7</sup>.
- La Red Valenciana de Vigilancia y Control de la Contaminación Atmosférica (RVCCA), en cuyo marco se realiza anualmente la Evaluación de la calidad del aire de las diversas zonas en las que se sectoriza la Comunidad Valenciana.
- Planes de Mejora de la Calidad del Aire, de los que hasta la fecha se han elaborado sólo de tres de las áreas, no siendo ninguna de ellas la que incluye a Xàtiva.
- La Estrategia Energética de la Comunitat Valenciana 2014-2020, elaborada en 2013. No ha sido dotada para su aplicación práctica ni hay disponibles documentos de seguimiento o evaluación.

Su aplicación y cumplimiento contribuye a la mejora de las condiciones medioambientales de Xàtiva. Si bien, el desarrollo en detalle de las estrategias y planes marco, es un proceso lento que a menudo adolece de la adecuada coordinación entre ellas, de manera que se optimicen los

<sup>6</sup> Disponible en [http://www.magrama.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/atmosfera-y-calidad-del-aire/RD\\_102-2011\\_tcm7-149969.pdf](http://www.magrama.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/atmosfera-y-calidad-del-aire/RD_102-2011_tcm7-149969.pdf)

<sup>7</sup> Descargable en [http://www.magrama.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/atmosfera-y-calidad-del-aire/calidad-del-aire/Plan\\_Aire.aspx](http://www.magrama.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/atmosfera-y-calidad-del-aire/calidad-del-aire/Plan_Aire.aspx)

recursos existentes a la hora de su implementación real. Problema que se hace más patente en el caso de aspectos tan transversales como el diseño de las políticas energéticas.

## IX.1. EMISIONES A LA ATMÓSFERA

La nómina de gases contaminantes o causantes del calentamiento global más directamente relacionados con la movilidad, incluye:

- Dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), principal Gas causante del Efecto Invernadero (GEI), cuyas emisiones se deben principalmente al uso de combustibles fósiles por los vehículos
- Óxidos de Nitrógeno (NO<sub>x</sub>), uno de los principales contaminantes el aire, que resulta corrosiva para la piel y el tracto respiratorio, cuya inhalación en elevadas concentraciones o la exposición prolongada a los cuales puede provocar graves enfermedades. En un gran porcentaje están producidos por la actividad humana, principalmente por el tráfico
- Partículas en suspensión (PM<sub>10</sub> y PM<sub>2,5</sub>, según su diámetro en micras), que además de por la presencia de masas de aire procedentes del Sáhara (no raras en La Costera), sus mayores concentraciones se localizan sobre los ejes de carreteras, particularmente en los grandes núcleos urbanos y siendo más acusada su presencia en el caso de las partículas finas, más claramente ligadas a la combustión de combustibles fósiles
- Compuestos orgánicos volátiles (COVs) no metánicos, tales como el Benceno, toluenos y xilenos (BTX) proceden en gran medida de la combustión incompleta de gas, carbón y fuel, y su presencia se vincula claramente con el transporte y distribución del petróleo
- Ozono troposférico (O<sub>3</sub>), que permanece a nivel de suelo (conocido como "ozono malo"), se forma por la reacción de la luz solar frente a contaminantes precursores del ozono, como son los óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>) y los compuestos orgánicos volátiles (COVs), procedentes principalmente del tráfico de vehículos

Figura 49: Localización de las Estaciones fijas de Control de la RVCCA en 2016



En el caso de Xàtiva, la concentración de estos gases en el aire es controlada por la Red Valenciana de Vigilancia y Control de la Contaminación Atmosférica. Particularmente, Xàtiva se engloba en la denominada Zona ES1011: Bética - Serpis (Área Costera) y la estación fija de control atmosférico más cercana se encuentra en Alzira, a más de 20 Km. Esta estación no ha registrado alarmas por concentraciones nocivas en los últimos años. Por otro lado, una de las estaciones móviles de control recoge mediciones en el municipio próximo de Benigànim, al lado opuesto de la Sierra de Vernissa.

Si se han producido en los últimos años superaciones respecto al límite máximo diario de las medias octohorarias de ozono troposférico marcado por el RD 102/2011 (120 microgramos por metro cúbico), umbral que a su vez no debe superarse más de 25 días al año. En particular, en la estación móvil de Benigànim, se han registrado 29 superaciones del nivel de ozono umbral según la normativa entre 2014 y 2016<sup>8</sup>.

Estas superaciones serían en mayor número si se atiende al límite recomendado en las Directrices de la OMS sobre la Calidad del Aire, de 2005<sup>9</sup>, que reduce ese límite a 100 µg/m<sup>3</sup>, a raíz de pruebas concluyentes sobre la relación entre la mortalidad diaria y concentraciones de ozono inferiores.

Cabe señalar que hasta aproximadamente el año 2007, hubo instalada en la parte alta del edificio consistorial de Xàtiva (Baixada del Carme, en pendiente y con bastante circulación en ambos sentidos, uno de ellos de subida) una estación manual que registraba los gases básicos, siendo las mediciones obtenidas siempre muy inferiores a los umbrales mínimos nocivos. Desinstalada en su momento, no se dispone a día de hoy de datos sobre la presencia de gases contaminantes en el municipio, a pesar de ser capital comarcal y la población de La Costera que más tráfico perimetral soporta.

En cuanto a las emisiones de GEI, son a día de hoy prácticamente inexistentes las bases de datos contrastados y globales sobre su evolución en el municipio de Xàtiva y su núcleo urbano. Es esperable que esta carencia se reconduzca tras la adhesión del Ayuntamiento de Xàtiva, en el mes de julio de 2016, al denominado Pacto de los Alcaldes por el Clima y la Energía, cuya coordinación depende de la Diputación de Valencia.

El Pacto de los Alcaldes, impulsado por la Comisión Europea, se inició en 2008 con un objetivo de reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> en al menos un 20% de cara a 2020. En 2015 se renombra y actualiza como Pacto de los Alcaldes por el Clima y la Energía, elevando el objetivo de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> a un mínimo del 40% para el año 2030, en un esfuerzo de implicar a los responsables locales en la adopción de compromisos vinculantes y medidas de anticipación a los inevitables efectos del cambio climático.

En la práctica, como primer paso tras la adhesión, en el marco del Pacto se elabora un Plan de Acción para la Energía Sostenible (PAES) que debe aprobarse en Junta de Gobierno Local, que incluye una exhaustiva auditoría energética del municipio, la definición del año de partida para ponderar la evolución de los resultados, y que se acompaña de un Inventario de Seguimiento de Emisiones periódico. Tras su adhesión, el Ayuntamiento de Xàtiva está a la espera de poder tramitar la contratación de dicho Plan de Acción, prevista para 2018.

<sup>8</sup> [Evaluación de la calidad del aire en la Comunidad Valenciana, año 2016. Zona ES1011 BÉTICA - SERPIS](#)

<sup>9</sup> Disponible en [http://www.who.int/phe/health\\_topics/outdoorair/outdoorair\\_aqg/es/](http://www.who.int/phe/health_topics/outdoorair/outdoorair_aqg/es/)

## IX.2. RUIDO Y CONTAMINACIÓN LUMÍNICA

La problemática asociada a la **contaminación acústica**, que provoca numerosos daños a la salud de las personas y efectos negativos sobre la fauna, es un tema recurrente en las ciudades al que se comienza a dar la importancia que merece desde las administraciones.

Actualmente Xàtiva cuenta con un Plan Acústico (documento preceptivo según la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica), aprobado en pleno en agosto de 2011 y publicado en el DOCV del 17 de octubre de 2011<sup>10</sup>. Además, en diciembre de 2012 el Pleno del Ayuntamiento de Xàtiva aprueba la Ordenanza Municipal de Protección contra la Contaminación Acústica, actualmente en vigor. Los apartados que regula más relacionados con la movilidad, son las actividades de carga y descarga, servicios de limpieza y de mantenimiento de la vía pública y las características y condiciones de circulación de los vehículos a motor y ciclomotores.

En líneas generales, de las encuestas y consultas realizadas para el Plan de Salud 2012-2014, se deduce que la población local considera Xàtiva en 2012 "como una población poco ruidosa, exceptuando el bullicio asociado a la zona urbana de ocio del mercado"<sup>11</sup>, a pesar de que los datos arrojados por el Plan Acústico 2011 denotan que más de la mitad de la población se ve afectada diariamente por valores superiores a los valores límite recomendados, y que casi el 14% de ellos lo padecen en 10 dB por encima de ese límite.

Mención especial merece la mencionada área del Mercado y calles adyacentes, que tras 20 años de reivindicaciones vecinales, fue declarada ZAS en 2015. En 2017 sigue ocurriendo que las mayores molestias por ruido en horario nocturno se concentran en el distrito centro, en la Plaza del Mercado y alrededores (tanto por la aglomeración de locales de ocio, como por el tráfico de coches y motos), de manera que sigue siendo ZAS, a la espera de que se adopten medidas más eficaces de reducción del ruido.

En el conjunto de la Ciudad, el tráfico resulta ser la principal fuente de contaminación acústica en Xàtiva, a falta de fuentes de origen industrial u otras reseñables. También por ese motivo, la zona circundante al Mercado padece incluso en horario diurno niveles excesivos de ruido, por la circulación de vehículos de paso por el casco histórico (combinado, en ocasiones, con el empleo de pavimentos disuasorios que resultan más ruidosos).

**Tabla 17: Mediciones sonoras continuas en viales de Xàtiva**

Vial	LAeq día	LAeq noche
Plaça d'Espanya	<b>68,8</b>	63,3
CV-645 Ronda Nord	67,8	61,6
Crta. De Simat	67,1	64,9
C. de la Reina (n. 25)	66,1	61,7
Av. Ausiàs March (n. 2)	66	61,2
Av. República Argentina	65,8	58,9
Av. Selgas	64,7	60,3
Plaça del Mercat	64,5	<b>68,8</b>

<sup>10</sup> <http://bdb.cma.gva.es/web/indice.aspx?nodo=76133&idioma=V>

<sup>11</sup> [1er Plan de Salud de Xàtiva 2012-2014](#)

Aparte de su componente como emisor de CO<sub>2</sub> a la atmósfera en el proceso de generación de la energía (a menos que ésta proceda 100% de energías renovables), la **contaminación lumínica** ocasionada por las numerosas luminarias presentes en la infraestructura viaria conlleva otras afecciones al medio natural (principalmente a la fauna avícola nocturna, multitud de artrópodos e insectos y a los mamíferos voladores), además de problemas de salud en la población y pérdida de calidad del cielo nocturno.

Estas afecciones son relativamente sencillas de resolver con tecnología en los propios dispositivos de luz, así como con las adecuadas temporización y programación de su funcionamiento y con un adecuado diseño de su distribución general, y de su posición respecto al objetivo a iluminar. La mejora de los primeros minimiza aspectos relativos al consumo energético y a la orientación de la fuente de luz, de manera que con el menor consumo posible se optimiza la calidad de la luz y del espectro urbano que cubre. La segunda, la programación adecuada de los horarios, el uso de sensores y la zonificación ideal, igualmente redundan en una mayor eficiencia, además de aumentar la percepción de seguridad de los viandantes.

Este último aspecto es de gran importancia en lo que se refiere a movilidad sostenible, ya que la percepción de inseguridad al caminar o pedalear -factor altamente subjetivo- disuade a la ciudadanía de utilizar esos modos de transporte, a favor del vehículo motorizado.

Desde hace dos años, el Ayuntamiento de Xàtiva ya aborda la sustitución de bombillas tradicionales por dispositivos LED en algunos sectores del alumbrado público (Mercado, Hort de Mora y puntos de Maulets y Música Vella), logrando mejoras en el sentido anteriormente apuntado y un cierto ahorro en el consumo eléctrico. Además, está en marcha el Plan de Seguridad de Vías Urbanas, con objetivos de mejora de la eficiencia energética así como de la sensación de seguridad por parte de la ciudadanía, en el marco del cual se invertirán 300.000€ en tres fases. En aquellos casos en que las farolas existentes no permiten regular la intensidad, se sustituyen las luminarias, mientras que cuando éstas sí admiten la regulación, sólo se cambian los emisores de luz. Y en el ámbito del casco histórico está previsto sustituir el alumbrado fluorescente por LEDs en los edificios públicos.

### IX.3. BIODIVERSIDAD

El enclave y características del municipio, que desde la prehistoria ha sido idóneo para el asentamiento humano por su disponibilidad de agua y de grandes extensiones aptas para la agricultura, hace que en la actualidad Xàtiva sea un territorio fuertemente antropizado.

En el municipio de Xàtiva se ubican tres espacios protegidos, que ocupan algo menos del 1% de su superficie, si bien revisten gran importancia tanto por los aspectos naturales que conservan como por el respeto y valoración positiva que por ellos muestran los setabenses y visitantes. Tal como reflejan las encuestas realizadas en el marco del 1er Plan Municipal de Salud de Xàtiva 2012-14 *los parajes colindantes [a la ciudad de Xàtiva] son valorados muy positivamente por la población consultada, dado que se consideran espacios naturales que ofrecen un entorno inigualable para disfrutar de la naturaleza sin necesidad de grandes desplazamientos.*

Foto 53: Panoràmica del curso medio del río Albaida desde el acceso a la Casa de la Luz.



Fuente: Pepe Vera

**Tabla 18: Espacios protegidos en el término municipal de Xàtiva en 2017**

Denominación del Espacio	Figuras de protección	Sigla	Declarado en	Superficie (ha)	% sobre la superficie protegida (SP)	% de SP sobre total municipal (7.656 Ha)
La Cova Negra	Paraje natural municipal	PNM	2006	57,18	92,12	0,75
Curso medio del río Albaida	Lugar de Interés Comunitario	LIC	2001	17,01	27,4	0,22
(LIC y ZEC incluidos en el perímetro del PNM)	Zona Especial de Conservación	ZEC	2014	17,01	27,4	0,22
Sierra del Castell de Xàtiva	Lugar de Interés Comunitario	LIC	2001	3,28	5,28	0,04
	Zona Especial de Conservación	ZEC	2014	3,28	5,28	0,04
	Microrreserva	Mcr	1999	4,89	7,88	0,06
<b>Total superficie protegida</b>				<b>62,07</b>	<b>100</b>	<b>0,81</b>

Fuente: Banco de Datos Municipal Argos.

El Paraje de la Cova Negra protegido se superpone parcialmente con el LIC-ZEC del curso medio del río Albaida, que abarca territorio de otros municipios colindantes. Ambos espacios protegen un ecosistema de ribera reseñable y el característico paisaje del bosque bajo mediterráneo, y el primero además protege específicamente la cavidad que le da nombre, por tratarse de un importantísimo yacimiento arqueológico del *Homo neanderthalensis*, por lo que también está declarado Bien de Interés Cultural (BIC).

El PR78 permite llegar a la zona desde la Fuente de los 25 Caños y el acceso a la cueva -de acceso restringido y protegida por una reja- sólo puede realizarse a pie, bien desde la Casa de la Luz, bien desde el entronque de caminos junto al río, donde tras el bosquete hay una explanada

en la que se pueden estacionar algunos coches. La zona no presenta problemas por exceso de paso, siendo visitada por senderistas sobre todo los fines de semana, escaladores que acuden a la pared de El Aventaor, grupos de escolares entre semana y en las festividades locales en las que es típico ir a merendar al campo en familia, como la Pascua y por Santa Catalina (este aspecto podría variar cuando se abra el Albergue de la Casa de la Luz, localizado en la misma margen del río Albaida). También es un sendero muy utilizado por ciclistas de montaña, con los que si se produce cierto conflicto, al amenazar la comodidad y seguridad de los senderistas y paseantes cuando no limitan su velocidad para hacerlo compatible con esta diversidad de usos.

Foto 54: Perímetro de la Microrreserva de la Serra del Castell



Fuente: Visor vga

La microrreserva del Castillo de Xàtiva, que trasciende en una quinta parte el perímetro del LIC-ZEC del mismo nombre, debe su protección sobre todo a la presencia de 3 endemismos iberolevantineos, siendo el primero de ellos el más amenazado, hallándose sólo entre las montañas de Xàtiva y el Macizo del Mondúber: *Silene diclinis* -ojo de perdis o ull de perdiu-, *Saxifraga cossoniana* y *Sarcocapnos saetabensis* -rompepedras u orella de ratolí-. La conservación de esta flora requiere de un tratamiento peculiar y su floración es espectacular. Por su localización intra muros del Castillo, se puede acceder al lugar por varias sendas, sin que, de momento, se haya detectado que el eventual paso de personas afecte a la conservación de estas especies protegidas.

#### IX.4. EFICIENCIA ENERGÉTICA Y SENSIBILIZACIÓN

Como ejemplo de cómo se pueden reducir las emisiones contaminantes procedentes del uso de vehículos motorizados, es reseñable la reciente instalación de un ecoparque móvil en Bixquert. Gracias a este punto, que se instalará cada quince días en ese núcleo disperso, el vecindario no tendrá que desplazarse a Xàtiva para depositar las basuras en los diversos contenedores selectivos y los restos de poda.

Otra medida relevante por su papel sensibilizador de la sociedad setabense es el portal informativo y colaborativo Línea Verde ([www.lineaverdexativa.com](http://www.lineaverdexativa.com)) dependiente del Ayuntamiento. Permite el acceso a información actualizada sobre medio ambiente y movilidad sostenible, además de contener una línea directa de comunicación de incidencias en la vía pública. Esto puede realizarse también a través de la app asociada.

Figura 50: El buzón de incidencias del Portal Línea Verde Xàtiva



Por otra parte, en relación directa con la movilidad sostenible, Xàtiva se ha adherido en 2016 y 2017 a la Semana Europea de la Movilidad, organizando entre el 16 y el 22 de septiembre de este último año diversas actividades, seleccionadas por la propia Mesa de la Movilidad y llevadas a cabo por los diferentes grupos políticos municipales.

También en la línea de medidas sensibilizadoras, son destacables las Campañas de Educación Vial que la Policía Local de Xàtiva viene realizando en los centros escolares de Xàtiva desde hace varios años. Esta labor educativa es particularmente relevante por dirigirse a los escolares, cuya concienciación es clave tanto directa como indirectamente, por la incidencia que su comportamiento y mensajes adquiridos tienen sobre la sociedad en su conjunto.

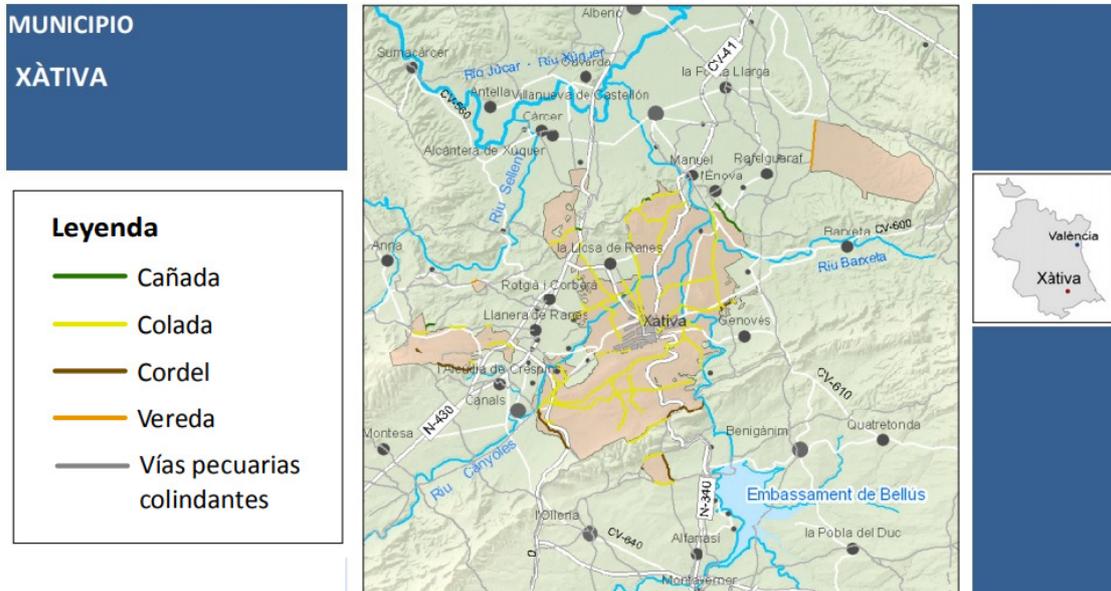
## IX.5. VÍAS PECUARIAS

El Catálogo de Vías Pecuarias de la Comunitat Valenciana<sup>12</sup>, elaborado en 2015 por la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient para en cumplimiento de la Ley 3/2014, de 11 de julio, de la Generalitat, de Vías Pecuarias de la Comunitat Valenciana, registra 27 vías pecuarias en el municipio de Xàtiva, en las categorías de cañada (75 m de anchura máxima), cordel (37,5 m de anchura máxima) y colada (anchura variable). Su deslinde y amojonamiento, a fin de recuperar el trazado y anchura propias según la Ley estatal que las regula (Ley 3/1995, de 28 de marzo, de Vías Pecuarias), es un asunto complejo que se agrava con el paso del tiempo, y desafortunadamente, como es común a estas vías de dominio público en gran parte del territorio, ninguna de las que surcan el municipio setabense ha sido a día de hoy deslindada.

<sup>12</sup> Catálogo de Vías Pecuarias de la Comunidad Valenciana

Figura 51: Vías pecuarias en Xàtiva

CATÁLOGO DE VÍAS PECUARIAS DE LA COMUNITAT VALENCIANA





## X. ASPECTOS SOCIALES RELACIONADOS CON LA MOVILIDAD

### X.1. SEGURIDAD VIAL

De entre los impactos que la movilidad tiene sobre la sociedad, seguramente el más dramático es el de la pérdida de vidas y las lesiones provocadas por los accidentes de tráfico.

Según los últimos datos disponibles de DGT, correspondientes al año 2015, no se ha registrado en el municipio de Xàtiva ninguna víctima mortal por accidente de tráfico (el último fallecido en las estadísticas oficiales data de 2013), siendo 6 el número de hospitalizados (1 de ellos por accidente en ámbito urbano) y 45 el número de heridos leves (25 en ámbito urbano, siendo 5 de ellos peatones).

No obstante, aunque aún no se disponga de esos datos oficiales, es sabido que a lo largo del 2016 se han producido, en el núcleo urbano, un atropello mortal de un hombre de 78 años y un accidente mortal en motocicleta. Además, en el ámbito interurbano, se produjo un accidente con una víctima mortal en la A-7 a la altura de Xàtiva.

Figura 52: Siniestralidad vial a Xàtiva

	Siniestralidad vial 2015					
	Vías Urbanas 2015			Vías Interurbanas 2015		
	Fallecidos	Heridos Hospitalizados	Heridos Leves	Fallecidos	Heridos Hospitalizados	Heridos Leves
Bicicletas	0	0	0	0	1	0
Ciclomotores	0	1	5	0	2	3
Motocicletas	0	0	5	0	2	2
Turismos	0	0	10	0	0	15
Furgonetas	0	0	0	0	0	0
Camiones	0	0	0	0	0	0
Autobuses	0	0	0	0	0	0
Otros vehículos	0	0	0	0	0	0
Peatones	0	0	5	0	0	0
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>25</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>20</b>



Fuente: DGT

En todo caso, conviene recordar que los datos sobre la accidentalidad son un primer indicador de si la seguridad vial es aceptable o mejorable, pero no permiten por sí solos valorar la exposición real al riesgo, es decir, determinar si las circunstancias son realmente seguras o no para los usuarios más vulnerables.

Los accidentes registrados son sólo la punta del ‘iceberg’ que sale a la luz, pero detrás de los accidentes registrados se “esconde” un número importante de accidente no registrados, especialmente aquellos que involucran los modos no motorizados y de consecuencias leves.

Además, los datos de la accidentalidad no desvelan la seguridad percibida por parte de los usuarios vulnerables. Esta seguridad percibida condiciona en el alto grado la movilidad y accesibilidad a pie o en bicicleta. El dilema es que la peligrosidad del tráfico no encuentra un método adecuado de medida.

Muchas veces, una reducción del número de accidentes en un punto o de un grupo de usuarios, está estrechamente relacionada con un cambio de las pautas de movilidad. Así, por ejemplo, la reducción de atropellos de peatones en un municipio sólo se puede considerar un éxito, si a su vez no hay una reducción del número de personas que se desplazan a pie, una reducción de los recorridos o un aumento del tiempo invertido para la misma distancia.

## X.2. PÉRDIDA DE AUTONOMÍA INFANTIL

La movilidad autónoma de los más pequeños es un buen indicador de la peligrosidad del tráfico o de la seguridad percibida. Existe una clara relación entre el aumento del grado de motorización y una reducción de la autonomía en la infancia.

Incluso en un municipio de dimensiones moderadas como Xàtiva, donde el incremento de las distancias para acceder al colegio es más limitado que en otras ciudades, hay una tendencia generalizada a mayor uso del coche para llevar a los niños y niñas, lo que causa, especialmente en las zonas próximas al colegio, situaciones de atascos, contaminación e inseguridad.

Foto 55: Acceso al CP Beato Jacinto Castañeda



Un mayor porcentaje de niños y niñas que van como acompañante en coche al colegio no sólo es un problema para alcanzar una movilidad más sostenible, sino que es sobre todo un problema para el propio desarrollo psicomotor y de su autonomía / autoestima.

La costumbre de acompañar a los más pequeños a sus destinos y sobre todo, el hecho de conducirlos en coche, entorpece el aprendizaje de la autonomía por parte de los niños y reduce la facultad de adaptación a situaciones nuevas.

Así mismo, pierden muchas oportunidades de socialización, tienen actitudes más apáticas y pierden dinamismo. Finalmente, la falta de ejercicio repercute sobre el estado de ánimo, la capacidad de concentración y suelen tener peores resultados escolares. Para tener una idea de la dimensión del problema, se estima que los niños y los jóvenes efectúan entre el 15% y el 20%

de todos los desplazamientos, tratándose en un 40% de desplazamientos al colegio. Es decir, una mayor autonomía tendrá importantes beneficios sociales y medioambientales.

### X.3. MOVILIDAD, ACCESIBILIDAD Y EQUIDAD

Un objetivo fundamental de la movilidad sostenible es garantizar la accesibilidad de todos al lugar de trabajo y a los servicios, en igualdad de condiciones, con independencia de sus condiciones personales y del modo de desplazamiento empleado.

Sin embargo, a lo largo de este Diagnóstico hemos visto cómo las infraestructuras y servicios de transporte impone barreras para las personas con algún tipo de discapacidad y los más mayores, que ven dificultadas e incluso impedidas sus posibilidades de desplazamiento autónomo, mermando con ellos su acceso a bienes y servicios, en lo que supone claramente una situación de inequidad con respecto al conjunto de la población.

Foto 56: Problemas de accesibilidad en Xàtiva



El análisis de la movilidad de la población de Xàtiva ha revelado, además, la existencia de comportamientos marcadamente diferenciados en la población femenina y los más mayores, que con carácter general se traducen en un menor acceso y uso del coche, y un mayor índice de desplazamientos a pie o en transporte público. Además de unas motivaciones diferentes a la hora de moverse (menos movilidad asociada al trabajo y más por cuestiones de índole doméstica o familiar).

Sin embargo, el diseño de la ciudad y sus servicios de transporte a lo largo de las últimas décadas, fenómeno al que no es ajeno Xàtiva, se ha producido desde la óptica del usuario del coche que se desplaza por motivos laborales, lo que responde a un patrón de varón adulto trabajador que no refleja la diversidad de la población setabense.

El resultado es, como se ha reflejado a lo largo de este documento, un espacio público y viario que no siempre ofrece las condiciones adecuadas de confort y seguridad a los modos no motorizados. Así como unos servicios de transporte poco atractivos y competitivos. De tal forma que la accesibilidad a bienes y servicios de aquellas personas que no disponen de coche, se ve notablemente perjudicada, pudiendo dar lugar a situaciones de exclusión:

- Pèrdua de oportunitats laborals de aquelles persones que no disposen de coche y, por tanto, ven limitado su mercado de trabajo al territorio más cercano (que a veces ni siquiera cubre la totalidad del municipio, como es el caso del CC Plaza Mayor, solo accesible en coche)
- Personas que, frente a esta situación, no pueden salir de casa a disfrutar de actividades cotidianas (compra, oferta lúdica y cultural, disfrute de plazas y jardines...)

## XI. DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD EN XÀTIVA

Se presenta a continuación y a modo de síntesis del diagnóstico un análisis DAFO<sup>13</sup> cuyo objetivo es:

- Explorar nuevas soluciones a los problemas identificados.
- Identificar las barreras que podrían limitar la consecución de los objetivos fijados.
- Decidir sobre la orientación más eficaz a adoptar por las políticas de movilidad.
- Revelar las posibilidades y limitaciones para cambiar el contexto de la movilidad en Xàtiva.

---

<sup>13</sup> DAFO: Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades

Debilidades	Fortalezas
<p><b>Marco físico y territorial</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La barrera del ferrocarril</li> <li>- Presencia de pendientes importantes N-S, aunque en un ámbito acotado</li> <li>- Falta vertebración peatonal con los barrios nuevos</li> <li>- Estructura territorial y sistema de transportes que acusa dependencia del coche</li> </ul> <p><b>Marco socioeconómico e institucional</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Envejecimiento de la población, principalmente en el casco histórico</li> <li>- No hay transporte público en el Casco Histórico, donde reside más población mayor</li> <li>- Falta de organismo de coordinación interdepartamental en materia de movilidad</li> </ul> <p><b>Marco estratégico y de planificación</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Cierta descoordinación de iniciativas con intereses convergentes</li> </ul> <p><b>Participación</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tejido asociativo que no representa todos los ámbitos de la movilidad</li> </ul> <p><b>Calidad del espacio público y peatonal</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Espacio público muy dominado por el coche</li> <li>- Itinerarios peatonales estrechos, con barreras y presencia de discontinuidad</li> </ul> <p><b>Bicicleta</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Falta de infraestructura cómoda y segura</li> </ul> <p><b>Transporte público</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Poca frecuencia, horarios reducidos y duración del trayecto del autobús urbano</li> <li>- Pobre servicio de autobuses interurbanos</li> <li>- Escasez de información y servicios añadidos en la estación de autobuses</li> </ul>	<p><b>Marco físico y territorial</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ciudad de dimensiones moderadas y compacta, favorece los desplazamientos peatonales y en bicicleta</li> <li>- Clima favorable para los modos no motorizados respecto a las precipitaciones, con temperaturas suaves la mayor parte del año, pero desfavorables desde el punto de vista de las temperaturas en el verano</li> <li>- Riqueza de situaciones urbanas, desde el casco antiguo hasta los crecimientos contemporáneos</li> <li>- Continuidad de los ejes longitudinales que vertebran la trama urbana</li> </ul> <p><b>Marco socioeconómico e institucional</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La mayor parte de los trabajadores de Xàtiva desempeñan su actividad en el mismo municipio</li> <li>- Tasa de motorización inferior a la media regional</li> </ul> <p><b>Marco estratégico y de planificación</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Existencia de un marco legislativo sobre movilidad sostenible</li> </ul> <p><b>Participación</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Existencia de la Mesa de la Movilidad</li> </ul> <p><b>Calidad del espacio público y peatonal</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Urbanismo de escala humana</li> <li>- Gran riqueza histórica y patrimonial, que añade atractivo al espacio público</li> </ul> <p><b>Bicicleta</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Existencia de infraestructura para el aparcamiento de bicis</li> </ul> <p><b>Transporte público</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Buena cobertura del autobús urbano</li> </ul>

### Coche y aparcamiento

- Distribución del tráfico por la trama urbana en lugar de por la Ronda Norte
- Existencia de tráficos de paso por la trama urbana, particularmente preocupante el que se produce por el casco histórico
- Inexistencia de aparcamientos de disuasión permanentes
- Facilidad para el aparcamiento libre en la calle
- Doble fila y ocupación de aceras por el aparcamiento
- Bolsas de aparcamiento ilegal en el casco histórico

### Centros atractores

- Insuficiente transporte público al Hospital
- Problemas de congestión en el aparcamiento del Hospital y en las áreas circundantes
- Falta de plazas de aparcamiento Centro de Especialidades El Españolito y centro de Salud Ausiàs March
- Escaso acceso por modos no motorizados a las instalaciones deportivas y al Hospital
- Congestión en los entornos escolares
- Difícil acceso al centro comercial por modos diferentes al vehículo privado
- Dificultades en los itinerarios turísticos en el Casco Histórico
- Los trabajadores van mayoritariamente al trabajo en coche

### Coche y aparcamiento

- Ausencia de problemas de congestión
- Gestión de velocidades favorable al calmado del tráfico (30 km/h y 20 km/h en todo el núcleo urbano)
- Iniciativas de regulación de accesos en marcha

### Centros atractores

- La mayor parte de la actividad económica y comercial en el Centro de Xàtiva
- Áreas de concentración de colegios, que facilitan la implantación de caminos escolares

Amenazas	Oportunitades
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aumenta el número de visitantes, lo que implica más coches y autobuses.</li> <li>- Pérdida de población y vida urbana en el casco histórico</li> <li>- Destrucción del comercio en el centro urbano</li> <li>- Dispersión de la actividad comercial</li> <li>- Nuevas formas de consumo asociadas a la utilización del vehículo privado</li> <li>- No dotar a la Concejalía de la Movilidad de competencias</li> <li>- Politización del debate sobre movilidad</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mantenimiento de su papel como cabecera comarcal.</li> <li>- Las mujeres, más usuarias de modos no motorizados</li> <li>- Percepción del municipio como de escala peatonal</li> <li>- Existencia de una demanda latente para el uso de la bicicleta</li> <li>- Reivindicaciones de calmado el tráfico por parte de sectores de la ciudadanía</li> <li>- Público joven al Centro Comercial, más proclive a modos no motorizados</li> <li>- La mayor parte de los niños y niñas van a colegios próximos a sus hogares</li> <li>- Alteraciones del sistema de movilidad durante la Feria, que permite imaginar una gestión de la movilidad distinta</li> <li>- Posible firma de un Pacto por la Movilidad</li> </ul>

## **XII. ANEJOS**

### **XII.1. AUDITORIA DE ACCESO NO MOTORIZADO A CENTROS ESCOLARES**

### **XII.2. ENCUESTA DE MOVILIDAD**



## ANEJO: AUDITORIA DE ACCESO NO MOTORIZADO A CENTROS ESCOLARES

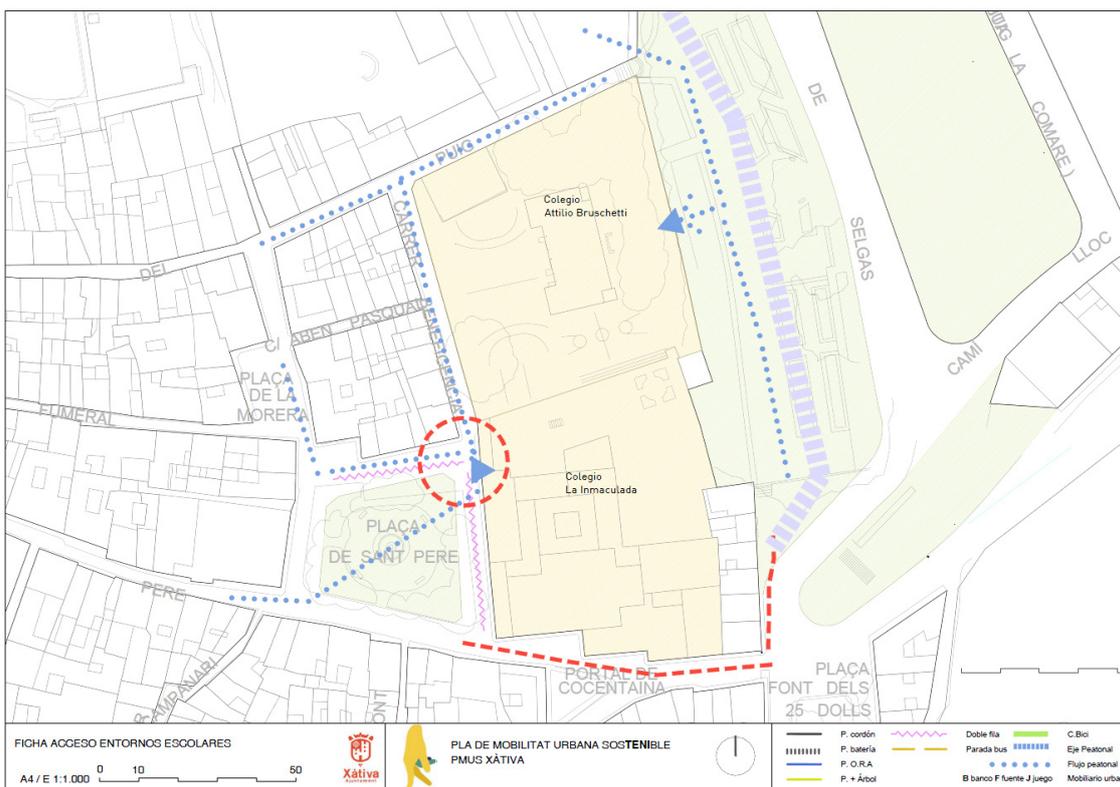
Se comprueba in situ el acceso a los siguientes centros:

- Escuela de Música
- IES José Ribera
- CEIP La Costera
- Colegio Gosalvez Vera
- C. La Inmaculada
- C. Atilio Bruschetti
- El M<sup>a</sup> Teresa Coloma
- Instituto Dr. Luis Simarro Lacabra
- Escuela infantil NINOS
- Escuela infantil BETANIA
- Escuela infantil TRISOL
- Colegio Claret
- Colegio Beato Jacinto Castañeda
- Centro infantil EL CORRO
- CEIP Martinez Bellver
- C. N. Sra. de la Seo, Dominicas de Xàtiva
- Colegio taquígrafo Martí
- British School Alzira Xàtiva
- Campus de Xàtiva UCV

La revisión del entorno a los accesos escolares nos permiten recoger el estado en el que cada día se produce la movilidad escolar. La seguridad de los itinerarios, el confort y las posibilidades de disfrute inventariadas así nos permiten establecer un orden de objetivos para el estudio de propuestas.

Orientaremos el trabajo a establecer la estrategia y acciones para procurar las herramientas de intervención adecuadas, incrementando la seguridad pero también transformando el paisaje cotidiano de forma que se incorporen con urgencia al bagaje cultural de los futuros adultos.





## Colegio Atilio Bruschetti

### Modos Activos Peatonal Bici - Ruedas

<b>Seguridad</b>	<b>Acceso</b>	<b>Umbral</b>	<b>Cruces</b>
	Por el parque del Bes por dos estrechas rampas	El espacio del parque	Crítico al sur, giro de vehículos sin protección
<b>Confort</b>	<b>Sombra</b>	<b>Bancos</b>	<b>Fuentes</b>
	Excelente, caducos.	Si en el parque	Si en el parque
<b>Disfrute</b>	<b>Espacio juegos</b>	<b>Espacio de encuentro</b>	<b>Cafetería kiosko...</b>
	Cerca a la vista	Si el parque	No

**Nota:** Itinerarios peatonales de aproximación de gran calidad junto a la muralla y recorrido por el Parque de muy alta calidad.

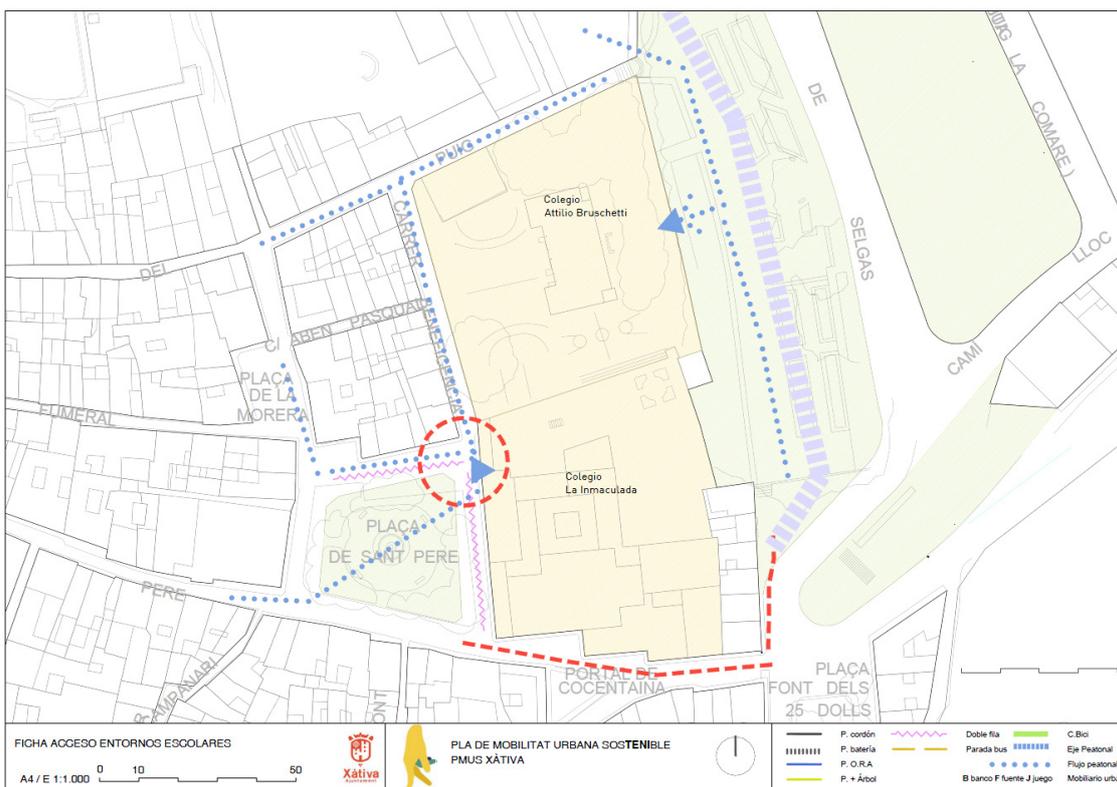
### Modos motorizados Transporte Público Transporte Escolar Vehículo compartido Vehículo privado

<b>Reserva de espacio</b>	-	-	-	-
---------------------------	---	---	---	---

**Nota:** El espacio del jardín está vallado, es posible acceder a él desde el norte y el sur, pero no hemos detectado actividad de vehículos asociable.







## Colegio La Inmaculada

Modos Activos	Peatonal		Bici - Ruedas	
---------------	----------	--	---------------	--

<b>Seguridad</b>	<b>Acceso</b>	<b>Umbral</b>	<b>Cruces</b>	
	Baja	Baja	Locales	
<b>Confort</b>	<b>Sombra</b>	<b>Bancos</b>	<b>Fuentes</b>	
	-	Cerca en la plaza	-	
<b>Disfrute</b>	<b>Espacio juegos</b>	<b>Espacio de encuentro</b>	<b>Cafetería kiosko...</b>	
	-	Plaza Sant Pere	-	

**Nota:** Los recorridos desde el Portal de Concentaina son compartidos por la estrechez y trazado de las fachadas, sin que la urbanización acompañe creando el vehículo que la calzada es para él. Plazas de aparcamiento muy próximas y consumiendo espacio necesario a la movilidad no motorizada.

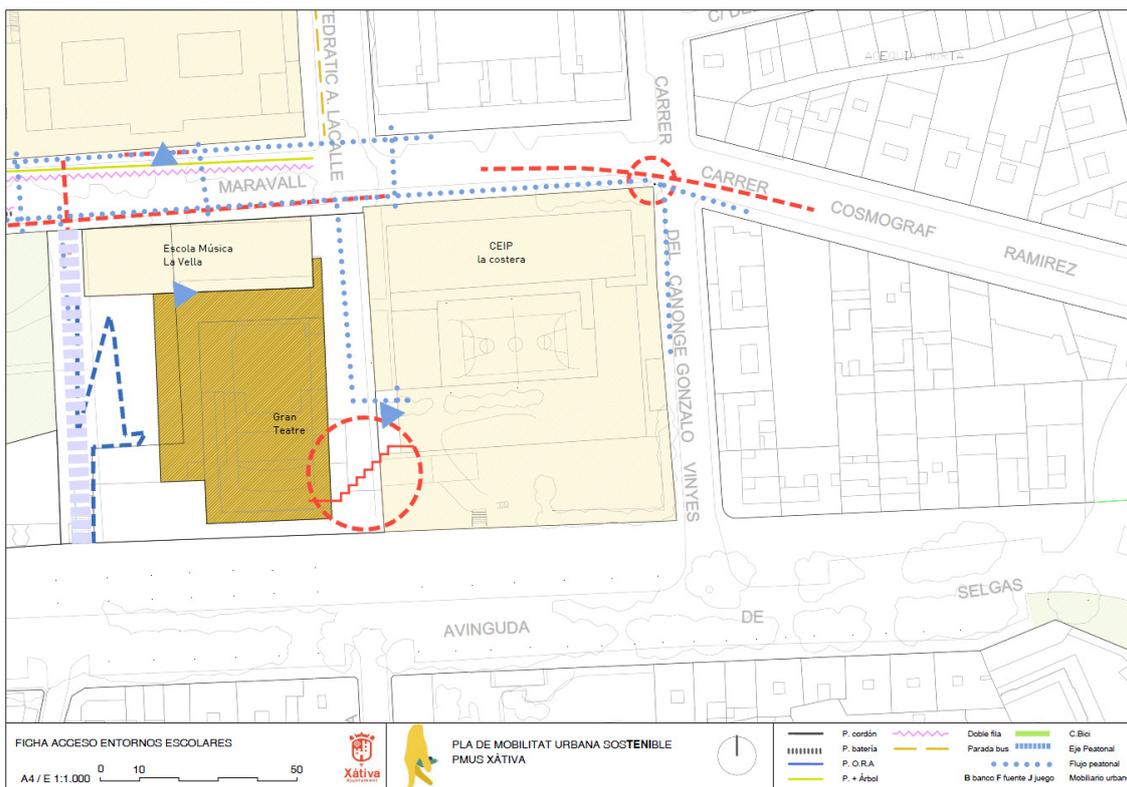
Modos motorizados	Transporte Público	Transporte Escolar	Vehículo compartido	Vehículo privado
-------------------	--------------------	--------------------	---------------------	------------------

<b>Reserva de espacio</b>				No hay reserva, la cola se establece en la calle local que satura. Algunos vehículos en doble fila y sobre la pequeña acera
---------------------------	--	--	--	---

**Nota:** La presencia de padres en el umbral confiere cierta seguridad a la entrada pero la calle queda tomada por el resto de vehículos siendo el mismo itinerario que hacen los niños que vienen caminando. Debido a las dimensiones ajustadas el acceso queda en ocasiones bloqueado







### CEIP La Costera

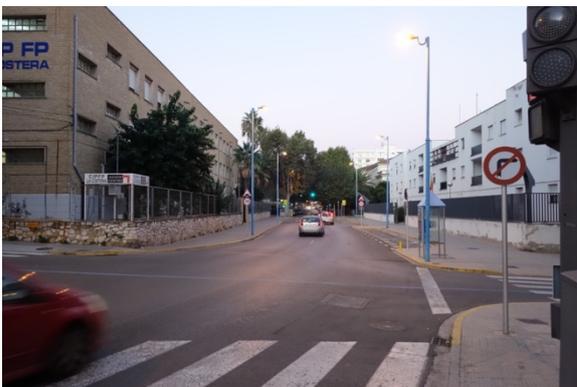
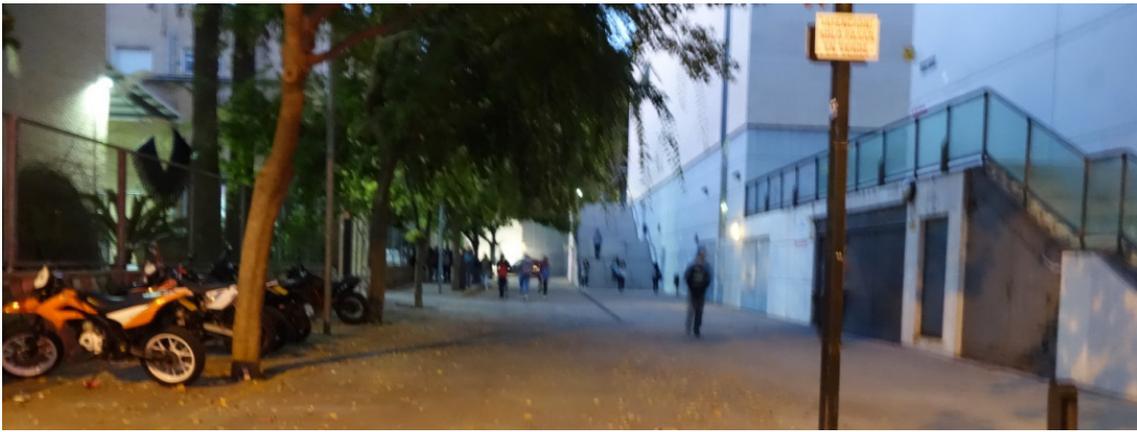
**Modos Activos** **Peatonal** **Bici - Ruedas**

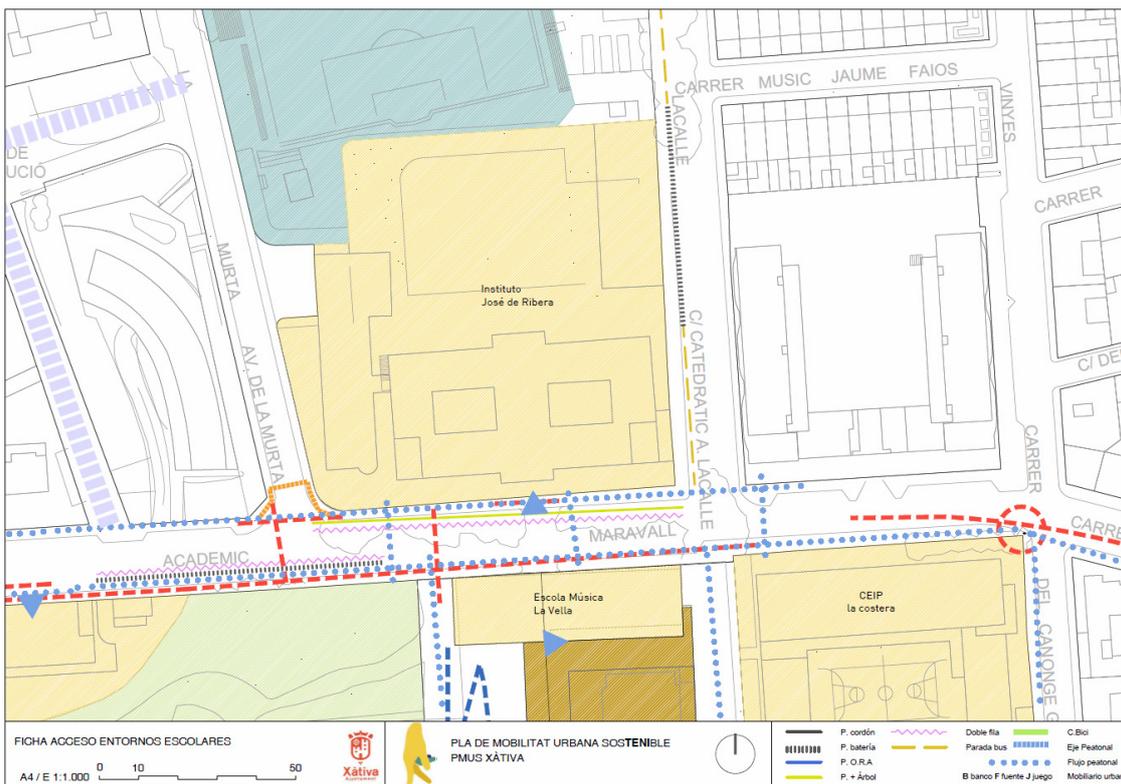
	<b>Acceso</b>	<b>Umbral</b>	<b>Cruces</b>
<b>Seguridad</b>	Varios, abierto da usadas de aparcamiento	calleCalle peatonal con acceso restringido al aparcamiento	El trazado del bordillo sigue la curva de trayectoria del vehiculo, consumiendo la acera en la esquina expuesta
<b>Confort</b>	<b>Sombra</b> Sólo calle lateral resto no	<b>Bancos</b>	<b>Fuentes</b>
<b>Disfrute</b>	<b>Espacio juegos</b>	<b>Espacio de encuentro</b> Calle peatonal, escalera, escalera escuela de música	<b>Cafetería kiosko...</b> Edificio contiguo calle peatonal
<b>Nota:</b>	Punto peligroso el de la esquina convendría intervenir para restaurar la seguridad, un paso de viandantes más colaboraría. Calle C. Gonzalo Vinyes aceras estrechas.		

<b>Modos motorizados</b>	<b>Transporte Público</b>	<b>Transporte Escolar</b>	<b>Vehículo compartido</b>	<b>Vehículo privado</b>
<b>Reserva de espacio</b>	-	-	-	-

**Nota:** Motos sobre calle peatonal estacionadas, la calle no tiene más que acera que acentúa la percepción de calle carretera. Los coches del profesorado estacionana en las pistas deportivas del centro, sin orden, la imagen queda afectada.







## Instituto José de Ribera

### Modos Activos

Modos Activos	Peatonal		Bici - Ruedas	
	Acceso	Umbral	Cruces	
<b>Seguridad</b>	Escalera con rampa lateral adaptada plegada	Acera	Cruce avd. Murta excéntrico, el uso es el natural, (!) mástiles en el camino y paso de peatones	
<b>Confort</b>	Sombra	Bancos	Fuentes	Aparcabicis en acceso (banda aparcamiento)
<b>Disfrute</b>	Espacio juegos	Espacio de encuentro	Cafetería kiosko...	
		No, acera de idéntico ancho al resto de la calle	Acera de enfrente	

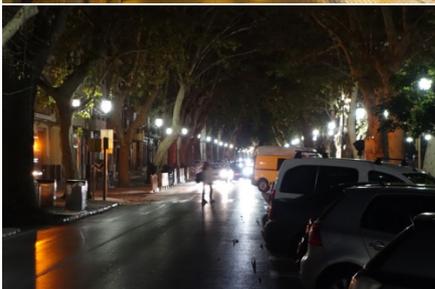
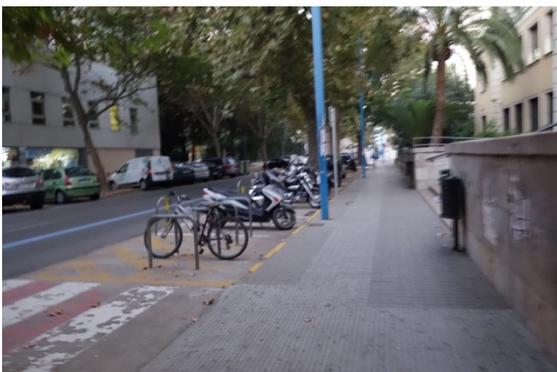
Nota:

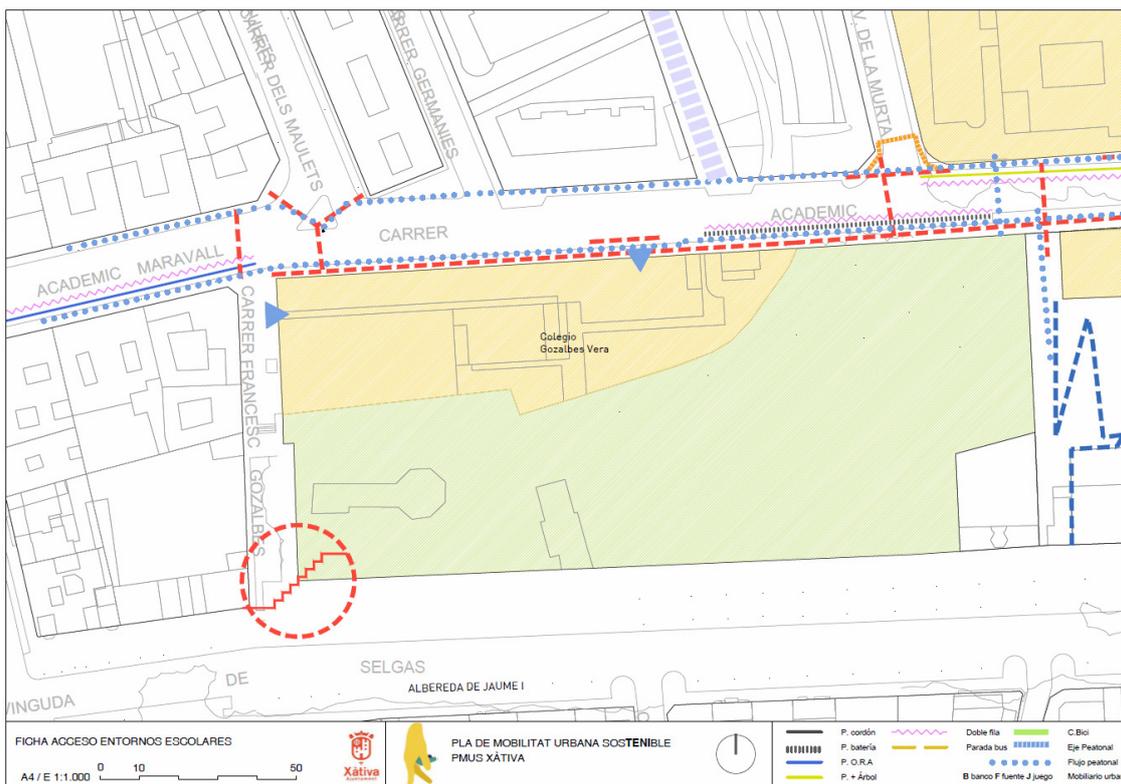
Modos motorizados	Transporte Público	Transporte Escolar	Vehículo compartido	Vehículo privado
<b>Reserva de espacio</b>				

Nota:

La banda de aparcamiento incluye espacio para motocicletas, y coches. La calle no tiene presente la aglomeración que se produce en el acceso.







### Colegio Gozávez Vera

**Modos Activos**      **Peatonal**      **Bici - Ruedas**

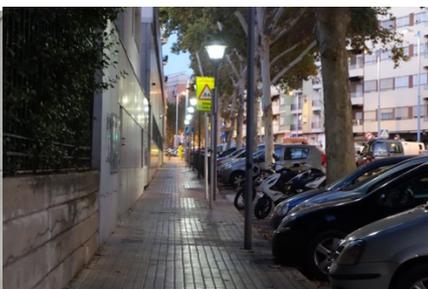
	<b>Acceso</b>	<b>Umbral</b>	<b>Cruces</b>	
<b>Seguridad</b>	Acera estrecha (A. Maravall) y calle peatonal (F. Gozávez)	No / Calle peatonal	Longitudes excesivas, microisletas, faltan pasos, rasanteo aparatoso (rampas)	
<b>Confort</b>	<b>Sombra</b> Sí en acceso / Escasa	<b>Bancos</b> - / 1	<b>Fuentes</b> - / -	
<b>Disfrute</b>	<b>Espacio juegos</b> - / Jardín contiguo y c. peatonal	<b>Espacio de encuentro</b> - / Jardín contiguo a mayor rasante, rampa estrecha simple	<b>Cafetería kiosko...</b> Kiosko en peatonal y fotomatón, buzón de correos (también obstáculo)	

**Nota:** La calle dimensiona ajustadas aceras, isletas sin capacidad de carga y recorridos de finalidad ajena al caminar, carencia de arbolado en más de medio alzado y especies arbóreas lentas en calle peatonal

<b>Modos motorizados</b>	<b>Transporte Público</b>	<b>Transporte Escolar</b>	<b>Vehículo compartido</b>	<b>Vehículo privado</b>
<b>Reserva de espacio</b>				

**Nota:** Se produce doble fila al existir una amplia calzada













FIGHA ACCESO ENTORNOS ESCOLARES

A4 / E 1:1.000



PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE  
PMUS XÀTIVA



- P. cordón
- P. batería
- P. O.R.A.
- P. + Àrbol
- Doble fila
- Parada bus
- B banco
- F fuente
- J juego
- C.Bici
- Eje Peatonal
- Flujo peatonal
- Mobilitario urbano

## Instituto Dr. Luis Simarro Lacabra

Modos Activos	Peatonal	Bici - Ruedas
---------------	----------	---------------

	<b>Acceso</b>	<b>Umbral</b>	<b>Cruces</b>	
<b>Seguridad</b>	Baja, acera pisada	Si	Seguros pese al tráfico existente.	Bici compartida en la calzada.
	<b>Sombra</b>	<b>Bancos</b>	<b>Fuentes</b>	
<b>Confort</b>	Árboles en todo el eje de acceso.	1 en Carrer Abril	-	
	<b>Espacio juegos</b>	<b>Espacio de encuentro</b>	<b>Cafetería kiosko...</b>	
<b>Disfrute</b>	Franja verde contigua	Zona peatonal en C.Abril		

Nota:

El carrer abril, pese a tener una condición de calle peatonal no es agradable, ya que se encuentra inacabada.

En el carrer nou d'octubre hay marcado bici compartida en la calzada

Modos motorizados	Transporte Público	Transporte Escolar	Vehículo compartido	Vehículo privado
-------------------	--------------------	--------------------	---------------------	------------------

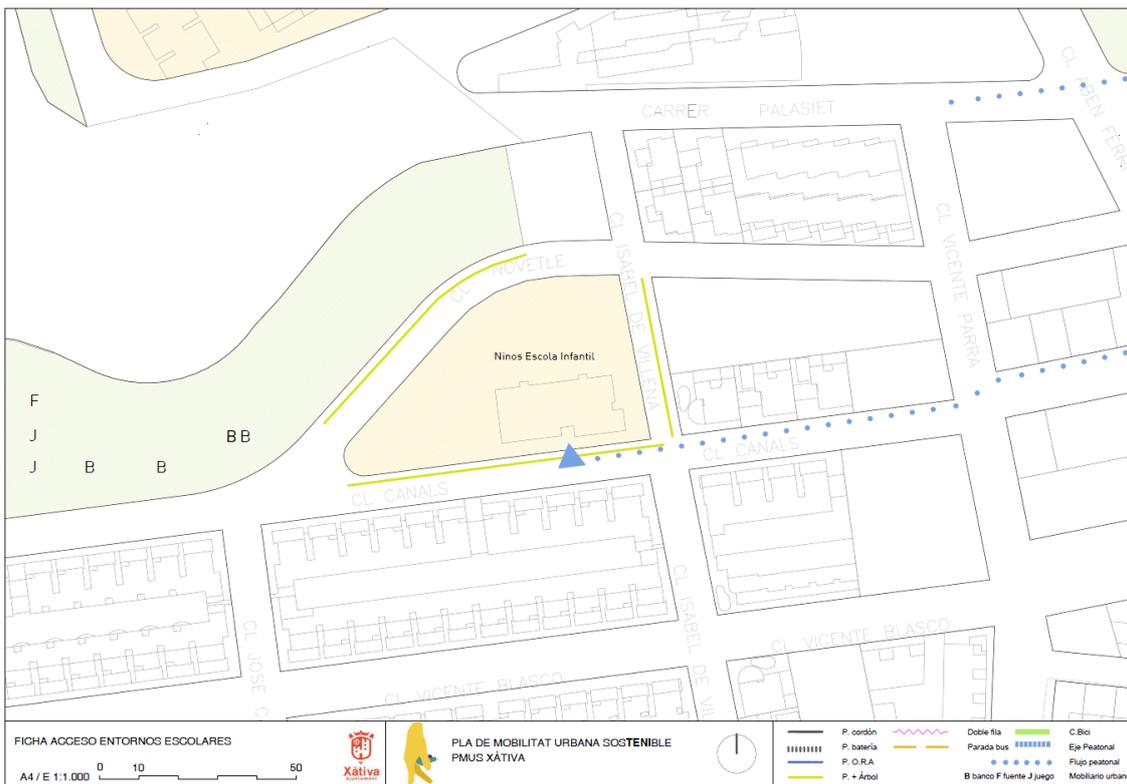
<b>Reserva de espacio</b>	-	Paradas de Autobús escolar.	-	No hay zona de parada.
---------------------------	---	-----------------------------	---	------------------------

Colapsa por doble fila

Nota:

Llegan cada día, cuatro autobuses, con cincuenta alumnos aproximadamente cada uno.





### Escuela infantil NINOS

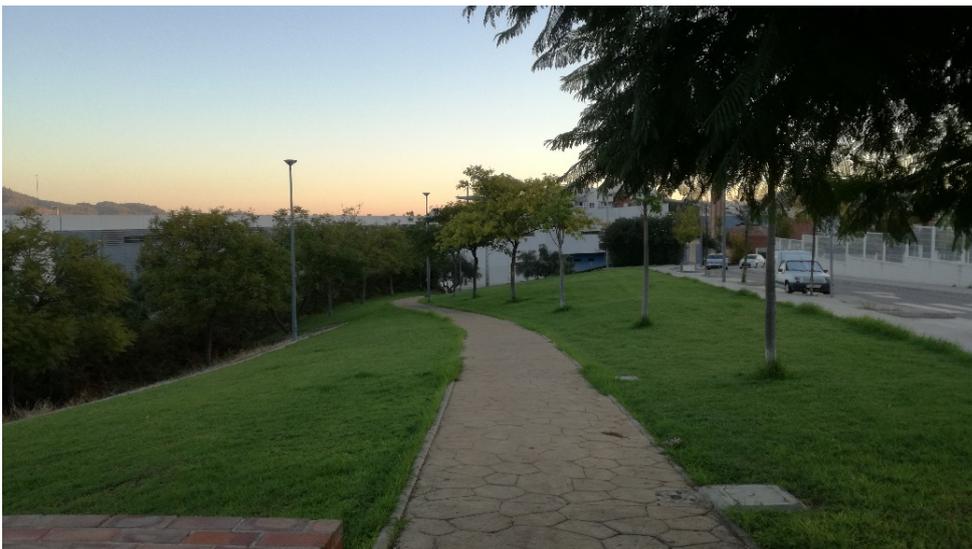
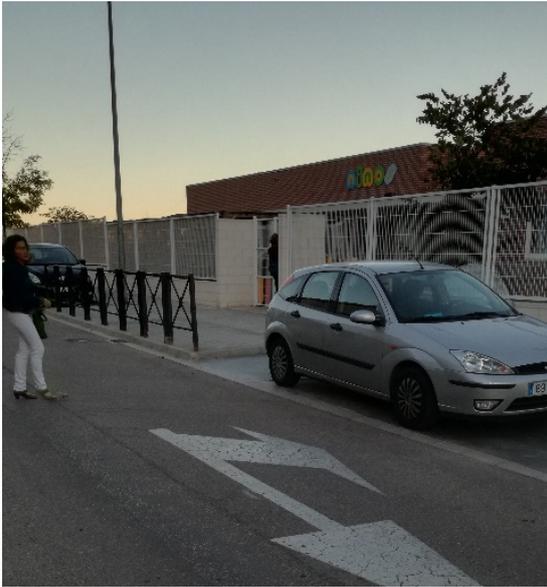
Modos Activos	Peatonal			Bici - Ruedas
	Acceso	Umbral	Cruces	
<b>Seguridad</b>	Media, valla protección			
<b>Confort</b>	<b>Sombra</b> Árboles en todo el eje de acceso.	<b>Bancos</b> Dispuestos en franja verde contigua	<b>Fuentes</b> Se encuentra en la franja verde contigua	
<b>Disfrute</b>	<b>Espacio juegos</b> Dispuesto en franja verde contigua.	<b>Espacio de encuentro</b>	<b>Cafetería kiosko...</b>	

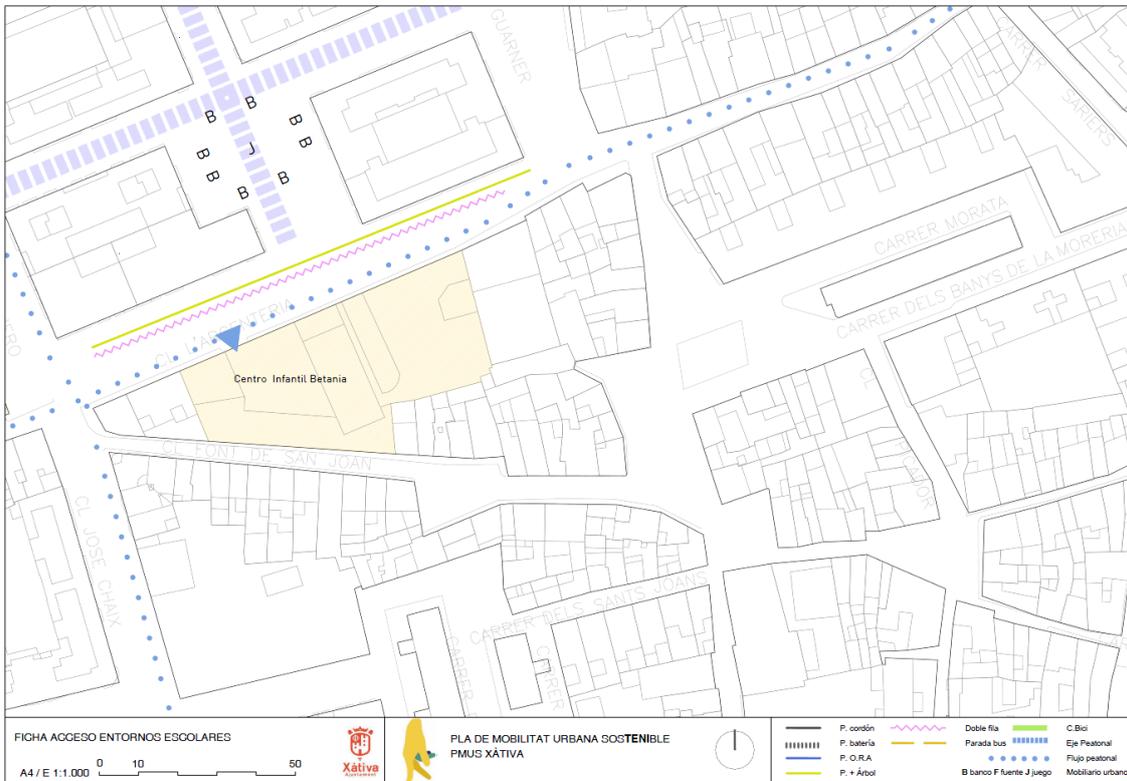
Nota:

Modos motorizados	Transporte Público	Transporte Escolar	Vehículo compartido	Vehículo privado
<b>Reserva de espacio</b>				No hay zona de parada.

Nota: Hay aparcamiento en cordón con arbolado







## Escuela infantil BETANIA

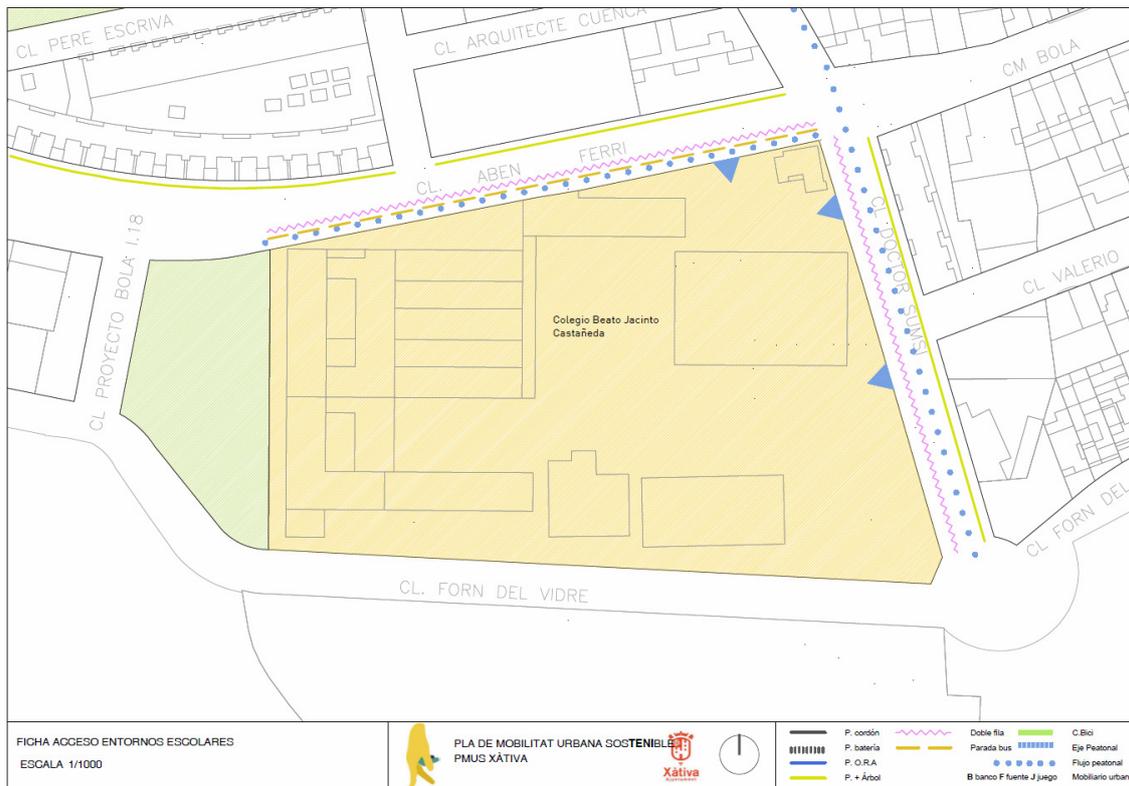
### Modos Activos

	Peatonal		Bici - Ruedas	
	Acceso	Umbral	Cruces	
<b>Seguridad</b>	Baja, acera pisada.	-	Obstáculos en aceras, farolas y señales de tráfico, impiden el tránsito fluido.	
<b>Confort</b>	<b>Sombra</b>	<b>Bancos</b>	<b>Fuentes</b>	
	-	En área peatonal contigua	-	
<b>Disfrute</b>	<b>Espacio juegos</b>	<b>Espacio de encuentro</b>	<b>Cafetería kiosko...</b>	
	En área peatonal contigua.	En área peatonal contigua	En área peatonal contigua.	
<b>Nota:</b>	Aceras estrechas y en mal estado			

Modos motorizados	Transporte Público	Transporte Escolar	Vehículo compartido	Vehículo privado
<b>Reserva de espacio</b>	-	-	-	No hay zona de parada.

**Nota:** Hay aparcamiento en cordón con arbolado, se detienen en doble fila.





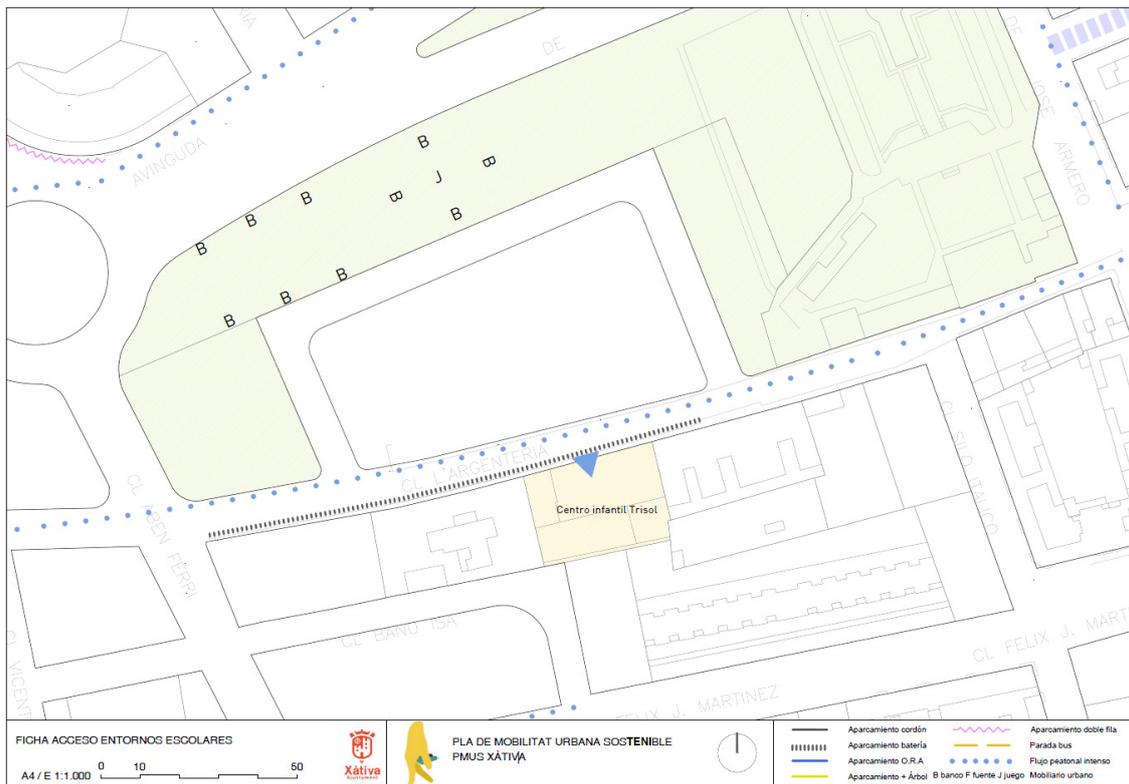
### Colegio Beato Jacinto Castañeda

Modos Activos	Peatonal			Bici - Ruedas
	Acceso	Umbral	Cruces	
<b>Seguridad</b>	Puntos conflictivos estrechos	-	-	-
<b>Confort</b>	Sombra	Bancos	Fuentes	-
<b>Disfrute</b>	Espacio juegos	Espacio de encuentro	Cafetería kiosko...	-
<b>Nota:</b>	-	-	-	-

Modos motorizados	Transporte Público	Transporte Escolar	Vehículo compartido	Vehículo privado
<b>Reserva de espacio</b>	-	Sí, parada en viario	-	No hay zona de parada.
<b>Nota:</b>	-	-	-	Colapso por doble fila







## Centro infantil TRISOL

### Modos Activos

	Peatonal		Bici - Ruedas	
	Acceso	Umbral	Cruces	
<b>Seguridad</b>	Puntos conflictivos y estrechos		Obstáculos en aceras, farolas y señales de tráfico, impiden el tránsito fluido.	
<b>Confort</b>	Sombra	Bancos	Fuentes	
		Ubicados al otro lado en zona verde contigua.		
<b>Disfrute</b>	Espacio juegos	Espacio de encuentro	Cafetería kiosko...	
	Ubicados al otro lado en zona verde contigua.			

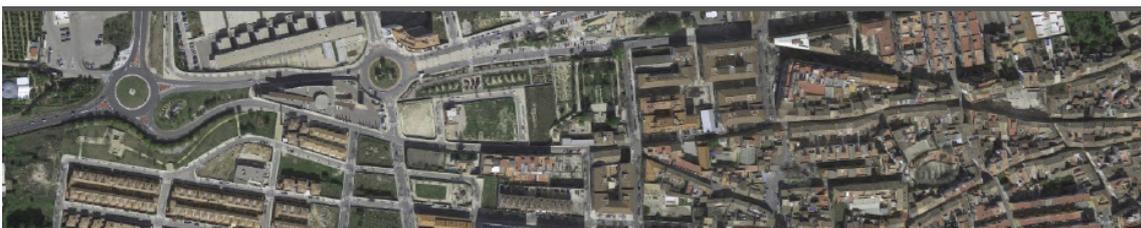
Nota:

### Modos motorizados

	Transporte Público	Transporte Escolar	Vehículo compartido	Vehículo privado
<b>Reserva de espacio</b>				No hay zona de parada.

Nota:

Hay aparcamiento en cordón con arbolado, se detienen en doble fila.







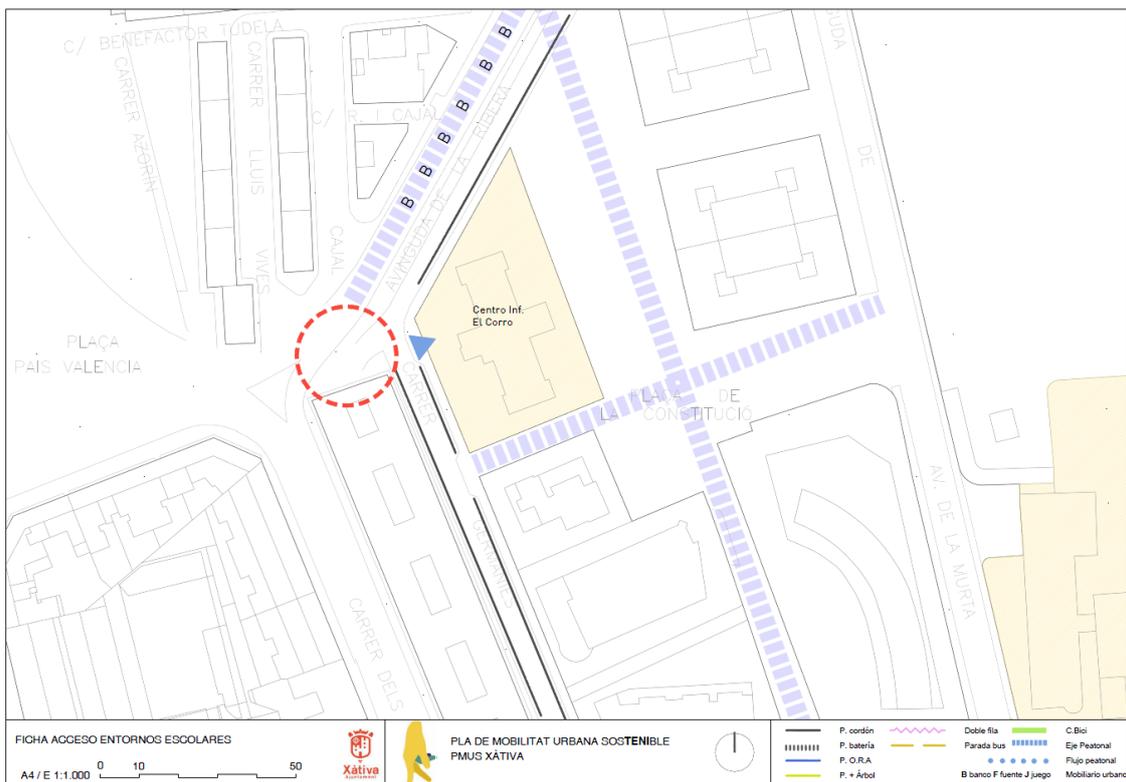
## Colegio Claret

Modos Activos	Peatonal			Bici - Ruedas
	Acceso	Umbral	Cruces	
<b>Seguridad</b>	Puntos conflictivos estrechos y escalones.	-	Inseguros y conflictivos, sección acera reducida tras el paso elevado.	En calzada de acceso, hay marcado bici compartida en la calzada.
<b>Confort</b>	<b>Sombra</b> Árboles en todo el eje de acceso.	<b>Bancos</b>	<b>Fuentes</b>	
<b>Disfrute</b>	<b>Espacio juegos</b>	<b>Espacio de encuentro</b>	<b>Cafetería kiosko...</b>	
<b>Nota:</b>	Ubicado al otro lado de las vías			

Modos motorizados	Transporte Público	Transporte Escolar	Vehículo compartido	Vehículo privado
<b>Reserva de espacio</b>	-	Si, parada en viario, en cl. Aben Ferri.	-	No hay zona de parada. Colapsa por doble fila
<b>Nota:</b>	Hay aparcamiento en cordón con arbolado.			







## Centro Infantil, EL CORRO

### Modos Activos Peatonal Bici - Ruedas

	Acceso	Umbral	Cruces
<b>Seguridad</b>	A través de la falsa fachada de la manzana, por lo que se podría cambiar su acceso.		Crítico en acceso, con salida de aparcamiento de vehículo privado.
<b>Confort</b>	Sí, en eje peatonal contiguo.	A lo largo de los ejes peatonales	
<b>Disfrute</b>	Espacio juegos En zona peatonal contigua	Espacio de encuentro Sí, en eje peatonal contiguo.	Cafetería kiosko... Sí, en eje peatonal contiguo.

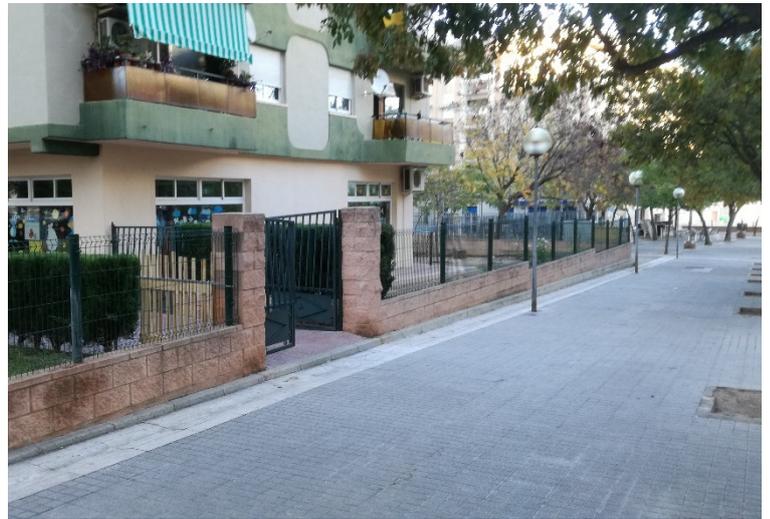
Nota:

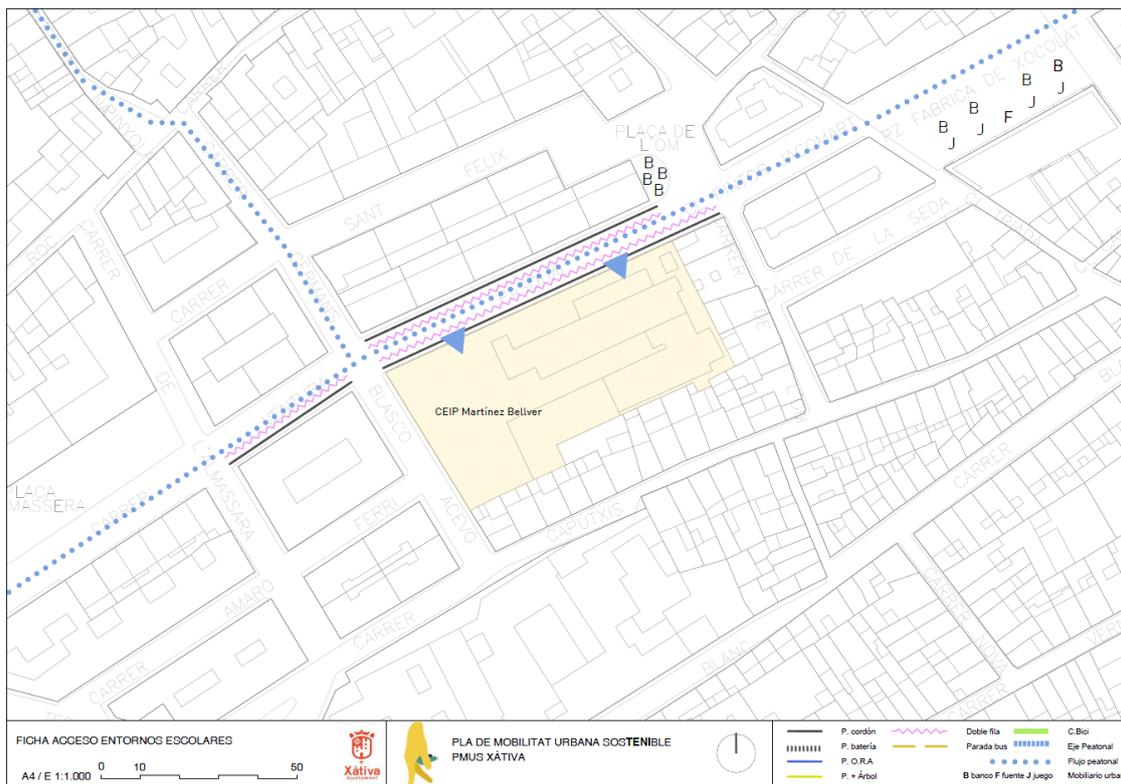
Modos motorizados	Transporte Público	Transporte Escolar	Vehículo compartido	Vehículo privado
<b>Reserva de espacio</b>				No hay zona de parada.

Nota:

Hay aparcamiento en cordón.







### CEIP Martinez Bellver

**Modos Activos** **Peatonal** **Bici - Ruedas**

	<b>Acceso</b>	<b>Umbral</b>	<b>Cruces</b>
<b>Seguridad</b>	Baja, acera pisada	-	Puntos conflictivos estrechos en ambas aceras insuficiente para el paso peatonal.
<b>Confort</b>	<b>Sombra</b> En zona de juegos dispuesta en la manzana contigua.	<b>Bancos</b> 1 en calle de acceso y en manzana contigua.	<b>Fuentes</b> En manzana contigua.
<b>Disfrute</b>	<b>Espacio juegos</b> En manzana contigua.	<b>Espacio de encuentro</b> -	<b>Cafetería kiosko...</b> Contiguo a acceso principal
<b>Nota:</b>	Zona de juego en la manzana contigua.		

**Modos motorizados** **Transporte Público** **Transporte Escolar** **Vehículo compartido** **Vehículo privado**

<b>Reserva de espacio</b>	-	-	-	No hay zona de parada. Colapsa por doble fila
---------------------------	---	---	---	--

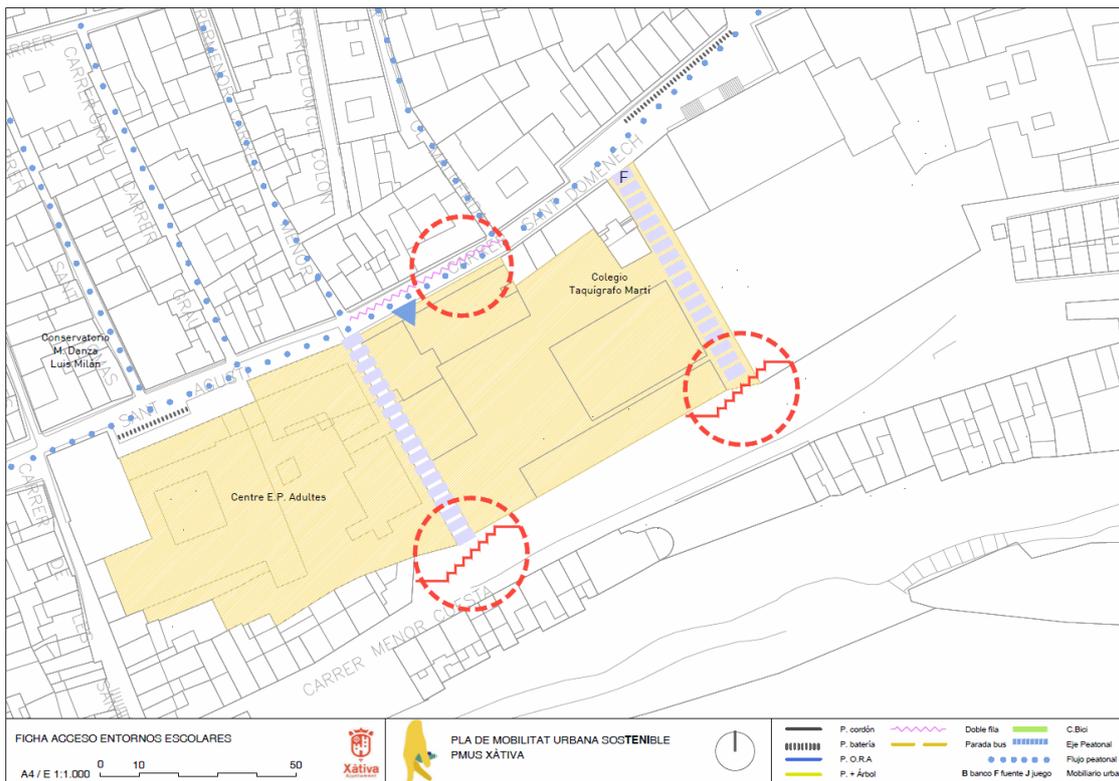
**Nota:** La presencia de padres en el umbral confiere cierta seguridad a la entrada, pero la calle queda tomada por el resto de vehículos. Debido a las dimensiones ajustadas, el acceso queda en ocasiones bloqueado.











### Colegio Taquígrafo Martí

#### Modos Activos Peatonal Bici - Ruedas

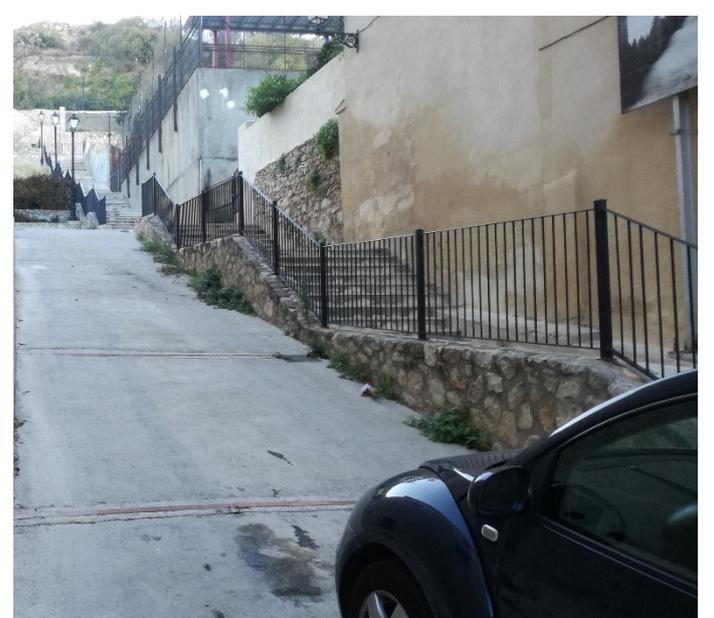
	Acceso	Umbral	Cruces
<b>Seguridad</b>	Puntos estrechos y conflictivos, salida aparcamiento de vehículo privado.	-Si	
<b>Confort</b>	<b>Sombra</b>	<b>Bancos</b>	<b>Fuentes</b>
	-	2 en calle Sant Agustí.	1 en eje peatonal, escaleras.
<b>Disfrute</b>	<b>Espacio juegos</b>	<b>Espacio de encuentro</b>	<b>Cafetería kiosko...</b>
	-	-	-
<b>Nota:</b>	El colegio se encuentra entre dos ejes peatonales sin uso, a causa del desnivel que presentan.		Aparca bicis en calle Sant Agustí.

#### Modos motorizados Transporte Público Transporte Escolar Vehículo compartido Vehículo privado

<b>Reserva de espacio</b>	-	-	-	No hay zona de parada. Colapsa por doble fila
---------------------------	---	---	---	--

Nota:







## British School Alzira Xàtiva

### Modos Activos

Seguridad	Peatonal		Bici - Ruedas	
	Acceso	Umbral	Cruces	
	Malo, puntos conflictivos.	-	Inseguros, estrechos y conflictivos, en zona sur.	y Bici compartida en la calzada.
Confort	Sombra	Bancos	Fuentes	
	En zona verde, que se encuentra al otro lado de las vías.	En zona verde, que se encuentra al otro lado de las vías.		
Disfrute	Espacio juegos	Espacio de encuentro	Cafetería kiosko...	
	Ubicado al otro lado de las vías.			

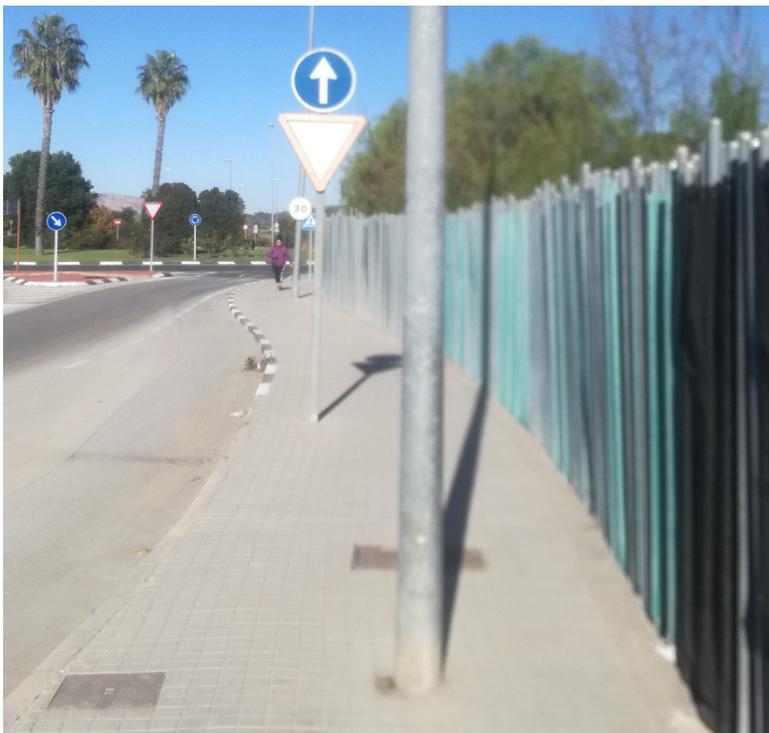
Nota: No hay pictograma en la calzada.

### Modos motorizados

Reserva de espacio	Transporte Público	Transporte Escolar	Vehículo compartido	Vehículo privado
	-	Si, en el aparcamiento privado.	-	-

Nota:







FICHA ACCESO ENTORNOS ESCOLARES

A4 / E 1:1.000

PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE  
PMUS XÀTIVA

- P. cordón
- P. balera
- P. O.R.A
- P. + Àrbol
- Doble fila
- Parada bus
- B banco F fuente J juego
- C.Bici
- Eje Peatonal
- Plajo peatonal
- Mobiliario urbano

## Campus de Xàtiva UCV

### Modos Activos

	Peatonal	Bici - Ruedas	
<b>Seguridad</b>	<b>Acceso</b> Puntos conflictivos estrechos y escalones.	<b>Umbral</b>	<b>Cruces</b> Inseguros y conflictivos, sección acera reducida tras el paso elevado.
<b>Confort</b>	<b>Sombra</b> En zona verde, que se encuentra al otro lado de las vías.	<b>Bancos</b> En zona verde, que se encuentra al otro lado de las vías.	<b>Fuentes</b>
<b>Disfrute</b>	<b>Espacio Juegos</b> Ubicado al otro lado de las vías.	<b>Espacio de encuentro</b>	<b>Cafetería kiosko...</b>

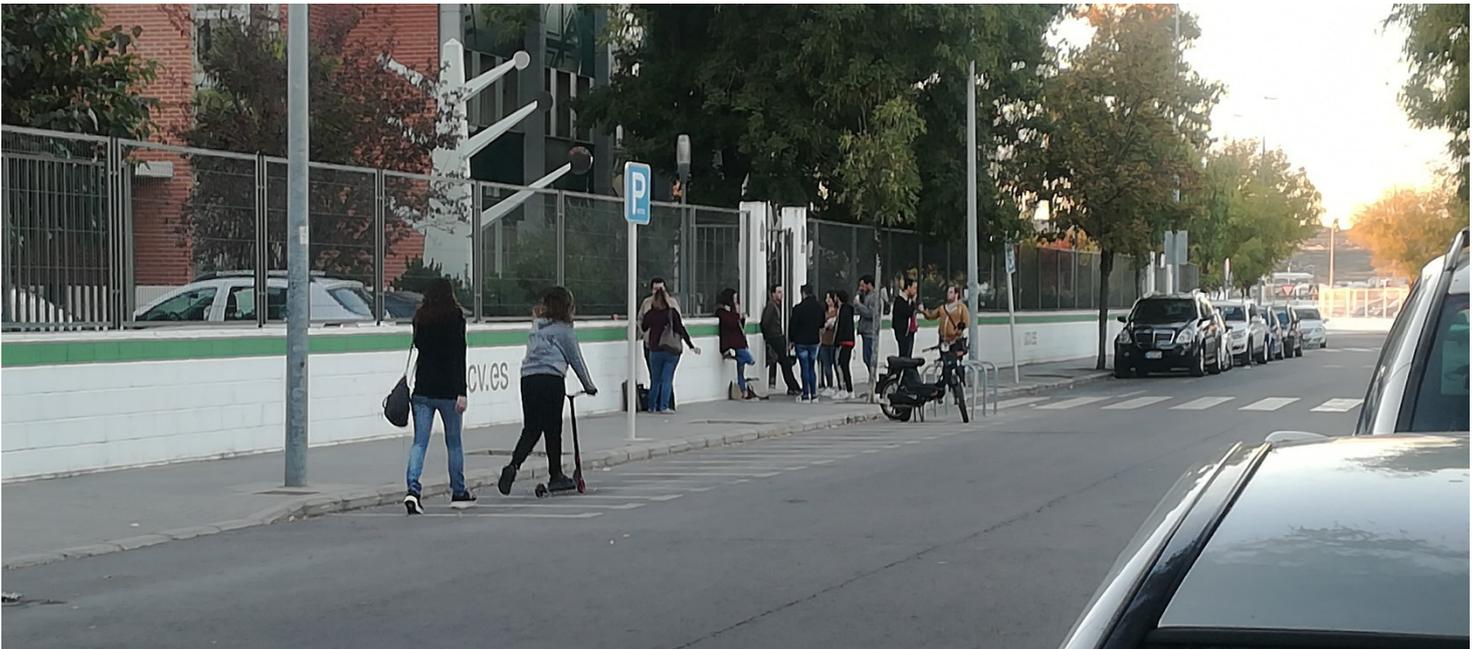
Nota: Aparca bicis en acceso principal.

### Modos motorizados

	Transporte Público	Transporte Escolar	Vehículo compartido	Vehículo privado
<b>Reserva de espacio</b>	-	Si, en calzada.	-	Si, dos reservas, una para alumnos, distinguida de la de profesores, que se encuentra en interior. (acceso a través de falsa fachada)

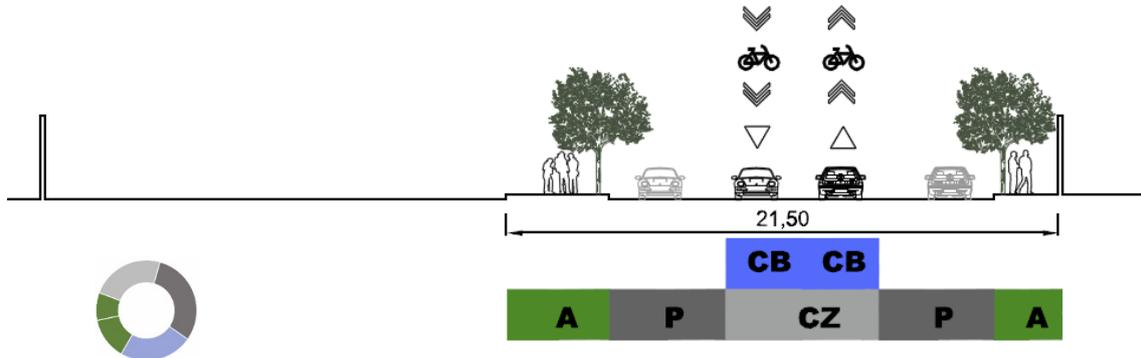
Nota:



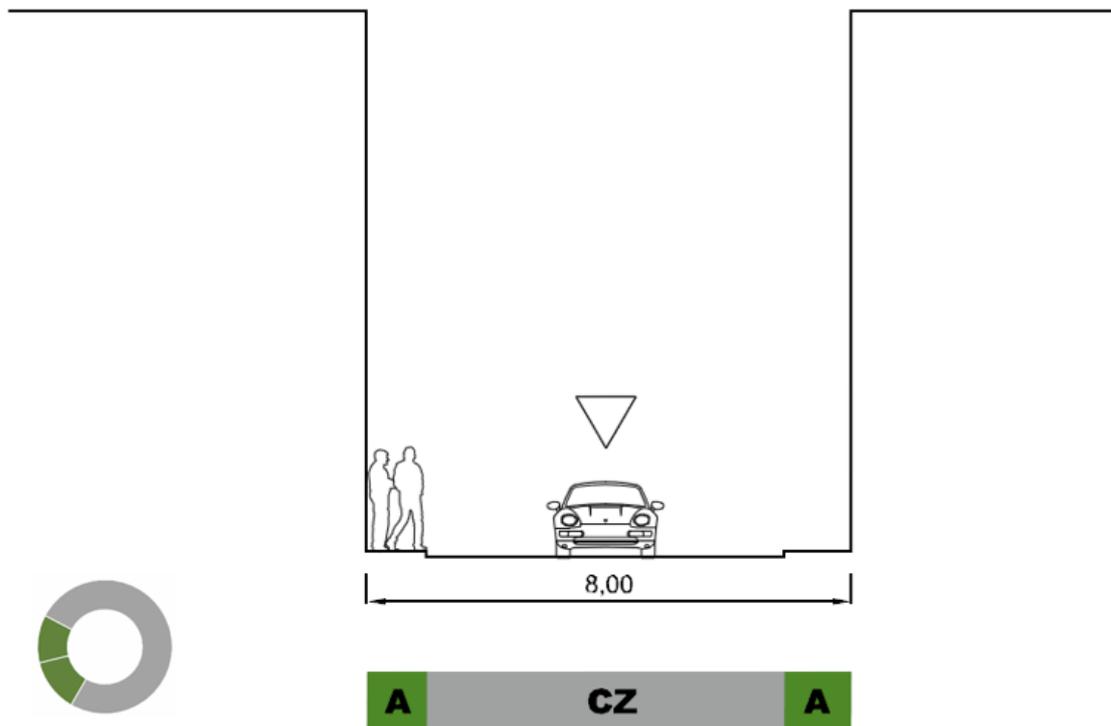




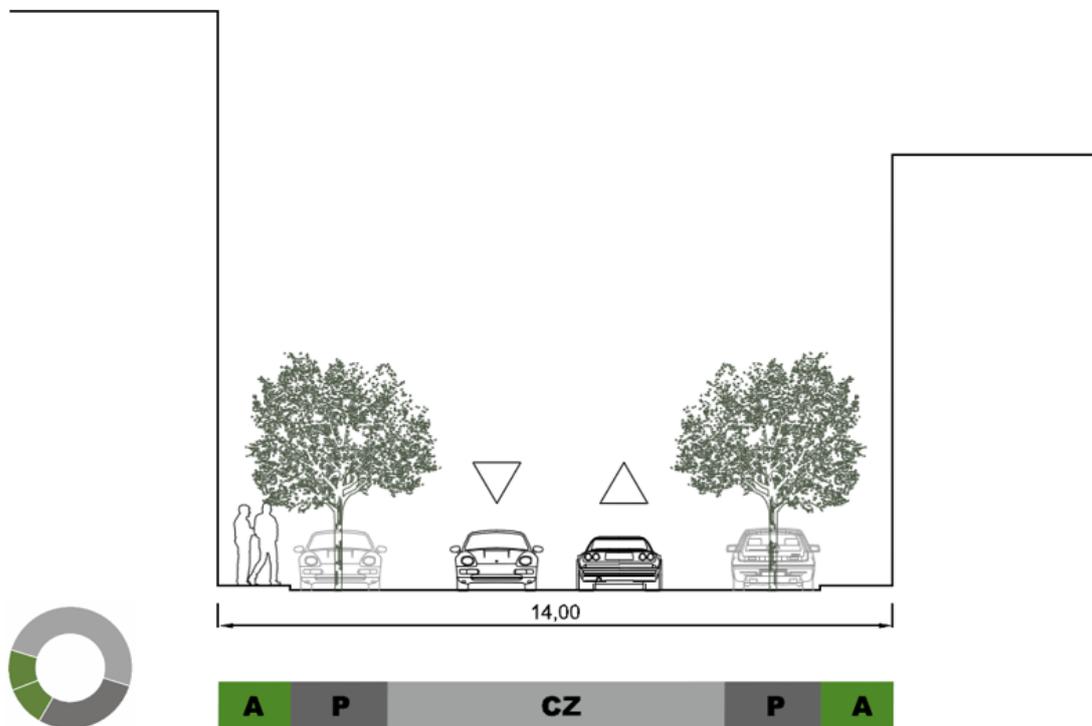
SECCION VIARIA (CARRER 9 D' OCTUBRE)



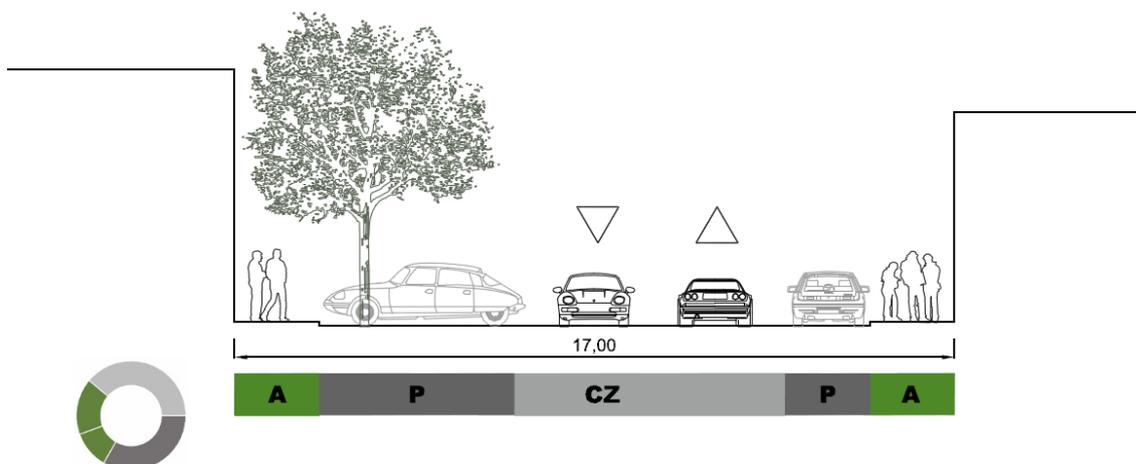
SECCION VIARIA (CARRER ARGENTERÍA)



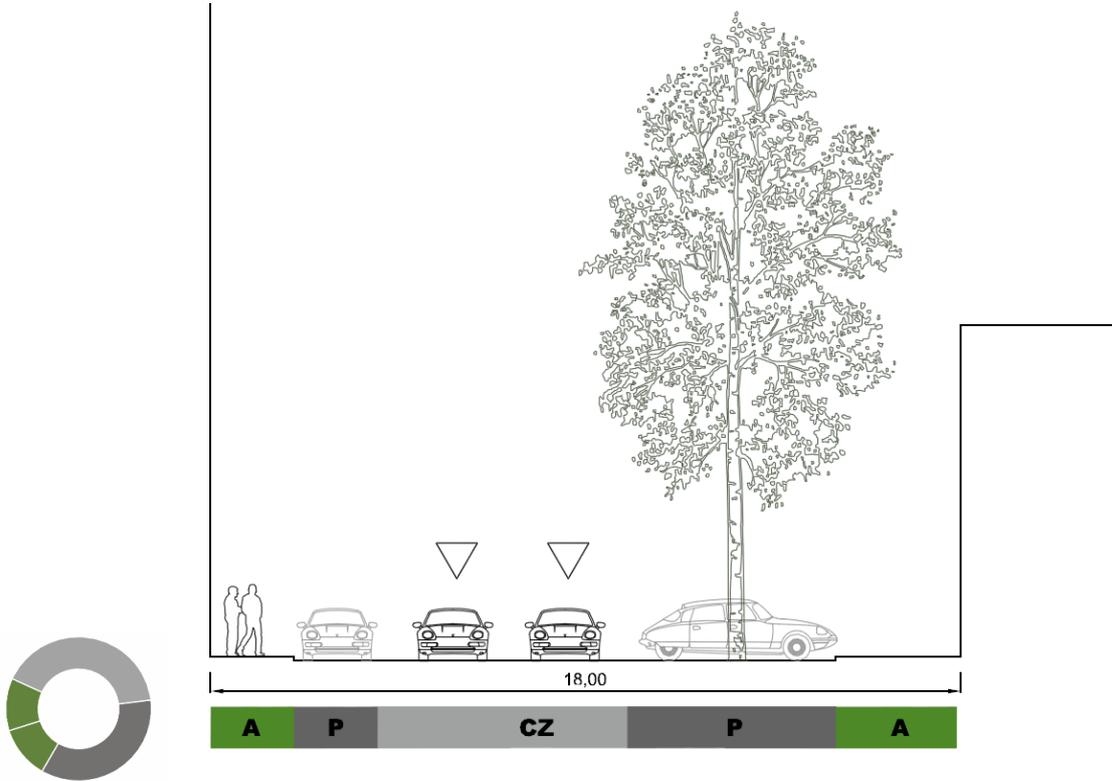
### SECCION VIARIA (CARRER DR. SUMSI)



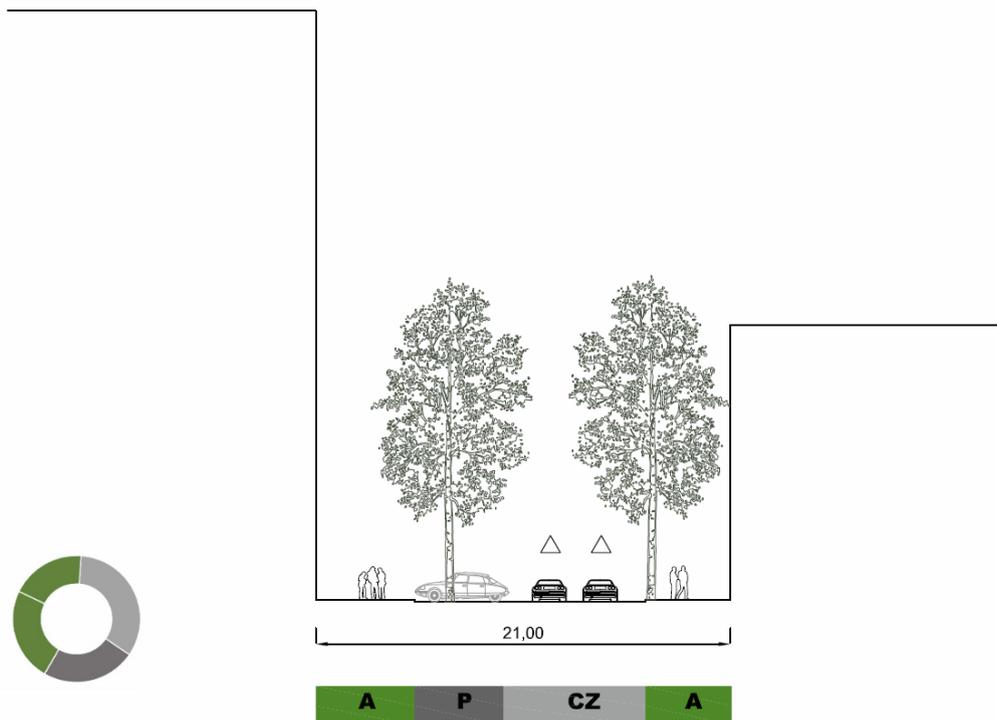
### SECCION VIARIA (CATEDRATIC ANGEL LACALLE)



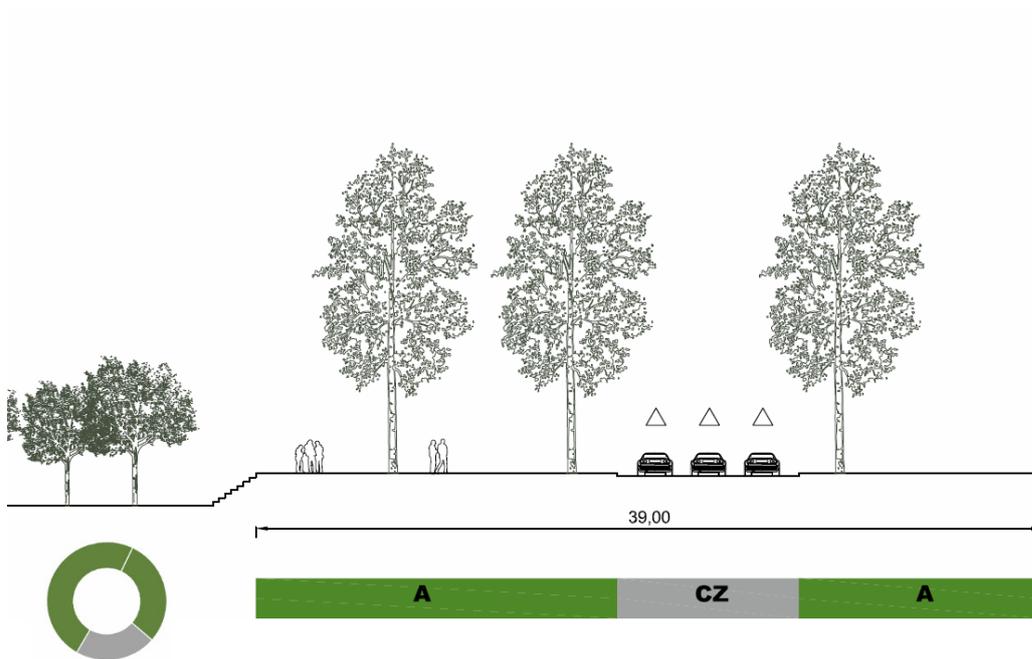
SECCION VIARIA (ACADEMIC MARAVALL)



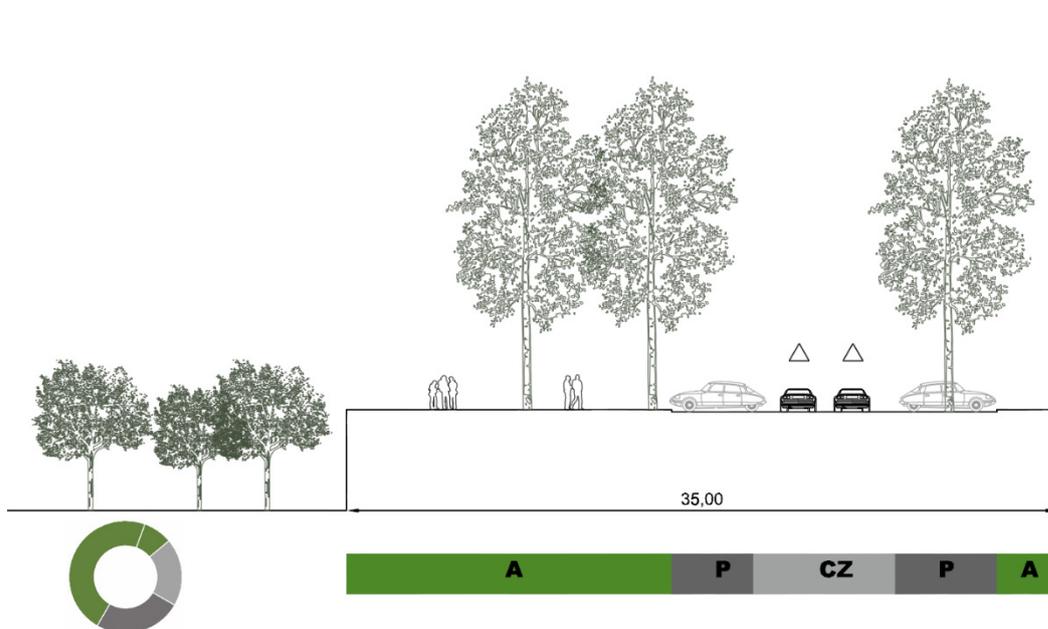
SECCION VIARIA 1 L=160 ALBEREDA JAUME I



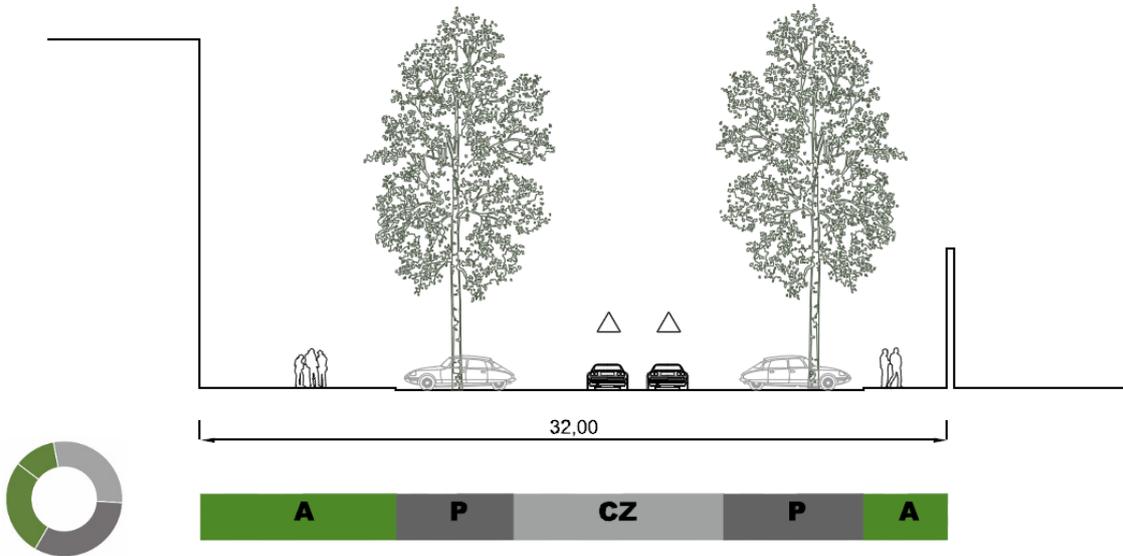
### SECCION VIARIA 2 L=230 ALBEREDA JAUME I



### SECCION VIARIA 3 L=420 ALBEREDA JAUME I



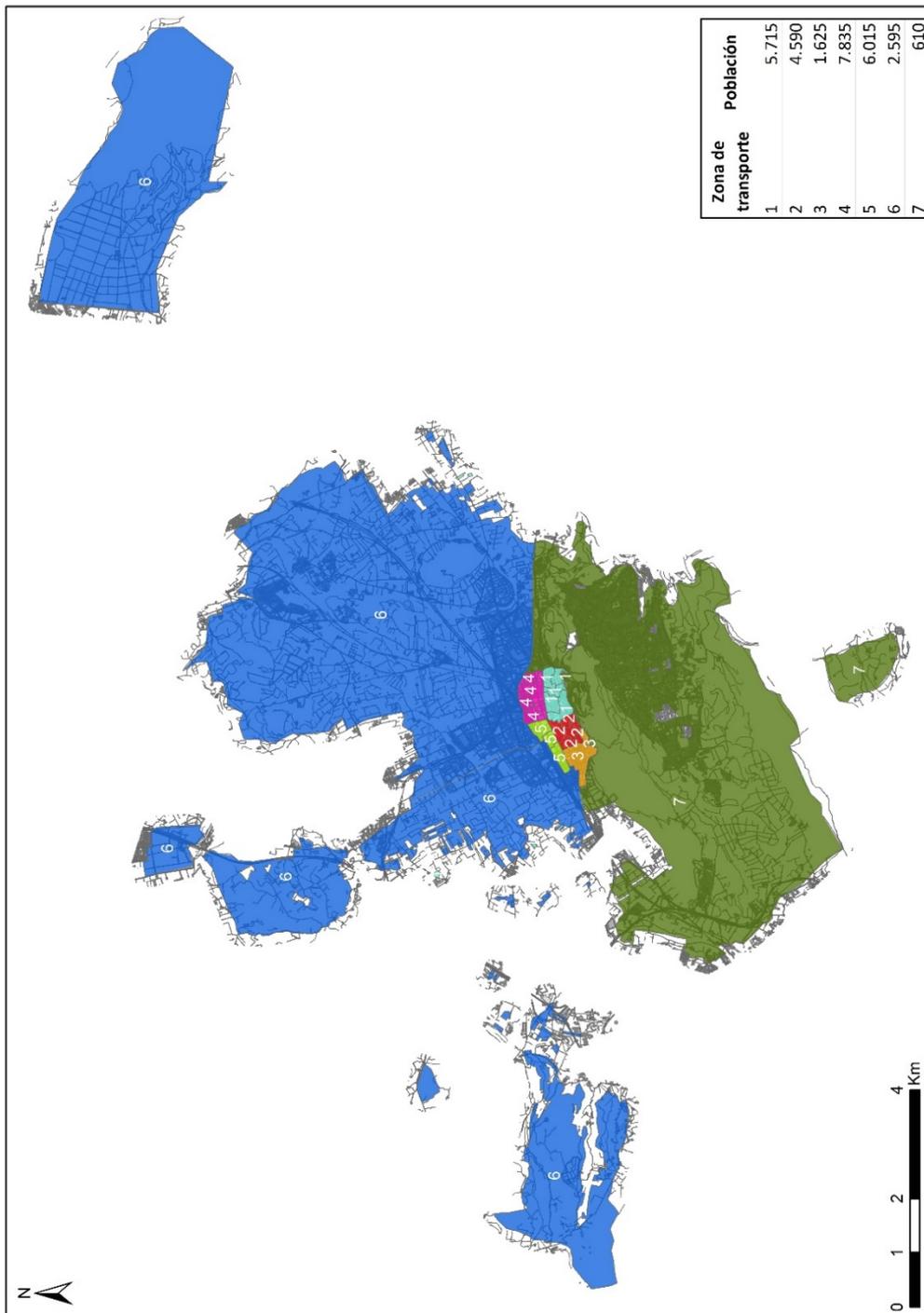
SECCION VIARIA 4 L=115 ALBEREDA JAUME I



## ANEJO: ENCUESTA DE MOVILIDAD

Como parte de los trabajos de diagnóstico de la movilidad en Xàtiva, entre los días 19 y 23 de septiembre de 2017 se llevó a cabo una encuesta domiciliaria de movilidad con el objetivo de caracterizar la forma en que se producen los desplazamientos cotidianos en el municipio.

Para ellos se procedió a la división del término municipal de Xàtiva en 7 zonas de transporte, más una octava zona correspondiente al exterior del municipio (más detalles a continuación).



Con objeto de garantizar el máximo nivel de confianza de la encuesta, se produjeron 400 entrevistas telefónicas distribuidas entre las diferentes zonas de transporte para lograr unos resultados con un nivel de confianza del 95% y un error muestral inferior al 5%:

Zona de transporte	Nº Encuestas
1	79
2	63
3	22
4	108
5	83
6	36
7	8
<b>Total</b>	<b>400</b>

Además, la distribución de las encuestas se hizo teniendo en cuenta la composición por edad y sexo de la población de Xàtiva, con objeto de asegurar significancia de los resultados. Hay que tener en cuenta que el estudio se centró en los desplazamientos de las personas mayores de 14 años:

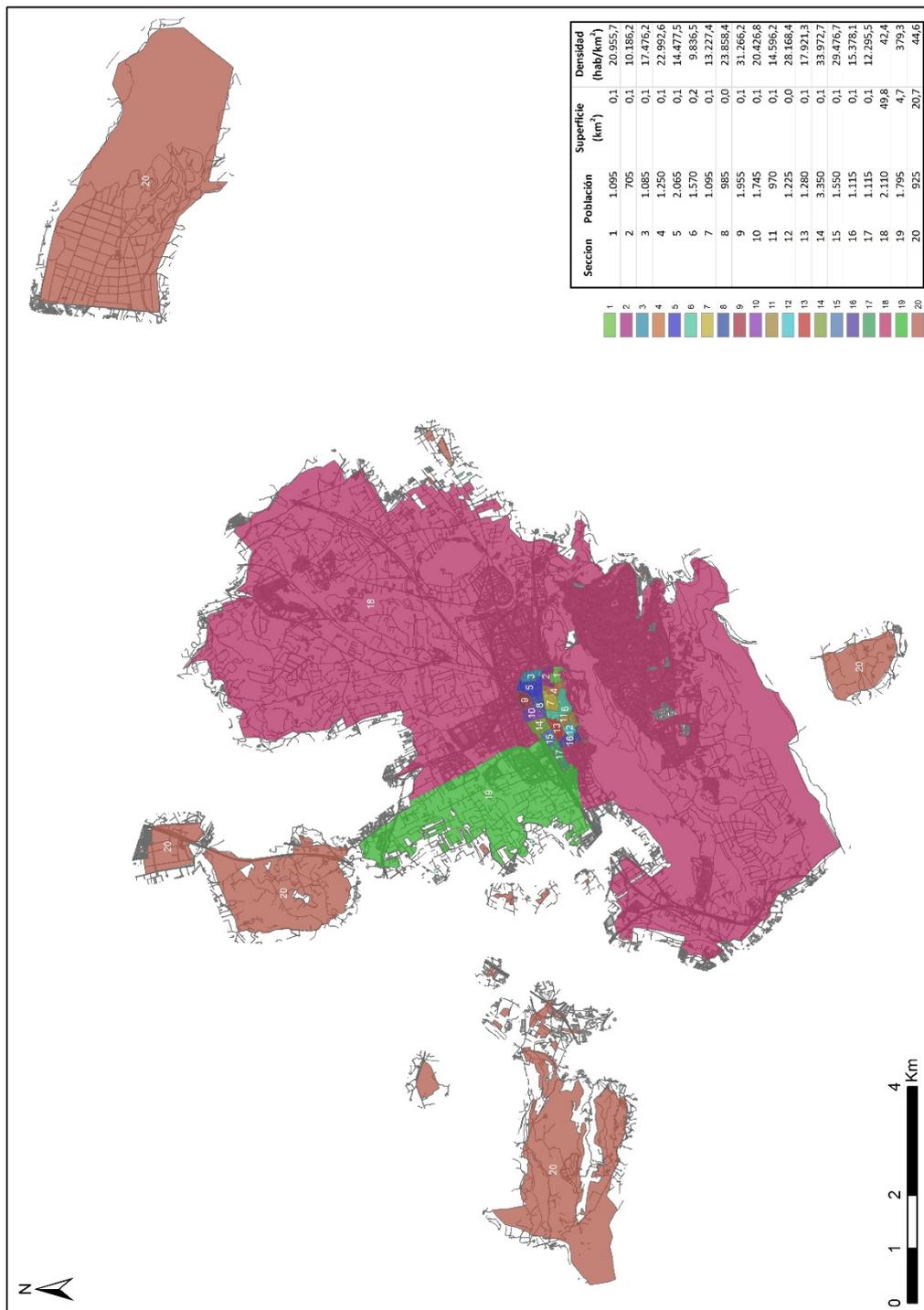
		Edat				
		15 - 29	30 - 44	45 - 64	+64	
<b>Sexo</b>	Homes	37	57	65	34	194
	Dones	37	55	67	47	206
		74	112	133	81	<b>400</b>

En cuanto al cuestionario (que se detalla a continuación), éste incluía cuestiones relativas a:

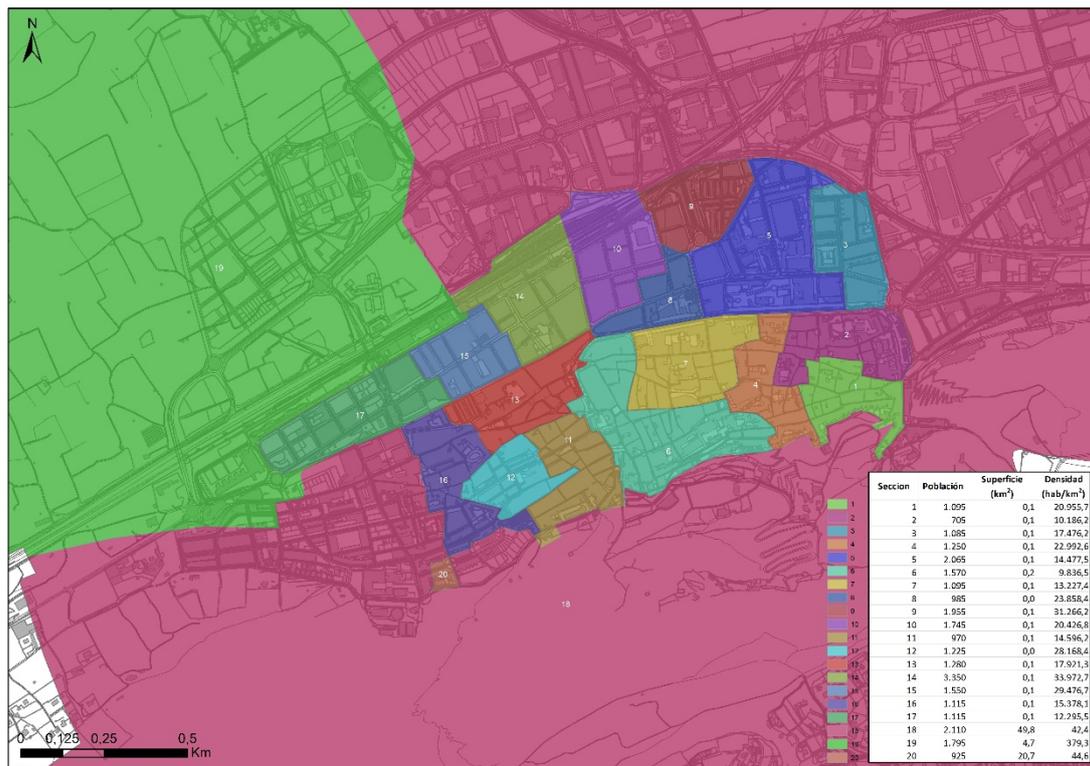
- Composición del hogar encuestado
- Descripción de las características de todos los desplazamientos realizados en el día anterior
- Motivos para la elección modal

## CRITERIOS PARA LA ZONIFICACIÓN DE XÀTIVA

Para la zonificación del municipio de Xàtiva en zonas de transporte se ha partido de la división en secciones censales del INE, que es la siguiente:



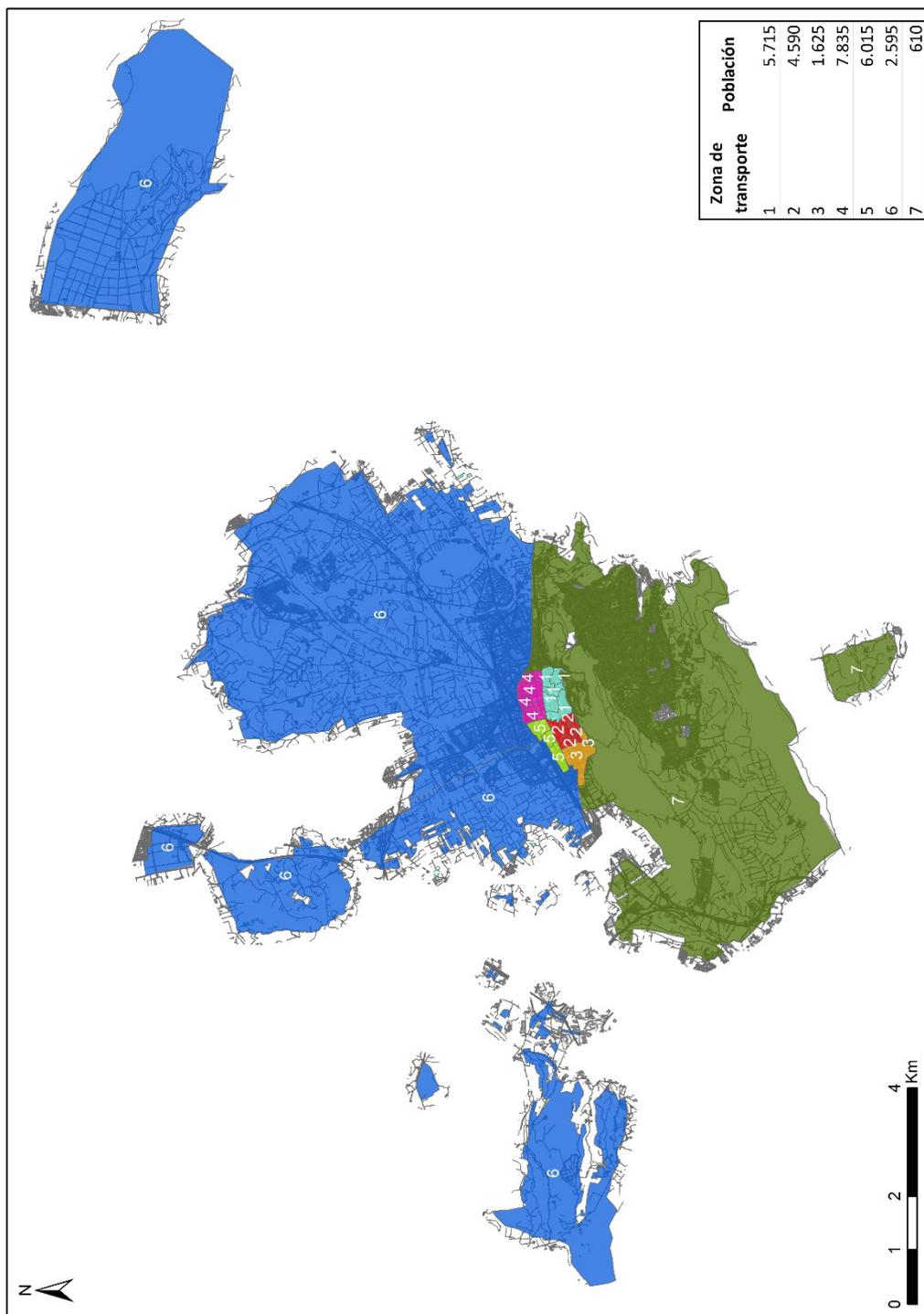
Un detalle de dicha división en el casco urbano de la ciudad sería como sigue:



El análisis de dicha división, que en términos generales se considera válido para la zonificación en zonas de transporte, revela dos problemas:

1. Sección censal nº 18: abarca una gran extensión de territorio, con tipologías y comportamientos de movilidad no homogéneos:
  - a. Zona industrial/comercial del noreste del municipio
  - b. Zona de segunda residencia de Bixquert
  - c. Nuevo desarrollo en zona consolidada urbana en el extremo suroeste del núcleo urbano de la ciudad
2. Sección censal nº 20: agrupa en una misma zona enclaves dispersos de Xàtiva con una pequeña porción del casco urbano, en el extremo suroeste de la ciudad

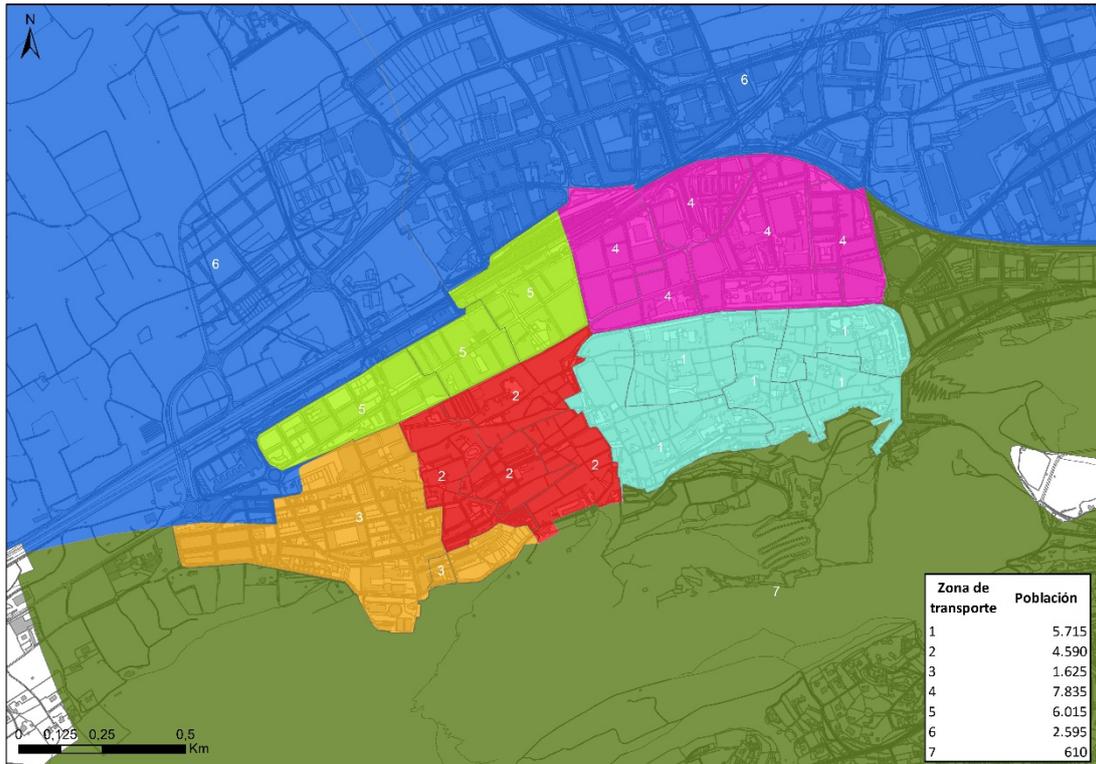
Se considera necesario, por tanto, resolver dichas secciones censales, dividiéndolas y asignando cada porción resultante a la zona de transporte correspondiente, siendo el resultado el siguiente:



La distribución de la población de las secciones censales corregidas se ha realizado de la siguiente manera:

Sección censal	Población de referencia	Zona de transporte	Población asignada
18	2.110	3	1.500
		6	0
		7	610
20	925	3	125
		6	800
		7	0

A continuació se presenta un detall de la divisió en zones de transporte del centre urbà:



## CUESTIONARIO DE MOVILIDAD USADO EN LA ENCUESTA TELEFÓNICA

Me llamo xxx / xxx y estamos realizando una encuesta para el **Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Xàtiva**. Sería tan amable de responder unas breves preguntas. Este estudio es de carácter oficial, si tiene alguna duda puede consultar con el ayuntamiento.

### 1ª PARTE. Composición del hogar y selección del encuestado

**Q1: ¿Podría indicarme el género y la edad de las personas que viven en ese domicilio (incluidos niños/as y bebés)?**

Hombres	Mujeres

(La selección de la persona para realizar la entrevista será sobre los residentes mayores a 14 años. )

Pedir que se ponga la persona seleccionada. Explicar que es un proceso de selección aleatoria y en caso de no estar disponible, establecer una cita.

### 2ª PARTE. Descripción de la movilidad

**Q2: ¿Salió de casa ayer?**

Sí → Cuántos desplazamientos hizo:   (controlar respuestas a Q3)

“Por desplazamiento se entiende el trayecto completo que se hace desde un lugar (origen) hasta a otro (destino) por cualquier motivo y que puede hacerse caminando o utilizando uno o más medios de transporte”

No → Por qué motivo:

1. *indisposición o baja*
2. *trabaja en el propio domicilio*
3. *vacaciones o día de fiesta*
4. *no sale habitualmente*
5. *no quiere contestar*
9. *otros, especificar*

**Si responde que NO ha hecho ningún desplazamiento, confirmar este dato: “¿Así que no se movió en todo el día de su domicilio?”**

1. *SI, se movió*
2. *NO, se quedó en casa → FIN DE LA ENCUESTA*

### **Q3: Ahora hablaremos de los diferentes desplazamientos que hizo ayer, día.....**

Relación de los desplazamientos realizados durante todo el día:

1. ...
2. ...
3. ...
4. ...
5. ...

#### **Q3 Descripción del 1er desplazamiento**

**Q3.1 Ayer, ¿El primer desplazamiento lo realizó desde su casa?**

1. *Sí*
2. *No*

**DESPLAZAMIENTO NO ES DESDE CASA (Q3.1=2): ¿En qué municipio/localidad se encuentra el lugar desde dónde salió?**

**Q3.2 Cuando salió ayer (DIA POR EL QUE PREGUNTAMOS) de (CASA u otro lugar), ¿cuál fue el motivo de este desplazamiento?**

1. Domicilio
2. Hotel/casa familiares u otros
3. Trabajo
4. Estudios
5. Compras cotidianas
6. Compras no cotidianas
7. Médico, hospital, centro de salud
8. Visita familiares, amigos
9. Acompañar personas
10. Gestiones de trabajo
11. Gestiones personales
12. Ocio, diversión, espectáculos culturales y deportivos
13. Esmorzar, comer, cenar, bares, restaurantes (no ocio)
14. Pasear
15. Hacer ejercicio, deporte
16. Segunda residencia
17. Otros motivos. Especificar \_\_\_\_\_
18. NS/NC

### Q3.3 ¿A qué lugar se dirigió?

**SI ES EN LA CIUDAD DE XÀTIVA ESPECIFICAR** Más concretamente, indíqueme la dirección exacta a dónde FUE.

### Q3.4 ¿A qué hora salió de (CASA u otro lugar) para ir a (MOTIVO CITADO)? (anotar las horas con formato de 00 a 24 y EN CASO DE NO CONTESTAR INSISTIR EN UNA HORA APROXIMADA)

Hora: \_\_\_\_\_ (Hasta 23) Minuto: \_\_\_\_\_ (Hasta 59')

### Q3.5 ¿Cuánto tiempo, en minutos tardó para ir de (CASA u otro lugar) a (MOTIVO CITADO)?

Minutos: \_\_\_\_\_

### Q3.6 Por favor, indíqueme ¿qué medio o medios de transporte utilizó para ir de (CASA u otro lugar) a (MOTIVO CITADO)?

**SE CONSIDERA DESPLAZAMIENTO A PIE TODO AQUEL QUE SEA SUPERIOR A 5 MINUTOS.**

1. Medio 1 \_\_\_\_\_
2. Medio 2 \_\_\_\_\_
3. Medio 3 \_\_\_\_\_

**Codificar cada medio según:**

1. Caminando
2. Autobús Urbano
3. Autobús Interurbano
4. Otros Autobuses
5. Tranvía
6. TREN RENFE
7. Autobús empresa
8. Autobús escolar
9. Autocar
10. Taxi
11. Coche como conductor
12. Coche como acompañante
13. Moto como conductor
14. Moto como acompañante
15. Bicicleta
16. Furgoneta/ camión
17. Otros

**EN CASO DE DECLARAR UN SOLO MEDIO CONFIRMAR ¿No utilizó otro medio de transporte para completar el desplazamiento?**

**EN EL CASO DE UTILIZAR SOLO TRANSPORTE PRIVADO:**

**Q3.7 Dónde aparcó el coche en DESTINO?**

1. En la calle (libre)
2. Zona azul
3. Aparcamiento propio, de la empresa
4. Aparcamiento gratuito
5. Aparcamiento de pago
6. Ilegal

**Q3.8 Por que no ha utilizado el transporte público? Y la bicicleta?**

**Transporte Público**

1. Es más lento y tarda mucho en llegar /tiempo de desplazamiento largo)
2. No tengo conexión con el transporte público (no pasa cerca de casa y/o no llega a mi destino)
3. Poca frecuencia del transporte público
4. Horarios reducidos del transporte público
5. Es más cómodo el transporte privado
6. Va cargado y necesita el vehículo privado
7. Otros: .....

**Bicicleta**

1. Orografía
2. Falta de seguridad
3. La infraestructura ciclista no es adecuada
4. No tiene bicicleta o no sabe utilizarla
5. Es demasiado mayor o impedimento físico
6. No tiene donde aparcar la bicicleta en el destino
7. Por el clima
8. Va cargado y necesita el vehículo privado
9. Otros: .....

#### **Q4 Descripción del 2o desplazamiento**

##### **Q4.1 ¿Realizó algún OTRO desplazamiento desde el lugar de (MOTIVO CITADO)?**

1. Sí → volver a preguntar desde motivo Q3.2
2. No

##### **Q4.2 ¿Cuál fue el motivo de este desplazamiento desde (motivo anterior)?**

1. Domicilio
2. Hotel/casa familiares o otros
3. Trabajo
4. Estudios
5. Compras cotidianas
6. Compras no cotidianas
7. Médico, hospital, centro de salud
8. Visita familiares, amigos
9. Acompañar personas
10. Gestiones de trabajo
11. Gestiones personales
12. Ocio, diversión, espectáculos culturales y deportivos
13. Esmorzar, comer, cenar, bares, restaurantes (no ocio)
14. Pasear
15. Hacer ejercicio, deporte
16. Segunda residencia
17. Otros motivos. Especificar \_\_\_\_\_
18. NS/NC

##### **Q4.3 ¿A qué lugar se dirigió?**

**SI ES EN LA CIUDAD DE XÀTIVA ESPECIFICAR** Más concretamente, indíqueme la dirección exacta a dónde FUE.

##### **Q4.4 ¿A qué hora salió de (CASA u otro lugar) para ir a (MOTIVO CITADO)? (anotar las horas con formato de 00 a 24 y EN CASO DE NO CONTESTAR INSISTIR EN UNA HORA APROXIMADA)**

Hora: \_\_\_\_\_ (Hasta 23) Minuto: \_\_\_\_\_ (Hasta 59')

##### **Q4.5 ¿Cuánto tiempo, en minutos tardó para ir de (CASA u otro lugar) a (MOTIVO CITADO)?**

Minutos: \_\_\_\_\_

**Q4.6** Por favor, indíqueme ¿qué medio o medios de transporte utilizó para ir de (CASA u otro lugar) a (MOTIVO CITADO)?

**SE CONSIDERA DESPLAZAMIENTO A PIE TODO AQUEL QUE SEA SUPERIOR A 5 MINUTOS.**

1. Medio 1 \_\_\_\_\_
2. Medio 2 \_\_\_\_\_
3. Medio 3 \_\_\_\_\_

**Codificar cada medio según:**

1. Caminando
2. Autobús Urbano
3. Autobús Interurbano
4. Otros Autobuses
5. Tranvía
6. TREN RENFE
7. Autobús empresa
8. Autobús escolar
9. Autocar
10. Taxi
11. Coche como conductor
12. Coche como acompañante
13. Moto como conductor
14. Moto como acompañante
15. Bicicleta
16. Furgoneta/ camión
17. Otros

**EN CASO DE DECLARAR UN SOLO MEDIO CONFIRMAR** ¿No utilizó otro medio de transporte para completar el desplazamiento?

**EN EL CASO DE UTILIZAR SOLO TRANSPORTE PRIVADO:**

**Q4.7** Dónde aparcó el coche en DESTINO?

1. En la calle (libre)
2. Zona azul
3. Aparcamiento propio, de la empresa
4. Aparcamiento gratuito
5. Aparcamiento de pago
6. Ilegal

## Q4.8 Por que no ha utilizado el transporte público? Y la bicicleta?

### Transporte Público

1. Es más lento y tarda mucho en llegar /tiempo de desplazamiento largo)
2. No tengo conexión con el transporte público (no pasa cerca de casa y/o no llega a mi destino)
3. Poca frecuencia del transporte público
4. Horarios reducidos del transporte público
5. Es más cómodo el transporte privado
6. Va cargado y necesita el vehículo privado
7. Otros: .....

### Bicicleta

1. Orografía
2. Falta de seguridad
3. La infraestructura ciclista no es adecuada
4. No tiene bicicleta o no sabe utilizarla
5. Es demasiado mayor o impedimento físico
6. No tiene donde aparcar la bicicleta en el destino
7. Por el clima
8. Va cargado y necesita el vehículo privado
9. Otros: .....

### Q5 Descripción del 3er desplazamiento

#### Q5.1 ¿Realizó algún OTRO desplazamiento desde el lugar de (MOTIVO CITADO)?

1. Sí → volver a preguntar desde motivo Q3.2
2. No

#### Q5.2 ¿Cuál fue el motivo de este desplazamiento desde (motivo anterior)?

1. Domicilio
2. Hotel/casa familiares o otros
3. Trabajo
4. Estudios
5. Compras cotidianas
6. Compras no cotidianas
7. Médico, hospital, centro de salud
8. Visita familiares, amigos
9. Acompañar personas
10. Gestiones de trabajo
11. Gestiones personales
12. Ocio, diversión, espectáculos culturales y deportivos
13. Esmorzar, comer, cenar, bares, restaurantes (no ocio)
14. Pasear
15. Hacer ejercicio, deporte
16. Segunda residencia
17. Otros motivos. Especificar \_\_\_\_\_
18. NS/NC

#### Q5.3 ¿A qué lugar se dirigió?

**SI ES EN LA CIUDAD DE XÀTIVA ESPECIFICAR** Más concretamente, indíqueme la dirección exacta a dónde FUE.

#### Q5.4 ¿A qué hora salió de (CASA u otro lugar) para ir a (MOTIVO CITADO)? (anotar las horas con formato de 00 a 24 y EN CASO DE NO CONTESTAR INSISTIR EN UNA HORA APROXIMADA)

Hora: \_\_\_\_\_ (Hasta 23) Minuto: \_\_\_\_\_ (Hasta 59')

#### Q5.5 ¿Cuánto tiempo, en minutos tardó para ir de (CASA u otro lugar) a (MOTIVO CITADO)?

Minutos: \_\_\_\_\_

**Q5.6** Por favor, indíqueme ¿qué medio o medios de transporte utilizó para ir de (CASA u otro lugar) a (MOTIVO CITADO)?

**SE CONSIDERA DESPLAZAMIENTO A PIE TODO AQUEL QUE SEA SUPERIOR A 5 MINUTOS.**

1. Medio 1 \_\_\_\_\_
2. Medio 2 \_\_\_\_\_
3. Medio 3 \_\_\_\_\_

**Codificar cada medio según:**

1. Caminando
2. Autobús Urbano
3. Autobús Interurbano
4. Otros Autobuses
5. Tranvía
6. TREN RENFE
7. Autobús empresa
8. Autobús escolar
9. Autocar
10. Taxi
11. Coche como conductor
12. Coche como acompañante
13. Moto como conductor
14. Moto como acompañante
15. Bicicleta
16. Furgoneta/ camión
17. Otros

**EN CASO DE DECLARAR UN SOLO MEDIO CONFIRMAR** ¿No utilizó otro medio de transporte para completar el desplazamiento?

**EN EL CASO DE UTILIZAR SOLO TRANSPORTE PRIVADO:**

**Q5.7** Dónde aparcó el coche en DESTINO?

1. En la calle (libre)
2. Zona azul
3. Aparcamiento propio, de la empresa
4. Aparcamiento gratuito
5. Aparcamiento de pago
6. Ilegal

## Q5.8 Por que no ha utilizado el transporte público? Y la bicicleta?

### Transporte Público

1. Es más lento y tarda mucho en llegar /tiempo de desplazamiento largo)
2. No tengo conexión con el transporte público (no pasa cerca de casa y/o no llega a mi destino)
3. Poca frecuencia del transporte público
4. Horarios reducidos del transporte público
5. Es más cómodo el transporte privado
6. Va cargado y necesita el vehículo privado
7. Otros: .....

### Bicicleta

1. Orografía
2. Falta de seguridad
3. La infraestructura ciclista no es adecuada
4. No tiene bicicleta o no sabe utilizarla
5. Es demasiado mayor o impedimento físico
6. No tiene donde aparcar la bicicleta en el destino
7. Por el clima
8. Va cargado y necesita el vehículo privado
9. Otros: .....

REPETIR Q TANTAS VECES COMO DESPLAZAMIENTOS HAYA REALIZADO CONSIDERANDO COMO ORIGEN DEL VIAJE, EL DESTINO DEL DESPLAZAMIENTO ANTERIOR

CUANDO EL ENTREVISTADO VUELVE AL HOGAR, EL PROGRAMA REFLEJARÁ EL MOTIVO DESDE DONDE VUELVE AL HOGAR.

### **Codificación de orígenes y destinos DE CADA ETAPA: Dos variables**

- a) Municipio donde se va.
- b) Se tendrá que codificar según zonificación
- c) En los códigos de municipio que tengan más de una zona de transporte se tendrá que codificar zona de transporte.

**Codificación motivos, medio, título y aparcamiento:** Preguntar en primer lugar por los medios de transporte utilizados en este desplazamiento y codificar según anejo codificación. En el anejo también se encuentra la codificación de tipo de billete (en caso de usar autobús interurbano) y de lugar de aparcamiento (en caso de usar coche como conductor).

### 3ª PARTE. Características personales del entrevistado

#### Q1. Sexo

#### Q2. Edad

#### Q3. Tiene algún tipo de discapacidad?

1. *Discapacidad motora*
2. *Discapacidad visual*
3. *Discapacidad auditiva*
4. *Discapacidad intelectual*
5. *otra*

De qué grado?..... %

#### Q4. Tiene familiares a su cargo?

1. *Nietos/s menores de 3 años*
2. *Padre/madre, abuelo/a mayor de 65 años*
3. *Familiar enfermo*
4. *Familiar con discapacidad*
5. *otros*

#### Q5: Número de vehículos en el hogar

#### Q6: ¿Tiene carné de conducir? (no preguntar a menores de 18 años)

1. *Sí*
2. *No*

#### Q7: ¿Tiene disponibilidad de vehículo? (no preguntar a menores de 18 años)

1. *Sí*
2. *No*

#### Q8: ¿Cuántas bicicletas hay en su domicilio?

**Q9: En relación con la actividad, ¿cuál es su situación actual? (si duda, iniciar lectura)**

1. *escolar / estudiante*
2. *trabajo doméstico no remunerado (tareas del hogar)*
3. *persona jubilada*
4. *pensionista*      4a. *Con discapacidad, o con invalidez permanente.*  
                                 4b. *Sin discapacidad, sin invalidez permanente*
5. *persona ocupada*
6. *no ocupada*      6a. *Que ha trabajado antes*  
                                 6b. *Que busca el 1er trabajo*
7. *otros*
8. *NS/NC*

**Q10: ¿Qué nivel de estudios acabados tiene?**

1. *sin estudios*
2. *estudios primarios acabados*
3. *estudios secundarios acabados*
4. *estudios universitarios acabados*
5. *otros (especificar: \_\_\_\_\_)*