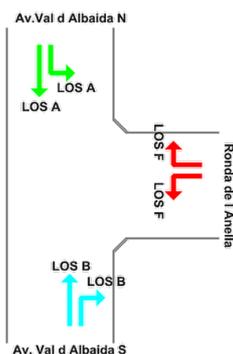


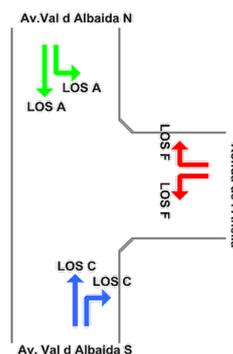
- **Punto de análisis 13. Avenida de la Vall d’Albaida con Ronda de l’Anella.** Esta intersección registra niveles de servicio B salvo en los movimientos de entrada desde la Avenida de Blasco Ibañez que alcanzan un nivel de servicio E en hora punta de mañana y nivel F en hora punta de tarde.

Gráfico 44 Niveles de servicio en punto 13. Día laborable de invierno

Niveles de Servicio Punta Mañana



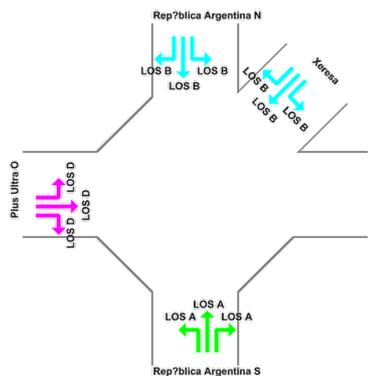
Niveles de Servicio Hora Punta Tarde



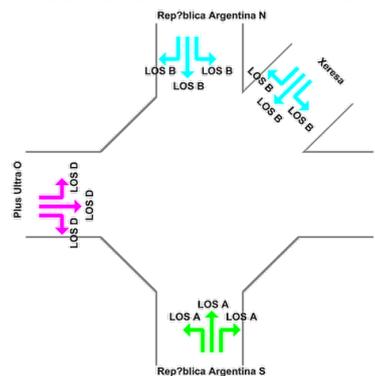
- **Punto de análisis 14. Plus Ultra con República Argentina (Plaza Elíptica).** En dicha glorieta confluyen cinco importantes viarios con niveles elevados de tráfico que gracias a las características geométricas de la misma no superan el nivel de servicio B salvo en el caso del tráfico de entrada desde Plus Ultra Oeste que tiene un nivel de servicio D tanto en hora punta de mañana como de tarde, lo que significa que aun estando por debajo de un nivel de congestión si se está alcanzando ya el máximo de capacidad en la misma.

Gráfico 45 Niveles de servicio en punto 14. Día laborable de invierno

Niveles de Servicio Punta Mañana



Niveles de Servicio Hora Punta Tarde



5.7 Conclusiones

El número total de trayectos en vehículo privado en un día laborable en la ciudad de Gandia es de 126.051. De estos, 91.990 son producidos por los residentes en la ciudad de Gandia mientras que 34.062 desplazamientos son de usuarios externos a la ciudad.

Así, es movilidad interna de la ciudad (aquella cuyo origen y destino es dentro del término municipal de Gandia), el 83,7% de los desplazamientos en vehículo privado. Dentro del municipio de Gandia, las áreas que absorben un mayor número de desplazamientos son:

- En la denominada macrozona de Corea tienen su origen o destino el 22,4% de la movilidad global en vehículo privado. En esta área se encuentra el polígono de Alcodar como principal zona atractora de viajes. Por otro lado no hay que olvidar el importante peso poblacional que tiene el barrio de Corea siendo así una de las principales zonas generadoras de tráfico.
- Seguiría la macrozona de República Argentina con el 11,6%
- La macrozona del Centro (en la que se encuentra el Centro Histórico) absorbe el 9,4%.
- Finalmente, el tráfico hacía y desde el área costera de la Playa y el Grau alcanza el 13,2%.

El 16,3% de la movilidad en coche es externa, es decir, se trataría de trayectos cuyo uno de los orígenes o destinos son en el exterior de la ciudad⁶. De los viajes externos, el reparto por grandes áreas de origen o destino en el exterior de Gandia sería:

- Del área de Valencia y norte de provincia procederían el 2,9% de la movilidad en vehículo privado total.
- Del municipio de Xeraco sería un 2,5%
- En el área de Oliva tienen su origen o destino el 5,7% de los desplazamientos.
- Finalmente del sur (Alicante) provendrían el 5,3%.

Por motivos de viaje, el 46% de la movilidad en vehículo privado se produce por motivo trabajo. Siguen otras actividades (personales) con el 21% de la movilidad en coche, los estudios con el 16% y finalmente ocio y compras con el 10% y el 7% respectivamente de la movilidad en vehículo privado.

La estacionalidad de la población debido al fenómeno turístico hace que la movilidad en general, y de manera muy importante la movilidad en vehículo privado se incremente sensiblemente.

Así, el número de tránsitos en vehículo privado en un día laborable medio de verano se incrementa con respecto al invierno en cerca de un 45%, lo que supone un total de 183.359 desplazamientos vehículo. De estos, el mayor número se generan o atraen en el ámbito de el Grau y la Playa con has 92.780 desplazamientos día.

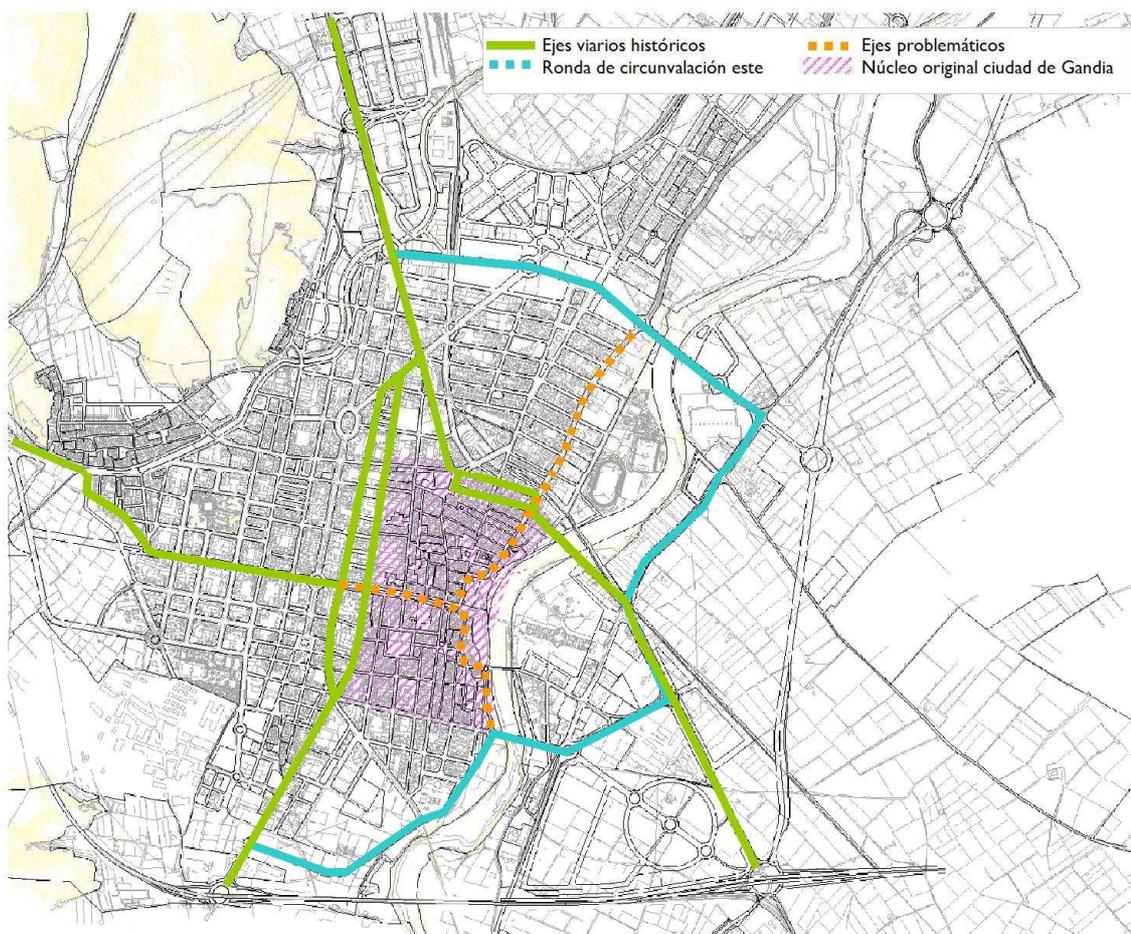
Finalmente es posible definir un esquema funcional de la movilidad en vehículo privado en la ciudad de Gandia basado en **tradiciones históricas de tránsito**, conformando los

⁶ En este análisis no se han tenido en cuenta los viajes de paso sin origen o destino en Gandia.

grandes flujos norte-sur y este-oeste, con cargas de tráfico muy potentes a lo largo de los siguientes viales:

- Flujo Norte-Sur: República Argentina, Ferrocarril de Alcoy y San Vicente.
- Flujo Norte-Sur: Por la Circunvalación Este.
- Flujo Este-Oeste: Principalmente a través de República Argentina, Avenida del Raval y Avenida de Alicante.

Plano 16 Esquema funcional del tráfico en la situación actual



De esta forma, se presentan **potentes flujos de vehículos privados atravesando la ciudad precisamente por el Centro y en el entorno del Centro Histórico de la ciudad**. Es decir que los flujos principales que se producen en los viarios del centro urbano, en un gran porcentaje son provocados por los siguientes motivos:

- Tráficos de paso, que pretenden cruzar la ciudad.
- Tráficos internos cuya atracción es principalmente el centro histórico.

Es decir, que se puede observar como de alguna manera, estos tráficos son absolutamente ineficientes, y en este sentido, los flujos bajo los que se deberían centrar las actuaciones del PMUS, desde un punto de vista de sostenibilidad, ya que son los más ineficientes

energéticamente, y los fácilmente **reconducibles** hacia otros **modos de transporte más benignos medioambientalmente**.

- Esta problemática se ha intentado solucionar con la implantación de una **circunvalación este** que tal y como se ve en las asignaciones de tráfico aunque encauza un importante volumen de tráfico no llega a absorber el suficiente como para solucionar el problema de los flujos que atraviesan el centro de la ciudad. Esto se debe principalmente al inadecuado trazado de dicha ronda, con itinerarios discontinuos y poco ágiles, que no permiten tránsitos directos, que hace que numerosos usuarios opten por atravesar el centro urbano en dichos desplazamientos.
- Otro punto de conflicto es el producido por los tráficos **en sentido noreste-suroeste y viceversa que por el Paseo de Germanies** y sus prolongaciones en Carmelita Rita y Canonge Nogra rodean el Casco Histórico para llegar al barrio de Corea y alcanzar así mismo la Avenida del Grau. Este tráfico separa el Casco Histórico en sí del ensanche de Plaza del Prado además de impedir la continuidad peatonal natural del Casco hacia la fachada del río Serpis.

Ésta situación por tanto, provoca disfuncionalidades en la relación oferta/demanda, en varias de las intersecciones principales del ámbito, provocado por el propio entramado urbano, destacando como puntos críticos:

- la intersección de la Avenida de Alicante con Carmelita Rita y Av Grau,
- la rotonda de la Av del Raval oeste,
- y las intersecciones de San Vicente, San Rafael y Ferrocarril de Alcoy con Paseo de las Germanies.

6 APARCAMIENTO

6.1 Introducción

La importancia del área del aparcamiento sobre el global de cualquier plan de movilidad urbana sostenible es básica y clave en el logro de los objetivos generales marcados en su inicio, por la interacción y conflicto entre los diferentes sectores y áreas que componen la movilidad.

De esta manera una ausencia en la gestión del aparcamiento, supone en *primer lugar*, una **hipoteca de espacio público municipal** para el vehículo privado, se produce una situación paradójica pues parece que al comprador de un coche, por el mero hecho de adquirirlo, una política de aparcamiento libre le proporciona de 8 a 10 m² de superficie en la mayoría de las zonas de la ciudad, acondicionados, con un coste probablemente superior al precio del vehículo., y en *segundo lugar un aumento de la ilegalidad* en sus diferentes formas con consecuencias diversas:

- Ilegalidad en forma de doble filas: dificulta el tránsito por el viario en general, y en particular el paso de transporte público disminuyendo su competitividad, mediante el aumento de incidencias que reducen la velocidad comercial y por tanto imposibilitan cumplir la oferta teórica.
- Ilegalidad en bordillos y pasos de cebra, perjudica significativamente los niveles de accesibilidad peatonal, principalmente para las personas con movilidad reducida.
- Ilegalidad en rotondas y cruces, disminuye la visibilidad en éstos, aumentando la peligrosidad de la vía, y por tanto incrementando la accidentalidad.

Tabla 45 Efectos de la ilegalidad de estacionamiento

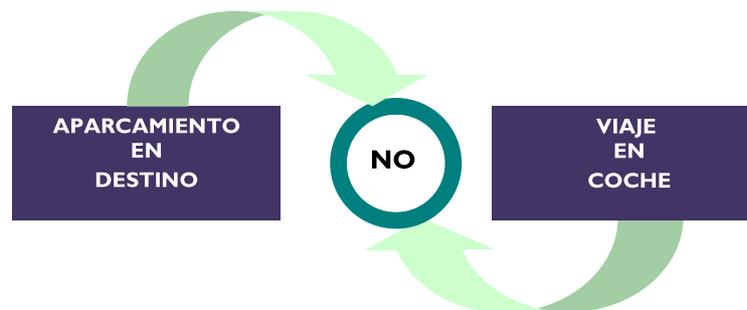
Lugar del viario	Efectos de la ilegalidad
Calzada Normal	<ul style="list-style-type: none"> - Reducción de la capacidad del viario. - Incremento incidencias en transporte público - Incremento del riesgo de accidente en función de la velocidad de circulación de la vía.
Carril sólo bus	<ul style="list-style-type: none"> - Doble reducción de la capacidad del viario (si carril es abierto se obliga a salir al autobús a otro carril). - Pérdida de tiempo para los viajeros del autobús. - Incremento de gastos de explotación de las empresas de autobús.
Carga y descarga	<ul style="list-style-type: none"> - Incremento de los gastos de distribución.
Rotonda, intersección o esquinas de cruces	<ul style="list-style-type: none"> - Reducción de la capacidad hasta el punto de provocar congestiones importantes. - Pérdida de visibilidad para la circulación. - Riesgo, grave en ocasiones, de accidente.
Pasos de peatones	<ul style="list-style-type: none"> - Molestias para los peatones, que pueden llegar a suponer barreras infranqueables para personas con movilidad reducida.

Lugar del viario	Efectos de la ilegalidad
Reservado a otros usos: paradas bus y taxi, minusválidos	<ul style="list-style-type: none"> - Molestias a los usos para los que se efectúa la reserva. - Imposibilidad, a veces, de prestar el servicio previsto. - Incrementos de gastos de explotación de empresas afectadas.

Por tanto se observa como el estacionamiento sin regular en el municipio de Gandia por sí mismo, puede ser una condición suficiente, hacia el incumplimiento de los objetivos generales del PMUS marcados en capítulos anteriores, disminuyendo la calidad de vida de los habitantes, la accesibilidad peatonal, hipotecando espacio público y perjudicando el transporte público.

A todos estos factores de interacción indirecta, habría que sumarles, aumentando por tanto las graves consecuencias, a las consecuencias directas de la gestión del estacionamiento. Entendiendo la oferta de aparcamiento como un componente más, del global de oferta de movilidad en vehículo privado, la libertad sobre en oferta de aparcamiento, sobre todo para los foráneos/visitantes, fomenta el uso del vehículo privado, y por tanto, el acceso en éste hasta el centro del municipio.

En efecto, la disponibilidad de aparcamiento en destino, siendo condición necesaria para la realización del desplazamiento en coche, puede regular el volumen de coches que salen del origen de forma mucho más efectiva que los semáforos, las señalizaciones restrictivas para la circulación y cuantos instrumentos han sido aplicados a la regulación del tráfico ya que, la reducción de esa disponibilidad supone una inmediata reducción del tráfico y su inexistencia implica la desaparición del tráfico.



Por tanto las **amenazas y debilidades** del sistema de aparcamiento se pueden resumir:

- Fomento del uso del vehículo privado hasta el centro de la ciudad.
- Incremento de la ilegalidad de estacionamiento, disminuyendo la accesibilidad, la competitividad del transporte público.
- Incremento de la reserva de espacio público destinado al vehículo privado, ya que el aparcamiento libre supone la dedicación de un suelo con alto coste de propiedad pública al uso privado.
- Descenso de la calidad de vida de los ciudadanos.

6.2 Oferta de Aparcamiento en superficie

Las fuentes de información disponibles permiten realizar dos tipos de análisis con un nivel diferente de detalle. A nivel global se realizó inventario de oferta de aparcamiento en superficie a nivel de calle y zona de transporte. Este nivel de detalle es suficiente para la realización del estudio.

Sin embargo, para el centro urbano principal de Gandia se ha realizado un inventario de oferta más exhaustivo en el que se inventarió la oferta en calle por tramos y manzanas, contabilizando además todos los diferentes tipos de aparcamiento existente como son las plazas reservadas (y sus tipos), cargas y descargas, paradas de taxis etc...

El análisis que se realiza a continuación se subdivide por tanto en dos apartados por un lado la oferta global y por otro la oferta en el centro urbano. Más adelante en el punto de demanda la estructura de presentación de datos y análisis es similar.

6.2.1 Oferta de aparcamiento global

La ciudad de Gandia dedica, como suele ser habitual en casi todas las ciudades del mundo, una gran cantidad de espacio público al aparcamiento en el viario. Según el inventario realizado⁷, la ciudad ofrece 21.269 plazas de estacionamiento en superficie.

Tabla 46 N° plazas y tipología aparcamiento en superficie por macrozonas

macrozona	Total plazas	% zonas/ total	Población 2007	Población/ Plazas en superficie
(01)Centro	1.290	6,1%	9.467	7,34
(02)Raval	448	2,1%	1.139	2,54
(03)Benipeixcar	2.244	10,6%	12.381	5,52
(04)Beniopa	1.299	6,1%	7.376	5,68
(05)República Argentina	2.255	10,6%	19.039	8,44
(06)Corea	4.982	23,4%	17.126	3,44
(09)Grau	3.168	14,9%	7.638	2,41
(10)Playa	5.581	26,2%	5.478	0,98
Total general	21.269	100,0%	82.078	3,86

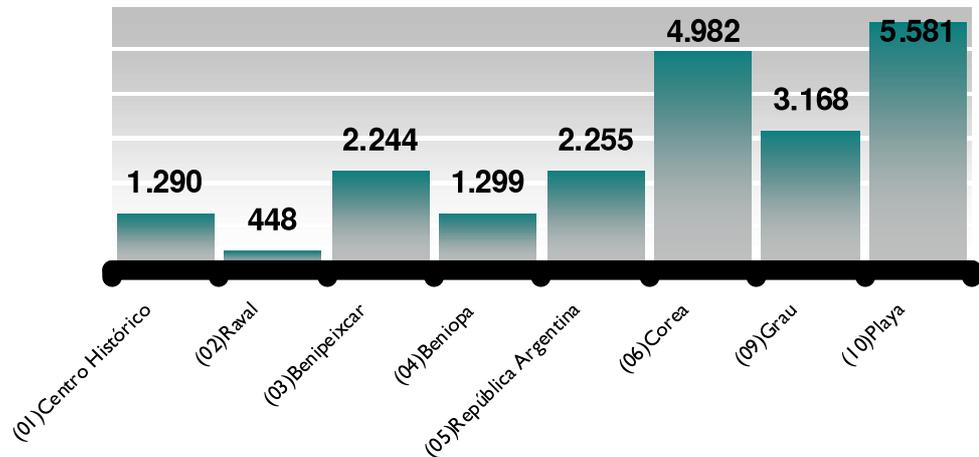
Fuente: Elaboración propia

Por macrozonas, es la Playa la que cuenta con un mayor número de plazas con 5.581, lo que representa el 26% del total de plazas en superficie del municipio. La sigue la macrozona de Corea con 4.982 plazas y el 23,4% del total.

Tras estas dos macrozonas siguen el Grau con 3.168 (el 14,9%) y las macrozonas de Benipeixcar y República Argentina en el centro urbano con 2.244 y 2.255 plazas respectivamente. Otras macrozonas como son el Centro y el Raval cuentan con menos oferta en superficie, siendo su peso sobre el total de un 6,1% y un 2,1% respectivamente.

⁷ Ver capítulo trabajos campo referencia al inventario de oferta y demanda de aparcamiento realizado por calle y zona de transporte para la totalidad del municipio de Gandia.

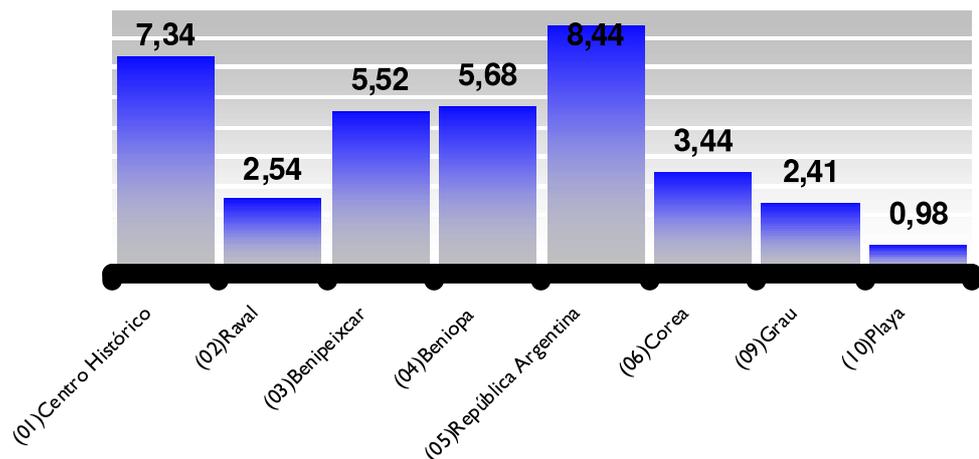
Gráfico 46 N° plazas de aparcamiento en superficie por macrozonas



Con respecto al ratio población /plazas, el resultado para el global de Gandia con respecto a la población residente arroja un resultado de 3,86 personas por plaza. Por macrozonas los resultados son más dispares, desde el 7,3 personas x plaza en el Centro y 8,44 en Plaza Elíptica a un 0,98 en la Playa o un 2,41 en el Grau donde la población residente es inferior al número de viviendas disponibles y por tanto al dimensionamiento de oferta de aparcamiento en superficie.

Otras áreas registran resultados intermedios como es el caso de Benipeixcar y Beniopa con ratios en el entorno del 5,5 mientras que en Corea y Raval el resultado se sitúa entre 2,5 y 3,5 personas por plaza. En el caso de la última decir que dentro de dicha macrozona se engloban áreas con una muy baja densidad de población como es el caso del polígono industrial de Alcodar lo que hace que el resultado agrupado de oferta de plazas por persona aumente significativamente. Esto mismo sucede en la macrozona de El Raval que agrupa zonas de transporte con un carácter también marcadamente industrial y comercial en el que la población residente es nula.

Gráfico 47 N° residentes por plaza de aparcamiento en superficie

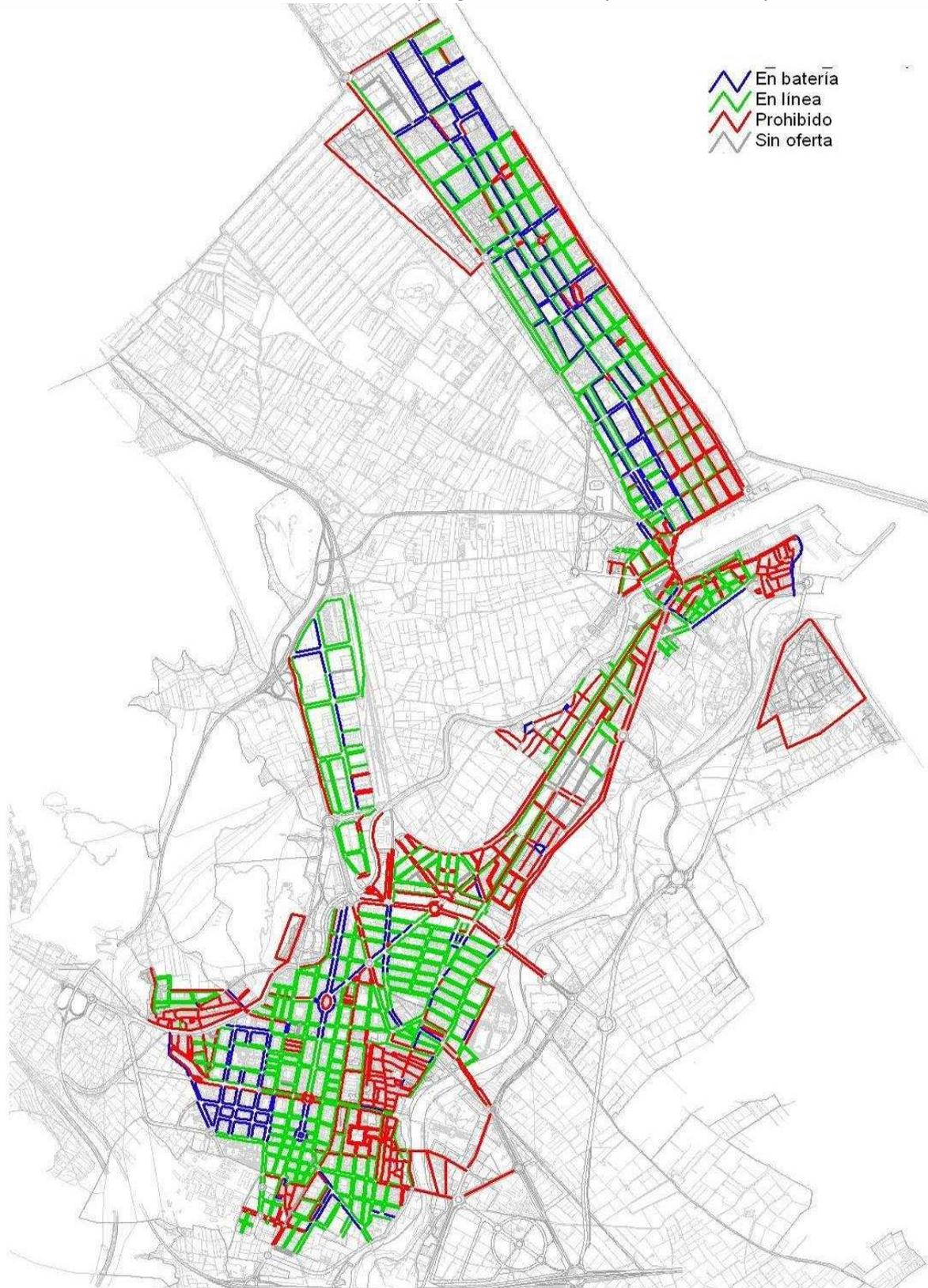


En cuanto a la tipología de las plazas en superficie, el 65,5% del total es aparcamiento en línea (13.936 plazas) frente al 32,9% en batería (6.993 plazas de aparcamiento).

Este reparto entre las dos tipologías de aparcamiento no se mantiene a nivel de macrozona. Así, la Playa mantiene una relación muy equilibrada entre aparcamiento en batería y en línea en el entorno del 50% mientras que en macrozonas con un volumen también muy importante de oferta de aparcamiento las plazas en línea representan el 84% del total. Estas diferencias están naturalmente muy relacionadas con las características geométricas del viario de cada área.

En las figuras siguientes se presenta la oferta en superficie de aparcamiento por zona de transporte, con el reparto según tipología. En la figura se observa a nivel de tramos por calle la tipología de oferta existente en el global de Gandia diferenciando así mismo entre aparcamiento en batería, en línea y las áreas donde existe prohibición de aparcar.

Plano 17 Tipología de oferta de aparcamiento en superficie



6.2.2 Oferta de aparcamiento, detalle del centro

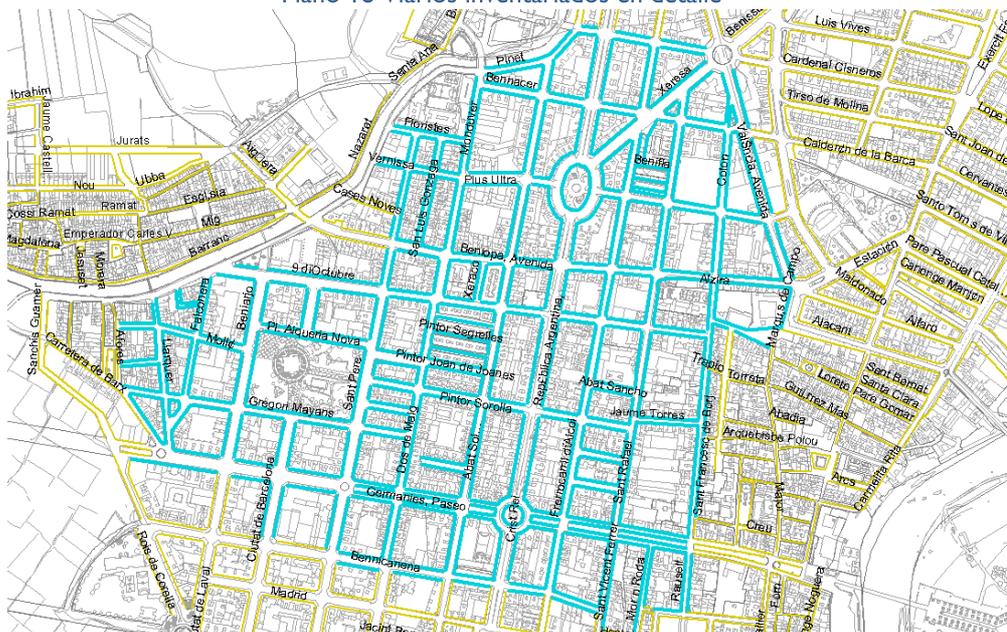
6.2.2.1 Delimitación área inventariada en detalle

Como ya se indicó en el capítulo de trabajos de campo se ha realizado un inventario de oferta y demanda de aparcamiento con un mayor detalle en el centro urbano principal de Gandia. Dicho inventario se ha efectuado a nivel de tramo calle y por manzanas. Además se han recogido un mayor número de datos como son las plazas reservadas y su tipología en el caso de la oferta de estacionamiento, y en el caso de la demanda los estacionamientos ilegales y su tipología o motivos.

De manera estricta, la delimitación del área inventariada en detalle es la siguiente:

- El límite Norte será la Calle Cardenal Cisneros y Plaza Joaquín Ballester.
- Al Este la zona está delimitada por la Avenida de Valencia, Calle Marqués de Campo y la Calle San Francisco de Borja.
- Al Sur limita con la Calle Benicanena.
- Por último, la zona Oeste del ámbito termina al oeste de la Plaza Gómez Ferrer, en las calles carrer Llarguer y carretera de Barx.

Plano 18 Viarios inventariados en detalle



6.2.2.2 Tipología de plazas de aparcamiento en superficie

El viario de la ciudad de Gandia y en particular en el centro urbano principal está caracterizado por tener dos tipos de estacionamiento, por un lado plazas de aparcamiento de estacionamiento con un carácter **Libre en Calzada** y por otro, plazas de aparcamiento **Regulado**.

La clasificación de las plazas de estacionamiento en función de su tipología y para cada una de las dos zonas diferentes anteriormente descritas es la siguiente:

Tabla 47 Tipología de plazas aparcamiento en superficie

Regulación	Oferta Total	En batería	En línea
Azul (regulado) ⁸	321	67	183
Libre	3.014	858	1.934
Total	3.335	925	2.117

Fuente: Elaboración propia

Así, la oferta total de aparcamiento en calzada en el área inventariada en detalle asciende a 3.335 plazas en superficie de las que algo más del 27,7% (925) son en batería, y más del 63% (2.063) en línea. Las plazas reservadas son un total de 347⁹.

Gráfico 48 Tipología de plazas aparcamiento en superficie



Las plazas de aparcamiento del conjunto del ámbito en detalle desagregadas por calles y tipología se pueden ver con más detalle en la siguiente tabla:

Tabla 48 Tipología de plazas aparcamiento en superficie por calle

Nombre calle	Oferta Total	En batería	En línea	Reserva
9 d'Octubre	261	92	161	7
Abat Sancho	21	-	21	0
Abat Solà	202	-	176	26
Alzira	16	-	13	3
Aparisi i Guijarro	31	20	7	4
Beniarjo	42	42	-	0
Beniopa, Avenida	95	-	67	28
Bennacer	42	-	42	0
Bennicanena	102	34	57	11
Calderón de la Barca	71	-	65	6
Cardenal Cisneros	36	-	36	0
Cardenal Sanz i Forés	58	48	-	10
Ciutat de Barcelona	79	79	-	0
Ciutat de Laval	36	36	-	0
Colon	72	-	65	7

⁸ El número de plazas de estacionamiento regulado en Gandia es superior a este número (para el total de Gandia son cerca de 400 plazas). Aquí solo están reflejados al igual que el resto de datos de oferta las plazas de estacionamiento dentro del área de inventario en detalle.

⁹ Se incluyen como plazas reservadas aquellas situadas en áreas con prohibición para aparcar.

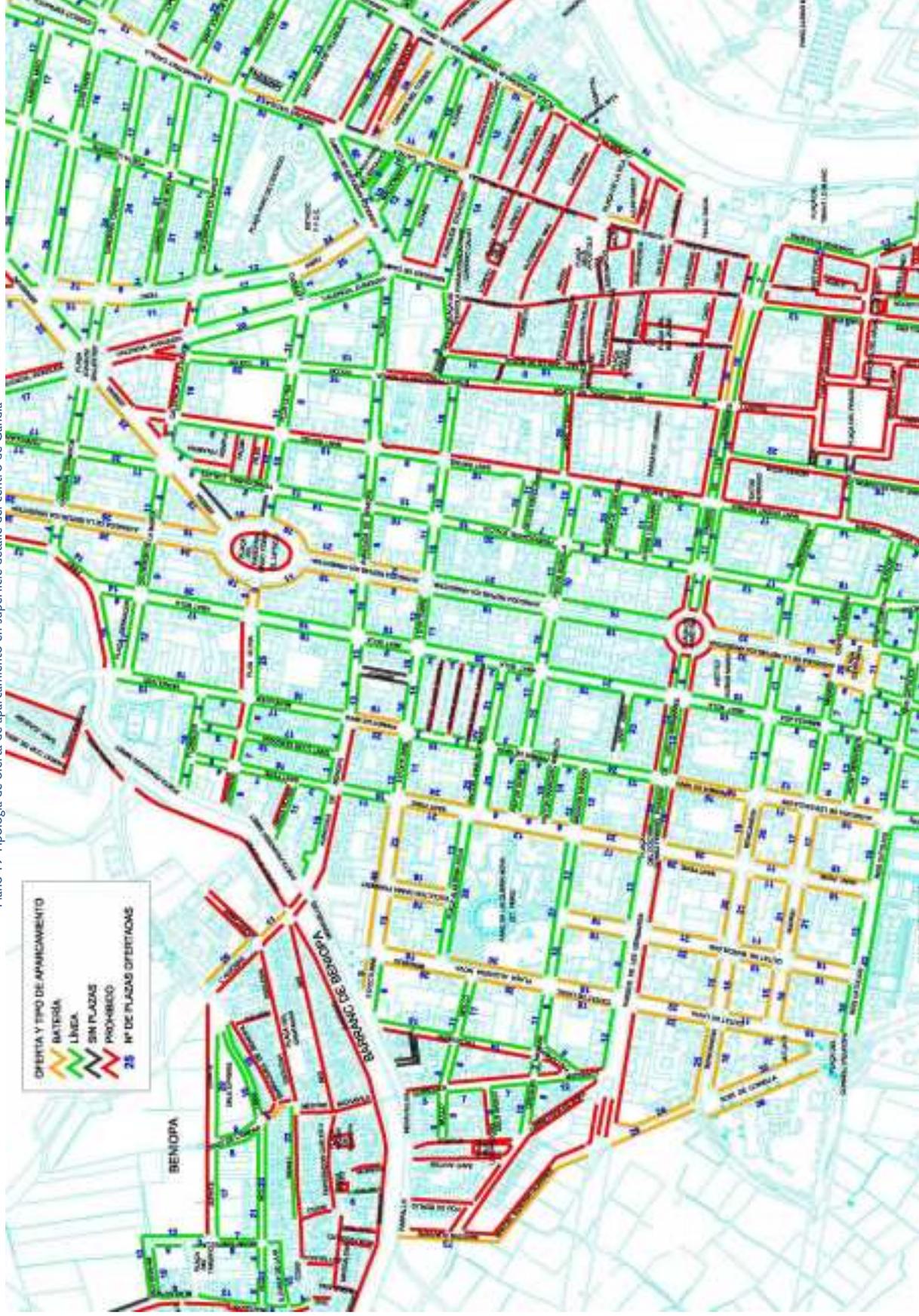
Nombre calle	Oferta Total	En batería	En línea	Reserva
Dels Gasco	9	-	9	0
Dos de Maig	153	39	102	12
Escultor Damia forment	32	32	-	0
Falconera	37	-	37	0
Floristes	30	-	30	0
Ferrocarril d'Alcoi	213	32	172	9
Germanies, Paseo	163	-	163	4
Gregori Mayans	115	-	115	0
Jaume Torres	20	-	19	1
Llarquer	31	-	31	0
Marqués de Campo	-	-	-	0
Marquesa Jura Real	34	20	11	3
Molló	54	-	54	0
Monduver	70	-	62	8
Morán Roda	22	-	17	5
Pinet	14	-	14	0
Pintor Frances robalta	24	-	22	2
Pintor Joan de Joanes	84	40	37	7
Pintor Sorolla	117	-	116	1
Pl. Alqueria Nova	99	50	49	0
Plus Ultra	86	19	61	6
República Argentina, Avenida	271	148	54	69
San Luis Gonzaga	52	-	52	0
Sant Francesc de Borja	9	-	-	59
Sant Jordi	23	23	-	0
Sant Josp Calasanz	-	-	-	0
Sant Pere	229	133	57	39
Sant Rafael	69	-	68	1
Sant Vicent Ferrer	17	-	7	10
València, Avenida	26	-	21	5
Vernissa	21	-	20	1
Xeresa	45	37	5	3

Fuente: Elaboración propia

Del análisis pormenorizado del total de plazas existentes en el ámbito de inventario en detalle podemos observar que las calles con mayor número de plazas ofertadas la Avenida de República Argentina, 9 d'Octubre, Sant Pere y Ferrocarril d'Alcoi con 974 plazas en total ofertadas (el 29% de las plazas dentro del área de detalle).

En particular, es la Avenida de República Argentina con un total de 271 plazas (un 8% del total de plazas ofertadas en los dos ámbitos) la que reúne el mayor número de plazas ofertadas.

Plano 19 Tipología de oferta de aparcamiento en superficie detalle del centro de Gandia

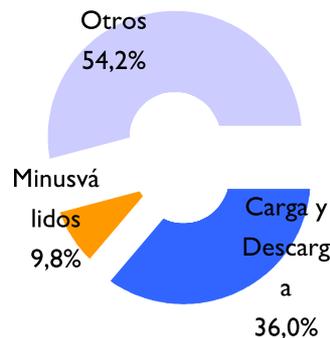


6.2.2.3 Reservas de Aparcamiento

Se han contabilizado en el área de estudio un total de 347 plazas¹⁰ reservadas de manera permanente. En el gráfico se muestra el reparto porcentual según tipo de plaza reservada (minusválidos, carga y descarga y otros) para el total del área de inventario en detalle.

De manera estricta, de las 347 plazas reservadas en el conjunto del ámbito, el 54,2% será por motivo otros, en segundo lugar, la carga y descarga representa el 36% del total y por último, las reservas de minusválidos que suponen el 9,8% del total.

Gráfico 49: % reparto plazas reservadas total ámbito detalle



El mayor número de plazas reservadas se localiza en la Avenida de la República Argentina con un total de 69, repartiéndose entre plazas de Carga y Descarga (29% y 20 plazas para carga y descarga) y plazas reservadas por motivo Otros (68%) y el 3% para minusválidos. Con respecto a la carga y descarga, es esta Avenida la que concentra el mayor número de todo el área con algo más del 16% del total.

En relación a las plazas reservadas para Minusválidos, el mayor número de ellas se localiza en la Calle Abat Solà con un total de 5 lo que supone casi el 15% del total de plazas reservadas para minusválidos en éste ámbito.

Por último, en relación a las plazas reservadas por otros motivos como taxis, vehículos oficiales, médico etc., encontramos el mayor número nuevamente en la Avenida de la República Argentina con un total de 47 muy seguida de la calle Sant Francesc de Borja con 46. Otras calles con gran número de reservas por otros motivos son la Avenida de Beniopa con 26 plazas reservadas y Sant Pere con 17.

En la tabla siguiente se presenta la relación de calles dentro del ámbito de inventario en detalle con el número total de plazas reservadas y el número de reservas según tipología:

Tabla 49 Plazas reservadas por tipología y calle

Nombre	Reserva	Carga y Descarga	Minusválidos	Otros
9 d'Octubre	7	3	2	2
Abat Solà	26	13	5	8
Alzira	3	3	-	-
Aparisi i Guijarro	4	-	-	4
Beniopa, Avenida	28	-	2	26

¹⁰ Se incluyen aquí reservas de aparcamiento en zonas en las que no está permitido el aparcamiento para el resto de vehículos.

Nombre	Reserva	Carga y Descarga	Minusválidos	Otros
Bennicanena	11	9	2	-
Calderón de la Barca	6	-	-	6
Cardenal Sanz i Forés	10	10	-	-
Colon	7	3	-	4
Dos de Maig	12	9	2	1
Ferrocarril d'Alcoi	9	3	3	3
Germanies, Paseo	4	4	-	-
Jaume Torres	1	-	1	-
Marquesa Jura Real	3	3	-	-
Monduver	8	-	2	6
Morán Roda	5	4	1	-
Pintor Frances robalta	2	-	-	2
Pintor Joan de Joanes	7	6	1	-
Pintor Sorolla	1	-	1	-
Plus Ultra	6	-	2	4
República Argentina, Avenida	69	20	2	47
Sant Francesc de Borja	59	11	2	46
Sant Pere	39	19	3	17
Sant Rafael	1	-	-	1
Sant Vicent Ferrer	10	-	-	10
València, Avenida	5	5	-	-
Vernissa	1	-	1	-
Xeresa	3	-	2	1
Total	347	125	34	188

Fuente: Elaboración propia

6.2.2.4 Vados

De manera global, el mayor número de vados existentes en el ámbito se localizan en las calles Sant Pere y Ferrocarril d'Alcoi con 33 respectivamente. En la calle Monduver se han inventariado un total de 28 vados mientras que en la República Argentina se encuentran un total de 14 vados.

En la siguiente tabla se representa la desagregación de los mismos en función de la calle y el ámbito en la que están situados:

Tabla 50 Vados por calle dentro del área de inventario en detalle

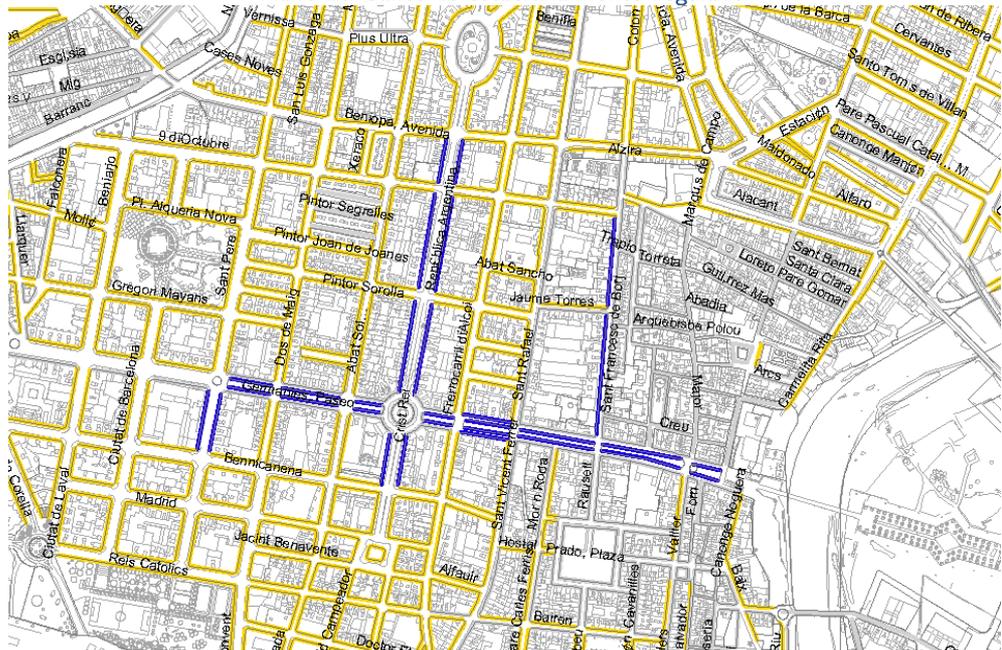
Nombre calle	Nº de Vados	Nombre calle	Nº de Vados
9 d'Octubre	14	Morán Roda	4
Abat Sancho	2	Pinet	8
Abat Solà	27	Pintor Frances robalta	5
Alzira	6	Pintor Joan de Joanes	7
Aparisi i Guijarro	3	Pintor Sorolla	12
Benifla	1	Plus Ultra	12
Beniopa, Avenida	10	República Argentina, Avenida	14
Bennicanena	12	San Luis Gonzaga	11
Calderón de la Barca	18	Sant Francesc de Borja	5

Nombre calle	Nº de Vados	Nombre calle	Nº de Vados
Cardenal Cisneros	15	Sant Pere	33
Cardenal Sanz i Forés	1	Sant Rafael	14
Colon	14	Sant Vicent Ferrer	1
Dos de Maig	15	València, Avenida	8
Floristes	4	Vernissa	7
Frerrocarril d’Alcoi	33	Xeresa	7
Germanies, Paseo	1	Marquesa Jura Real	2
Gregori Mayans	6	Monduver	28
Jaume Torres	2		
Total		362	

6.2.2.5 Aparcamientos de Residentes y Zona Regulada

Como hemos comentado anteriormente en la introducción al presente apartado de oferta de plazas de estacionamiento en el ámbito de estudio, el conjunto de éste ámbito estará caracterizado por la existencia de dos tipos de aparcamiento claramente diferenciado, por un lado, encontraremos las plazas de **libre estacionamiento** en superficie, y por otro, las plazas de estacionamiento **regulado** en superficie también denominada zona azul.

Plano 20 Calles de estacionamiento regulado



El 9,6% (alrededor de 321 plazas) son de estacionamiento regulado (zona ORA o azul), mientras que son libres el 90,4% (3.014 plazas). La zona ORA o de estacionamiento regulado se extiende por las inmediaciones del Casco Histórico (Sant Francesc de Borja) y la república Argentina y el Paseo de Germanies.

Gráfico 50: %plazas según regulación de estacionamiento en superficie

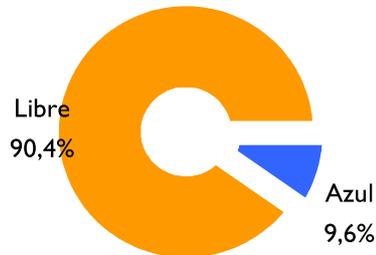


Ilustración 3 Señalización estacionamiento regulado en la Avenida República Argentina



Ilustración 4 Aparcamiento regulado en República Argentina con Benicanena



De ésta forma, existen determinadas calles del ámbito que funcionan con regulación por zona azul que funciona de lunes a sábado con los siguientes horarios:

- Lunes a Viernes: De 9:00 a 13:30 y de 16:30 a 20:00
- Sábados: De 9:00 a 13:30
- Domingos y Festivos: Libre

Las tarifas por realizar el estacionamiento en zona azul son las siguientes:

Tabla 51 Tarifas zona ORA

Tiempo de estacionamiento en minutos	€
0,10	14 minutos
0,45	1 hora
1,00	2 horas y 22 minutos
0,05	fracción

Siendo la anulación de la denuncia por realizar mal el estacionamiento en éstas calle de 2,40€.

6.3 Demanda de aparcamiento matinal en superficie

El municipio de Gandia registra unos porcentajes de ocupación de aparcamiento en superficie que varían sensiblemente según la zona o área. Además, hay que añadir las oscilaciones en los grados de ocupación por zonas existentes según la época del año. El impacto del turismo en los meses estivales hacen que áreas desocupadas durante gran parte del año alcancen niveles de saturación durante estos meses.

- Durante los meses de baja demanda turística, el invierno, destaca la alta saturación en todo el centro de Gandia (porcentajes superiores al 80% se considera son ya problemáticos) frente a otras áreas como es el caso de toda la línea costera y en particular la Playa de Gandia donde en invierno los grados de ocupación en superficie son muy bajos (por debajo del 60% e incluso el 20% en el caso de la Playa).
- Durante los meses estivales, temporada alta turística, la alta demanda registrada en el centro de Gandia se mantiene gracias al alto nivel de actividad existente en el municipio también en esta época, añadiéndose la problemática del aparcamiento al área costera donde se concentra la oferta de alojamiento turística principal. Así, en la playa se pasa a niveles cercanos a la saturación con problemas añadidos en zonas puntuales como es la ilegalidad en el estacionamiento (como es el caso del Paseo Marítimo Neptuno donde en general se respeta poco el carril reservado al autobús).

En los puntos siguientes se presenta el análisis de la información recabada respecto a la demanda de ocupación en superficie durante las horas diurnas tanto en invierno como en verano. El análisis está realizado a nivel de zona de transporte. Sin embargo, se ha efectuado un análisis en detalle (por tramos calle) en el centro de Gandia en el periodo invernal.

6.3.1 Demanda matinal en un día laborable de invierno

Durante el periodo matinal, las macrozonas con alta saturación de aparcamiento son en primer lugar la República Argentina (105,8%), el Centro (101,6%), el área de Benipeixcar (98,5%), Beniopa (88%) y el Raval (83,1%).

Con menor grado de ocupación está la macrozona de Corea con un 61% de ocupación. Aquí hay que señalar que a nivel de zona de transporte los niveles de ocupación varían significativamente según la zona dado que las zonas situadas entre la calle Magistrat Català y el polideportivo superan ampliamente el 100% de ocupación frente a zonas con ocupaciones inferiores al 30% como es el caso del Polígono de Alcodar o el entorno de la Avenida de la Mar.

Las zonas de la macrozona de la Playa registran porcentajes de ocupación del 18,9%. Se trata de un área eminentemente turístico donde la ocupación se concentra en periodos estivales (y mayormente en verano). En el Grau por su parte si se registra una ocupación mayor alcanzando el 56,4% pero que en cualquier caso no se acerca a niveles con problemas. En este último caso cabe resaltar la saturación (superior al 100% en el caso de la calle de Cullera) de algunas de las calles aledañas a la Escuela Universitaria de Gandia.

También se ha estimado a nivel de zona de transporte el déficit de plazas de aparcamiento en superficie durante el periodo de mañana. Este déficit se ha calculado considerando que a partir del 90% de ocupación en calle existe un problema cierto de aparcamiento. Además, dicho cálculo se ha realizado para cada zona de transporte intentando delimitar geográficamente el déficit existente.

Durante la mañana se estima que existe un déficit de 1.093 plazas de aparcamiento. Las áreas más congestionadas en la mañana y la tarde se encuentran en las macrozonas siguientes:

- República Argentina con un déficit de 356 plazas de aparcamiento en superficie en la mañana.
- Benipeixcar con un déficit de 291 plazas.
- El Centro con un déficit de 171 plazas en superficie por la mañana.
- Beniopa con 162 plazas de déficit por la mañana.
- Y finalmente Corea con 114 plazas de déficit.

Tabla 52 Demanda de aparcamiento matinal por macrozonas

Macrozona	Oferta Total	Demanda de mañana	% ocupación Mañana	Deficit mañana ¹¹
(01)Centro	1.290	1.311	101,6%	171
(02)Raval	448	372	83,1%	0
(03)Benipeixcar	2.244	2.211	98,5%	291
(04)Beniopa	1.299	1.143	88,0%	162
(05)República Argentina	2.255	2.385	105,8%	356
(06)Corea	4.982	3.040	61,0% ¹²	114
(09)Grau	3.168	1.786	56,4%	0
(10)Playa	5.581	1.056	18,9%	0
Total general	21.269	13.304	62,5%	1.093

Fuente: Elaboración propia

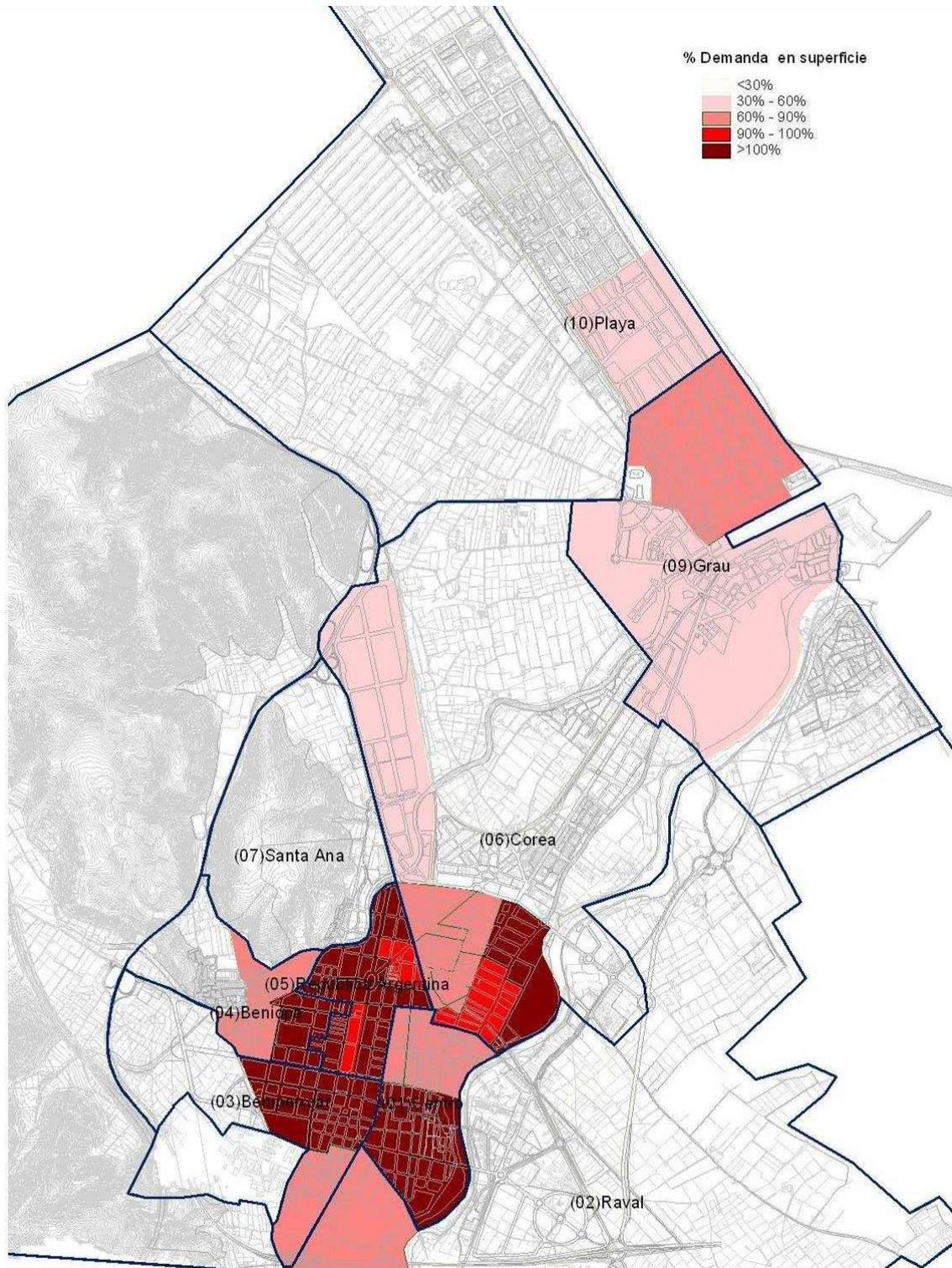
En la tabla anterior se muestra la comparativa entre la oferta total de plazas en superficie y la demanda resultante del inventario realizado para cada una de las macrozonas en que se ha subdividido Gandia.

Además se muestran estos resultados en dos planos temáticos, el primero por zonas de transporte y el segundo por calle para todo el conjunto de Gandia así como en el listado desagregado por zonas de transporte con los datos de oferta total de plazas en superficie, la demanda por zona, el % de ocupación y el déficit de plazas de aparcamiento.

¹¹ El déficit de plazas de aparcamiento se ha calculado con el criterio de que la demanda máxima en superficie no debe superar el 90%. Este calculo se ha realizado a nivel de zona de transporte de tal forma que los datos a nivel de macrozona (como es el caso) no se vean falseados al calcular la demanda de aparcamiento media entre zonas con muy baja demanda y otras zonas con alta demanda. Esto ocurre especialmente en la macrozona de Corea donde las zonas residenciales sufren una muy alta demanda de aparcamiento en superficie mientras que otras como el polígono de Alcodar apenas superan el 30% de ocupación de la superficie a lo largo del día.

¹² La ocupación de la superficie en la macrozona de Corea es tan baja al ser media de los resultados de las zonas de transporte que la componen y que tienen resultados de ocupación muy dispares. Así, el área urbana integrada en la ciudad registra valores en el entorno del 100% de ocupación de la superficie en periodo diurno mientras que el entorno de la Avenida de la Mar o el polígono industrial de Alcodar registran ocupaciones muy inferiores en el entorno del 30%.

Plano 21 Demanda de aparcamiento matinal en superficie por zonas de transporte en periodo invernal



Plano 22 Demanda matinal de aparcamiento en superficie por calles en periodo invernal

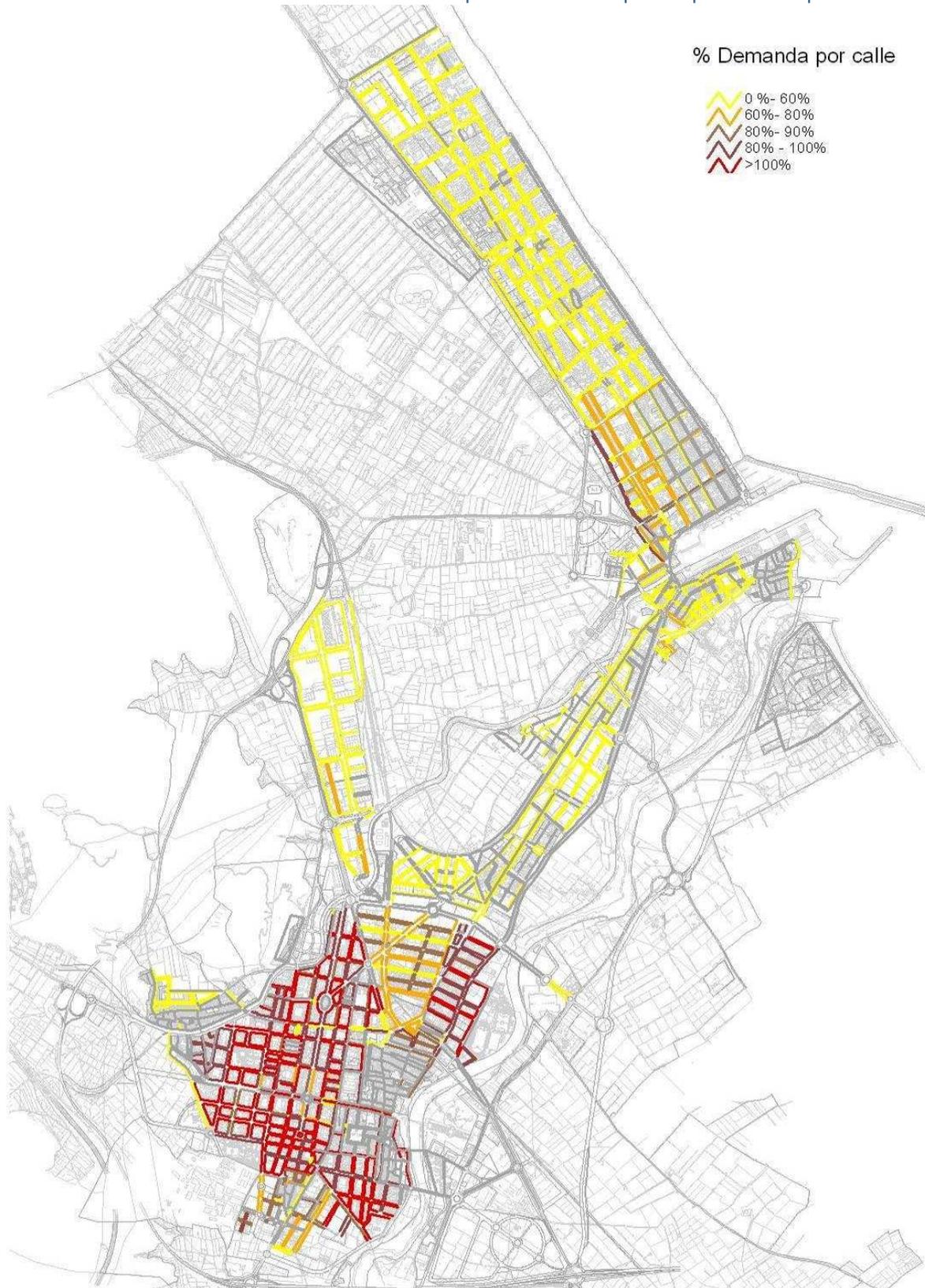


Tabla 53 Demanda de aparcamiento matinal por zonas de transporte en periodo invernal

Macrozona	Zona transporte	Oferta plazas en superficie Total	Demanda de mañana	% ocupación mañana	Déficit ¹³ mañana
(01)Centro	20	-	-	0,0%	0
(01)Centro	47	149	135	90,5%	1
(01)Centro	48	208	166	79,9%	0
(01)Centro	52	134	138	103,3%	18
(01)Centro	53	398	426	107,0%	68
(01)Centro	54	142	154	108,8%	27
(01)Centro	55	259	291	112,4%	58
(02)Raval	56	448	372	83,1%	0
(02)Raval	57	-	-	0,0%	0
(03)Benipeixcar	42	284	302	106,4%	47
(03)Benipeixcar	43	515	563	109,4%	100
(03)Benipeixcar	49	233	236	101,2%	26
(03)Benipeixcar	50	290	307	105,8%	46
(03)Benipeixcar	51	466	492	105,6%	73
(03)Benipeixcar	58	316	269	85,1%	0
(03)Benipeixcar	60	140	42	30,0%	0
(04)Beniopa	21	224	62	27,8%	0
(04)Beniopa	22	356	272	76,2%	0
(04)Beniopa	37	195	211	108,2%	35
(04)Beniopa	38	346	402	116,2%	91
(04)Beniopa	41	178	195	110,0%	36
(05)República Argentina	23	389	421	108,3%	71
(05)República Argentina	24	173	182	105,2%	26
(05)República Argentina	25	307	308	100,0%	31
(05)República Argentina	26	145	165	113,8%	35
(05)República Argentina	35	158	170	107,3%	27
(05)República Argentina	36	243	263	108,3%	44
(05)República Argentina	39	95	108	113,3%	22
(05)República Argentina	40	189	209	110,4%	39
(05)República Argentina	44	170	164	96,3%	11
(05)República Argentina	45	215	225	104,7%	32
(05)República Argentina	46	169	171	101,0%	19
(06)Corea	10	177	27	15,1%	0
(06)Corea	11	1.057	107	10,2%	0
(06)Corea	12	1.347	771	57,2%	0
(06)Corea	18	-	-	0,0%	0
(06)Corea	27	406	328	80,8%	0
(06)Corea	28	336	263	78,4%	0

¹³ El déficit de plazas de aparcamiento por zona de transporte se ha calculado con el criterio de que la demanda máxima en superficie no debe superar el 90%.

Macrozona	Zona transporte	Oferta plazas en superficie Total	Demanda de mañana	% ocupación mañana	Déficit ¹³ mañana
(06)Corea	29	465	468	100,7%	50
(06)Corea	30	247	192	77,9%	0
(06)Corea	31	246	199	80,8%	0
(06)Corea	32	63	47	73,4%	0
(06)Corea	33	576	574	99,7%	56
(06)Corea	34	63	65	102,7%	8
(07)Santa Ana	13	3	0	7,9%	0
(08)Marchuquera	14	-	-	0,0%	0
(09)Grau	5	1.756	1.196	68,1%	0
(09)Grau	7	375	160	42,6%	0
(09)Grau	8	-	-	0,0%	0
(09)Grau	9	636	280	44,0%	0
(09)Grau	17	401	150	37,4%	0
(10)Playa	1	1.906	176	9,2%	0
(10)Playa	2	1.715	258	15,1%	0
(10)Playa	3	1.810	610	33,7%	0
(10)Playa	4	46	5	10,0%	0
(10)Playa	6	103	7	6,8%	0
Total general		21.269	13.304	62,5%	1.093

Fuente: Elaboración propia

6.3.1.1 Demanda matinal en zona centro de Gandia en un día laborable de invierno

Se realizaron inventarios en hora punta de mañana. El objeto de los mismos es conocer el grado de saturación de estacionamiento en superficie así como el nivel de ilegalidad por calle en el centro de Gandia en las franjas del día más representativas.

En resumen, en períodos de mañana tenemos la siguiente agrupación de demanda:

Tabla 54 Demanda matinal legal e ilegal en zona centro de Gandia en periodo invernal

Regulación	Demanda de mañana	D. Legal	D. Ilegal	% ilegal
Azul	466	433	33	7,1%
Libre	3.348	3.096	252	7,5%
Total general	3.814	3.529	285	7,5%

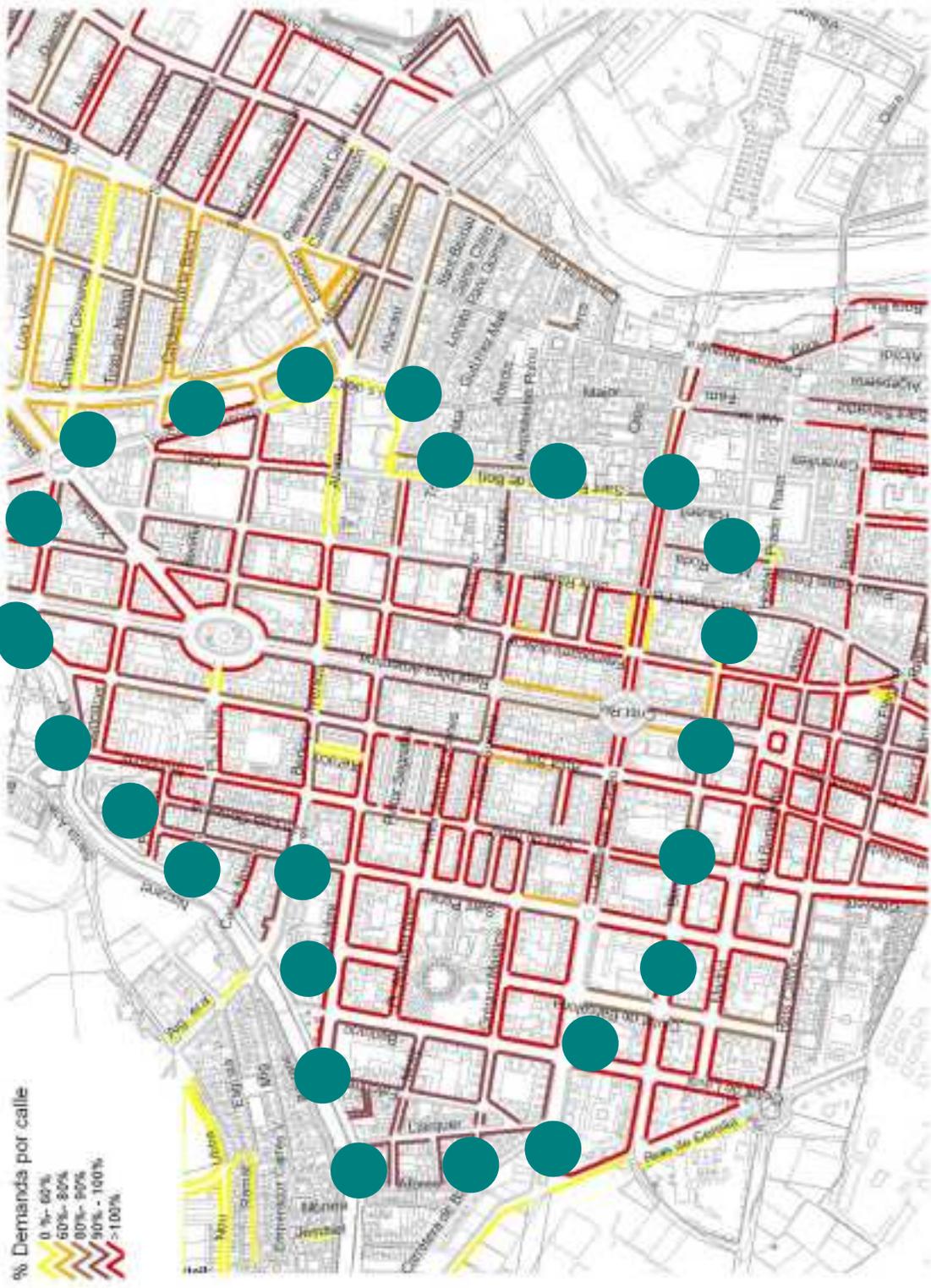
Como se observa, el porcentaje de ilegalidad es muy similar en la zona de aparcamiento regulado y no regulado. Así, el zona azul el 7,1% son ilegales mientras que en zona de aparcamiento libre es del 7,5%. Aquí hay que indicar que los similares resultados de ilegalidad se deben principalmente a la falta de vigilancia de la zona regulada.

La ilegalidad en determinados viarios del centro urbano alcanza niveles muy altos. Las calles con mayor ilegalidad en zona de aparcamiento no regulado son Cardenal Sanz i Forés con 26 ilegales inventaridos en periodo mañana, Sant Pere con 23, Frerrocarril d’Alcoi con 18, Dos de Maig con 19, Calderón de la Barca con 19, 9 d’Octubre con 17, Abat Solà con 16, Beniopa con 12, Monduver con 12, Pintor Sorolla con 10 etc...

En zona de aparcamiento regulado (zona azul) en la República Argentina se inventariaron 11 ilegales, en Sant Pere 11 y en el Paseo de Germanies un total de 9.

En los planos siguientes se presenta a nivel de tramo calle el grado de ocupación en superficie así como el % de ilegales por tramo calle.

Plano 23 Demanda matinal de aparcamiento en superficie por calles, detalle del centro de Gandia, periodo invernal



Plano 24 Demanda ilegal de aparcamiento matinal en superficie, detalle del centro de Gandia, periodo invernal



6.3.2 Demanda matinal en un día laborable de verano

En la época estival, la demanda de aparcamiento en superficie no varía sensiblemente en la mayoría de las zonas de Gandia con respecto al invierno salvo en el caso de toda el área costera. En Gandia-Playa y el Grau se pasa de unos porcentajes de ocupación en calle muy bajos a una situación de saturación. Así, las áreas más problemáticas son:

El Centro (Centro Histórico más entorno de Plaza del Prado) registra en verano porcentajes de ocupación tan elevados como en invierno en el entorno del 100%.

Benipeixcar, Beniopa y la República Argentina registran ocupaciones superiores al 90%. Mientras, la macrozona de Corea que aunque registra un 78% de ocupación, en su área residencial supera en general el 90% de ocupación y en al menos tres zonas de transporte el 100% con cotas importantes de aparcamiento ilegal.

Por último la Playa y el Grau que tal y como ya se ha dicho en invierno no registraban grados de ocupación matinal significativos gracias a la escasa población y actividad, en verano se sitúa en el 95% y el 104% de ocupación. Aquí es significativa la alta tasa de ilegalidad en el área del Grau.

Tabla 55 Demanda de aparcamiento matinal por macrozonas en verano

Macrozona	Oferta Total	Demanda de mañana	% ocupación Mañana	Deficit mañana ¹⁴
(01)Centro	1.290	1.290	100,0%	125
(02)Raval	448	403	90,0%	0
(03)Benipeixcar	2.244	2.194	97,8%	300
(04)Beniopa	1.299	1.252	96,4%	105
(05)República Argentina	2.255	2.108	93,5%	205
(06)Corea	4.982	3.886	78,0% ¹⁵	343
(09)Grau	3.168	3.281	103,6%	431
(10)Playa	5.581	5.320	95,3%	413
Total general	21.269	19.735	92,8%	1.922

Fuente: Elaboración propia

Con estos datos, es posible hacer una estimación de los déficit existentes en la mañana. Así, se calcula que existe un déficit de 1.922 plazas de aparcamiento para el global de Gandia. Por macrozonas los déficit son los siguientes:

- En la macrozona de la Playa, donde se oferta un total de 5.581 plazas en superficie y ocupaciones superiores al 90%, existe un déficit de plazas de más de 400.

¹⁴ El déficit de plazas de aparcamiento se ha calculado con el criterio de que la demanda máxima en superficie no debe superar el 90%. Este calculo se ha realizado a nivel de zona de transporte de tal forma que los datos a nivel de macrozona (como es el caso) no se vean falseados al calcular la demanda de aparcamiento media entre zonas con muy baja demanda y otras zonas con alta demanda. Esto ocurre especialmente en la macrozona de Corea donde las zonas residenciales sufren una muy alta demanda de aparcamiento en superficie mientras que otras como el polígono de Alcodar apenas superan el 30% de ocupación de la superficie a lo largo del día.

¹⁵ La ocupación de la superficie en la macrozona de Corea es tan baja al ser media de los resultados de las zonas de transporte que la componen y que tienen resultados de ocupación muy dispares. Así, el área urbana integrada en la ciudad registra valores en el entorno del 100% de ocupación de la superficie en periodo diurno mientras que el entorno de la Avenida de la Mar o el polígono industrial de Alcodar registran ocupaciones muy inferiores en el entorno del 30%.

- En la macrozona de el Grau, con un grado de ocupación incluso superior al existente en la Playa el déficit se sitúa también en alrededor de las 400 plazas de aparcamiento.
- De las macrozonas de Gandia, Benipeixcar y Corea son las que registran peores resultados de déficit. Así, en el total de la macrozona de Benipeixcar el déficit de aparcamiento se sitúa en el entorno de las 300 plazas, localizándose los principales problemas al sur de el Paseo de Germanies en el entorno de calles como la Ciudad de Barcelona.
- En la macrozona de Corea el déficit también es alto situándose para el total del área en 343 plazas. Las zonas con grados de ocupación mayores (superiores al 100%) son las situadas en el entorno de la Avenida de Valencia y Benissuai y en el área comprendida entre la Avenida de la Mar y Pio XI. El entorno de la estación de Cercanías y Autobuses registra niveles más bajos de ocupación salvo en las calles directamente limítrofes con la estación propiamente dicha que superan también el 100% de ocupación.
- Finalmente hablar de macrozonas como Beniopa, Centro y República Argentina con déficit de aparcamiento situado en las 105, 125 y 205 plazas respectivamente.

En el plano siguiente se muestran los niveles de ocupación en calle por zona de transporte. A continuación también se presenta un listado en detalle de la información recabada a nivel de zona de transporte donde se incluye la oferta de aparcamiento, la demanda matinal en verano por zona y el déficit estimado.

Plano 25 Demanda de aparcamiento matinal en superficie por zonas de transporte en periodo estival

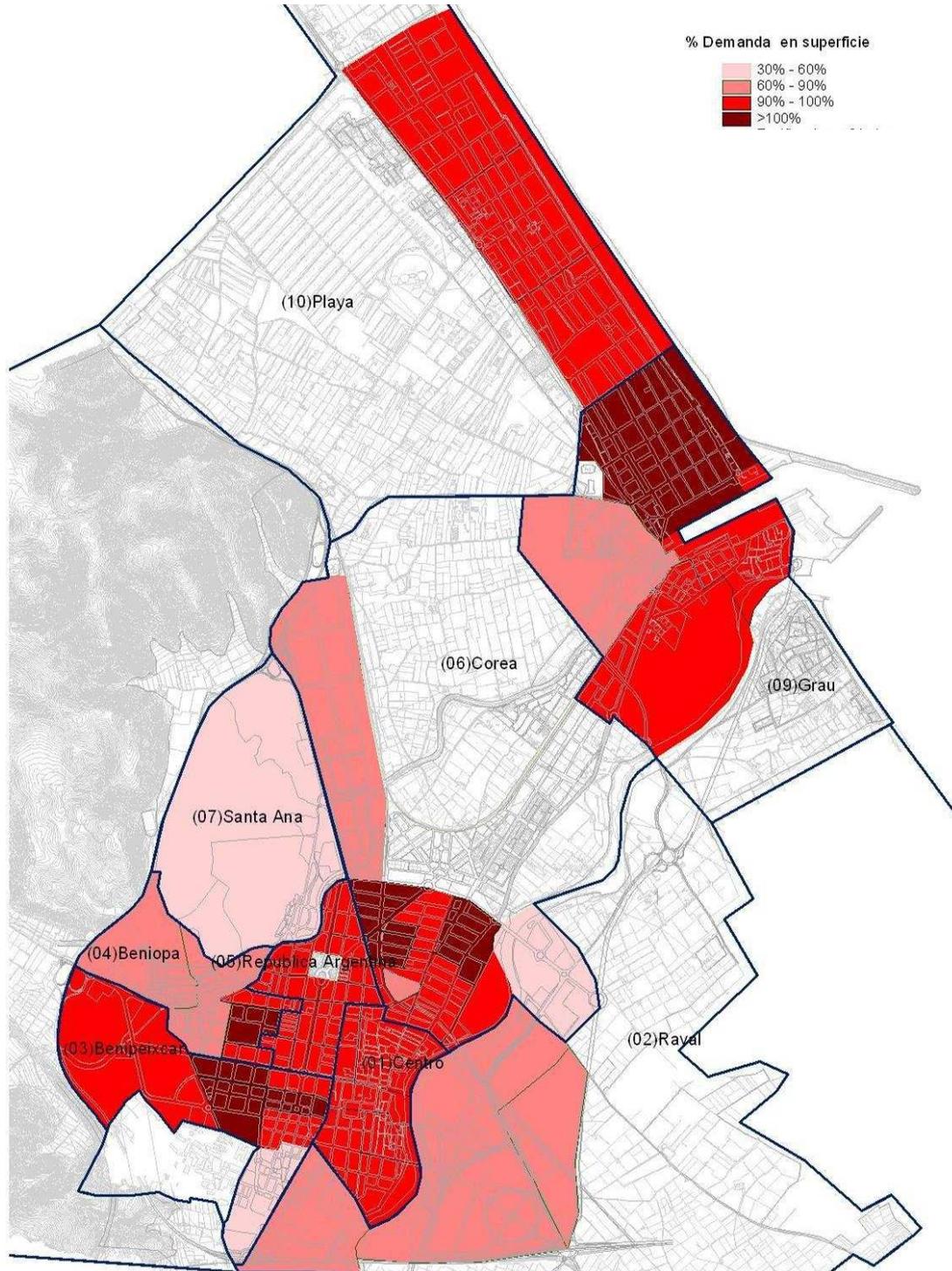


Tabla 56 Demanda de aparcamiento matinal por zonas de transporte en periodo verano

Macrozona	Zona transporte	Oferta plazas en superficie Total	Demanda de mañana	% ocupación mañana	Déficit ¹⁶ mañana
(01)Centro	20	-	0	0%	0
(01)Centro	47	149	149	100%	14
(01)Centro	48	208	208	100%	20
(01)Centro	52	134	134	100%	13
(01)Centro	53	398	398	100%	39
(01)Centro	54	142	142	100%	14
(01)Centro	55	259	259	100%	25
(02)Raval	56	448	403	90%	0
(02)Raval	57	-	0	0%	0
(03)Benipeixcar	42	284	312	110%	56
(03)Benipeixcar	43	515	566	110%	103
(03)Benipeixcar	49	233	233	100%	23
(03)Benipeixcar	50	290	319	110%	58
(03)Benipeixcar	51	466	466	100%	46
(03)Benipeixcar	58	316	158	50%	0
(03)Benipeixcar	60	140	140	100%	14
(04)Beniopa	21	224	179	80%	0
(04)Beniopa	22	356	320	90%	0
(04)Beniopa	37	195	195	100%	19
(04)Beniopa	38	346	380	110%	69
(04)Beniopa	41	178	178	100%	17
(05)República Argentina	23	389	389	100%	38
(05)República Argentina	24	173	173	100%	17
(05)República Argentina	25	307	307	100%	30
(05)República Argentina	26	145	0	0%	0
(05)República Argentina	35	158	158	100%	15
(05)República Argentina	36	243	243	100%	24
(05)República Argentina	39	95	95	100%	9
(05)República Argentina	40	189	189	100%	18
(05)República Argentina	44	170	170	100%	17
(05)República Argentina	45	215	215	100%	21
(05)República Argentina	46	169	169	100%	16
(06)Corea	10	177	35	20%	0
(06)Corea	11	1.057	211	20%	0
(06)Corea	12	1.347	1.144	85%	0
(06)Corea	18	-	0	0%	0
(06)Corea	27	406	446	110%	81
(06)Corea	28	336	336	100%	33

¹⁶ El déficit de plazas de aparcamiento por zona de transporte se ha calculado con el criterio de que la demanda máxima en superficie no debe superar el 90%.

Macrozona	Zona transporte	Oferta plazas en superficie Total	Demanda de mañana	% ocupación mañana	Déficit ¹⁶ mañana
(06)Corea	29	465	511	110%	93
(06)Corea	30	247	271	110%	49
(06)Corea	31	246	246	100%	24
(06)Corea	32	63	47	75%	0
(06)Corea	33	576	576	100%	57
(06)Corea	34	63	63	100%	6
(07)Santa Ana	13	3	1	35%	0
(08)Marchuquera	14	-	0	0%	0
(09)Grau	5	1.756	1.931	110%	351
(09)Grau	7	375	367	98%	30
(09)Grau	8	-	0	0%	0
(09)Grau	9	636	623	98%	50
(09)Grau	17	401	360	90%	0
(10)Playa	1	1.906	1.810	95%	95
(10)Playa	2	1.715	1.680	98%	137
(10)Playa	3	1.810	1.810	100%	181
(10)Playa	4	46	0	0%	0
(10)Playa	6	103	20	20%	0
Total general		21.269	19.735	93%	592

Fuente: Elaboración propia

6.3.3 Demanda vespertina en un día laborable de invierno

Durante el periodo de tarde, las macrozonas con alta saturación de aparcamiento son nuevamente al igual que en periodo mañana, en primer lugar la República Argentina (102,2%), el Centro (95,1%), el área de Benipeixcar (93,5%), Beniopa (82%) y el Raval (83,3%).

Con menor grado de ocupación está la macrozona de Corea con un 55,6% de ocupación. Esto supone en comparación con la ocupación registrada durante la mañana una importante disminución. Sin embargo, esta disminución en el grado de ocupación no es uniforme. En todas las zonas de transporte que conforman esta área desciende la ocupación pero en el área más interna y cercana al centro de Gandia (zonas de transporte 29, 33 y 34), el grado de ocupación sigue situándose por encima del 90%. Es en el área del Polígono de Alcodar y las zonas del entorno de la Avenida de la Mar donde se produce un descenso de ocupación más significativo.

Comparando los datos, observamos que el grado de saturación en general es similar durante la mañana y la tarde, siendo más elevado en la mañana con mayor superficie por encima con más del 100% de ocupación, mientras que en la tarde se reduce la saturación de los polígonos.

Las zonas de la macrozona de la Playa siguen registrando porcentajes de ocupación muy bajos aunque de media superiores a los de la mañana, muy probablemente debido a la actividad hostelera del área.

En el Grau por su parte se mantiene un grado de ocupación similar a la mañana aunque algo inferior manteniéndose también la saturación de algunas de las calles aledañas a la Escuela Universitaria de Gandia, pero sin superar el 100%.

También se ha estimado a nivel de zona de transporte el déficit de plazas de aparcamiento en superficie durante el periodo de tarde. Este déficit se ha calculado considerando que a partir del 90% de ocupación en calle existe un problema cierto de aparcamiento. Además, dicho cálculo se ha realizado para cada zona de transporte intentando delimitar geográficamente el déficit existente.

Durante la tarde se estima que existe un déficit de 698 plazas de aparcamiento lo que supone un descenso claro con respecto a la situación durante el periodo mañana.

Las áreas más congestionadas en la tarde se encuentran en las macrozonas siguientes:

- República Argentina con un déficit de 275 plazas en la tarde.
- Benipeixcar con un déficit de 167 plazas por la tarde.
- El Centro con un déficit de 109 plazas en superficie por la tarde.
- Beniopa con 86 plazas de déficit por la tarde.
- Y finalmente Corea con 61 plazas de déficit en la tarde.

Tabla 57 Demanda de aparcamiento por macrozonas en periodo tarde

Macrozona	Oferta Total	Demanda de tarde	% Ocupación media Tarde	Déficit tarde ¹⁷
(01)Centro	1.290	1.226	95,1%	109
(02)Raval	448	373	83,3%	0
(03)Benipeixcar	2.244	2.097	93,5%	167
(04)Beniopa	1.299	1.066	82,1%	86
(05)República Argentina	2.255	2.304	102,2%	275
(06)Corea	4.982	2.772	55,6% ¹⁸	61
(09)Grau	3.168	1.885	59,5%	0
(10)Playa	5.581	1.185	21,2%	0
Total general	21.269	12.909	60,7%	698

Fuente: Elaboración propia

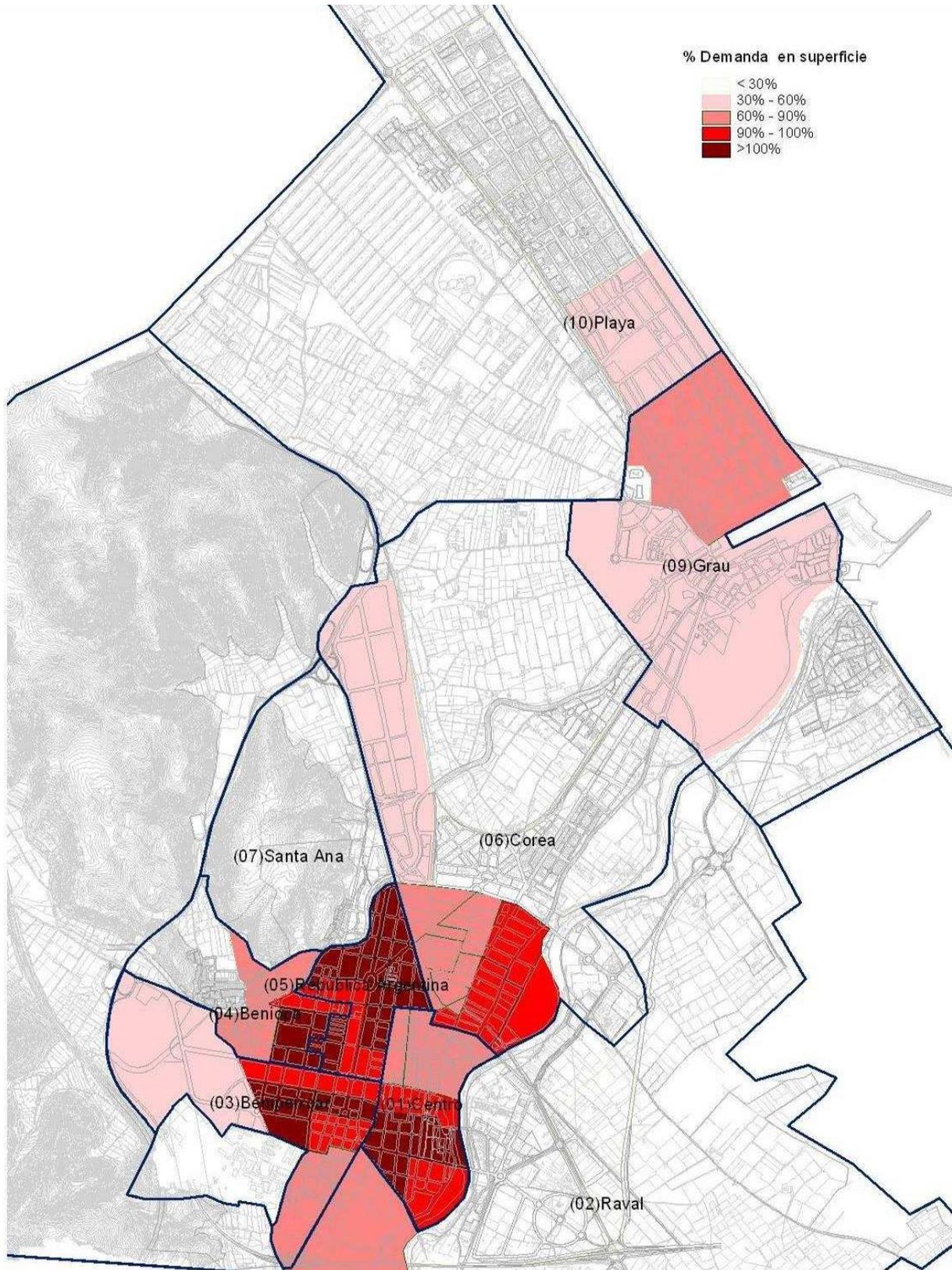
En la tabla anterior se muestra la comparativa entre la oferta total de plazas en superficie y la demanda resultante del inventario realizado para cada una de las macrozonas en que se ha subdividido Gandia.

Además se muestran estos resultados en dos planos temáticos, el primero por zonas de transporte y el segundo por calle para todo el conjunto de Gandia así como en el listado desagregado por zonas de transporte con los datos de oferta total de plazas en superficie, la demanda por zona, el % de ocupación y el déficit de plazas de aparcamiento.

¹⁷ El déficit de plazas de aparcamiento se ha calculado con el criterio de que la demanda máxima en superficie no debe superar el 90%. Este calculo se ha realizado a nivel de zona de transporte de tal forma que los datos a nivel de macrozona (como es el caso) no se vean falseados al calcular la demanda de aparcamiento media entre zonas con muy baja demanda y otras zonas con alta demanda. Esto ocurre especialmente en la macrozona de Corea donde las zonas residenciales sufren una muy alta demanda de aparcamiento en superficie mientras que otras como el polígono de Alcodar apenas superan el 30% de ocupación de la superficie a lo largo del día.

¹⁸ La ocupación de la superficie en la macrozona de Corea es tan baja al ser media de los resultados de las zonas de transporte que la componen y que tienen resultados de ocupación muy dispares con zonas de alta ocupación junto a otras de muy baja ocupación de la superficie (polígono industrial de Alcodar).

Plano 26 Demanda tarde de aparcamiento en superficie por zonas de transporte



Plano 27 Demanda tarde de aparcamiento en superficie por calles

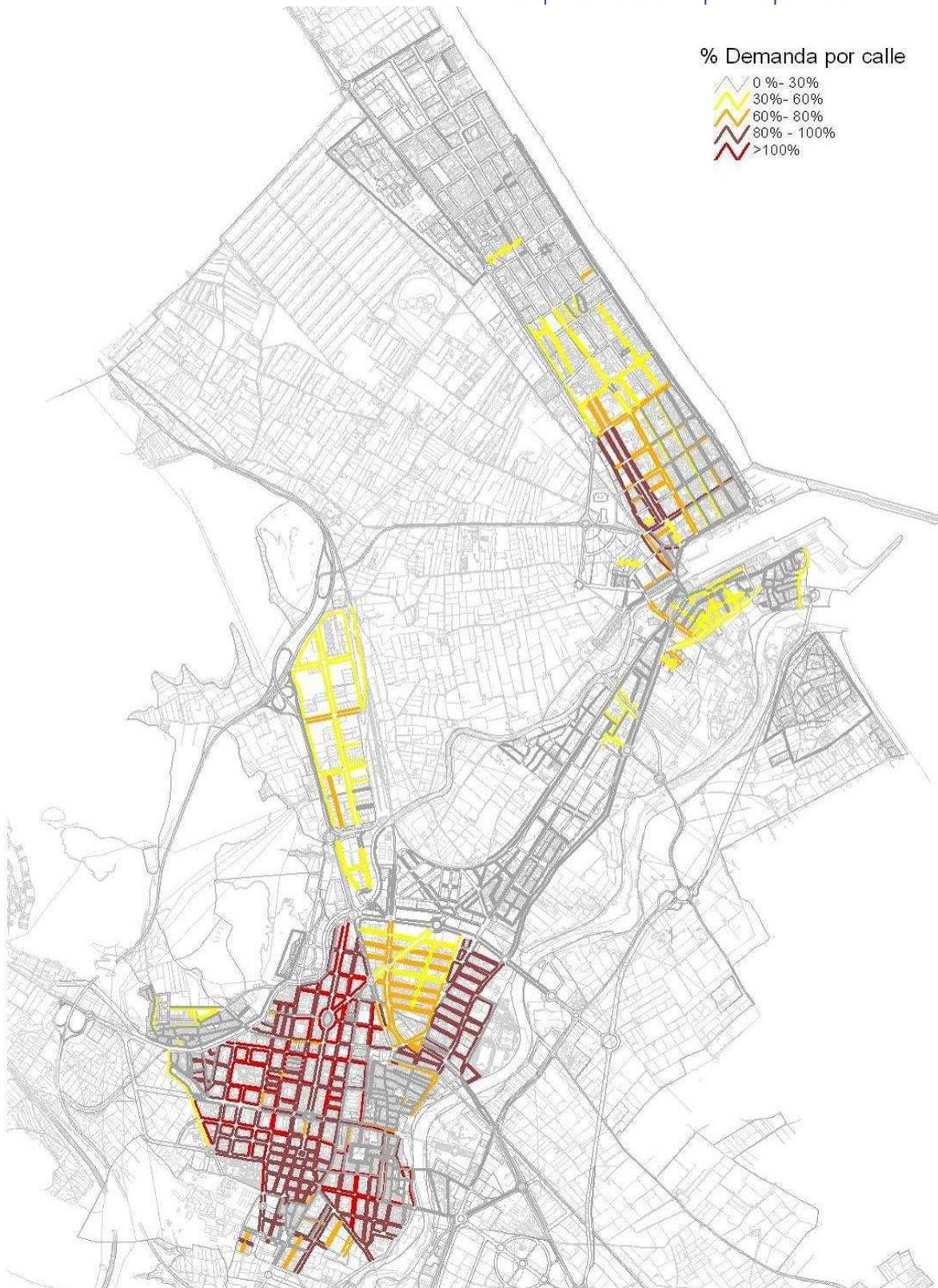


Tabla 58 Demanda de aparcamiento por zonas de transporte en periodo tarde

Macrozona	Zona transporte	Oferta plazas en superficie Total	Demanda de tarde	% ocupación tarde	Déficit ¹⁹
(01)Centro	20	-	-	0,0%	0
(01)Centro	47	149	125	83,4%	0
(01)Centro	48	208	153	73,7%	0
(01)Centro	52	134	131	98,3%	11
(01)Centro	53	398	409	102,7%	51
(01)Centro	54	142	148	104,7%	21
(01)Centro	55	259	260	100,2%	26
(02)Raval	56	448	373	83,3%	0
(02)Raval	57	-	-	0,0%	0
(03)Benipeixcar	42	284	283	99,8%	28
(03)Benipeixcar	43	515	518	100,6%	55
(03)Benipeixcar	49	233	220	94,6%	11
(03)Benipeixcar	50	290	293	101,0%	32
(03)Benipeixcar	51	466	462	99,1%	42
(03)Benipeixcar	58	316	265	83,7%	0
(03)Benipeixcar	60	140	56	40,0%	0
(04)Beniopa	21	224	68	30,2%	0
(04)Beniopa	22	356	266	74,6%	0
(04)Beniopa	37	195	192	98,3%	16
(04)Beniopa	38	346	362	104,5%	50
(04)Beniopa	41	178	179	100,8%	19
(05)República Argentina	23	389	393	101,0%	43
(05)República Argentina	24	173	181	104,4%	25
(05)República Argentina	25	307	310	101,0%	34
(05)República Argentina	26	145	170	117,2%	39
(05)República Argentina	35	158	162	102,5%	20
(05)República Argentina	36	243	241	99,4%	23
(05)República Argentina	39	95	97	102,0%	11
(05)República Argentina	40	189	198	104,6%	28
(05)República Argentina	44	170	162	94,9%	8
(05)República Argentina	45	215	221	102,8%	28
(05)República Argentina	46	169	169	99,6%	16
(06)Corea	10	177	17	9,5%	0
(06)Corea	11	1.057	72	6,8%	0
(06)Corea	12	1.347	760	56,4%	0
(06)Corea	18	-	-	0,0%	0
(06)Corea	27	406	265	65,3%	0
(06)Corea	28	336	216	64,2%	0

¹⁹ El déficit de plazas de aparcamiento por zona de transporte se ha calculado con el criterio de que la demanda máxima en superficie no debe superar el 90%.

Macrozona	Zona transporte	Oferta plazas en superficie Total	Demanda de tarde	% ocupación tarde	Déficit ¹⁹ tarde
(06)Corea	29	465	446	95,9%	27
(06)Corea	30	247	170	69,0%	0
(06)Corea	31	246	173	70,2%	0
(06)Corea	32	63	46	73,1%	0
(06)Corea	33	576	548	95,2%	30
(06)Corea	34	63	60	95,7%	4
(07)Santa Ana	13	3	0	6,4%	0
(08)Marchuquera	14	-	-	0,0%	0
(09)Grau	5	1.756	1.260	71,8%	0
(09)Grau	7	375	150	40,0%	0
(09)Grau	8	-	-	0,0%	0
(09)Grau	9	636	316	49,7%	0
(09)Grau	17	401	159	39,7%	0
(10)Playa	1	1.906	170	8,9%	0
(10)Playa	2	1.715	312	18,2%	0
(10)Playa	3	1.810	695	38,4%	0
(10)Playa	4	46	2	5,2%	0
(10)Playa	6	103	5	5,0%	0
Total general		21.269	12.909	60,7%	698

Fuente: Elaboración propia

6.3.3.1 Demanda vespertina en zona centro de Gandia en un día laborable de invierno

Se realizaron inventarios en hora punta de tarde. El objeto de los mismos es conocer el grado de saturación de estacionamiento en superficie así como el nivel de ilegalidad por calle en el centro de Gandia en las franjas del día más representativas.

En resumen, en períodos de tarde tenemos la siguiente agrupación de demanda:

Tabla 59 Demanda legal e ilegal en zona centro de Gandia en periodo tarde

Regulación	Demanda tarde	D. Legal	D. Ilegal	% ilegal
Azul	433	411	22	5,1%
Libre	3.175	3.000	175	5,5%
Total general	3.608	3.411	197	5,5%

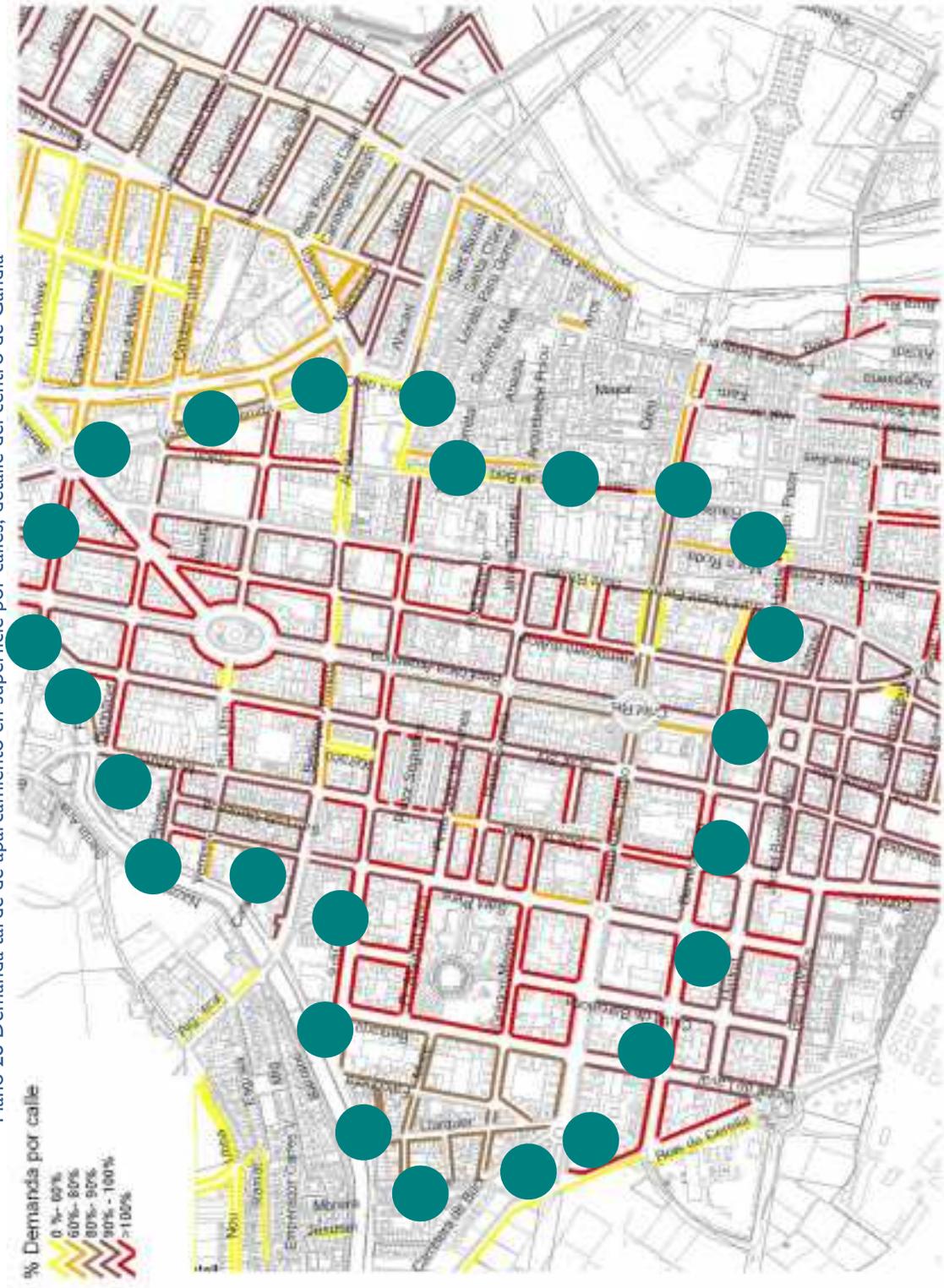
Como se observa, el porcentaje de ilegalidad es muy similar en la zona de aparcamiento regulado y no regulado. Así, el zona azul el 5,1% son ilegales mientras que en zona de aparcamiento libre es del 5,5%. Al igual que en periodo mañana superior en la zona libre.

La ilegalidad en determinados viarios del centro urbano sigue alcanzando niveles muy altos. Las calles con mayor ilegalidad en zona de aparcamiento no regulado son Cardenal Sanz i Forés (la Plaza Elíptica) con 21 ilegales inventaridos en periodo noche, Sant Pere con 16, Ferrocarril d'Alcoi con 9, Dos de Maig con 8, Calderón de la Barca con 14, 9 d'Octubre con 12 etc...

En zona de aparcamiento regulado (zona azul) en la República Argentina se inventariaron 7 ilegales, en Sant Pere 4 y en el Paseo de Germanies un total de 7.

En los planos siguientes se presenta a nivel de tramo calle el grado de ocupación en superficie así como el % de ilegales por tramo calle.

Plano 28 Demanda tarde de aparcamiento en superficie por calles, detalle del centro de Gandia



Plano 29 Demanda ilegal de aparcamiento en superficie en periodo tarde, detalle del centro de Gandia



6.3.4 Demanda vespertina en un día laborable de verano

En la época estival, la ocupación de aparcamiento en calle durante la tarde tiene un comportamiento muy similar al de la mañana, con altas ocupaciones tanto en el núcleo principal de Gandia como en las zonas costeras de la Playa y el Grau. Sin embargo, si es cierta una menor presión que se constata en ocupaciones que no superan el 100% de la superficie de aparcamiento en gran parte del núcleo principal salvo en varias zonas de transporte de la macrozona de Corea. En la Playa y el Grau por su parte se mantienen prácticamente iguales sino superiores los grados de ocupación de aparcamiento.

Tabla 60 Demanda de aparcamiento vespertina por macrozonas en verano

Macrozona	Oferta Total	Demanda de tarde	% ocupación tarde	Deficit tarde ²⁰
(01)Centro	1.290	1.284	99,5%	120
(02)Raval	448	403	90,0%	0
(03)Benipeixcar	2.244	1.953	87,0%	158
(04)Beniopa	1.299	1.218	93,8%	70
(05)República Argentina	2.255	2.108	93,5%	205
(06)Corea	4.982	3.724	74,7%	305
(09)Grau	3.168	3.301	104,2%	451
(10)Playa	5.581	5.377	96,3%	470
Total general	21.269	19.369	91,1%	1.779

Fuente: Elaboración propia

Así, el déficit estimado por la tarde para el total de Gandia es de 1.779, siendo ligeramente inferior a la mañana. Por macrozonas los déficit detectados son los siguientes:

- En el Grau, el déficit de aparcamiento se estima en alrededor de las 450 plazas con una ocupación del 104%.
- En la Playa el déficit para las tres zonas de transporte principales se sitúa en las 470 plazas con un grado de ocupación del 96,7% (superior ligeramente al registrado en la mañana).
- En el resto de macrozonas se mantienen niveles similares. Así, en Corea donde apenas cambia la situación con respecto a la mañana, el déficit se sitúa en las 300 plazas de aparcamiento, con los principales problemas en el entorno de la Plaza del Ejército Español, la Avenida de La Mar y Pio XI.
- En República Argentina el déficit estimado sigue siendo de 200 plazas de aparcamiento al igual que en la mañana.
- Finalmente, en el Centro, Benipeixcar y Beniopa los déficit detectados se sitúan en las 120, 158 y 74 plazas de aparcamiento.

²⁰ El déficit de plazas de aparcamiento se ha calculado con el criterio de que la demanda máxima en superficie no debe superar el 90%. Este cálculo se ha realizado a nivel de zona de transporte de tal forma que los datos a nivel de macrozona (como es el caso) no se vean falseados al calcular la demanda de aparcamiento media entre zonas con muy baja demanda y otras zonas con alta demanda. Esto ocurre especialmente en la macrozona de Corea donde las zonas residenciales sufren una muy alta demanda de aparcamiento en superficie mientras que otras como el polígono de Alcodar apenas superan el 30% de ocupación de la superficie a lo largo del día.

Plano 30 Demanda de aparcamiento vespertina en superficie por zonas de transporte en periodo estival

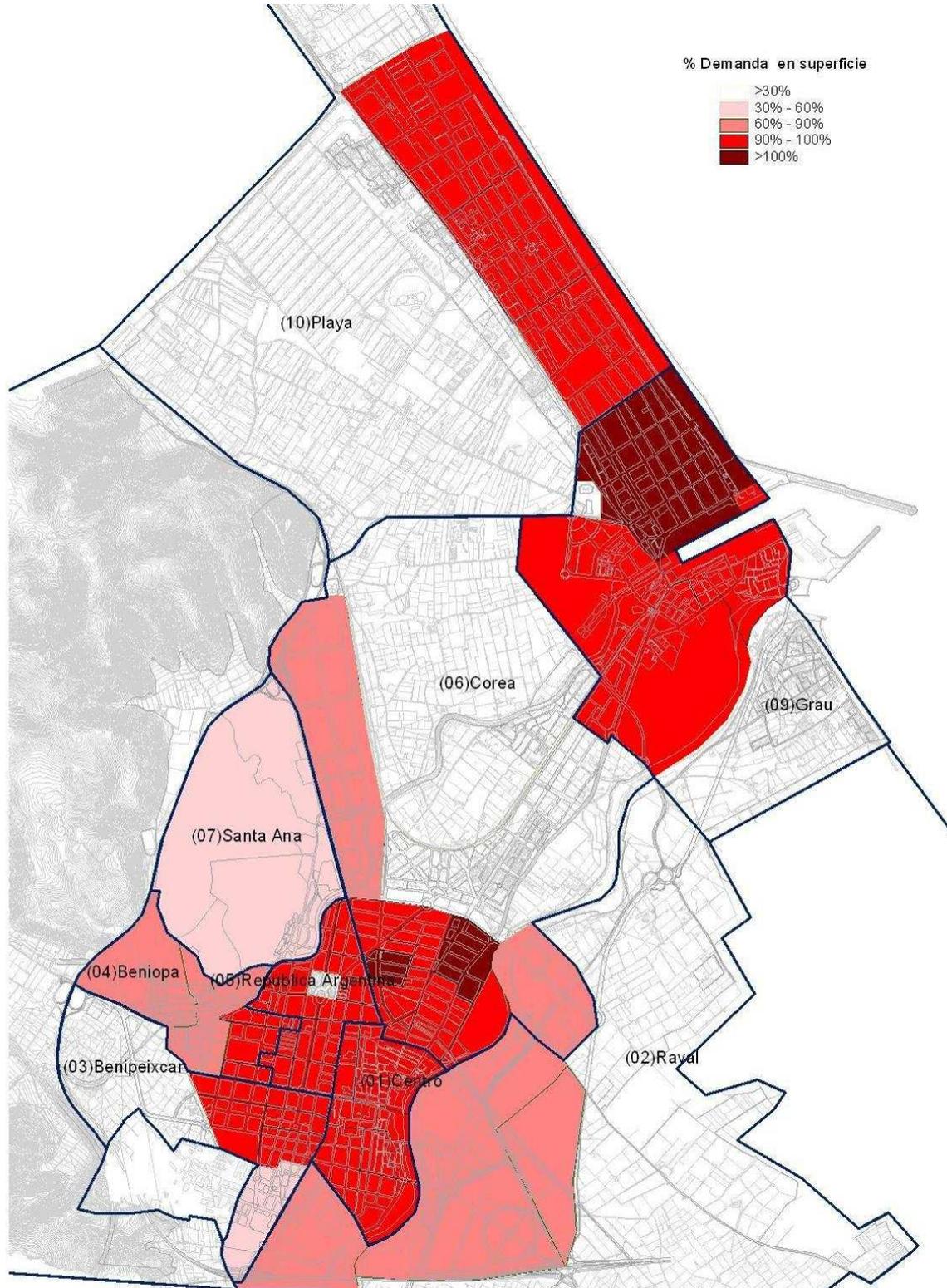


Tabla 61 Demanda de aparcamiento vespertina por zonas de transporte en periodo estival

Macrozona	Zona transporte	Oferta plazas en superficie Total	Demanda de tarde	% ocupación tarde	Déficit ²¹ tarde
(01)Centro	20	20	-	0	0%
(01)Centro	47	47	149	149	100%
(01)Centro	48	48	208	208	100%
(01)Centro	52	52	134	134	100%
(01)Centro	53	53	398	398	100%
(01)Centro	54	54	142	142	100%
(01)Centro	55	55	259	253	98%
(02)Raval	56	56	448	403	90%
(02)Raval	57	57	-	0	0%
(03)Benipeixcar	42	42	284	284	100%
(03)Benipeixcar	43	43	515	504	98%
(03)Benipeixcar	49	49	233	233	100%
(03)Benipeixcar	50	50	290	290	100%
(03)Benipeixcar	51	51	466	456	98%
(03)Benipeixcar	58	58	316	158	50%
(03)Benipeixcar	60	60	140	28	20%
(04)Beniopa	21	21	224	179	80%
(04)Beniopa	22	22	356	320	90%
(04)Beniopa	37	37	195	195	100%
(04)Beniopa	38	38	346	346	100%
(04)Beniopa	41	41	178	178	100%
(05)República Argentina	23	23	389	389	100%
(05)República Argentina	24	24	173	173	100%
(05)República Argentina	25	25	307	307	100%
(05)República Argentina	26	26	145	0	0%
(05)República Argentina	35	35	158	158	100%
(05)República Argentina	36	36	243	243	100%
(05)República Argentina	39	39	95	95	100%
(05)República Argentina	40	40	189	189	100%
(05)República Argentina	44	44	170	170	100%
(05)República Argentina	45	45	215	215	100%
(05)República Argentina	46	46	169	169	100%
(06)Corea	10	10	177	35	20%
(06)Corea	11	11	1.057	211	20%
(06)Corea	12	12	1.347	1.010	75%
(06)Corea	18	18	-	0	0%
(06)Corea	27	27	406	406	100%
(06)Corea	28	28	336	336	100%

²¹ El déficit de plazas de aparcamiento por zona de transporte se ha calculado con el criterio de que la demanda máxima en superficie no debe superar el 90%.

Macrozona	Zona transporte	Oferta plazas en superficie Total	Demanda de tarde	% ocupación tarde	Déficit ²¹ tarde
(06)Corea	29	29	465	511	110%
(06)Corea	30	30	247	271	110%
(06)Corea	31	31	246	246	100%
(06)Corea	32	32	63	63	100%
(06)Corea	33	33	576	576	100%
(06)Corea	34	34	63	59	95%
(07)Santa Ana	13	13	3	1	35%
(08)Marchuquera	14	14	-	0	0%
(09)Grau	5	5	1.756	1.931	110%
(09)Grau	7	7	375	367	98%
(09)Grau	8	8	-	0	0%
(09)Grau	9	9	636	623	98%
(09)Grau	17	17	401	380	95%
(10)Playa	1	1	1.906	1.867	98%
(10)Playa	2	2	1.715	1.680	98%
(10)Playa	3	3	1.810	1.810	100%
(10)Playa	4	4	46	0	0%
(10)Playa	6	6	103	20	20%
Total general			21.269	19.369	91%

Fuente: Elaboración propia

6.4 Caracterización usuarios de aparcamiento en superficie en periodo diurno

Tal y como se describió en el capítulo de trabajos de campo, se han realizado encuestas a usuarios de aparcamiento tanto en superficie como subterráneo con el objeto de evaluar la respuesta de los mismos (ya sean residentes o usuarios en rotación o comerciantes) ante la potencial utilización de los aparcamientos subterráneos.

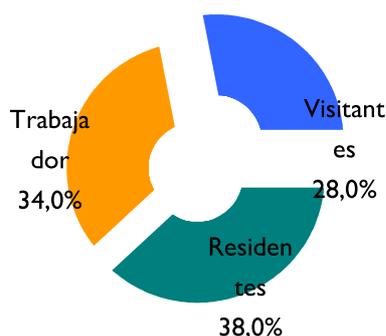
Se efectuaron un total de 158 encuestas a usuarios estacionados en la calle en el entorno de la Avenida de República Argentina.

6.4.1 Tipología de los usuarios estacionados en superficie

Del total de usuarios que habían aparcado su vehículo en superficie, el 34% eran trabajadores en la zona, el 28% visitantes y el 38% residentes del área.

Lo que destaca en comparación con el resultado obtenido en aparcamiento subterráneo es que los trabajadores y residentes aparcan en mayor número en superficie frente a los visitantes que son los principales usuarios (al menos de forma relativa) de los aparcamientos subterráneos teniendo estos un fuerte carácter rotacional.

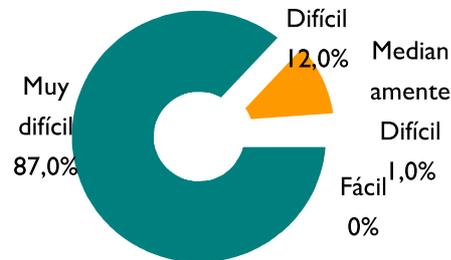
Gráfico 51: Tipología de los encuestados



6.4.2 Grado de dificultad en el estacionamiento

En relación a la cuestión referida al grado de dificultad en el estacionamiento, como podemos observar en la tabla anterior y gráfico siguiente, la mayoría de los encuestados consideran que el estacionamiento tanto en la zona interna como externa se realiza de forma difícil o muy difícil, así el 99% de los encuestados de la zona interna y el 98% de los encuestados de la zona externa lo consideran así, por el contrario, no se ha encontrado ninguna persona que considere que el estacionamiento en el ámbito se realiza de forma fácil o muy fácil.

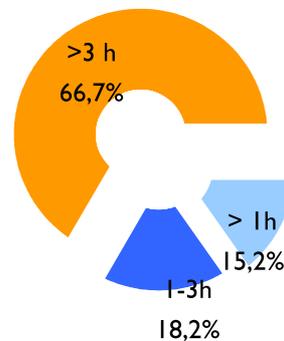
Gráfico 52: Grado de dificultad percibido en el estacionamiento



6.4.3 Tiempo de estacionamiento en superficie

La mayoría de los estacionamientos que actualmente se realizan en el aparcamiento tienen una duración estimada de más de una hora, así el 67% de los estacionamientos en el conjunto del ámbito tendrán esta duración. En segundo lugar encontramos los estacionamientos de duración media, el 32% de los estacionamientos realizados en el aparcamiento se realizarán por un tiempo estimado de entre una y tres horas. Por último nos encontramos los estacionamientos de larga duración (más de tres horas) con un 15% del total.

Gráfico 53: Duración del estacionamiento



Por tanto, a diferencia de los estacionamientos en el aparcamiento actual, los que se realizan en superficie son de una duración sensiblemente más larga. Es decir, los futuros usuarios del aparcamiento prefieren utilizarlo en la actualidad para estacionamientos de corta duración mientras que si los estacionamientos son de larga duración la preferencia es la de estacionar en superficie.

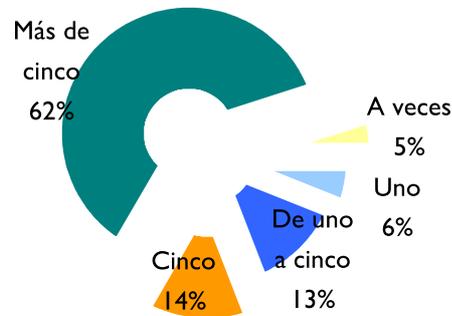
6.4.4 N° de estacionamientos semanales en superficie

El número de veces más usado por los encuestados que estacionan en el aparcamiento es de más de más de cinco veces, así el 62% de ellos aparcan este número de veces en el ámbito de estudio.

En segundo lugar, con un 14%, se encuentran los que estacionan cinco veces a la semana. En tercer lugar, con un 13%, se encuentran los que realizan estacionamientos en el ámbito de estudio entre una y cinco veces a la semana. En cuarto lugar con un 6% del total,

encontramos los usuarios de estacionamiento en superficie por una vez cada semana. Y por último, los usuarios que estacionan en el ámbito de estudio de forma esporádica con un 5%.

Gráfico 54: Número de estacionamientos semanales



6.5 Grado de rotación de las plazas de aparcamiento en superficie en periodo diurno (mañana y tarde) en el centro urbano

También se realizaron en la campaña de trabajos de campo una serie de inventarios de rotación en la Avenida de República Argentina y su entorno con el objetivo de conocer la permanencia de los vehículos aparcados en superficie durante un periodo de tiempo previamente fijado. También decir que se ha pretendido conocer las diferencias en rotación entre zonas de aparcamiento regulado (zona ORA) y aparcamiento libre o no regulado.

Con los resultados de estos trabajos se puede identificar las pautas de comportamiento del estacionamiento en el ámbito para así valorar la estancia media de los vehículos estacionados.



La toma de datos consistió en inventariar los vehículos de un área concreta, en éste caso, determinadas plazas encuadradas en cada una de las dos zonas estudiadas dentro del conjunto del ámbito, siendo en la zona de aparcamiento regulado determinadas plazas de

la Avenida de la República Argentina, mientras que en la zona de aparcamiento libre se inventariaron determinadas plazas de tres calles diferentes de esta zona; 1º de Mayo, 9 de Octubre y Pintor Joan de Joanes. El seguimiento de los estacionamientos se realizó en cada uno de los tramos de estas calles a partir de las matrículas de los vehículos aparcados en cada período de tiempo, en este caso cada media hora.

El seguimiento se realizó, en día laborable, durante 14 horas (de 8:00 a 22:00 horas). La toma de datos recoge información sobre la ocupación de las plazas libres y las de reserva. El resultado fue la obtención de diagramas de movilidad de los vehículos a lo largo del día en valores reales y acumulados.

6.5.1 Rotación en zona I de estacionamiento regulado, Avenida de República Argentina.

En la elección de los tramos para la realización de los itinerarios de rotación en la zona regulada se ha valorado los siguientes condicionantes:

- Itinerario representativo de la zona general y en particular de los estacionamientos rotacionales en el ámbito. En este caso se eligió la Avenida de la República Argentina como la vía más representativa del área residencial interna del casco urbano de Gandia.
- Un itinerario que permita realizar un control de matrículas cada cierto tiempo en este caso cada 30 minutos en día laborable y horario comercial.
- Se han inventariado en total, para esta zona interna, un total de 80 plazas, inventariando siempre las mismas y anotando los números de las matrículas para así poder comprobar la duración de los estacionamientos.

En la siguiente tabla se puede apreciar en porcentaje la demanda total de estacionamiento legal, ilegal y total del ámbito interno inventariado:

Tabla 62 Ocupación por tramos horarios en zona de estacionamiento regulado

Periodo horario	% legal	% ilegal	% demanda Total
08:00 - 08:30	78,8%	0,0%	78,8%
08:30 - 09:00	78,8%	0,0%	78,8%
09:00 - 09:30	93,8%	0,0%	93,8%
09:30 - 10:00	98,8%	1,3%	100,0%
10:00 - 10:30	97,5%	1,3%	98,8%
10:30 - 11:00	100,0%	1,3%	101,3%
11:00 - 11:30	98,8%	2,5%	101,3%
11:30 - 12:00	100,0%	1,3%	101,3%
12:00 - 12:30	93,8%	0,0%	93,8%
12:30 - 13:00	96,3%	1,3%	97,5%
13:00 - 13:30	93,8%	1,3%	95,0%
13:30 - 14:00	97,5%	2,5%	100,0%
14:00 - 14:30	93,8%	0,0%	93,8%
14:30 - 15:00	95,0%	0,0%	95,0%
15:00 - 15:30	95,0%	0,0%	95,0%
15:30 - 16:00	95,0%	0,0%	95,0%
16:00 - 16:30	95,0%	0,0%	95,0%
16:30 - 17:00	93,8%	0,0%	93,8%
17:00 - 17:30	98,8%	1,3%	100,0%
17:30 - 18:00	98,8%	0,0%	98,8%
18:00 - 18:30	100,0%	0,0%	100,0%
18:30 - 19:00	97,5%	1,3%	98,8%
19:00 - 19:30	100,0%	0,0%	100,0%
19:30 - 20:00	100,0%	2,5%	102,5%
20:00 - 20:30	92,5%	1,3%	93,8%
20:30 - 21:00	98,8%	0,0%	98,8%
21:00 - 21:30	98,8%	1,3%	100,0%
21:30 - 22:00	91,3%	1,3%	92,5%

La demanda total supera, en determinados momentos de la mañana y de la tarde la ocupación plena, así, la demanda máxima registrada en periodos de mañana es de un 101,3% entre las 10:30 y las 12:00, mientras que la demanda máxima en periodos de tarde supera ésta demanda de mañana registrándose un 102,5% entre las 19:30 y las 20:00.

Con lo que a la demanda legal respecta se sitúa, en determinados momentos en ocupación plena, orientándose, en prácticamente todos los periodos diurnos por encima del 90%.

La demanda ilegal es nula en numerosos periodos de tiempo, registrándose como ocupación máxima ilegal el 2,5% que se registra entre las 11:00 y las 11:30, entre las 13:30 y las 14:00 y entre las 19:30 y las 20:00.

Gráfico 55: Ocupación Legal en relación a la Ocupación Ilegal en el Ámbito Interno.

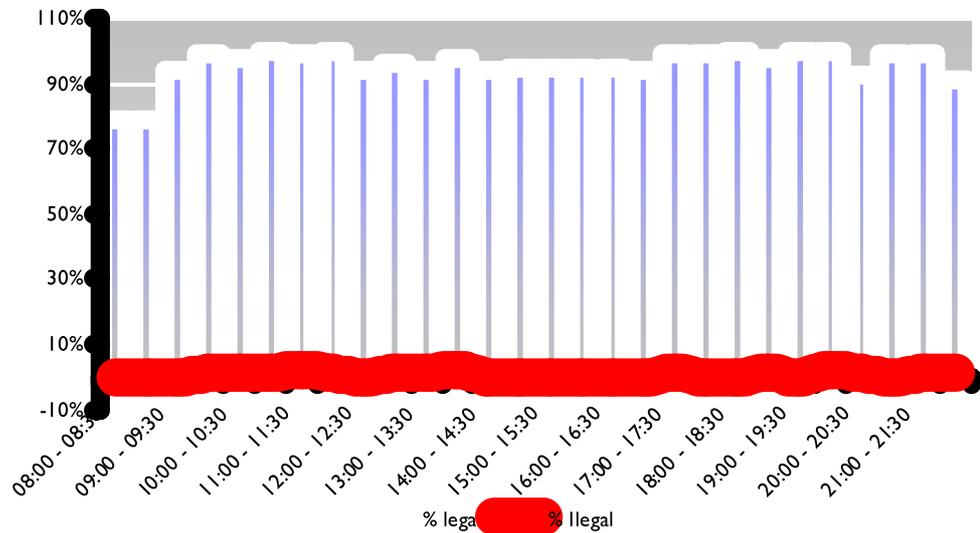
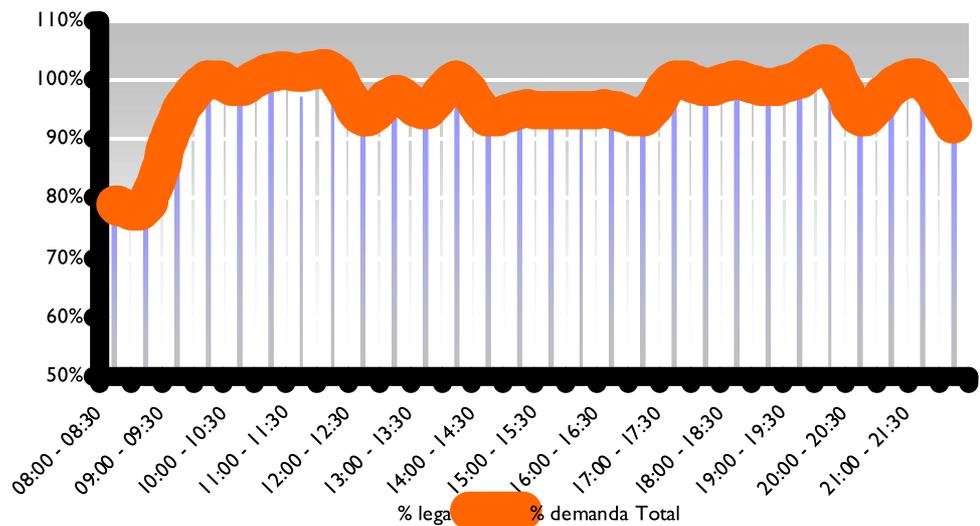


Gráfico 56: Ocupación Legal con Respecto a la Ocupación Total en el Ámbito Interno.



6.5.2 Rotación en zona 2 de estacionamiento libre no regulado, Pintor Joan de Joanes

De igual forma que en el caso de la zona de estacionamiento regulado se han considerado los siguientes condicionantes a la hora de elegir los tramos más idóneos para la realización de los inventarios de rotación en la zona de aparcamiento libre y que son:

- Itinerario representativo de la zona general y en particular de los estacionamientos rotacionales del ámbito de estudio. En éste caso se han elegido una serie de tramos en tres diferentes calles del ámbito externo debido a la cercanía con respecto al aparcamiento actual. Las calles elegidas para realizar los

inventarios de rotación en éste ámbito externo son: 1º de Mayo, 9 de Octubre y Pintor Joan de Joanes.

- Un itinerario que permita realizar un control de matrículas cada cierto tiempo en éste caso cada 30 minutos en día laborable y horario comercial.
- Se han inventariado en total, para esta zona interna, un total de 66 plazas repartidas entre ls 32 de la calle 1º de Mayo, las 12 de la calle 9 de Octubre y las 22 de la calle Pintor Joan de Joanes. Se han inventariando siempre las mismas y anotando los números de las matrículas para así poder comprobar la duración de los estacionamientos.

En la siguiente tabla se puede apreciar en porcentaje la demanda total de estacionamiento legal, ilegal y total del ámbito externo inventariado:

Tabla 63 Ocupación por tramos horarios en zona de estacionamiento libre

Periodo horario	% legal	% Ilegal	% demanda Total
08:00 - 08:30	92,4%	3,0%	95,5%
08:30 - 09:00	93,9%	4,5%	98,5%
09:00 - 09:30	98,5%	4,5%	103,0%
09:30 - 10:00	98,5%	7,6%	106,1%
10:00 - 10:30	97,0%	7,6%	104,5%
10:30 - 11:00	93,9%	9,1%	103,0%
11:00 - 11:30	97,0%	9,1%	106,1%
11:30 - 12:00	97,0%	3,0%	100,0%
12:00 - 12:30	95,5%	10,6%	106,1%
12:30 - 13:00	95,5%	7,6%	103,0%
13:00 - 13:30	93,9%	6,1%	100,0%
13:30 - 14:00	93,9%	10,6%	104,5%
14:00 - 14:30	95,5%	7,6%	103,0%
14:30 - 15:00	92,4%	3,0%	95,5%
15:00 - 15:30	86,4%	3,0%	89,4%
15:30 - 16:00	87,9%	4,5%	92,4%
16:00 - 16:30	89,4%	6,1%	95,5%
16:30 - 17:00	93,9%	7,6%	101,5%
17:00 - 17:30	95,5%	10,6%	106,1%
17:30 - 18:00	93,9%	6,1%	100,0%
18:00 - 18:30	93,9%	6,1%	100,0%
18:30 - 19:00	97,0%	7,6%	104,5%
19:00 - 19:30	95,5%	6,1%	101,5%
19:30 - 20:00	95,5%	10,6%	106,1%
20:00 - 20:30	95,5%	9,1%	104,5%
20:30 - 21:00	92,4%	7,6%	100,0%
21:00 - 21:30	92,4%	6,1%	98,5%
21:30 - 22:00	92,4%	9,1%	101,5%

La demanda total supera, en numerosos momentos de la mañana y de la tarde la ocupación plena, así, la demanda máxima registrada en períodos de mañana es de un 106,1% entre las 9:30 y las 10:00, mientras que la demanda máxima en períodos de tarde

es también de un 106,1% registrada en dos periodos de tiempo diferentes entre las 17:00 y las 17:30 y entre las 19:30 y las 20:00.

Con lo que a la demanda legal respecta se sitúa en casi todos los periodos por encima del 90% no llegándose a alcanzar la ocupación plena en ningún momento del día. En periodos de mañana la máxima ocupación registrada se da a primera hora de la mañana entre las 9:00 y las 10:00 cuando se registra un 98,5%, en periodos de tarde no se llega a registrar una ocupación tan alta, siendo el mayor porcentaje el registrado entre las 18:00 y las 18:30 con un 97%.

La demanda ilegal en éste caso si es representativa en numerosos periodos de tiempo en los que llega a alcanzar hasta un 10,6%.

Gráfico 57: Ocupación Legal en relación a la Ocupación Ilegal en el Ámbito Externo.

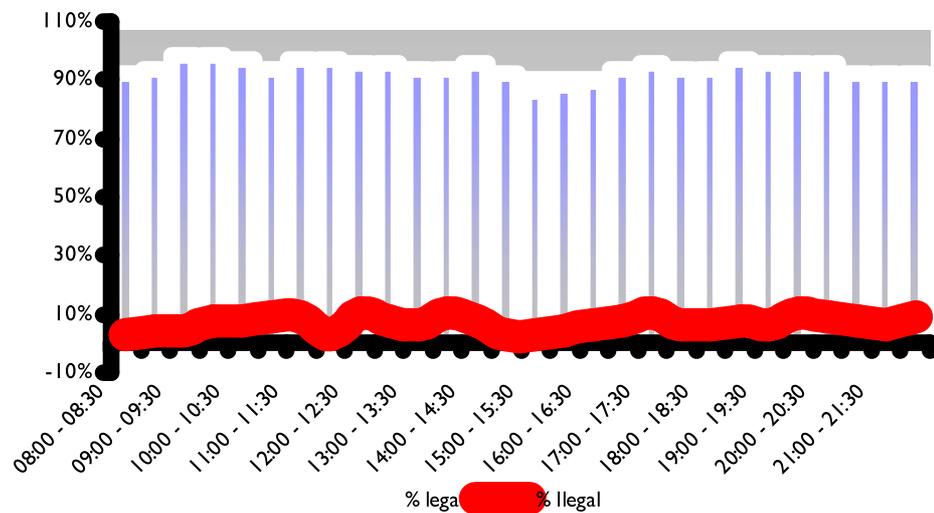
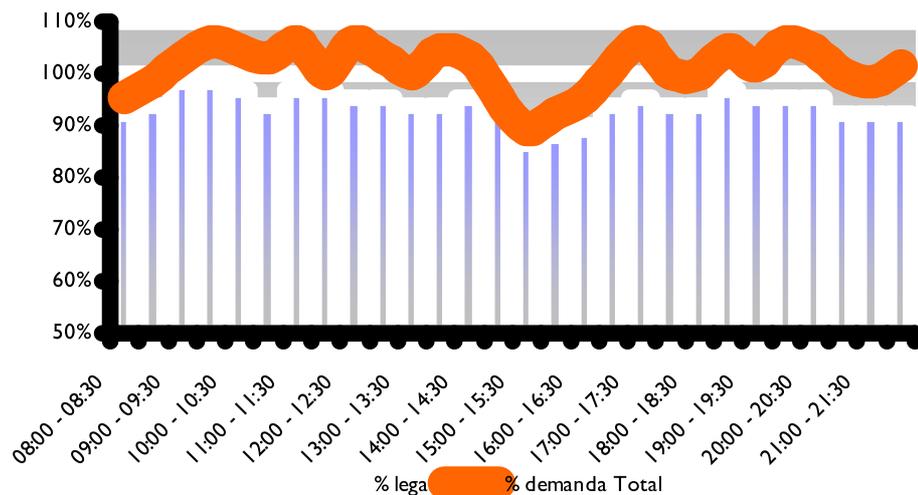


Gráfico 58: Ocupación Legal con Respecto a la Ocupación Total en el Ámbito Externo.



6.5.3 Duración de la estancia

Una vez explotados los datos a nivel de duración de la estancia se puede concluir que:

- en la zona regulada situada en la República Argentina el tiempo de estacionamiento más utilizado es el de menos de una hora con un 48% del total, seguido por las estancias superiores a tres horas con un 28% y a las estancias de media duración (de una a tres horas) con un 24%.
- En la zona no regulada el tiempo de estacionamiento más utilizado es el de más de tres horas con un 42% del total, seguido por las estancias de menos de una hora con un 35% y a las estancias de media duración (de una a tres horas) con un 23%.

Gráfico 59: Duración de la estancia en la zona de estacionamiento regulado.

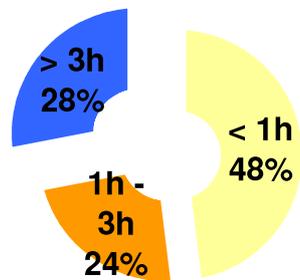
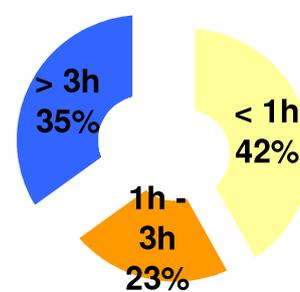


Gráfico 60: Duración estancia en la zona de estacionamiento libre.



6.6 Demanda de aparcamiento en superficie de los residentes

6.6.1 Demanda nocturna en día laborable de invierno

En el periodo nocturno las ocupaciones de plazas en superficie son producidas por los residentes.

La demanda global de aparcamiento en superficie en el total de municipio disminuye al bajar la demanda externa de los no residentes en Gandia. Sin embargo, hay macrozonas con un claro carácter residencial que siguen manteniendo un alto grado de ocupación de aparcamiento en superficie que son básicamente la República Argentina (96,5%), el Centro (88,6%), el área de Benipeixcar (90,8%), Beniopa (79,1%) y el Raval (81,6%). Se mantiene la saturación por encima del 100% de ocupación en varias zonas de transporte dentro de la macrozona de República Argentina, en el área de la Plaza Elíptica y el entorno del parque de Sant Pere. Estas áreas son eminentemente residenciales **y sufren de un claro déficit de aparcamiento para residentes**. Sin embargo no hay que olvidar que gran parte del resto del núcleo principal de Gandia se encuentra asimismo en niveles superiores al 90% de ocupación nocturna.

En el caso del Grau y la Playa decir que en el caso de la primera la demanda es más baja que durante el periodo diurno, y en el caso de la segunda baja a los niveles de la mañana.

Tabla 64 Demanda de aparcamiento por macrozonas en periodo noche

Macrozona	Oferta Total	Demanda de noche	% Ocupación media	Déficit de plazas noche ²²
(01)Centro	1.290	1.143	88,6%	78
(02)Raval	448	366	81,6%	0
(03)Benipeixcar	2.244	2.038	90,8%	126
(04)Beniopa	1.299	1.028	79,1%	86
(05)República Argentina	2.255	2.176	96,5%	162
(06)Corea	4.982	2.281	45,8% ²³	77
(09)Grau	3.168	1.773	56,0%	0
(10)Playa	5.581	774	13,9%	0
Total general	21.269	11.580	54,4%	530

Fuente: Elaboración propia

También se ha estimado a nivel de zona de transporte el déficit de plazas de aparcamiento en superficie durante el periodo de noche. Este déficit se ha calculado considerando que a partir del 90% de ocupación en calle existe un problema cierto de aparcamiento. Además, dicho cálculo se ha realizado para cada zona de transporte intentando delimitar geográficamente los déficit existentes.

²² El déficit de plazas de aparcamiento se ha calculado con el criterio de que la demanda máxima en superficie no debe superar el 90%. Este calculo se ha realizado a nivel de zona de transporte de tal forma que los datos a nivel de macrozona (como es el caso) no se vean falseados al calcular la demanda de aparcamiento media entre zonas con muy baja demanda y otras zonas con alta demanda. Esto ocurre especialmente en la macrozona de Corea donde las zonas residenciales sufren una muy alta demanda de aparcamiento en superficie mientras que otras como el polígono de Alcodar apenas superan el 30% de ocupación de la superficie a lo largo del día.

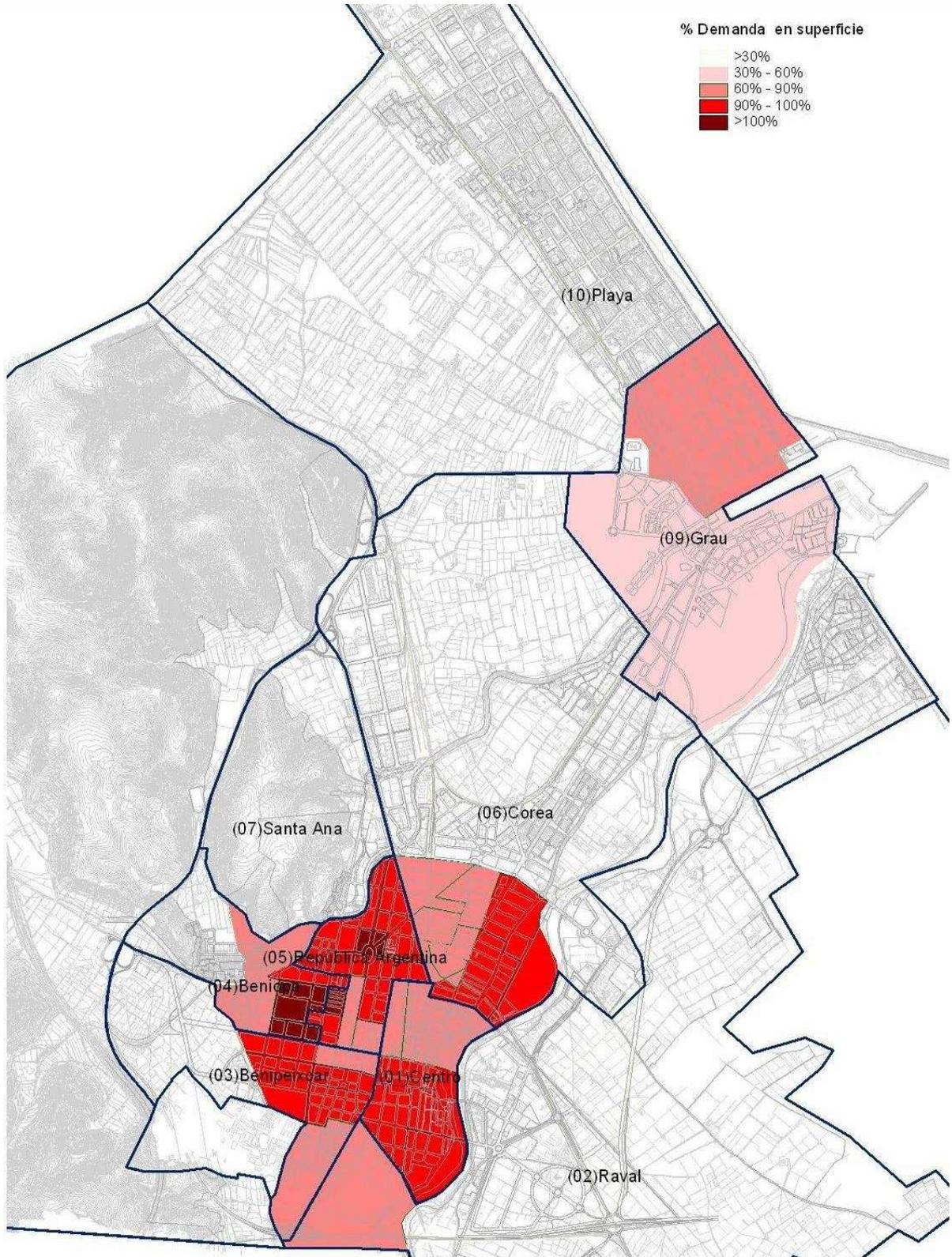
²³ La ocupación de la superficie en la macrozona de Corea es tan baja al ser media de los resultados de las zonas de transporte que la componen y que tienen resultados de ocupación muy dispares con zonas de alta ocupación (muy residenciales) junto a otras de muy baja ocupación de la superficie (polígono industrial de Alcodar).

La problemática de aparcamiento de los residentes durante el periodo nocturno se localiza principalmente en las macrozonas de República Argentina con un déficit nocturno de plazas de 162, Benipeixcar con un déficit de 126 plazas, y Beniopa, Corea y Centro en el entorno de las 80 plazas de déficit cada una. Así, existe en el global de Gandia un déficit nocturno de plazas en el entorno de las 530 plazas.

En la tabla anterior se muestra la comparativa entre la oferta total de plazas en superficie y la demanda resultante del inventario realizado para cada una de las macrozonas en que se ha subdividido Gandia.

Además se muestran estos resultados en dos planos temáticos, el primero por zonas de transporte y el segundo por calle para todo el conjunto de Gandia así como en el listado desagregado por zonas de transporte con los datos de oferta total de plazas en superficie, la demanda por zona, el % de ocupación y el déficit de plazas de aparcamiento.

Plano 32 Demanda nocturna de aparcamiento en superficie por zonas de transporte



Plano 33 Demanda nocturna de aparcamiento en superficie por calles

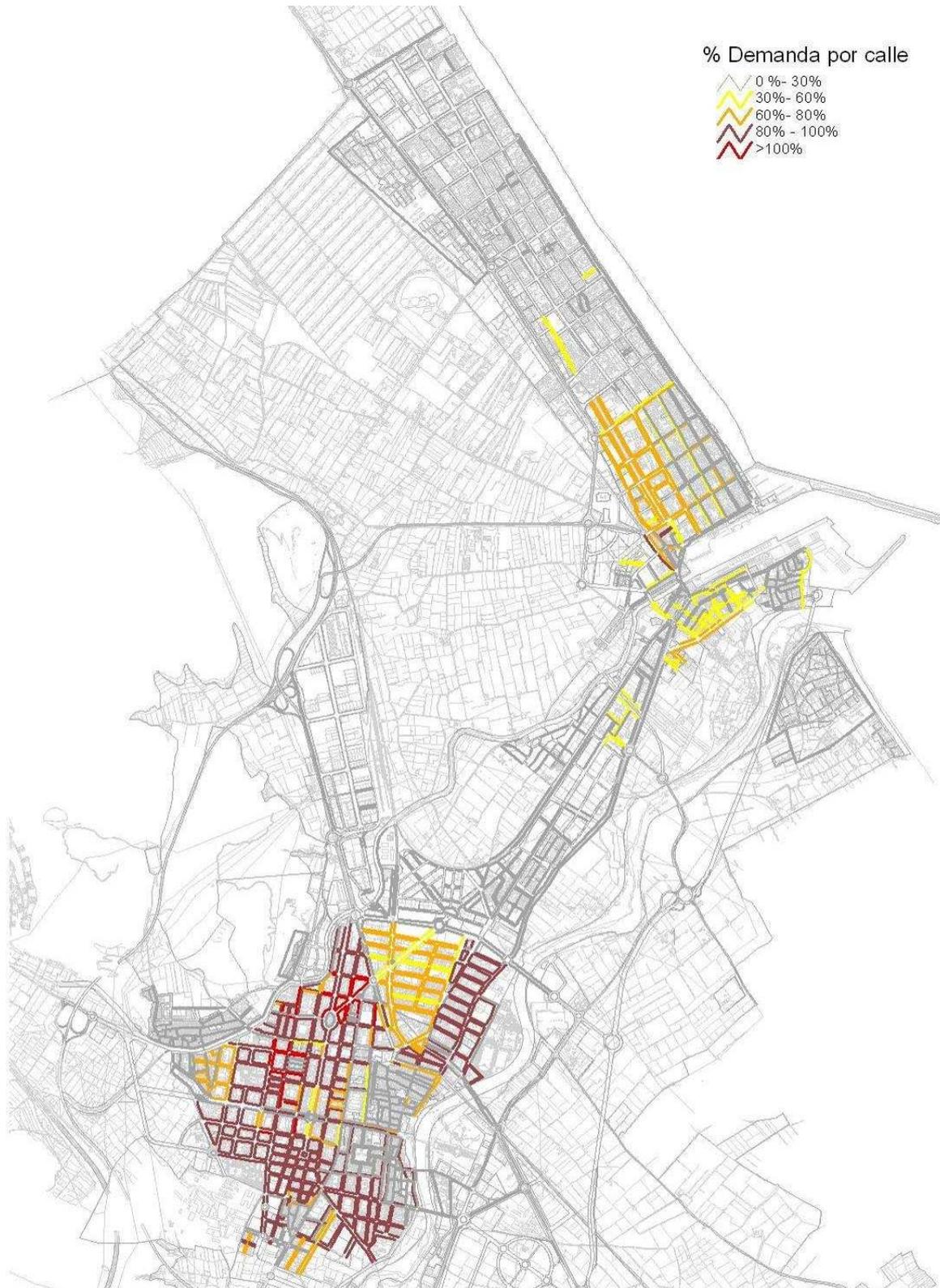


Tabla 65 Demanda de aparcamiento por zonas de transporte en periodo nocturno

Macrozona	Zona transporte	Población residente 2007	Oferta plazas en superficie Total	Personas por plaza	Demanda de noche	% ocupación noche	Déficit ²⁴
(01)Centro	20	144	-	-	-	0,0%	0
(01)Centro	47	867	149	6	91	61,2%	0
(01)Centro	48	2.162	208	10	134	64,6%	0
(01)Centro	52	1.150	134	9	129	96,8%	9
(01)Centro	53	2.061	398	5	397	99,7%	39
(01)Centro	54	1.109	142	8	140	98,6%	12
(01)Centro	55	1.974	259	8	251	97,1%	18
(02)Raval	56	1.139	448	3	366	81,6%	0
(02)Raval	57	-	-	-	-	0,0%	0
(03)Benipeixcar	42	1.149	284	4	264	93,0%	9
(03)Benipeixcar	43	2.233	515	4	517	100,4%	54
(03)Benipeixcar	49	1.969	233	8	200	85,8%	0
(03)Benipeixcar	50	1.851	290	6	283	97,4%	21
(03)Benipeixcar	51	1.973	466	4	462	99,2%	43
(03)Benipeixcar	58	1.256	316	4	271	85,6%	0
(03)Benipeixcar	60	2.381	140	17	42	30,0%	0
(04)Beniopa	21	819	224	4	60	27,0%	0
(04)Beniopa	22	2.282	356	6	235	65,9%	0
(04)Beniopa	37	1.529	195	8	188	96,4%	12
(04)Beniopa	38	1.107	346	3	362	104,6%	51
(04)Beniopa	41	1.639	178	9	183	102,8%	23
(05)República Argentina	23	1.729	389	4	374	96,2%	24
(05)República Argentina	24	1.971	173	11	171	98,7%	15
(05)República Argentina	25	2.737	307	9	308	100,3%	32
(05)República Argentina	26	1.542	145	11	159	109,7%	29
(05)República Argentina	35	1.547	158	10	153	96,8%	11
(05)República Argentina	36	1.626	243	7	236	97,1%	17
(05)República Argentina	39	1.415	95	15	97	102,1%	11
(05)República Argentina	40	1.459	189	8	189	100,0%	19
(05)República Argentina	44	1.831	170	11	142	83,6%	0
(05)República Argentina	45	1.482	215	7	198	92,1%	5
(05)República Argentina	46	1.700	169	10	148	87,6%	0
(06)Corea	10	880	177	5	15	8,4%	0
(06)Corea	11	1.680	1.057	2	75	7,1%	0
(06)Corea	12	187	1.347	0	239	17,7%	0
(06)Corea	18	174	-	-	-	0,0%	0
(06)Corea	27	3.066	406	8	265	65,3%	0
(06)Corea	28	2.518	336	7	225	67,0%	0
(06)Corea	29	3.021	465	7	444	95,6%	26

²⁴ El déficit de plazas de aparcamiento por zona de transporte se ha calculado con el criterio de que la demanda máxima en superficie no debe superar el 90%.

Macrozona	Zona transporte	Población residente 2007	Oferta plazas en superficie Total	Personas por plaza	Demanda de noche	% ocupación noche	Déficit ²⁴ noche
(06)Corea	30	1.780	247	7	177	71,7%	0
(06)Corea	31	807	246	3	167	68,0%	0
(06)Corea	32	807	63	13	49	76,6%	0
(06)Corea	33	1.858	576	3	564	98,0%	46
(06)Corea	34	348	63	6	62	97,6%	5
(07)Santa Ana	13	1.653	3	523	0	5,3%	0
(08)Marchuquera	14	350	-	-	-	0,0%	0
(09)Grau	5	2.373	1.756	1	1.145	65,2%	0
(09)Grau	7	636	375	2	159	42,5%	0
(09)Grau	8	954	-	-	-	0,0%	0
(09)Grau	9	2.355	636	4	331	52,1%	0
(09)Grau	17	1.320	401	3	138	34,4%	0
(10)Playa	1	1.455	1.906	1	137	7,2%	0
(10)Playa	2	970	1.715	1	195	11,4%	0
(10)Playa	3	1.863	1.810	1	435	24,0%	0
(10)Playa	4	-	46	-	2	5,1%	0
(10)Playa	6	1.190	103	12	5	5,0%	0
Total general		82.078	21.269	4	11.580	54,4%	530

Fuente: Elaboración propia

6.6.1.1 Demanda nocturna en el ámbito centro en día laborable de invierno

Se realizaron inventarios durante el periodo nocturno. El objeto de los mismos es conocer el grado de saturación de estacionamiento en superficie así como el nivel de ilegalidad por calle en el centro de Gandia durante la noche.

En resumen, en períodos de tarde tenemos la siguiente agrupación de demanda:

Tabla 66 Demanda legal e ilegal en zona centro de Gandia en periodo noche

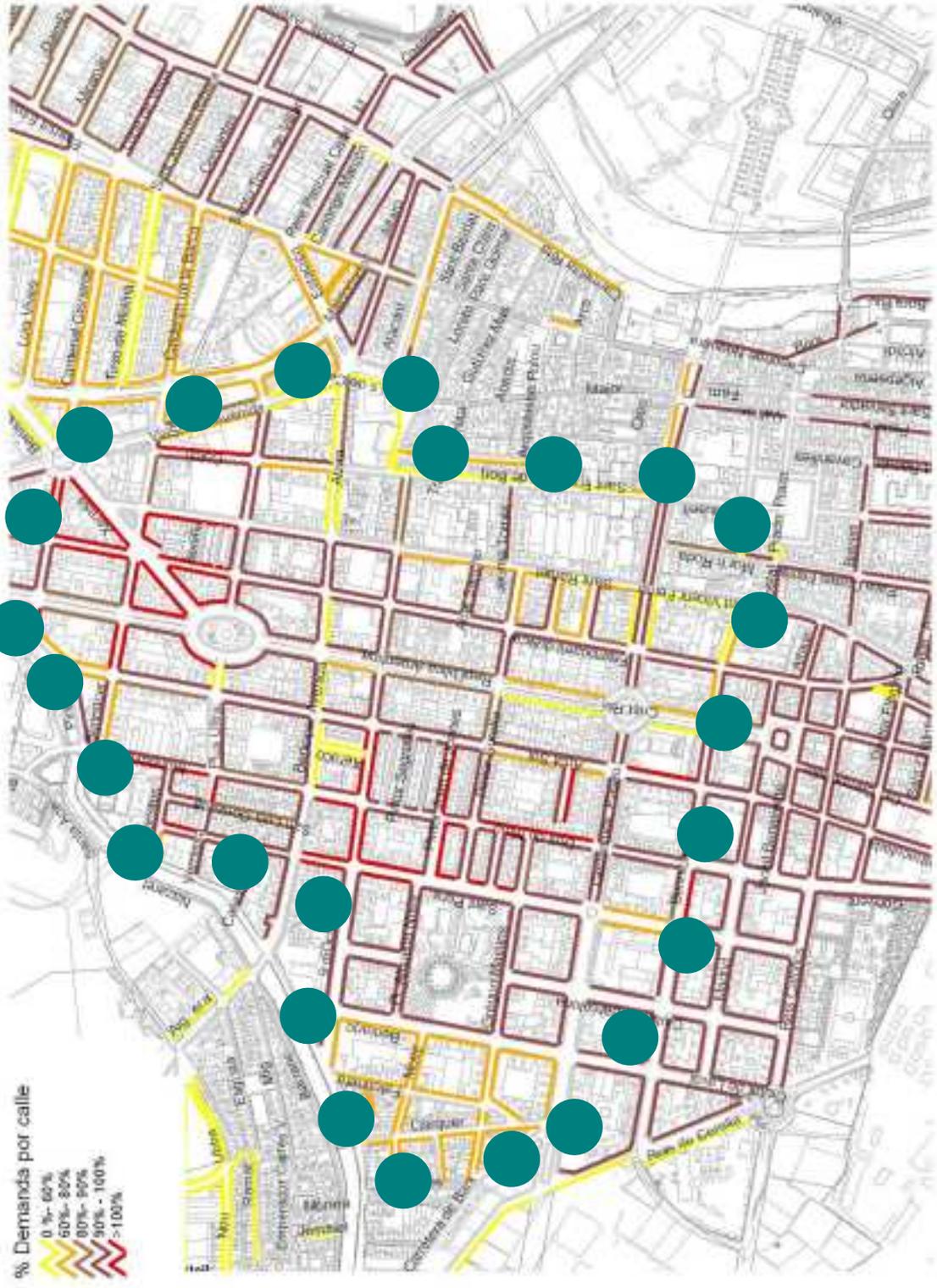
Regulación	Demanda de mañana	D. Legal	D. Ilegal	% ilegal
Azul	367	360	7	1,9%
Libre	3.014	2.920	94	3,1%
Total general	3.381	3.280	101	3,0%

La ilegalidad en determinados viarios del centro urbano sigue alcanzando niveles muy altos también durante el periodo nocturno. Las calles con mayor ilegalidad en zona de aparcamiento no regulado son Cardenal Sanz i Forés (la Plaza Elíptica) con 6 ilegales inventaridos en periodo noche, Sant Pere con 23, Cardenal Cisneros con 8, Calderón de la Barca con 7, 9 d'Octubre con 5 etc...

En zona de aparcamiento regulado (zona azul) en el Paseo de Germanies un total de 7.

En los planos siguientes se presenta a nivel de tramo calle el grado de ocupación en superficie así como el % de ilegales por tramo calle.

Plano 34 Demanda nocturna de aparcamiento en superficie por calles, detalle del centro de Gandia



Plano 35 Demanda ilegal de aparcamiento en superficie en periodo nocturno, detalle del centro de Gandia



6.6.2 Demanda nocturna en día laborable de verano

Durante el periodo nocturno, la ocupación de aparcamiento en un día laborable de verano mantiene características similares a las del periodo diurno al menos en lo que concierne a la distribución de las áreas más congestionadas. Así, en general baja el grado de ocupación calle (se sitúa para el global del municipio en el 84,7%) pero superando en cualquier caso en varias macrozonas el 90% de ocupación.

Así, en el núcleo principal de Gandia, la ocupación baja en macrozonas como Benipeixcar y Beniopa por debajo del 90%, mientras que en el Centro, Raval y República Argentina se mantiene en el 90% o superior. En la macrozona de Corea es donde se registran los peores resultados del núcleo principal de Gandia. Así, mientras áreas como el polígono de Alcodar apenas tienen ocupación, en el entorno de la Plaza del Ejército Español los índices de ocupación superan el 100%. Se trata de un área fuertemente residencial donde la presión rotacional de aparcamiento es inferior al existente en otras zonas.

En la Playa y el Grau la ocupación sigue siendo alta. Así, en el Grau se alcanza el 100% de ocupación mientras que en la Playa se sitúa en el 88%.

Tabla 67 Demanda de aparcamiento nocturna por macrozonas en verano

Macrozona	Oferta Total	Demanda nocturna	% ocupación nocturna	Deficit nocturno ²⁵
(01)Centro	1.290	1.228	95,2%	85
(02)Raval	448	403	90,0%	0
(03)Benipeixcar	2.244	1.954	87,1%	65
(04)Beniopa	1.299	1.157	89,1%	61
(05)República Argentina	2.255	2.082	92,3%	188
(06)Corea	4.982	3.106	62,3%	248
(09)Grau	3.168	3.169	100,0%	318
(10)Playa	5.581	4.916	88,1%	95
Total general	21.269	18.015	84,7%	1.060

Fuente: Elaboración propia

En cuanto a los déficit, el total de plazas deficitarias es de 1.060. Por macrozonas los déficit detectados son:

- En el Grau hasta 318 plazas deficitarias.
- Seguiría la macrozona de Corea con 248 plazas de aparcamiento deficitarias, resultado ligeramente inferior también al del periodo diurno, y que se localizarían principalmente en el entorno de la Plaza del Ejército Español.
- En República Argentina el déficit es de 188 plazas, resultado ligeramente inferior también al del periodo diurno.
- Finalmente indicar la existencia de déficit detectados en las macrozonas de Centro (85 plazas), Benipeixcar (65) y Beniopa (61 plazas deficitarias).

²⁵ El déficit de plazas de aparcamiento se ha calculado con el criterio de que la demanda máxima en superficie no debe superar el 90%. Este calculo se ha realizado a nivel de zona de transporte de tal forma que los datos a nivel de macrozona (como es el caso) no se vean falseados al calcular la demanda de aparcamiento media entre zonas con muy baja demanda y otras zonas con alta demanda. Esto ocurre especialmente en la macrozona de Corea donde las zonas residenciales sufren una muy alta demanda de aparcamiento en superficie mientras que otras como el polígono de Alcodar apenas superan el 30% de ocupación de la superficie a lo largo del día.

Plano 36 Demanda de aparcamiento nocturna en superficie por zonas de transporte en periodo estival

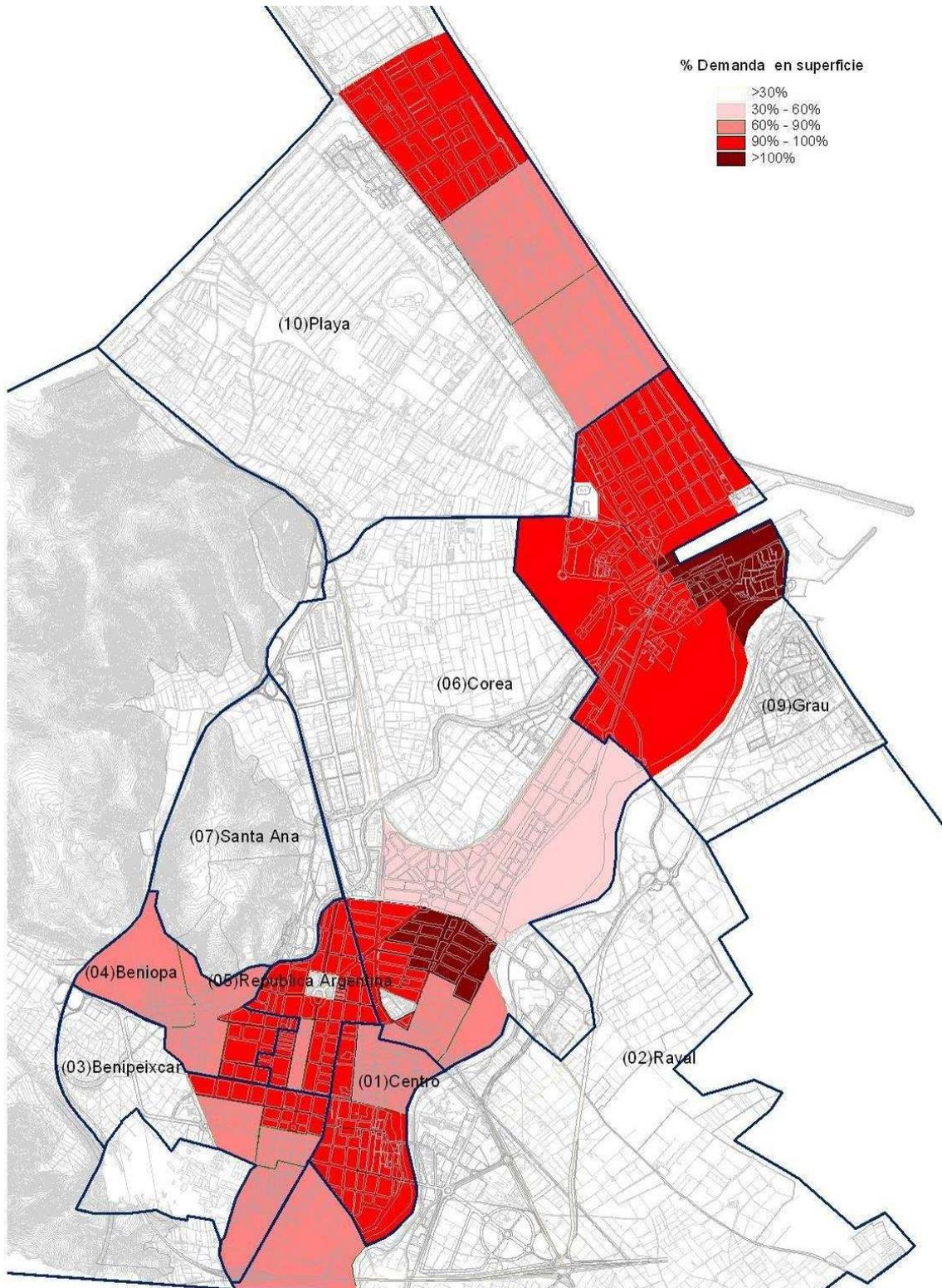


Tabla 68 Demanda de aparcamiento nocturna por zonas de transporte en periodo estival

Macrozona	Zona transporte	Oferta plazas en superficie Total	Demanda de noche	% ocupación noche	Déficit ²⁶ noche
(01)Centro	20	-	0	0%	0
(01)Centro	47	149	149	100%	14
(01)Centro	48	208	166	80%	0
(01)Centro	52	134	127	95%	6
(01)Centro	53	398	398	100%	39
(01)Centro	54	142	142	100%	14
(01)Centro	55	259	246	95%	12
(02)Raval	56	448	403	90%	0
(02)Raval	57	-	0	0%	0
(03)Benipeixcar	42	284	284	100%	28
(03)Benipeixcar	43	515	463	90%	0
(03)Benipeixcar	49	233	221	95%	11
(03)Benipeixcar	50	290	287	99%	26
(03)Benipeixcar	51	466	419	90%	0
(03)Benipeixcar	58	316	252	80%	0
(03)Benipeixcar	60	140	28	20%	0
(04)Beniopa	21	224	145	65%	0
(04)Beniopa	22	356	302	85%	0
(04)Beniopa	37	195	195	100%	19
(04)Beniopa	38	346	346	100%	34
(04)Beniopa	41	178	169	95%	8
(05)República Argentina	23	389	389	100%	38
(05)República Argentina	24	173	173	100%	17
(05)República Argentina	25	307	307	100%	30
(05)República Argentina	26	145	0	0%	0
(05)República Argentina	35	158	158	100%	15
(05)República Argentina	36	243	243	100%	24
(05)República Argentina	39	95	95	100%	9
(05)República Argentina	40	189	189	100%	18
(05)República Argentina	44	170	144	85%	0
(05)República Argentina	45	215	215	100%	21
(05)República Argentina	46	169	169	100%	16
(06)Corea	10	177	53	30%	0
(06)Corea	11	1.057	422	40%	0
(06)Corea	12	1.347	269	20%	0
(06)Corea	18	-	0	0%	0
(06)Corea	27	406	406	100%	40
(06)Corea	28	336	369	110%	67

²⁶ El déficit de plazas de aparcamiento por zona de transporte se ha calculado con el criterio de que la demanda máxima en superficie no debe superar el 90%.

Macrozona	Zona transporte	Oferta plazas en superficie Total	Demanda de noche	% ocupación noche	Déficit ²⁶ noche
(06)Corea	29	465	511	110%	93
(06)Corea	30	247	247	100%	24
(06)Corea	31	246	246	100%	24
(06)Corea	32	63	12	20%	0
(06)Corea	33	576	518	90%	0
(06)Corea	34	63	53	85%	0
(07)Santa Ana	13	3	0	30%	0
(08)Marchuquera	14	-	0	0%	0
(09)Grau	5	1.756	1.720	98%	140
(09)Grau	7	375	412	110%	75
(09)Grau	8	-	0	0%	0
(09)Grau	9	636	636	100%	63
(09)Grau	17	401	401	100%	40
(10)Playa	1	1.906	1.810	95%	95
(10)Playa	2	1.715	1.457	85%	0
(10)Playa	3	1.810	1.629	90%	0
(10)Playa	4	46	0	0%	0
(10)Playa	6	103	20	20%	0
Total general		21.269	18.015	85%	1060

Fuente: Elaboración propia

6.7 Caracterización del aparcamiento de los residentes

La encuesta telefónica realizada, permite gracias a las preguntas referentes al aparcamiento obtener información muy valiosa respecto a los residentes en Gandia. Se preguntó básicamente por el número de vehículos disponible y donde se aparcaban los mismos. Adicionalmente se realizaron preguntas sobre la tipología de los vehículos disponibles como es el caso del combustible y que son de utilidad en el capítulo de diagnóstico de Emisiones y Gasto Energético procedentes del transporte.

En la tabla siguiente se muestran los resultados de dicho cuestionario. En primer lugar decir que el número de vehículos a motor de que disponen los 82.078 residentes en Gandia es de 42.785. Esto supone un total de 521 vehículos por cada mil residentes.

Como se observa en la tabla siguiente, estas tasas de motorización son similares en todos los distritos.

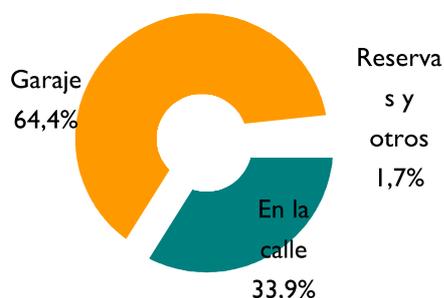
Tabla 69 Tasa vehicular de los residentes en Gandia por distritos

Distrito	Residentes 2007	nº vehículos totales	Tasa motorización residentes veh./1000 personas
1	3.168	1.589	502
2	28.950	15.702	542
3	6.343	3.163	499
4	13.975	7.377	528
5	15.530	7.581	488
6	9.106	4.373	480
7	5.005	3.001	600
Total	82.078	42.785	521

Fuente: Encuesta Telefónica de Movilidad a Residentes 2008

Con respecto a la explotación de la pregunta referente a donde aparcan los residentes su vehículo particular, los resultados son los que se muestran en el gráfico siguiente. En primer lugar, el 64% de los vehículos de los residentes se aparcan en garajes ya sean en propiedad o en alquiler. El 34% de los vehículos se aparcan en la superficie, directamente en calle y finalmente, solo el 2% se aparcan en plazas reservadas en superficie.

Gráfico 61: Donde aparcan el vehículo los residentes



Este 33,9% de vehículos pertenecientes a residentes aparcados en la calle suponen un total de 14.507 vehículos. En la tabla siguiente se observa por distrito el número de vehículos aparcados en calle y su peso porcentual respecto al total de vehículos pertenecientes a

residentes. En todos los casos, el % de vehículos aparcados en la calle se encuentran dentro del rango entre 24% y 40%.

Tabla 70 N° vehículos aparcados en la calle por los residentes

Distrito	n° vehículos totales	En la calle	% veh en calle
1	1.589	396	24,9%
2	15.702	4.768	30,4%
3	3.163	950	30,0%
4	7.377	2.740	37,1%
5	7.581	2.719	35,9%
6	4.373	1.687	38,6%
7	3.001	1.248	41,6%
Total	42.785	14.507	33,9%

Fuente: Encuesta Telefónica de Movilidad a Residentes 2008

Con respecto a los vehículos aparcados en garajes decir que representan un total de 27.537 (el 64% del total perteneciente a residentes). De estos, 23.925 vehículos son aparcados en garajes y aparcamientos en propiedad (el 87% de los vehículos aparcados en garaje), ya sea en el mismo edificio o en otro lugar. En garajes en régimen de alquiler son un total de 3.612 (el 13% de los vehículos aparcados en garaje).

Tabla 71 N° vehículos aparcados en garaje por los residentes

Distrito	n° vehículos totales	Total en garaje	% en garaje	Garaje propiedad	% G. en propiedad	Garaje alquiler	% G. en alquiler
1	1.589	1.193	75%	941	79%	252	21%
2	15.702	10.797	69%	9.180	85%	1.617	15%
3	3.163	1.999	63%	1.634	82%	365	18%
4	7.377	4.445	60%	4.080	92%	365	8%
5	7.581	4.826	64%	4.366	90%	460	10%
6	4.373	2.620	60%	2.142	82%	478	18%
7	3.001	1.657	55%	1.581	95%	76	5%
Total	42.785	27.537	64%	23.925	87%	3.612	13%

Fuente: Encuesta Telefónica de Movilidad a Residentes 2008

Finalmente hablar de las reservas. Un total de 668 vehículos tiene plaza reservada en superficie lo que representa el 2% de los vehículos pertenecientes a residentes en Gandia.

Tabla 72 N° aparcamientos en plazas reservadas por los residentes

Distrito	n° vehículos totales	Reservados	% reservados	Otros	% otros
1	1.589	-	0%	-	0,0%
2	15.702	99	1%	38	0,2%
3	3.163	213	7%	-	0,0%
4	7.377	192	3%	-	0,0%
5	7.581	37	0%	-	0,0%
6	4.373	30	1%	35	0,8%
7	3.001	97	3%	-	0,0%
Total	42.785	668	2%	73	0,2%

Fuente: Encuesta Telefónica de Movilidad a Residentes 2008

6.8 Bolsas de aparcamiento en superficie

Dentro de los trabajos de campo referentes al aparcamiento en la ciudad de Gandia se realizó un inventario de aparcamientos y bolsas de estacionamiento en superficie tanto de oferta (nº de plazas aproximadas disponibles) como de demanda, esta última en periodo mañana, tarde y noche.

Tras la realización del inventario se clasificaron las bolsas de aparcamiento en superficie en tres tipos diferentes:

- Bolsas de aparcamiento sin urbanizar
- Aparcamientos en superficie urbanizados
- Aparcamientos en superficie asociados a centros comerciales

6.8.1 Bolsas de aparcamiento sin urbanizar

En primer lugar aquellas bolsas de aparcamiento sin urbanizar, localizadas en solares y espacios abiertos aledaños al entramado urbano y que pueden ser de aparcamiento ilegal o legal permitido. Las bolsas más importantes detectadas han sido las siguientes:

Tabla 73 Oferta y demanda en bolsas de aparcamiento sin urbanizar

Denominación/ localización	Plazas aproximadas.	Demanda mañana	Demanda tarde	Demanda noche
Ausias March	900	70%	80%	10%
Blasco Ibañez	150	70%	60%	60%
Alquería de Martorell	100	95%	80%	90%

Fuente: Elaboración propia a partir de los inventarios

- I. El mayor tanto en oferta como en superficie es el situado en el **parque Ausias March**. Dicho parque se sitúa enfrente del casco histórico de Gandia tras el río Serpis y una vez a la semana acoge el mercadillo. El acceso al caso histórico se realiza a través de un puente peatonal que conecta directamente con el Paseo de Germanies. Los accesos en coche solo son posibles desde el Camí Vell d'Óliva y la Avenida de Alicante.

La capacidad estimada del mismo es de 900 plazas, aunque es muy probable que este número sea superior dada la gran extensión del mismo. En cuanto a la demanda, el inventario realizado arroja como resultados que en la hora punta mañana alcanza una ocupación del 70%, durante la tarde sube a un 80% y en la noche está prácticamente desocupado. El uso del mismo parece estar relacionado con la cercanía del Casco Histórico y su muy importante peso en empleo terciario, siendo utilizado esta bolsa de aparcamiento por no residentes en la ciudad de Gandia. Tiene un claro carácter disuasorio.

Ilustración 5 Bolsa de aparcamiento en el parque Ausias March (fotos realizadas por la mañana)



2. Otra bolsa de aparcamiento significativa es la situada sobre la Avenida de Blasco Ibañez. Esta bolsa se encuentra en una parcela no urbanizada y cuenta con aproximadamente unas 150 plazas. Las prospecciones realizadas dan a entender que tiene un carácter residencial mixto dado que esta ocupado durante las tres franjas del día al menos parcialmente. Así, en la mañana alcanza ocupaciones del 70%, por la tarde del 60% y en la noche se mantiene en un 60%.

Ilustración 6 Bolsa de aparcamiento en la Avenida Blasco Ibañez junto a la Plaza Joan Fuster (fotos realizadas por la noche)



3. Finalmente otra bolsa de aparcamiento sin urbanizar importante es la situada en las cercanías de la calle Alquería de Martorell. Dicha bolsa tiene una capacidad aproximada de 100 vehículos siendo las ocupaciones muy altas. En la mañana se alcanza el 95% de ocupación, por la tarde baja al 80% y en la noche mantiene un muy elevado 90%.

6.8.2 Aparcamientos en superficie urbanizados

En segundo lugar estarían las bolsas o aparcamientos en superficie que sin estar regulados (sin tarifas ni horarios), si que están urbanizados²⁷. Estos aparcamientos suelen estar

²⁷ Se entiende por urbanizado en el momento en que además de la pavimentación existe una definición clara de las plazas así como una regulación de los sentidos de circulación interior y de las entradas y salidas al espacio de estacionamiento.

asociados a algún centro atractor importante como es el caso de estaciones de transporte, centros administrativos o centros educativos. En general tienen un número bajo de plazas y se localizan dentro del espacio urbano de la ciudad.

Se han inventariado los siguientes:

Tabla 74 Oferta y demanda en aparcamientos en superficie urbanizados

Denominación/ localización	Plazas aproximadas.	Demanda mañana	Demanda tarde	Demanda noche
Reyes Católicos (Plaza de Europa)	300	70%	55%	80%
Puerto	350	20%	30%	10%
Avenida de Alicante	250	70%	85%	80%
Polideportivo Municipal	150	50%	60%	40%
Universidad	160	30%	70%	0%
Estación autobuses y tren (de pago)	80	95%	95%	80%

Fuente: Elaboración propia a partir de inventarios

1. El más importante de los aparcamientos en superficie urbanizados es el situado sobre la calle Reyes Católicos, exactamente en la Plaza de Europa. Dicha área es ya limítrofe con el municipio de Benirredrá y en la misma se localizan importantes dotaciones deportivas. Además, se trata un área con un importante peso residencial. El aparcamiento en si tiene capacidad para 300 vehículos, y las demandas detectadas ofrecen un 70% de ocupación en la mañana, un 55% en la tarde y un 80% en la noche.
2. El segundo aparcamiento en superficie urbanizado se encuentra en el Grau, en el entorno del Puerto sobre la Avenida de la Paz. Se trata de un aparcamiento con una capacidad de 350 plazas. La ocupación a lo largo del día varía entre el 30% de la tarde y el 10% de la noche.

Ilustración 7 Aparcamiento en superficie en el puerto (fotos realizadas por la mañana)



3. Entre la Avenida de Alicante y la vía verde Gandia-Oliva ya en el margen con el río Serpis se localiza otro importante aparcamiento en superficie urbanizado con unas 250 plazas. Las ocupaciones alcanzadas son importantes en el entorno del 70% en la mañana, el 85% por la tarde y el 80% en la noche.
4. Otro aparcamiento en superficie muy cercano al anterior es el situado en el Polideportivo Municipal. Dicho aparcamiento tiene capacidad para 100 vehículos siendo las ocupaciones registradas del 50% en la mañana, el 60% en la tarde y un 40% durante la noche.

Ilustración 8 Aparcamiento en superficie en el Polideportivo Municipal (fotos realizadas por la tarde)



5. En las inmediaciones de la Universidad Politécnica cuyas instalaciones se encuentran en el Grau existe otro aparcamiento urbanizado en superficie con capacidad para unas 160 plazas. Su ocupación está muy relacionada con la propia movilidad generada en la universidad.
6. Por último está el aparcamiento situado en la estación de autobuses y Cercanías en el Parque de la Estación. La oferta no es muy alta (alrededor de 80 plazas) pero es el único aparcamiento que permite la intermodalidad vehículo privado-transporte público. La ocupación es alta durante todo el día siendo de un 95% en la mañana, un 95% en la tarde y un 80% en la noche lo que indica que es utilizado por los residentes en la zona.

Finalmente decir que está regulado con una tarifa de 2,5 centimos de euro el minuto y con una reducción a 4,5€ el día para los usuarios que muestren billete de autobús o tren o en su caso algún tipo de abono de transportes.

Ilustración 9 Aparcamiento en superficie en la estación de autobuses y Cercanías (fotos realizadas por la tarde)



6.8.3 Aparcamientos en superficie asociados a centros comerciales

Finalmente estarían los aparcamientos en superficie asociados a superficies comerciales en las afueras de la ciudad. Están urbanizados y se caracterizan por la gran extensión así como por una oferta en plazas muy importante y superior a los de la tipología anterior.

Tabla 75 Oferta y demanda en aparcamientos en superficie asociados a centros comerciales

Denominación/ localización	Plazas aproximadas.	Demanda mañana	Demanda tarde	Demanda noche
Centro Comercial Plaza	260	30%	40%	0%
Carrefour	900	30%	40%	0%

Fuente: Elaboración propia a partir de inventarios

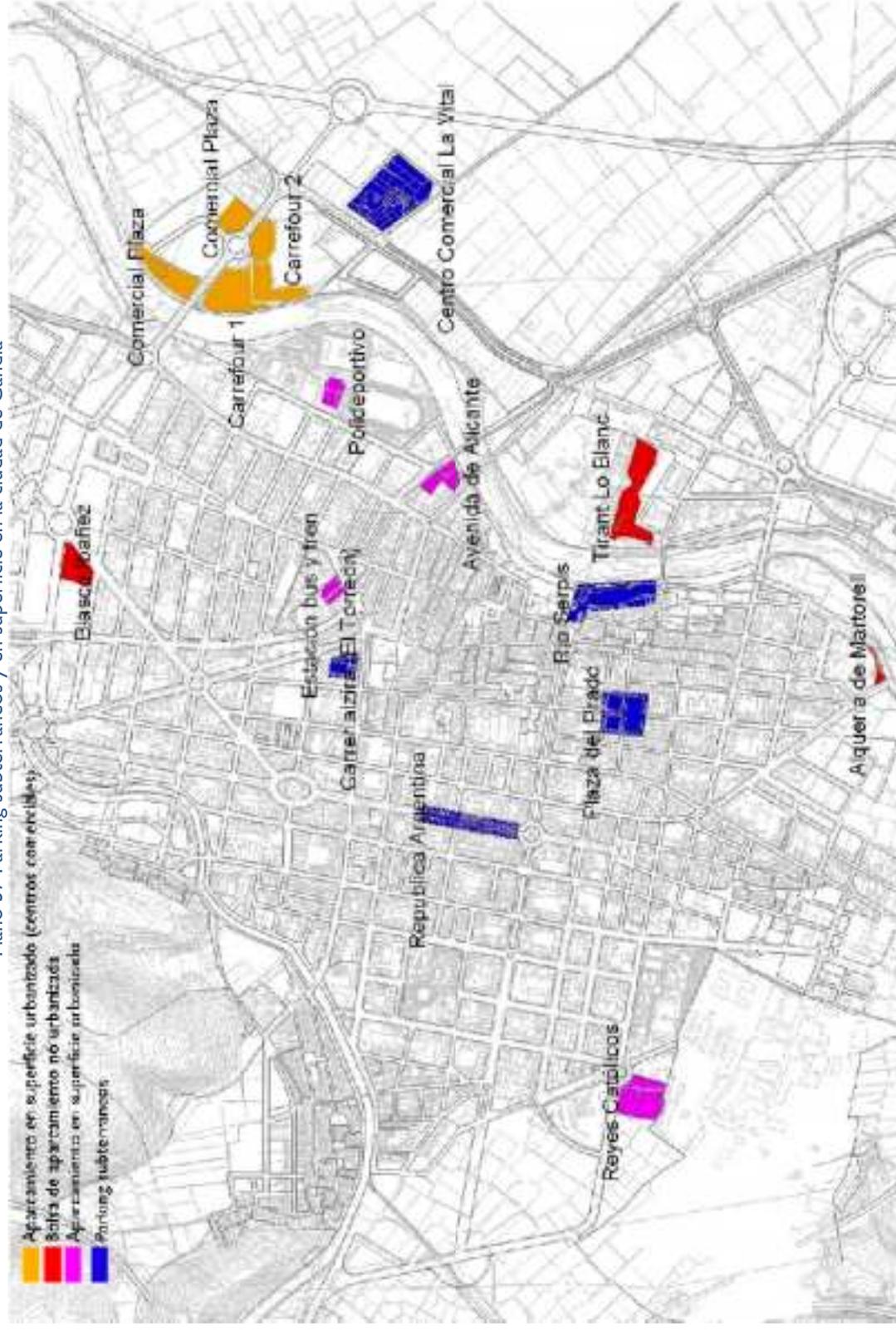
Los más importantes en la ciudad de Gandia se localizan en el área comercial de la Vital siendo en la actualidad los más importantes el del centro comercial Plaza con 260 plazas y el del Carrefour con aproximadamente 900 plazas. En cuanto a la demanda en dichos aparcamientos decir que se encuentra en niveles de ocupación muy bajos. En el periodo mañana, apenas llega al 30% de ocupación mientras que en la tarde se sitúa en un 40%. En la noche como es natural la ocupación es cero.

Ilustración 10 Aparcamiento en superficie en el Centro Comercial Carrefour



En el plano siguiente puede observarse la localización tanto de bolsa como de aparcamientos en superficie y subterráneos en la ciudad de Gandia.

Plano 37 Parking subterráneos y en superficie en la ciudad de Gandia



6.9 Aparcamiento subterráneo

Los aparcamientos subterráneos que actualmente se encuentran en funcionamiento en la ciudad de Gandia son los que se muestran en la tabla siguiente:

Tabla 76 Oferta y demanda en parking subterráneos

Denominación/ localización	Tipología	Plazas aproximadas.	Demanda mañana	Demanda tarde	Demanda noche
Centro Comercial La Vital	Subterráneo centro comercial	1300	25%	30%	Cerrado
Paseo Germanies(Riu Serpis)	Subterráneo	500	80%	40%	10%
Carrer alzira (El Torreón)	Subterráneo	140	65%	40%	Solo abonados
Plaza del Prado	Subterráneo	651	50%	30%	30%
República Argentina	Subterráneo	450	85%	60%	40%
Playa ²⁸	Subterráneo	Cerrado	Cerrado	Cerrado	Cerrado

Fuente: Elaboración propia a partir de inventarios

1. **Aparcamiento Riu Serpis:** Situado en el Paseo de las Germanies, cuenta con más de 500 plazas subterráneas repartidas en dos plantas. La ocupación observada alcanza el 80% en periodo mañana.

Ilustración 11 Acceso al aparcamiento Rio Serpis por Paseo de Germanies



2. **Aparcamiento República Argentina:** Este aparcamiento cuenta con 450 plazas de las que 200 son en régimen de cesión. La demanda observada es de un 85% en la mañana bajando significativamente en la tarde a un 60%. Por la noche la ocupación es de un 40%.
3. **Aparcamiento El Torreón:** Este aparcamiento cuenta con 140 plazas. De gestión privada, las ocupaciones detectadas alcanzan el 65% en la mañana bajando a un 40% en la tarde. Por la noche solo se permiten abonados.
4. **Aparcamiento plaza El Prado (El Refugio):** último de los aparcamientos puestos en servicio, cuenta con 500 plazas. La ocupación observada da como resultado una ocupación en el entorno del 50% en la mañana, un 30% por la tarde y un 30% por la noche.

²⁸ Funciona durante el verano estando cerrado durante el resto del año, incluso en fechas de especial afluencia turística como es la semana santa o los puentes de mayo.

6.10 Caracterización de usuarios que estacionan en aparcamientos subterráneos

Tal y como se describió en el capítulo de trabajos de campo, se han realizado encuestas a usuarios de aparcamiento tanto en superficie como subterráneo con el objeto de evaluar la respuesta de los mismos (ya sean residentes o usuarios en rotación o comerciantes) ante la potencial utilización de los aparcamientos subterráneos.

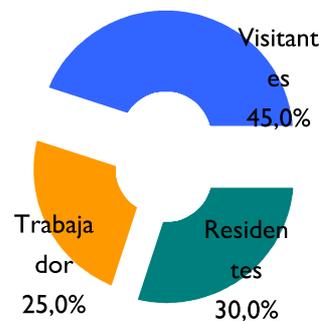
Se han realizado un total de 122 encuestas a usuarios que habían estacionado en un aparcamiento subterráneo en el entorno de la Avenida de República Argentina.

6.10.1 Tipología de los encuestados

Del total de usuarios que habían aparcado su vehículo en un parking subterráneo, el 25% eran trabajadores en la zona, el 45% visitantes y el 30% residentes del área.

Hay que recordar que los cuestionarios se han realizado en periodo diurno.

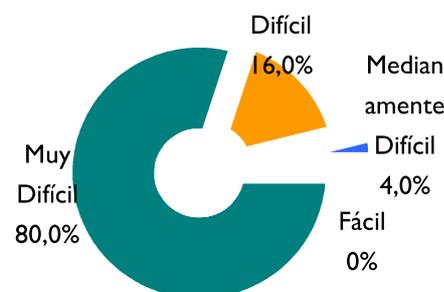
Gráfico 62: Tipología de los encuestados



6.10.2 Grado de dificultad en el estacionamiento

En relación a la cuestión referida al grado de dificultad en el estacionamiento, como podemos observar en el gráfico siguiente, la mayoría de los encuestados consideran que el estacionamiento en el ámbito de estudio se realiza de forma difícil o muy difícil, así el 96% de los encuestados lo consideran así, por el contrario, no se ha encontrado ninguna persona que considere que el estacionamiento en el ámbito se realiza de forma fácil o muy fácil.

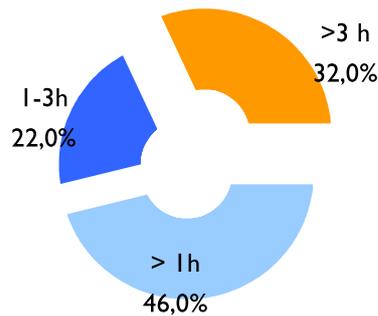
Gráfico 63: Grado de dificultad percibido en el estacionamiento



6.10.3 Tiempo de estacionamiento en aparcamiento subterráneo

La mayoría de los estacionamientos que actualmente se realizan en un aparcamiento subterráneo en el área de República Argentina tienen una duración estimada de menos de una hora (el 46% de los encuestados). En segundo lugar encontramos los estacionamientos por más de tres horas, el 32% de los estacionamientos realizados en el aparcamiento son de larga duración. Por último los estacionamientos de una duración media (entre una y tres horas) con un 22% del total.

Gráfico 64: Duración del estacionamiento



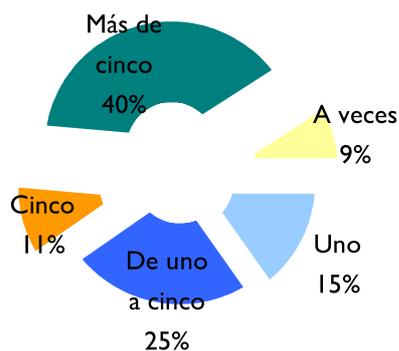
6.10.4 Número de estacionamientos semanales

El 40% de los encuestados aparcen más de cinco veces por semana. En segundo lugar, con un 25%, se encuentran los actuales usuarios del aparcamiento que estacionan entre una y cinco veces a la semana. En tercer lugar, con un 15%, se encuentran los usuarios que únicamente aparcen una vez a la semana.

Los usuarios que aparcen en el área de forma esporádica representan el 9%.

De estos resultados se constata que en el área de República Argentina los usuarios de aparcamiento subterráneo son de forma mayoritaria usuarios habituales ya que los que lo utilizan de forma esporádica no representan un porcentaje muy elevado del total.

Gráfico 65: Número de estacionamientos semanales



6.11 Conclusiones

La oferta total de plazas de aparcamiento en Gandia se sitúa por encima de las cincuenta mil plazas. En este cómputo se incluyen las plazas existentes en calle, la existentes en garajes privados (propios o en alquiler) en uso por los residentes en la ciudad, las plazas en los aparcamientos subterráneos abiertos y finalmente las que se encuentran en bolsas en superficie urbanizados o nó.

El número de plazas según cada tipo son:

- Según el inventario realizado²⁹, la ciudad ofrece 21.269 plazas de estacionamiento en superficie. El mayor número se encuentran en las macrozonas de la Playa y Corea debido a su gran extensión.
- En bolsas de aparcamiento en superficie no urbanizadas existe un número aproximado de 1.150 plazas. La mayor bolsa de aparcamiento se localiza en el parque de Ausias March (alrededor de 900 plazas aunque es difícil cuantificar su número exacto). En particular esta bolsa de aparcamiento es usada mayoritariamente por empleados y clientes con destino en el Centro.
- En aparcamientos en superficie urbanizados existen un total de 1.290 plazas. Los más importantes se encuentran en el área comercial de la Vital.
- En los aparcamientos subterráneos abiertos en invierno se ofrecen en la actualidad 3.041 plazas.
- Finalmente se estima que los residentes en Gandia tienen en propiedad o alquiler 27.537 plazas en garajes privados.

Tabla 77 N° total de plazas según tipología, tabla resumen (superficie, bolsas, garajes y subterráneo)

Plazas de aparcamiento en superficie	21.269 plazas
Plazas en bolsas en superficie	1.150 plazas
Plazas en aparcamientos en superficie urbanizados	1.290 plazas
Plazas en aparcamientos subterráneos	3.041 plazas
Plazas de garaje de los residentes ³⁰	27.537 plazas
Total plazas de aparcamiento	52.287 plazas

Fuente: Elaboración propia a partir de inventarios y la Encuesta Telefónica de Movilidad a Residentes 2008

En cuanto a la demanda de aparcamiento en superficie decir que existe una cierta saturación en la ciudad de Gandia mientras que en el área del Grau y la Playa la demanda es muy baja en invierno debido a la también baja población residente así como a la baja actividad en comparación con la ciudad. Así, se ha detectado unos déficit de plazas de aparcamiento en superficie que para el conjunto de Gandia se cuantifica por periodos horarios de la siguiente manera:

- Durante la mañana se estima que existe un déficit de 1.093 plazas de aparcamiento. Este déficit se ha calculado considerando que a partir del 90% de ocupación en calle existe un problema cierto de aparcamiento. Además, dicho

²⁹ Ver en el capítulo de trabajos de campo la referencia al inventario de oferta y demanda de aparcamiento realizado por calle y zona de transporte para la totalidad del municipio de Gandia.

³⁰ Son solo las plazas de garaje pertenecientes a los residentes. Este dato es resultante de la explotación de la encuesta telefónica de movilidad realizada para este Plan. Faltarían las plazas de garaje en segundas viviendas.

cálculo se ha realizado para cada zona de transporte intentando delimitar geográficamente el déficit existente.

- Durante la tarde el déficit de aparcamiento en superficie se estima en las 698 plazas.
- En la noche el déficit alcanza las 530 plazas. Este déficit se refiere a la problemática de aparcamiento de los residentes dado que durante el periodo nocturno no existe demanda rotacional o por empleo.

Las áreas más congestionadas en la mañana y la tarde se encuentran en las macrozonas siguientes:

- República Argentina con un déficit de 356 plazas de aparcamiento en superficie en la mañana y 275 en la tarde.
- Benipeixcar con un déficit de 291 plazas por la mañana y 167 por la tarde.
- El Centro con un déficit de 171 plazas en superficie por la mañana y 109 por la tarde.
- Beniopa con 162 plazas de déficit por la mañana y 86 por la tarde.
- Y finalmente Corea con 114 plazas de déficit en la mañana y 61 en la tarde.

Tabla 78 Déficit de plazas de aparcamiento en superficie por macrozonas en día laborable medio de invierno

Macrozona	Oferta total de plazas	Deficit mañana	Déficit tarde	Déficit noche
(01)Centro	1.290	171	109	78
(02)Raval	448	0	0	0
(03)Benipeixcar	2.244	291	167	126
(04)Beniopa	1.299	162	86	86
(05)República Argentina	2.255	356	275	162
(06)Corea	4.982	114	61	77
(07)Santa Ana	3	0	0	0
(08)Marchuquera	-	0	0	0
(09)Grau	3.168	0	0	0
(10)Playa	5.581	0	0	0
Total general	21.269	1.093	698	530

Fuente: Elaboración propia

Por otro lado, los problemas de congestión de aparcamiento en superficie en la ciudad de Gandia se ven agravados por altos índices de ilegalidad en la mañana y la tarde debido probablemente a la falta de vigilancia. Otro problema es el alto índice de rotación en las macrozonas del centro donde alrededor del 40% de los vehículos estacionan durante un periodo inferior a una hora.

La problemática de aparcamiento de los residentes durante el periodo nocturno se localiza principalmente en las macrozonas de República Argentina con un déficit nocturno de plazas de 162, Benipeixcar con un déficit de 126 plazas, y Beniopa, Corea y Centro en el entorno de las 80 plazas de déficit cada una.

Durante el verano, en la época de máxima demanda turística, los problemas de aparcamiento se incrementan sensiblemente en el global de Gandia. Así, se pasa en periodo diurno a unos déficit en el entorno de las 1.922 plazas de aparcamiento. En periodo vespertino el déficit de plazas se estima en unas 1.779 plazas mientras que en la noche alcanza las 1.060 plazas. Sin embargo, este incremento no es proporcional en todas las zonas de Gandia, concentrándose básicamente en el Grau y la Playa que son las áreas eminentemente turísticas de la ciudad. El resto se mantiene en general en los mismos ratios de invierno con cierta tendencia a la baja salvo en el área de los centros comerciales de la Vital.

Así, en las macrozonas del Grau y la Playa el déficit de plazas de aparcamiento en superficie se sitúa alrededor de las 400 plazas respectivamente tanto en la mañana como en la tarde. En periodo nocturno, la presión de aparcamiento se mantiene alta también en el Grau con más de 300 plazas de déficit mientras que en la Playa baja a 95. En esta última el problema no es tan acuciante dada su extensión.

Tabla 79 Déficit de plazas de aparcamiento en superficie por macrozonas en día laborable medio de verano

Macrozona	Oferta total de plazas	Deficit mañana	Déficit tarde	Déficit noche
(01)Centro	1.290	125	120	85
(02)Raval	448	0	0	0
(03)Benipeixcar	2.244	300	158	65
(04)Beniopa	1.299	105	70	61
(05)República Argentina	2.255	205	205	188
(06)Corea	4.982	343	305	248
(09)Grau	3.168	431	451	318
(10)Playa	5.581	413	470	95
Total general	21.269	1.922	1.779	1.060

Fuente: Elaboración propia

7 CARGA Y DESCARGA DE MERCANCÍAS

En el presente capítulo se analizan la situación de la carga y descarga de mercancías en el centro urbano de Gandia (exactamente en el área en la que se ha realizado un inventario detallado de todos los aspectos relativos al estacionamiento en calle). Este análisis se centra en las operaciones de carga y descarga que se realizan en las zonas de aparcamiento reservadas para tal efecto.

En primer lugar se estudian las condiciones de oferta existentes. Por un lado, la regulación que se aplica al estacionamiento para la carga y descarga. Posteriormente se evalúan la oferta física de zonas reservadas de carga y descarga.

El estudio de la demanda de zonas de carga y descarga se ha centrado en el área de mayor demanda. A partir de los datos obtenidos en los conteos de ocupación realizados en varios itinerarios se ha definido la tasa de ocupación y el grado de ocupación ilegal de las zonas reservadas.

7.1 Regulación existente

El estacionamiento para la carga y descarga de mercancías en Gandia está regulado por la Ordenanza Municipal de Tránsito en la ciudad. En el artículo 39º de dicha Ordenanza se define el uso de los espacios reservados a carga y descarga. La regulación particular de cada zona reservada se entiende que queda definida por la señalización, vertical y horizontal, que haya en cada caso.

En este mismo artículo se define el tiempo de estancia así como el horario. Así el horario de carga y descarga, será los días laborables de 8 a 13:00 horas y de 15 a 20 horas y los sábados, de 8 a 13:30 horas. La permanencia máxima será de 15 minutos salvo excepciones justificadas.

Fuera de las zonas reservadas a carga y descarga el estacionamiento para movimiento de mercancías se regula en el resto de la ordenanza definiéndose en casos específicos la necesidad de petición del correspondiente permiso.

Además, el artículo 41º se refiere a las condiciones de carga y descarga en las calles de coexistencia o peatonales. En este caso las labores de carga y descarga se limitan al periodo horario entre las 8 y las 11.30 horas de la mañana y entre las 14 y las 16 horas de lunes a viernes, y los sábados de 8 a 10 horas. Los vehículos que podrán realizar dichas tareas deberán tener un P.M.A. no mayor de 1.000 kg.

Finalmente también es importante señalar que el artículo 44 hace referencia a la prohibición del tránsito por el viario urbano de Gandia a aquellos vehículos con más 3'5 toneladas de peso máximo autorizado o de autobuses de más de 7 metros de longitud que no tenga su destino de actividad en el propio municipio (es decir se prohíbe el tránsito de paso por el centro urbano de este tipo de vehículos).

ORDENANZA REGULADORA DEL TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE GANDIA

CAPITULO III.- CARGA Y DESCARGA, CIRCULACIÓN DE VEHICULOS PESADOS Y MERCANCÍAS PELIGROSAS

Artículo 39: 1.-Las operaciones de carga y descarga **se realizarán con vehículos dedicados al transporte de mercancías debidamente identificados y dentro de las zonas señaladas al efecto, durante el horario establecido mediante señalización.**

2.-Para el caso de que no existan zonas especialmente habilitadas en las proximidades del lugar donde se ha de efectuar la carga o descarga de mercancías, el vehículo deberá estacionarse junto al borde de la acera o en lugares donde no se produzca perturbación de la circulación y, en ningún caso, la interrupción de la misma. Las mercancías se cargarán y descargarán por el lado del vehículo más próximo al bordillo de la acera.

(.....)

4.-**El tiempo máximo fijado para cada operación será por lo general y salvo causa justificada, de 15 minutos, sin que un vehículo pueda permanecer estacionado sin actividad en un lugar reservado para carga y descarga por un tiempo superior a 5 minutos,** transcurridos los cuales podrá ser sancionado y retirado por la grúa municipal.

5.- Fuera de las zonas peatonales y preferentemente peatonales, **el horario de carga y descarga, salvo casos excepcionales debidamente justificados será los días laborables de 8 a 13:00 horas y de 15 a 20 horas y los sábados, de 8 a 13:00 horas.**

Artículo 40: **En el interior de las zonas peatonal y preferentemente peatonal delimitadas en los arts. 18 y 30 de la presente Ordenanza, solo podrán realizarse las operaciones de carga y descarga de mercancías con vehículos cuyo peso máximo autorizado sea inferior a 1.000 kg., de lunes a viernes, entre las 8 y las 11.30 horas de la mañana y entre las 14 y las 16 horas, y los sábados de 8 a 10 horas.**

En estas zonas, fuera de los días y el horario autorizados, estará absolutamente prohibida la carga y descarga de mercancías, a excepción de los vehículos y actividades que se indican a continuación:

1.- Vehículos destinados al arrastre o transporte de vehículos averiados o que deban ser retirados de la vía pública en aplicación de lo establecido en la presente Ordenanza, siempre que estén de servicio.

2.- Vehículos de mudanzas, cuando las operaciones que deban realizar tengan una duración superior al horario autorizado. En todo caso, para la realización de mudanzas en estas zonas será necesaria la autorización expresa del Ayuntamiento, conforme a lo establecido en el art. 23.2 de la presente Ordenanza, en la que se especificará el horario y el vehículo para el que se autoriza la entrada a la zona delimitada.

(.....)

Artículo 44: **Se prohíbe la circulación de camiones de más de 3´5 toneladas de peso máximo autorizado o de autobuses de más de 7 metros de longitud por las vías urbanas objeto de la presente Ordenanza, cuando no tengan como destino la realización de actividades de carga y descarga de personas o mercancías en el interior del término municipal de Gandia.**

Asimismo, se prohíbe el estacionamiento de dichos vehículos en las vías cuyo ancho de calzada sea igual o inferior a 9 m. dentro del horario comprendido entre las 21 y las 8 horas. Fuera del horario indicado, el estacionamiento se limitará al tiempo necesario para la realización de los trabajos de carga y descarga, o de subida y bajada de viajeros.

(.....)

7.2 Oferta de plazas reservadas de carga y descarga

En el núcleo urbano de Gandia (sin contar el Grau, La Playa y el área de la Avenida del Grau al norte de la Avenida Blasco Ibañez) se localiza un total de 120 zonas de carga y descarga repartidas de manera relativamente uniforme a lo largo de todo el entramado urbano con ciertas concentraciones en el ámbito más central entorno a República Argentina y el área peatonal del Casco Histórico.

Por macrozonas, es República Argentina el área en la que se localiza el mayor número de zonas reservadas para carga y descarga en todo el centro urbano de Gandia. Esto también se debe, además de por su peso comercial, a la extensión de dicha área, aunque en cualquier caso el número de zonas para carga y descarga situado en más de cuarenta está muy por encima de la segunda macrozona que es el Centro con 27 zonas.

A un nivel más desagregado, el centro histórico propiamente dicho, el que está definido por el actual ámbito peatonalizado, engloba más de 10 zonas de carga y descarga. También a nivel de zona de transporte el sur de la macrozona de Corea (el ámbito al sur de la carretera de Cervantes hasta la Avenida de Alicante) también supera las 10 zonas de carga y descarga. Estas dos zonas son las que tienen una mayor densidad de zonas de carga y descarga de toda Gandia debido a su enorme peso comercial, sobretodo de pequeños y medianos comercios minoristas.

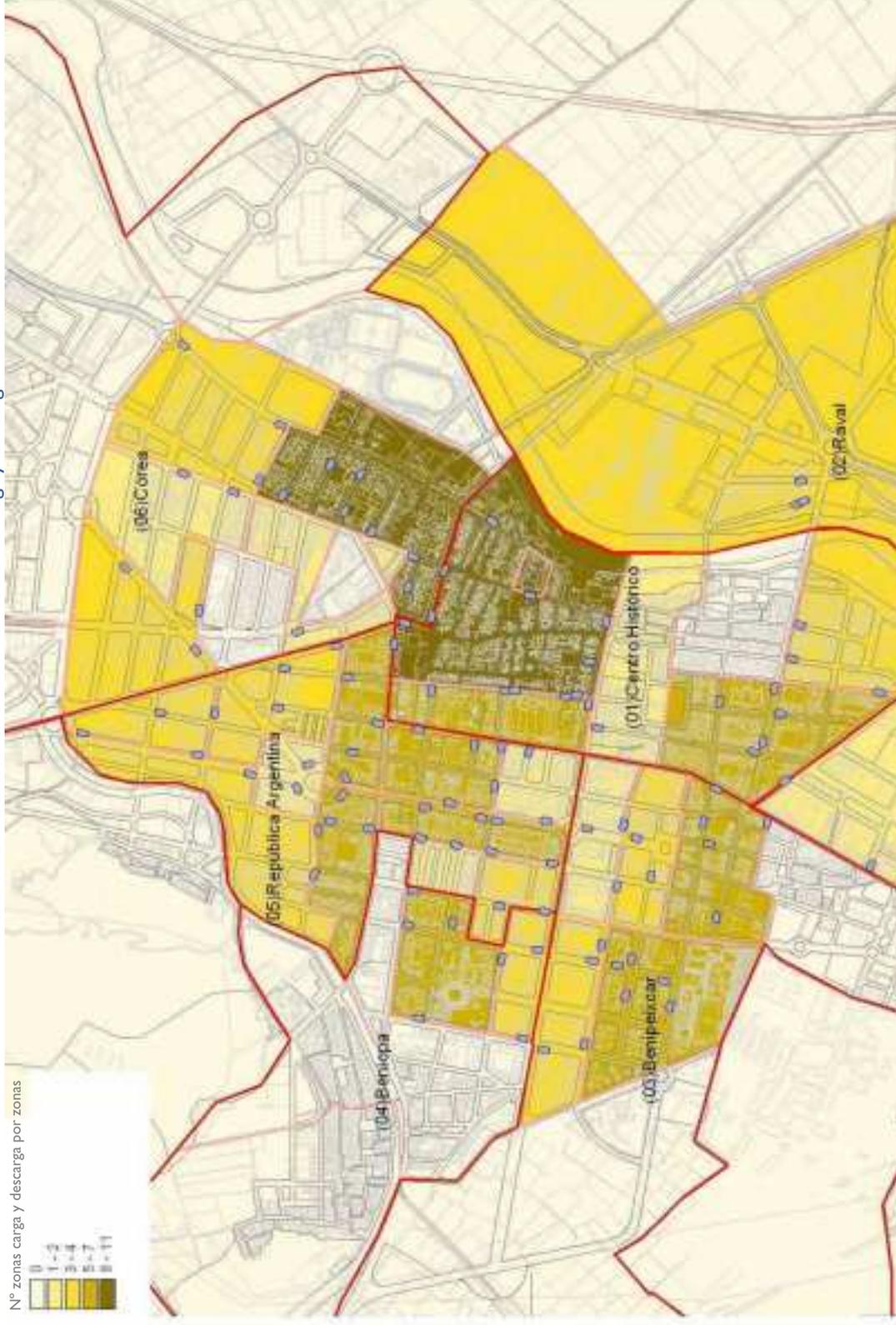
Con respecto al resto del centro urbano de Gandia decir que en la macrozona de Benipeixcar se localizan 19 zonas de carga y descarga y en Beniopa un total de 9. La macrozona del Raval cuenta con 5 zonas de carga y descarga debido a las características periféricas de la macrozona en sí.



Tabla 80 N° zonas de carga y descarga por macrozonas

Macrozonas	N° zonas carga y descarga
(01)Centro	27
(02)Raval	5
(03)Benipeixcar	19
(04)Beniopa	9
(05)República Argentina	42
(06)Corea	18
Total	120

Plano 38 Localización de zonas reservadas de carga y descarga



7.3 Demanda de carga y descarga

Para cuantificar la demanda de las zonas de carga y descarga se ha procedido a realizar dos investigaciones directamente en campo.

- La primera de ellas ha sido la prospección de demanda en las zonas de carga y descarga en el ámbito centro de Gandia (un total de 35 zonas de carga y descarga). Esta prospección se ha realizado en cuatro tomas horarias, a las 13 horas, 15 horas, 17 horas y finalmente a las 19 horas. Los datos recogidos han sido para cada punto de carga y descarga el porcentaje de ocupación tanto legal como ilegal.
- La segunda tarea ha sido la realización de itinerarios de rotación en tres puntos de carga y descarga con el objetivo de estudiar la estancia media de permanencia de los vehículos en dichas zonas.

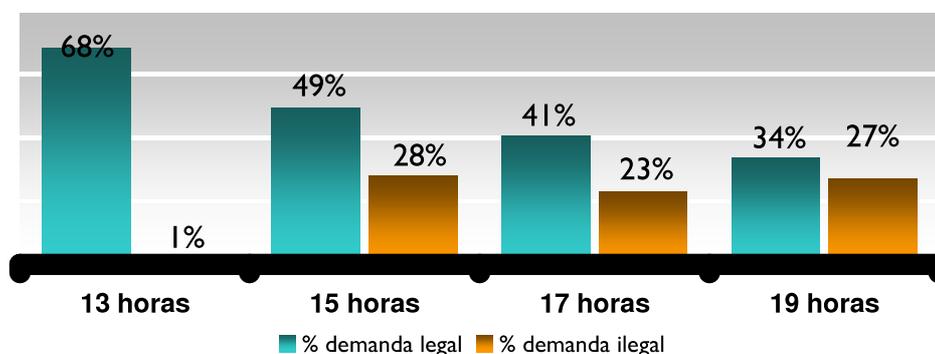
7.3.1 Grado de ocupación en zonas de carga y descarga

La demanda en el ámbito centro de Gandia se ha analizado en función del porcentaje de ocupación. Dicho porcentaje de ocupación se define como el número de vehículos aparcados en una zona reservada de carga y descarga entre la capacidad teórica de dicha zona. La capacidad teórica de la zona de carga y descarga se ha establecido a partir de la longitud de cada zona y una longitud media de un vehículo de carga y descarga estándar (furgoneta).

Los primeros resultados de las prospecciones realizadas en el centro señalan que a las 13 horas se produce el máximo de demanda legal con el 68,3% y un 1,4% de ilegalidad (estacionamientos indevidos, mal aparcados etc...). En la prospección de las 15 horas, la demanda legal alcanza el 49,2% de las plazas para carga y descarga con un 28,1% de ilegalidad. A las 17 horas, la demanda vuelve a bajar situándose en un 40,7% con un 23% de demanda ilegal. La última prospección se realizó a las 19 horas (momento en que termina el horario de carga y descarga) y el resultado es de un 33,6% de demanda legal con un 27,1% de ilegalidad.

Tabla 81 Porcentaje demanda legal e ilegal en las zonas de carga y descarga en el centro de Gandia

Tramo horario	% demanda legal	% demanda ilegal	% demanda total
a las 13 horas	68,3%	1,4%	69,8%
15 horas	49,2%	28,1%	77,3%
17 horas	40,7%	23,0%	63,7%
19 horas	33,6%	27,1%	60,7%



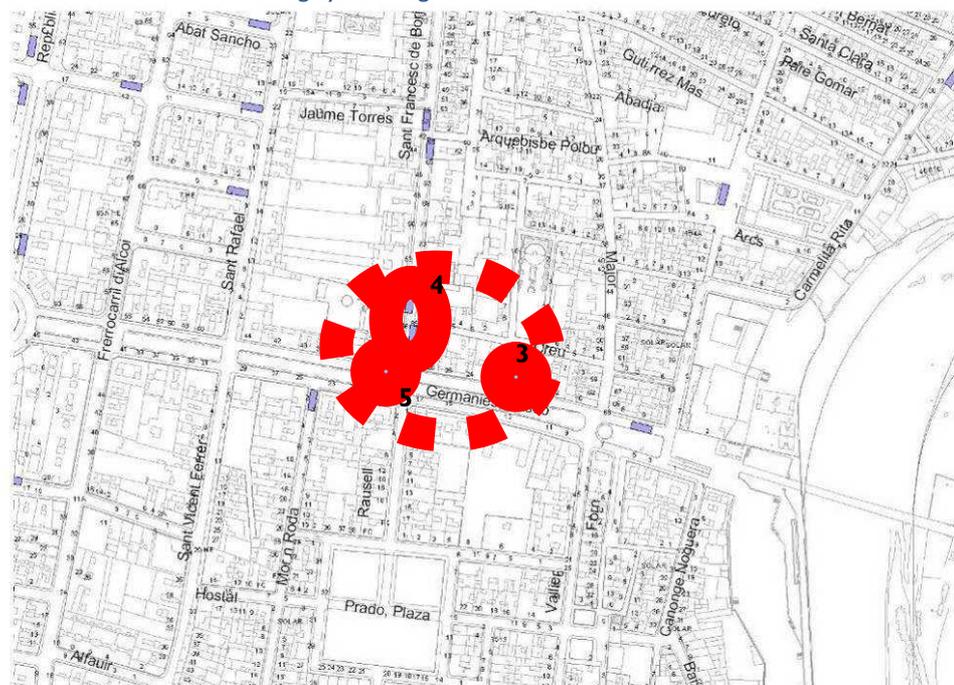
Como puede observarse, los porcentajes de ocupación ilegal más elevados se producen a partir de las 15 horas que es cuando comienza el horario de carga y descarga en la tarde. En la toma de las 13 horas, la ilegalidad es prácticamente nula dado que en este periodo finaliza el horario de carga y descarga de la mañana. Con respecto a los porcentajes de ocupación total (suma de demanda legal más ilegal) se sitúan entre el 60% (última hora de la tarde) y el 77% (en la toma de las 15 horas).

7.3.2 Tiempo de estancia en zonas de carga y descarga

Tal y como se ha comentado, para conocer la demanda existente de zonas de carga y descarga se han aforado una serie de itinerarios representativos en el casco urbano. Estos itinerarios son los siguientes.

3	Calle Mestre Giner con Paseo Germanies nº18
4	San Francisco de Boja nº 54, 56, 85 y 87
5	Paseo de Germanies nº 32, 34

Plano 39 Localización de los itinerarios de rotación realizados en zonas reservadas de carga y descarga en el centro de Gandia



La ocupación se ha medido cada 10 minutos. Se han tomado la matrícula de los vehículos aparcados en las áreas reservadas de carga y descarga.

Se considera ocupación ilegal de la plaza reservada para carga y descarga aquellos casos en que el vehículo está aparcado sin realizar actividades de carga y descarga ni se trata de una parada, entiendo por esta un estacionamiento de corta duración para el subida o bajada de personas o carga y descarga privada (por ejemplo, la compra).

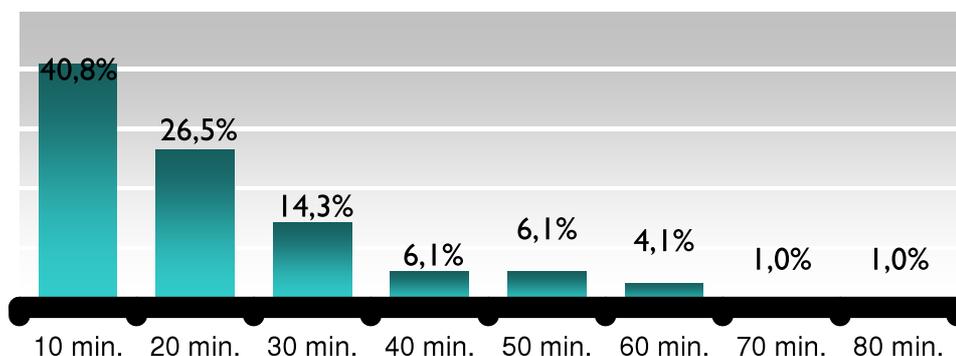
Lo primero que resalta con respecto a los itinerarios de rotación es que el 40,8% de los vehículos estacionados en zona de carga y descarga lo hacen durante un periodo de tiempo inferior a los 10 minutos. A continuación estarían los estacionamientos de duración entre los 10 y los 20 minutos con el 26,5% de los vehículos inventariados,

mientras que entre 20 y 30 minutos serían un 14,3%. Por encima de los 30 minutos de estacionamiento, el número de vehículos es muy inferior. Así, 40 y 50 minutos estacionan el 6,1% respectivamente, una hora son el 4,1% y por encima de una hora apenas el 2% del total.

Tabla 82 Tiempos de estancia por itinerarios de rotación realizados

Tiempo estancia	Media	Punto 3	Punto 4	Punto 5
10 min.	40,8%	36,7%	47,2%	37,5%
20 min.	26,5%	30,0%	19,4%	31,3%
30 min.	14,3%	20,0%	13,9%	9,4%
40 min.	6,1%	6,7%	11,1%	0,0%
50 min.	6,1%	0,0%	5,6%	12,5%
60 min.	4,1%	6,7%	0,0%	6,3%
70 min.	1,0%	-	2,8%	0,0%
80 min.	1,0%	-	-	3,1%

Gráfico 66 Tiempos de estancia media en los itinerarios de rotación realizados



7.4 Conclusiones

La regulación actual de la carga y descarga en Gandia abarca todo el ámbito urbano diferenciando entre viarios generales y las áreas peatonales y con restricción al tráfico. La regulación en si define horarios de carga y descarga según área en las zonas señalizadas a tal efecto, tiempos de estancia y tipo de vehículos y permisos necesarios. Así mismo, se indican los procedimientos a seguir en los casos extraordinarios como son necesidad de realizar carga y descarga en zonas no señalizadas como tal, o el empleo de vehículos de mayor tonelaje del establecido (caso de mudanzas). Es significativo que dentro de la ordenada se regule la prohibición de paso de vehículos de gran tonelaje por el ámbito urbano con la excepción de aquellos que tengan un destino definido en Gandia.

Las zonas reservadas para carga y descarga están indicadas con señalización vertical y horizontal que delimitan perfectamente el área afectada y el periodo de tiempo en que aplica la reserva.

La ocupación de las zonas reservadas del casco urbano de Gandia durante un día laborable es elevada pero **sin existencia de un déficit aparente**. Lo que si parecen reflejar los datos disponibles es una muy **alta duración de las estancias**.

También indicar que la ocupación de zonas de carga y descarga es en un **porcentaje elevado de ocupación ilegal**. Es decir, en general se trata de vehículos que no realizan carga y descarga y que ocupan las plazas durante periodos prolongados. Esto puede deberse a la **falta de vigilancia**.

8 TRANSPORTE PÚBLICO

8.1 Oferta

La oferta de transporte público en Gandia cuenta con líneas de autobús urbano, interurbano de carácter local y regional, autobuses interurbanos de largo recorrido, conexión con la red de Cercanías de Valencia y con servicios de largo recorrido en ferrocarril (estos últimos con una oferta muy escasa limitada en invierno a un servicio de ida y otro de vuelta a Madrid los viernes). Adicionalmente se incluye como servicio público al taxi.

Por otro lado y completando esta oferta está la posibilidad de realizar viajes de más largo recorrido en avión (aeropuerto de Manises en Valencia), en tren (estaciones de ferrocarril y servicios múltiples de largo recorrido también en Valencia) y en barco (conexiones con Baleares a través de los puertos de Valencia y Dénia). Acceder a esta oferta de transporte solo es posible a través de otro modo de conexión.

De esta forma, la oferta de transporte público por tipo de modo es la siguiente:

- I. Diferenciando entre los autobuses urbanos e interurbanos tenemos:
 - Los **Autobuses Urbanos con tres líneas** hacen recorrido por la ciudad de Gandia con numerosas paradas que conectan el centro urbano con el Grau y la playa. Dos de las líneas son gestionadas por el Ayuntamiento de Gandia (es el denominado Autobús l'Urbà), quedando una de ellas bajo gestión de la Marina Gandiense (empresa privada).
 - Cuenta con **cinco líneas de autobuses interurbanos regionales** que conectan Gandia con distintos municipios de los alrededores.
 - La Marina Gandiense oferta dos líneas (líneas 1 y 6 integradas también en cierta forma con el sistema de autobuses urbanos) que conectan con Real de Gandia y Xeraco, siendo esta última un servicio especial de verano.
 - Empresa la amistad realizan el recorrido: Gandia-Ontinyent-La Font-Oliva-Pego-Villalonga-Miramar-Daimuz-Alcoi-Castelló Rugat.
 - La Xeresana que hace el recorrido Xeraco – Gandia.
 - La empresa Olibus que cubre el recorrido Gandia-Barx.
 - La empresa SIMBUS con recorrido: Gandia-Simat-Carcaixent-Alzira-Xativa.
 - Vicente Sala con recorrido: Gandia-Palma-Ador.
 - **3 líneas de autobuses interurbanos** de largo recorrido como:
 - AUTO-RES cubre la ruta Gandia – Madrid.
 - Autobuses Jiménez, recorrido: Gandia –Zaragoza.
 - Bilmambus con recorrido: Gandia - Cantabria - País Vasco - Rioja – Navarra.
2. El servicio de ferrocarril que tal como a se ha dicho está formado por la red de Cercanías y servicios de tren de Largo Recorrido todos ellos de RENFE.

- Gandia se encuentra integrada dentro de la red de Cercanías de Valencia, siendo terminal de la línea CI.
- Un tren de ida y otro de vuelta del servicio Alaris conecta Gandia con Valencia, Albacete y Madrid una vez a la semana. La conexión se realiza con Madrid en cuatro horas y media pero el existir un único servicio semanal de ida y vuelta hace que este modo sea poco significativo.

En la tabla siguiente se muestra un resumen de las redes y líneas de transporte público presentes en el municipio de Gandia.

Tabla 83 Líneas de transporte público en Gandia

Red	Código Línea	Nombre Línea	Empresa	Funcionamiento
Autobús urbano	2	Línea azul	Marina Gandiense	Anual
	3	Línea roja	Autobús l'Urbà	Anual
	4	Línea amarilla	Autobús l'Urbà	Anual
Autobús interurbano regional	1	Real de Gandia-Gandia-Grau	Marina Gandiense	Anual
	6	Gandia-Platja Xeraco	Marina Gandiense	Estival (meses de verano)
		Gandia-Ontinyent-La Font-Oliva-Pego-Villalonga-Miramar-Daimuz-Alcoi-Castelló Rugat	La Amistad	Anual
		Xeraco – Gandia	La Xeresana	Anual
		Gandia-Barx	Olibus	Anual
		Gandia-Simat-Carcaixent-Alzira-Xativa	Simbus	Anual
		Gandia-Palma-Ador	Vicente Sala	Anual
Autobús interurbano LR		Gandia – Madrid	AUTO-RES	Anual
		Gandia –Zaragoza	Autobuses Jiménez	Anual
		Gandia-Cantabria-País Vasco-Rioja-Navarra	Bilmambus	Anual
Red CERCANÍAS	CI	Valencia Nord-Gandia-Platja y Grau de Gandia	RENFE	Anual
Ferrocarril LR		Alaris Madrid-Valencia-Gandia	RENFE	Anual

Fuente: Elaboración propia

8.1.1 Oferta en Autobús

La red de autobuses de Gandia se puede dividir en dos grupos diferenciados los autobuses urbanos y los autobuses regionales interurbanos.

Loa **autobuses urbanos** a su vez se dividen en dos grandes grupos en función del organismo gestor:

- Las **líneas 3 y 4** gestionadas por el Ayuntamiento de Gandia, denominadas L'Urba.
- Y la **línea 2** gestionada por la Marina Gandiense.

La línea 2, Gandia- Grao-Playa, con dos sentidos diferenciados, tiene un recorrido total de unos 20,5 km y 39 paradas con una distancia media entre paradas de 420m., a excepción de las paradas entre el Carrefour y la carretera del Grau que están separadas una distancia media de 2 km.

La línea 3, RENFE- Avda Grau, es una línea circular con un único sentido que recorre el centro de Gandia durante 6 km. Consta de 17 paradas siendo la distancia media entre éstas de 350 metros.

La línea 4, RENFE- Jardinet, es también una línea circular de un único sentido que recorre el centro de Gandia durante 6 km, y tiene un total de 18 paradas, siendo la distancia media entre estas de 330 metros.

Todas las líneas tienen conexión entre ellas, con la línea de cercanías y con la estación de autobuses interurbanos.

Si hablamos de frecuencias horarias, la línea 2 es la que mayor franja de servicio tiene. Funciona desde las 6:00 de la mañana hasta las 24:00 de la noche de Junio a Septiembre, ampliándose el horario los meses de Julio y Agosto hasta las 01:20 de la madrugada. Tiene un intervalo de frecuencias de 15-20 minutos los días laborables y de 20-25 minutos los sábados, domingos y festivos.

Esta línea también cuenta con un servicio nocturno los sábados desde las 23:30 a las 5:00 con un intervalo de 1 hora.

Las líneas 3 y 4 se mueven en una franja horaria de 7:00 de la mañana a 24:00 de la noche de lunes a sábado y de 9:00 de la mañana a 24:00 de la noche los domingos y festivos. Tienen una frecuencia de 12-15 minutos hasta las 21:00 de la noche y de 30 minutos después de las 21:00 de la noche coincidiendo con la llegada del tren.

Tabla 84 Horarios de las líneas urbanas en días laborables

Línea	Franja Servicio	L- V Laborables			
		Nº Exp.	Int. Medio hasta 21:00	Int Medio desde 21:00	
2	Gandia- Grao- Playa	64	15 - 20 min	15 - 20 min	
3	RENFE- Avda. Grau, I	62	12 -15 min	30 min	
4	RENFE- Jardinet	62	12-15 min	30 min	

Fuente: Elaboración propia

Tabla 85 Horarios de las líneas urbanas en sábados

Línea	Franja Servicio	Sábados			
		Nº Exp.	Int. Medio hasta 21:00	Int Medio desde 21:00	
2	Gandia- Grao- Playa	49	20-25 min	20-25 min	
3	RENFE- Avda. Grau, I	62	12 -15 min	30 min	
4	RENFE- Jardinet	62	12-15 min	30 min	

Fuente: Elaboración propia

Tabla 86 Horarios de las líneas urbanas en domingos y festivos

Línea	Franja Servicio	Domingos y festivos			
		Nº Exp.	Int. Medio hasta 21:00	Int Medio desde 21:00	
2	Gandia- Grao- Playa	49	20-25 min	20-25 min	
3	RENFE- Avda. Grau, I	54	12 -15 min	30 min	
4	RENFE- Jardinet	54	12-15 min	30 min	

Fuente: Elaboración propia

En cuanto a tarifas, existen varios tipos de tarjetas con distintos precios que se pueden adquirir en diferentes sitios en función del tipo de tarjeta que se quiera utilizar.

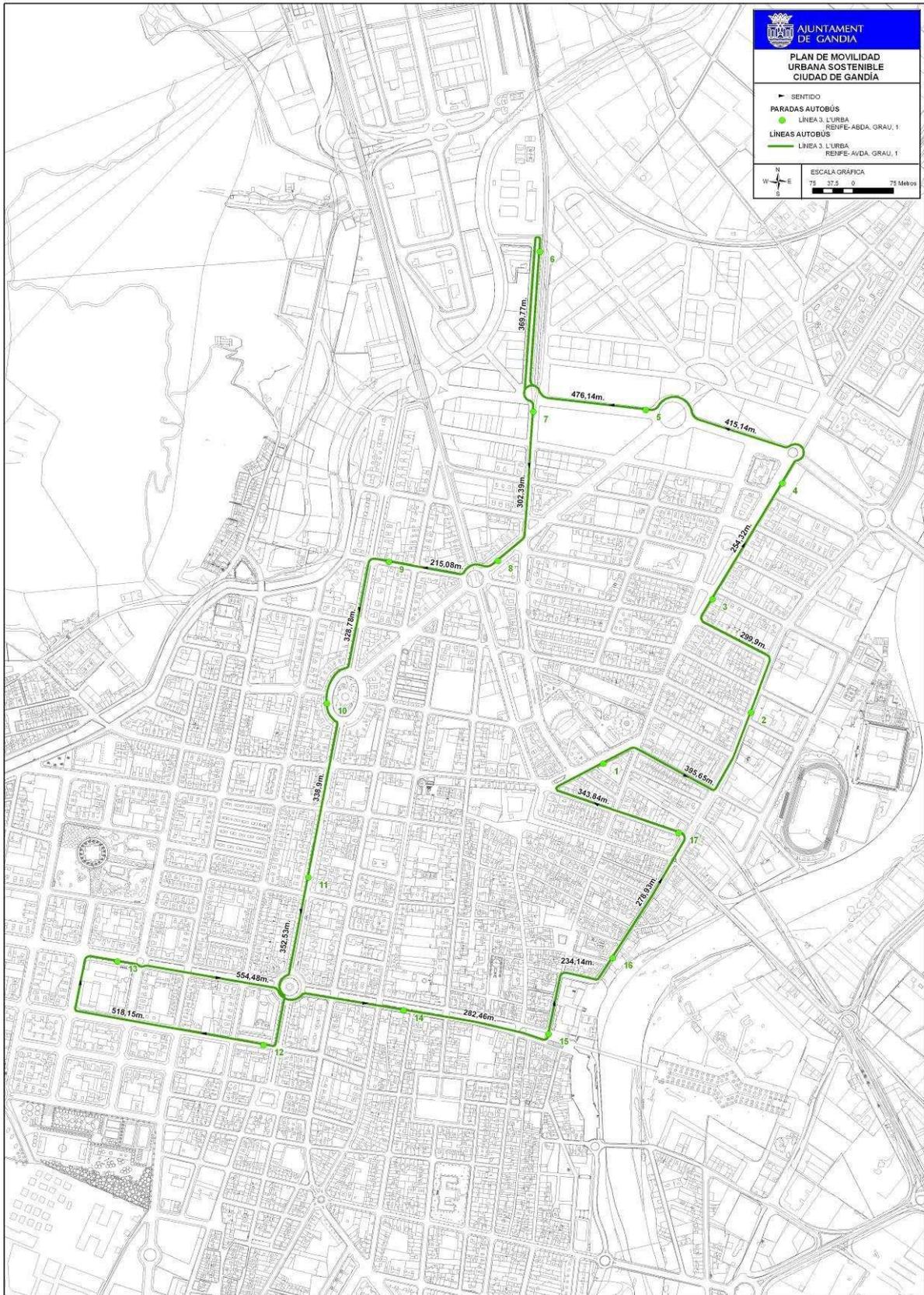
El Bono 10 Viajes resulta más económico y cómodo que el Billete sencillo ya que permite durante 1 hora desde su utilización hacer un cambio a otra línea del L’Urba sin la necesidad de volver a pagar.

Tabla 87 Tarifas en función del tipo de billete

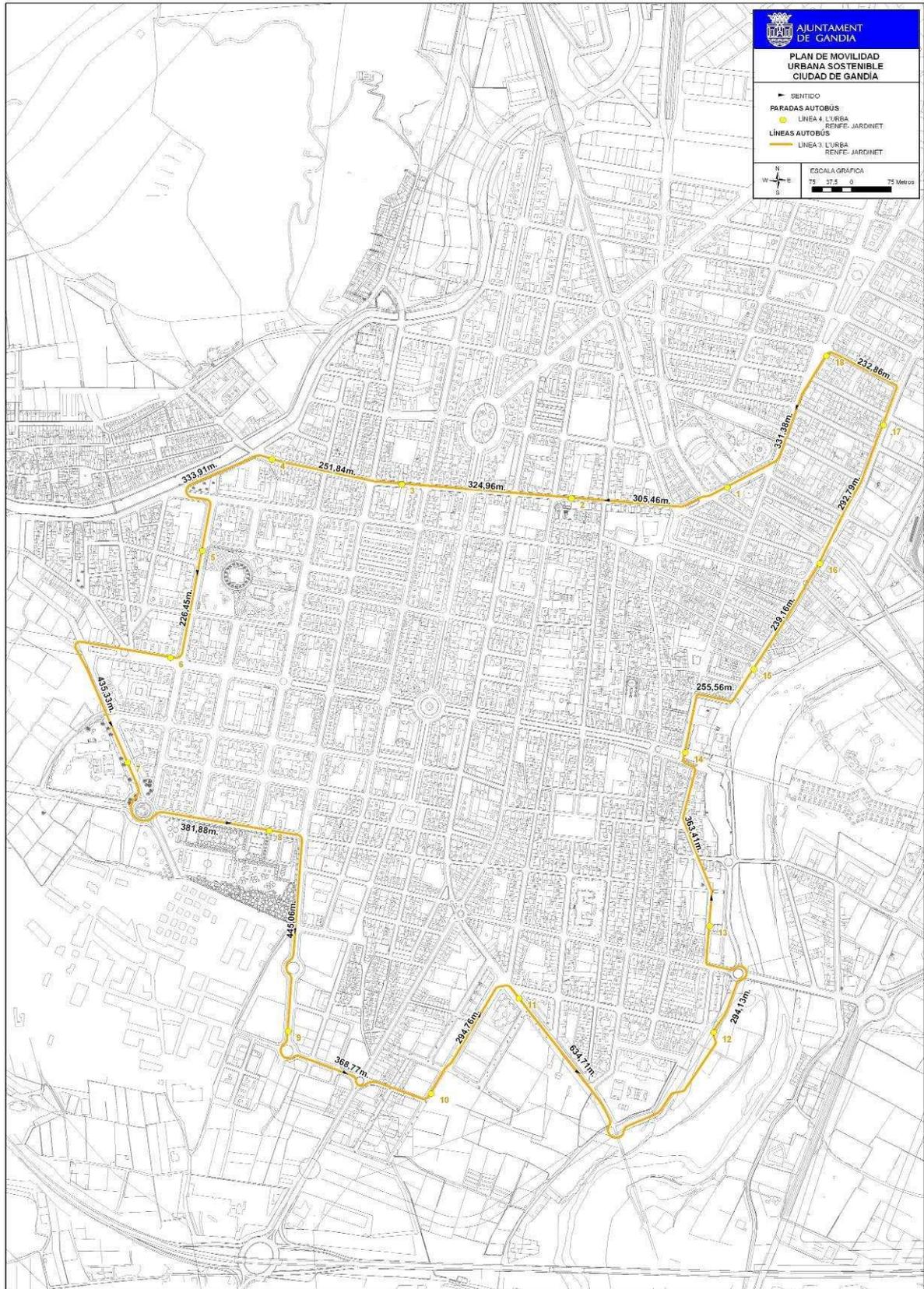
Tipo de Billete	Total Billete	1º Trimestre implantación	2º Trimestre implantación	Lugar de Adquisición
Billete sencillo (> 6 años)	0,80 €	0,25 €	0,40 €	Autobús
Bono 10 viajes	5,00 €	1,50 €	2,50 €	Oficina de Atención al Público, quioscos y estancos habilitados
Tarjeta estudiante (Días lectivos del 1 Sept. al 30 Junio y hasta 25 años)	3,00 €	---	---	Ayuntamiento
Tarjetas sociales anuales (jubilados, minúsválidos > 65% y pensionistas)	3,00 €	---	---	Ayuntamiento
Tarjeta 12:35 (servicio nocturno)	Descuento 20% en Bono 10 viajes Descuento 10% en autobús en marcha			Oficina de Atención al Público,

Fuente: Elaboración propia

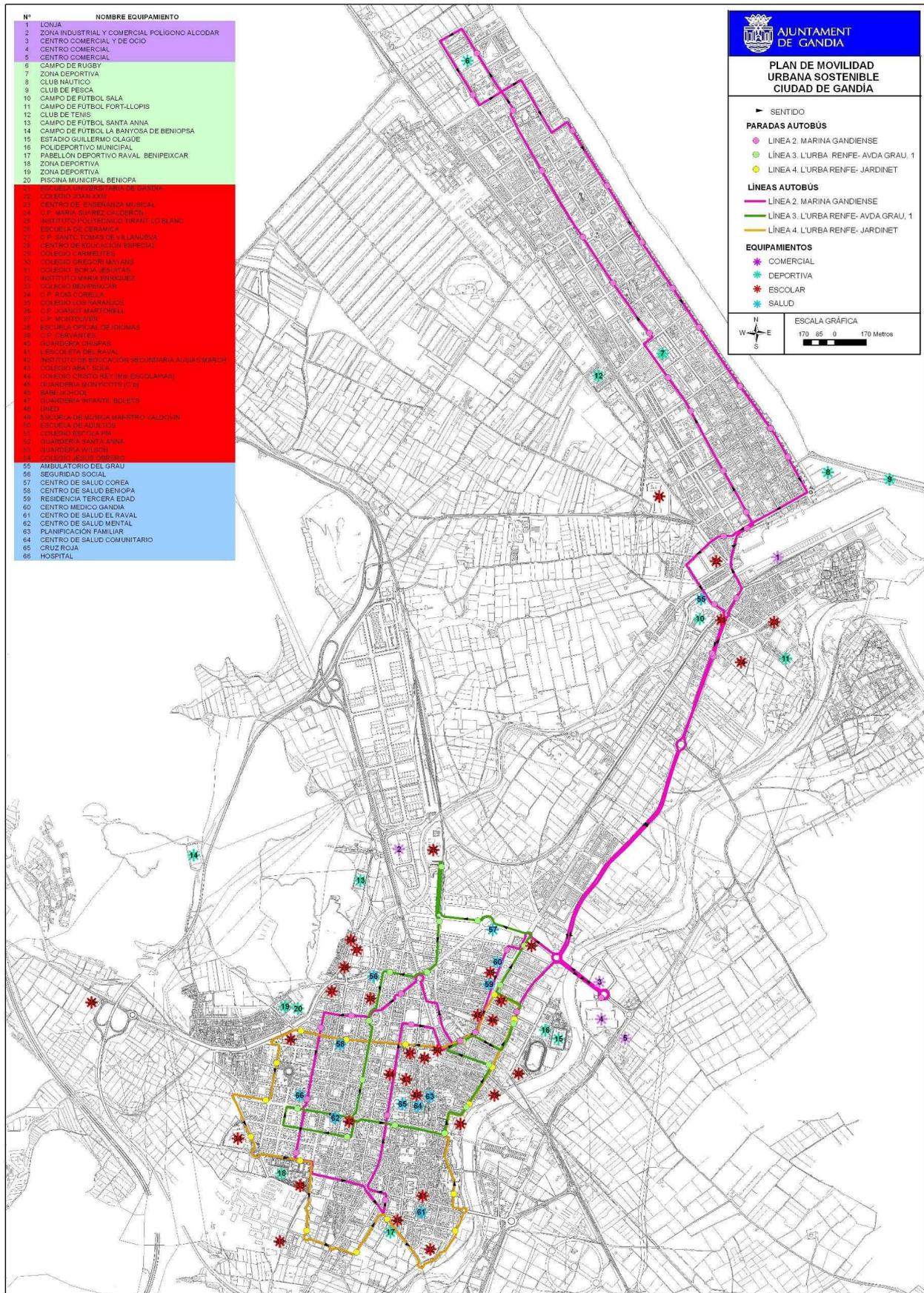
Plano 41 Itinerario y paradas de la línea 3 del L'Urbà



Plano 42 Itinerario y paradas de la línea 4 del L'Urbà



Plano 43 Red de autobuses urbanos de Gandia



La red de **autobuses interurbanos** se compone de un total de 10 líneas, que se pueden dividir en dos grandes bloques:

- Autobuses interurbanos regionales con un total de 7 líneas
- Autobuses interurbanos de Largo Recorrido con un total de 3 líneas

Los **autobuses interurbanos regionales** conectan Gandia con los municipios de alrededor. Las empresas operadoras son:

- La Marina Gandíense. con dos líneas principales (línea 1 y línea 6 que solo circula en verano) que conectan Gandia con Real Gandia y con Xeraco respectivamente.
- La Amistad, que conecta Gandia con el municipio de Rugat.
- La Xeresana, que conecta Gandia con el municipio de Xeraco.
- Olibus, que conecta Gandia con el municipio de Barx.
- SIMBUS, que conecta Gandia con el municipio de Xátiva.
- Vicente Sala, que conecta Gandia con el municipio de Ador.

Los **autobuses de largo recorrido** conectan Gandia con otras provincias. Las empresas operadoras son:

- Auto- Res que conecta Gandia con las provincias de Madrid y Salamanca.
- Autobuses Jiménez que conecta Gandia con Zaragoza.
- Bilmambus que conecta Gandia con Cantabria, País Vasco, Rioja y Navarra.

Tabla 88 Horarios de líneas interurbanas de largo recorrido, Auto-Res.

Origen/Destino	Hora de Salida	Hora de Llegada	Días	Tipo Servicio
Gandia / Madrid	10: 15	16: 15	Lunes a Domingo	Normal
	13: 00	19: 00	Lunes a Domingo	Normal
	16: 00	21:15	Lunes a Domingo	Express
	17: 00	23: 00	Domingos	Normal
Gandia / Salamanca	16: 00	00: 30	Lunes a Domingo	Express

Fuente: Elaboración propia

Toda la red de autobuses interurbanos parte de la estación de autobuses, que se encuentra en el Parque de la Estación, entre las calles Calderón de la Barca y Marqués de Campo. Esta estación está en superficie y cuenta con parking en superficie con una ocupación mayor del 70% durante todo el día y que cuenta con una reducción en el precio para los usuarios de autobús o tren.

8.1.2 Oferta en Tren

Por tren, la ciudad de Gandia cuenta con oferta de Cercanías y de Largo Recorrido. La línea de ferrocarril une Gandia con Valencia existiendo dos ramales tras el polígono industrial de DÁlcodar que terminan en la estación de Gandia en el núcleo urbano principal y el segundo ramal en el Grau exactamente en las cercanías del puerto.

Tabla 89 Estaciones de Cercanías

Línea	Nombre de la Estación	Correspondencia con autobuses urbanos	Correspondencia con autobuses interurbanos regionales	Correspondencia con autobuses interurbanos de largo recorrido
Línea C-I Valencia Nord- Gandia	Gandia	L2, L3 y L4	Todas las líneas	Todas las líneas
Línea C-I Valencia Nord – Platja i Grau de Gandia	Platja i Grau de Gandia	L2	L6	Gandia- Madrid y Gandia- Salamanca

Fuente: Elaboración propia

La estación de tren de Gandia se caracteriza por estar soterrada, gracias a esto tiene la posibilidad de encontrarse ubicada en pleno centro de la ciudad, y por tanto se encuentra situada en el Parque de la Estación entre las calles Marques de Campo y Calderón de la Barca.

Consta de un servicio de trenes Gandia –Valencia (línea C1) con una frecuencia horaria en días laborables que no supera la media hora. En hora punta, de 6:30 a 8:00 y de 8:00 a 9:00 este se reduce a 15 minutos. Los sábados, domingos y festivos aumenta a 1 hora.

También existe un tren CIVIS, que va directo a la estación de Valencia Nord a las 9:13 de la mañana.

Tabla 90 Horario de Cercanías Línea C-I Gandia- Valencia Nord

Línea	Laborables		Sábados, Domingos y Festivos	
	Franja Horaria	Intervalo	Franja Horaria	Intervalo
Línea C-I Gandia- Valencia Nord	6:38- 7:53	15 min	6:53 – 20:53	1 hora
	7:53 – 8:23	30min	20:53 - 22:23	1,5 horas
	8:23 - 8:53	15 min		
	8:53 - 22:23	30min		

Fuente: Elaboración propia

Para la estación de Platja y Grau de Gandia el intervalo de paso se reduce a tres trenes en días laborables y a 2 en sábados, domingos y festivos.

Tabla 91 Horario de Cercanías Línea C-I Platja i Grau de Gandia- Valencia Nord

Línea	Horario de Salida Días Laborables	Horario de Salida Sábados, Domingos y Festivos
Línea C-I Platja i Grau de Gandia- Valencia Nord	8: 04	-----
	15: 04	15: 04
	21: 34	21: 34

Fuente: Elaboración propia

Además de la red de cercanías, la ciudad de Gandia también cuenta con servicio de trenes de largo recorrido: Gandia-Madrid; con un tren diario con recorrido: Gandia-Cullera-Valencia Nord, Albacete, Madrid Puerta de Atocha.

8.2 Demanda

8.2.1 Demanda actual

Según los resultados de la encuesta telefónica a residentes realizada para el presente PMUS, el número total de viajes en transporte público que realizan los residentes en un día laborable es de 12.158. Esto supone solo el 6% de la movilidad global de los residentes en Gandia.

El reparto en los diferentes modos de transporte público refleja que el más utilizado es el autobús con 10.011 viajes diarios seguido de otros modos públicos (taxi) con 1.332 viajes diarios y finalmente el Cercanías con 816.

El motivo de viaje más importante en transporte público es otros (gestiones personales) con el 49% seguido de los viajes por estudios con el 20%. A continuación de estos se sitúa el motivo trabajo con el 17% de los viajes en transporte público y finalmente el ocio y las compras con el 10% y el 4% respectivamente.

Gráfico 67 Movilidad en transporte público

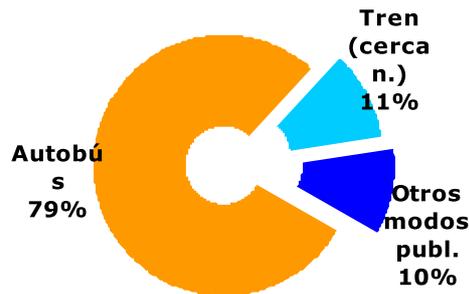
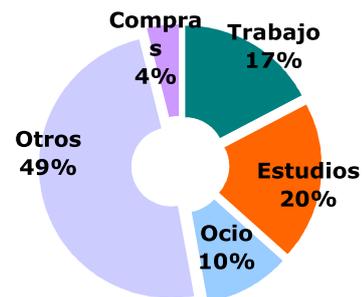


Gráfico 68 Movilidad en transporte público



Fuente: Encuesta Telefónica a Residentes en Gandia 2008

8.2.2 Principales flujos de viajes en autobús en un día laborable

En primer lugar destacan los flujos entre las macrozonas de Benipeixcar y Corea con 1.721 viajeros/día, Benipeixcar y el Centro con 953 viajeros/día y entre la macrozona de Corea con 838 viajeros al día en un día laborable de invierno. La gran afluencia de viajeros que van al barrio de Corea a lo largo de todo el día es debido a la ubicación de la estación intermodal de autobuses y ferrocarril, Parque de la Estación, situada en la macrozona de Corea entre las calles Calderón de la Barca y Marqués de Campo y a la existencia del polígono industrial D'alcodar además de la zona comercial y la existencia de numerosos colegios e institutos en la zona del río como principales centros atractores.

En segundo lugar, destacan los flujos entre las macrozonas de Benipeixcar y República Argentina con 578 viajeros/día, entre Corea y Grau con 569 viajeros/día. Este último puede ser debido a la existencia del puerto y de la universidad como principales centros atractores.

Otros importantes movimientos de viajeros son los existentes entre las macrozonas de Benipeixcar y el El Raval con 474 viajeros/día, Benipeixcar y el Centro con 460 viajeros/día, Corea y República Argentina con 451 viajeros/día y Beniopa- Ambito Alicante con 418 viajeros/día.

Tabla 92 Matriz de viajes por macrozonas en modo autobús de los residentes en día laborable medio (invierno)

	(0) Exterior (Alicante)	(0) Exterior (Oliva)	(0) Exterior (Valencia)	(0) Exterior (Xeraco)	(01) Centro	(02) Raval	(03) Benipeixcar	(04) Beniopa	(05) República Argentina	(06) Corea	(07) Santa Ana	(08) Marchuquera	(09) Grau	(10) Playa	Total general
(0) Exterior (Alicante)	-	-	-	-	-	-	-	418	-	-	-	-	-	-	418
(0) Exterior (Oliva)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(0) Exterior (Valencia)	-	-	-	-	94	-	-	-	-	-	-	-	-	-	94
(0) Exterior (Xeraco)	-	-	-	-	-	-	-	-	200	-	-	-	-	-	200
(01) Centro	-	-	-	-	153	148	953	203	460	307	-	-	366	159	2.749
(02) Raval	-	-	-	-	-	-	474	188	-	190	-	-	-	-	852
(03) Benipeixcar	-	-	-	-	-	-	13	-	578	1.721	-	-	184	159	2.655
(04) Beniopa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	262	-	-	-	-	262
(05) República Argentina	-	-	-	-	-	-	-	-	185	451	-	-	319	200	1.155
(06) Corea	-	-	-	-	-	-	-	-	-	838	-	-	569	-	1.407
(07) Santa Ana	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(08) Marchuquera	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(09) Grau	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	219	219
(10) Playa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total general	-	-	-	-	247	148	1.441	808	1.424	3.770	-	-	1.437	736	10.011

Fuente: Encuesta Telefónica de Movilidad a Residentes 2008