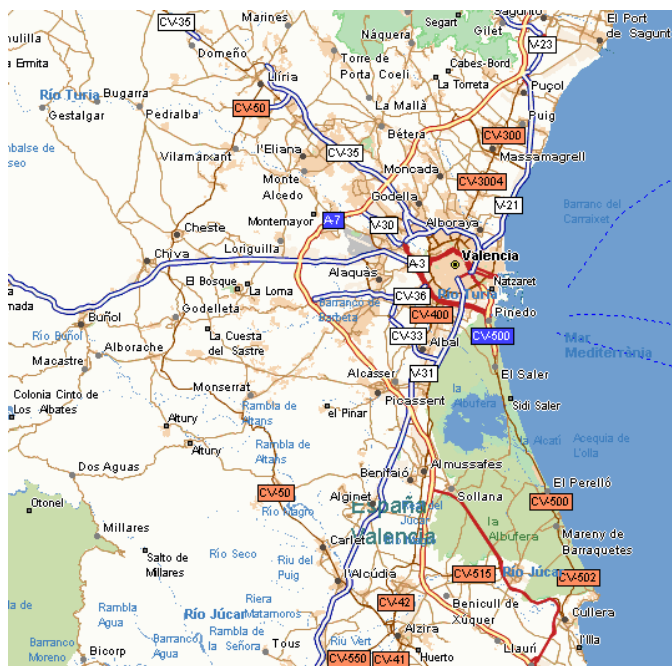


RACC

Automóvil Club

Fundación



PROYECTO CONGESTIÓN RESULTADOS DE LA ENCUESTA DE PERCEPCIÓN ACCESOS A VALENCIA

Julio, 2010

PROYECTO CONGESTIÓN

INFORME PARA VALENCIA, Julio, 2010



Estudio RACC de la congestión de tráfico en Valencia, 2010. Instituto OPINOMETRE

Índice

Introducción

1. **Ficha técnica de la encuesta**
2. **Composición de la muestra general**
3. **Tipología de residencia de los conductores**
4. **Motivo de los desplazamientos**
5. **Frecuencia de los desplazamientos**
6. **Ocupación del vehículo**
7. **Temporalidad de los desplazamientos**
8. **Principales accesos a Valencia**
9. **Análisis de la congestión**
10. **Acerca de las soluciones a la congestión**
11. **Valoración de la importancia de las propuestas para mejorar las infraestructuras previstas en la zona para paliar los problemas de congestión**

Introducción

Consciente de la importante problemática que hay entorno al tráfico en los accesos de las principales ciudades de España la Fundación RACC está llevando a cabo un estudio que se ha denominado Proyecto Congestión con el fin de contribuir, en la medida de lo posible, a mejorar esta situación cada vez más preocupante.

Es por este motivo que, la encuesta del Proyecto Congestión se diseñó para captar las opiniones de los conductores sobre determinados aspectos conflictivos del tráfico al que se enfrentan diariamente en diversos corredores de acceso a las principales ciudades españolas como Madrid, Barcelona, Sevilla, Valencia y Bilbao.

Los resultados de la encuesta que se presenta en este informe recogen las opiniones de 1.600 conductores de Valencia y de los municipios de su área de influencia.

Los municipios estudiados pertenecen a los distintos corredores que integran la Corona de Congestión Metropolitana: Valencia, L'Horta Sud, L'Horta Nord y L'Horta Oest.

Los principales objetivos que cubre la información recogida a partir de las entrevistas telefónicas a conductores habituales de esta zona son los siguientes:

- Principales características de los conductores
- Accesos y uso de vías para llegar y acceder a Valencia.
- Horarios de salida y llegada
- Motivo principal de los desplazamientos habituales
- Determinar a partir de qué momento el usuario percibe que hay congestión
- Averiguar por qué no utiliza el transporte público
- Analizar las relaciones entre las características de los conductores y el uso de los principales corredores
- Recoger las propuestas de nuevas infraestructuras para la zona y otros

El informe está estructurado de forma que, se proporcionan los resultados de un análisis general del estado del tráfico para el acceso a Valencia y análisis particulares para los corredores que abarca esta encuesta.

1. Ficha técnica de la encuesta

Universo: Residentes en Valencia y área de influencia de 18 y más años.

Muestra: 1.600 encuestas telefónicas

Margen de confianza: 95,5% (2 sigmas)

Error muestral: \pm 2,50% para el conjunto de la muestra.

Varianza: máxima indeterminación ($p=q=50\%$)

Metodología: Encuesta telefónica asistida por ordenador (sistema CATI)

Período realización de encuestas: Mayo y junio de 2010

Trabajo de campo telefónico: Instituto Opinometre

Grabación y creación de base de datos: Instituto Opinometre

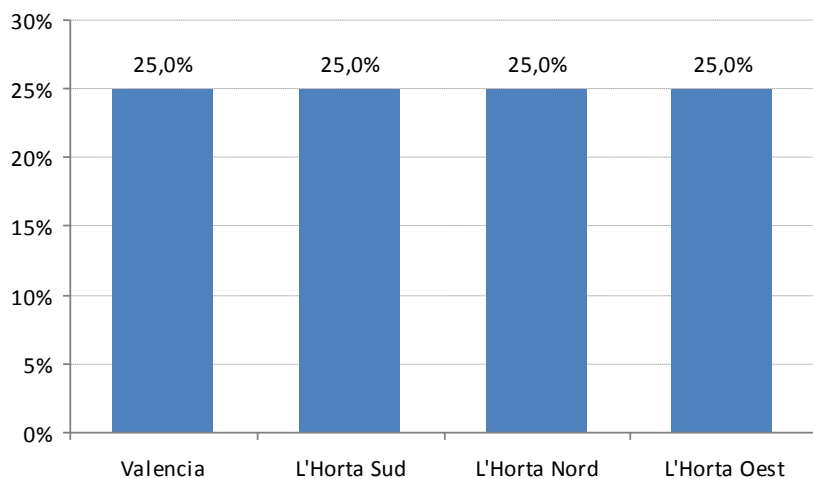
Municipios encuestados según corredor

Corredor 1: Valencia			Corredor 2: L'Horta Sud		
Municipio	Población	Muestra	Municipio	Población	Muestra
Valencia	738.441	400	Albal	12.652	35
			Alcàsser	7.557	20
			Alfajar	18.622	50
Corredor 3: L'Horta Nord			Benetús	13.425	36
Municipio	Población	Muestra	Beniparrell	1.680	10
Albalat dels Sorells	3.499	8	Catarroja	20.990	55
Alboraya	18.201	40	Lugar Nuevo de la Corona	109	5
Albuixech	3.076	7	Massanassa	7.370	21
Alfara del Patriarca	2.623	6	Paiporta	18.860	54
Almàssera	5.931	13	Picassent	16.333	45
Bonrepòs i Mirambell	2.231	5	Sedaví	8.457	24
Burjassot	35.330	70	Silla	16.208	45
Emperador	205	5			
Foios	5.540	12	Corredor 4: L'Horta Oest		
Godella	11.080	25	Municipio	Población	Muestra
Massalfassar	1.412	5	Paterna	46.974	65
Massamagrell	13.131	29	Alaquàs	27.733	40
Meliana	8.988	20	Aldaia	24.800	30
Moncada	18.631	41	Manises	25.685	35
Museros	4.167	9	Mislata	40.548	56
Pobla de Farnals	5.287	12	Picanya	9.024	15
Puçol	14.965	33	Quart de Poblet	25.305	30
Puig	7.352	16	Torrent	65.417	90
Rafelbunyol	5.727	12	Xirivella	26.710	40
Rocafort	5.341	10			
Tavernes Blanques	8.653	20			
Vinalesa	2.431	5			

2. Composición de la muestra general

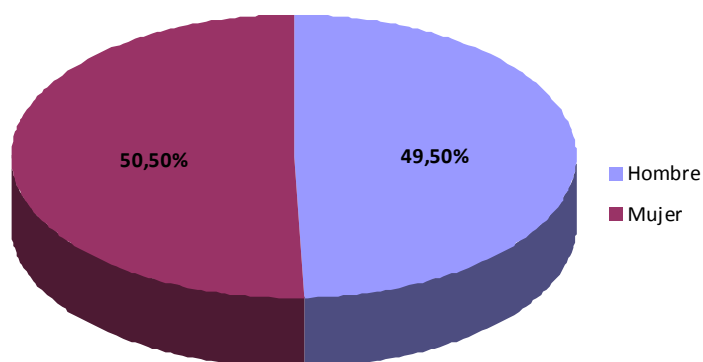
Para la realización de este estudio se han llevado a cabo 1.600 entrevistas telefónicas a conductores de 4 corredores de entrada y de Valencia ciudad, distribuidas de la siguiente forma:

Distribución de la muestra por corredores



La proporción de hombres y mujeres se acerca al 50%, siendo ligeramente superior el porcentaje de mujeres.

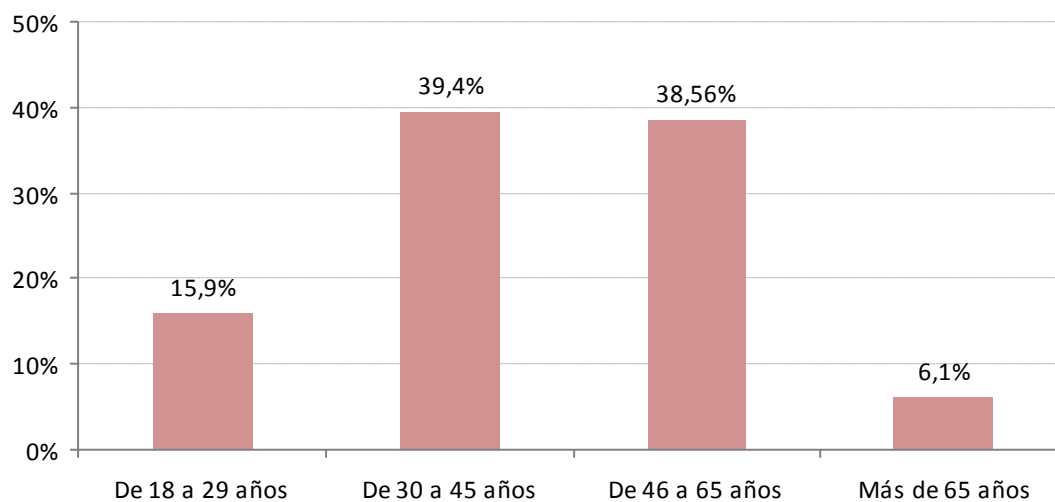
Distribución de la muestra por sexo de conductores



La mayoría de los conductores encuestados (39,4%) tiene entre 30 y 45 años, siendo muy notable el conjunto de conductores de 46 a 65 años (38,56%) y menos numerosos los que

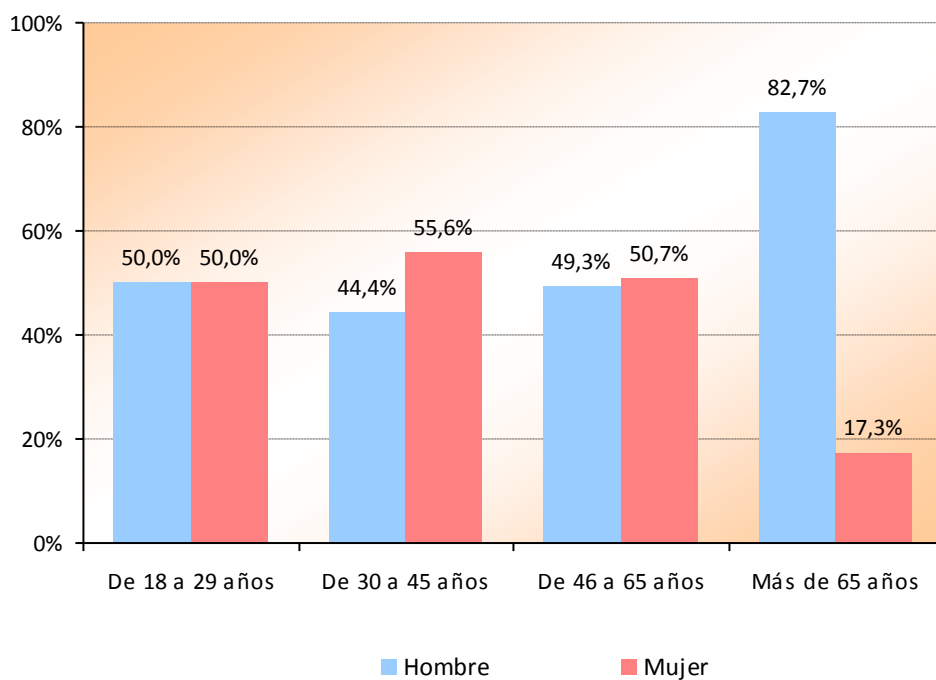
integran los tramos extremos de 18 a 29 años (15,9%) y especialmente el grupo de de más de 65 años (6,1%).

Grupos de edad



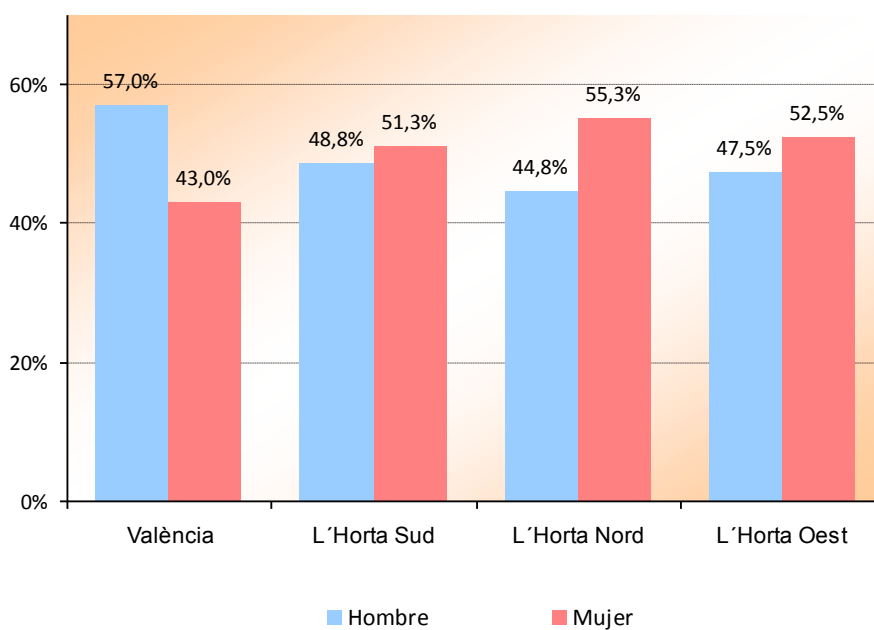
En cuanto a la relación entre el sexo y la edad de los conductores se observan diferencias estadísticamente significativas (prueba Chi Cuadrado: $X^2 = 49,76$, significación = 0,000): la mayor diferencia en función del sexo se produce en el último tramo de edad, siendo ésta de 65,3 puntos porcentuales. Esta diferencia se atenúa entre los conductores de 30 a 65 años, pero es en éstos dos grupos donde aparecen más mujeres que hombres. En cambio, en el grupo más joven de edad, la estimación de hombres y mujeres al volante en el entorno de Valencia es igual para ambos sexos.

Sexo en cada tramo de edad

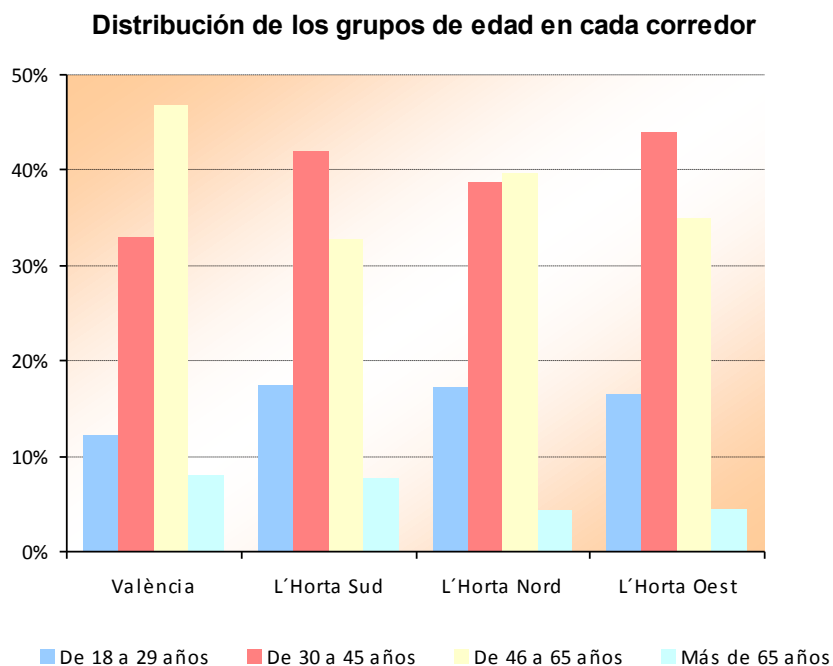


Aunque las diferencias son mínimas (prueba Chi Cuadrado: $X^2 = 13,34$, significación = 0,004), excepto en Valencia, la proporción de mujeres es ligeramente superior a la de hombres.

Distribución en cada corredor según sexo de los conductores



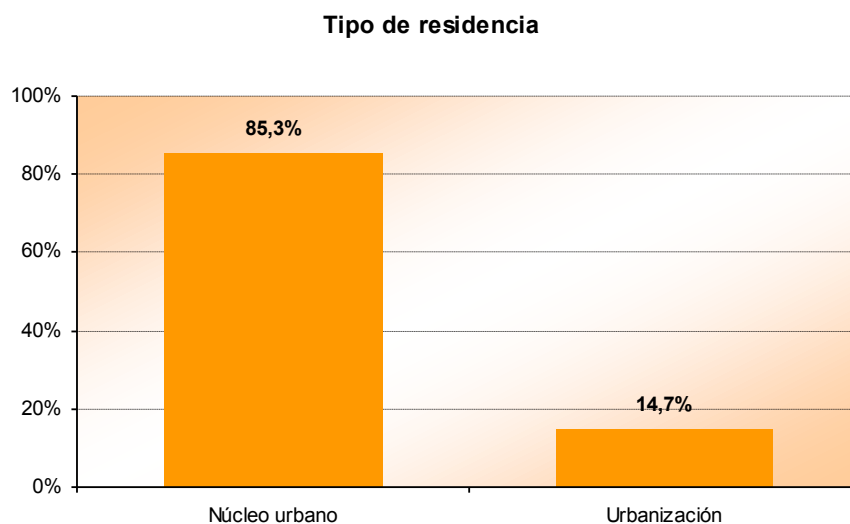
Según la edad de los conductores, se observan algunas diferencias significativas. Los corredores de Valencia y L'Horta Nord tienen un porcentaje de conductores de 46 a 65 años superior a los otros grupos de edad, más acusado en el de Valencia. En el resto de corredores la proporción de conductores de 30 a 45 años es la mayor.



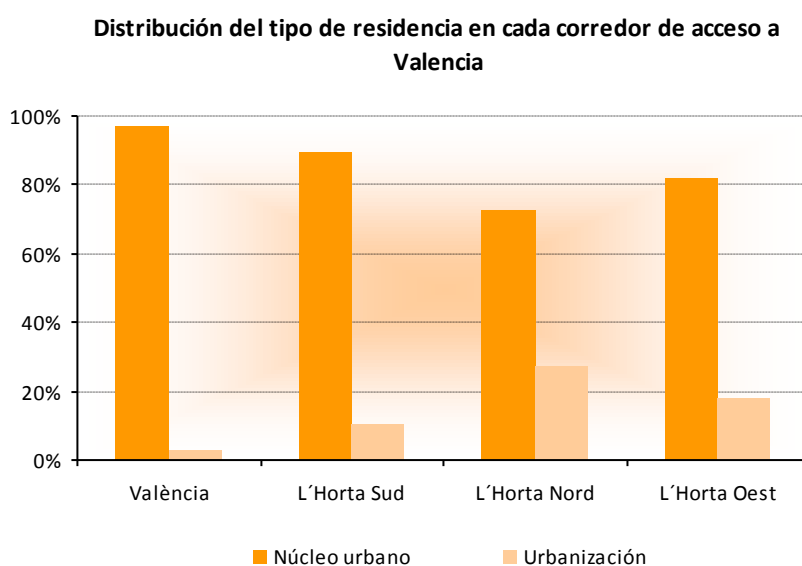
Conocer algunos rasgos del perfil de los conductores es importante en un estudio de estas características, porque se estima que la actitud de las personas puede ser diversa en cuanto a su percepción de la congestión y la forma de enfrentarla, según sea su sexo, edad y, especialmente, el motivo del viaje, que a su vez está relacionado con la situación ocupacional de la persona y con su forma de emplear el tiempo libre. En las páginas siguientes se analizan algunas de estas variables que pueden influir en la actitud de los conductores frente a la congestión.

3. Tipología de residencia de los conductores

La gran mayoría de los conductores (85,3%) reside en núcleos urbanos, mientras que una proporción mucho menor (14,7%) lo hace en urbanizaciones:

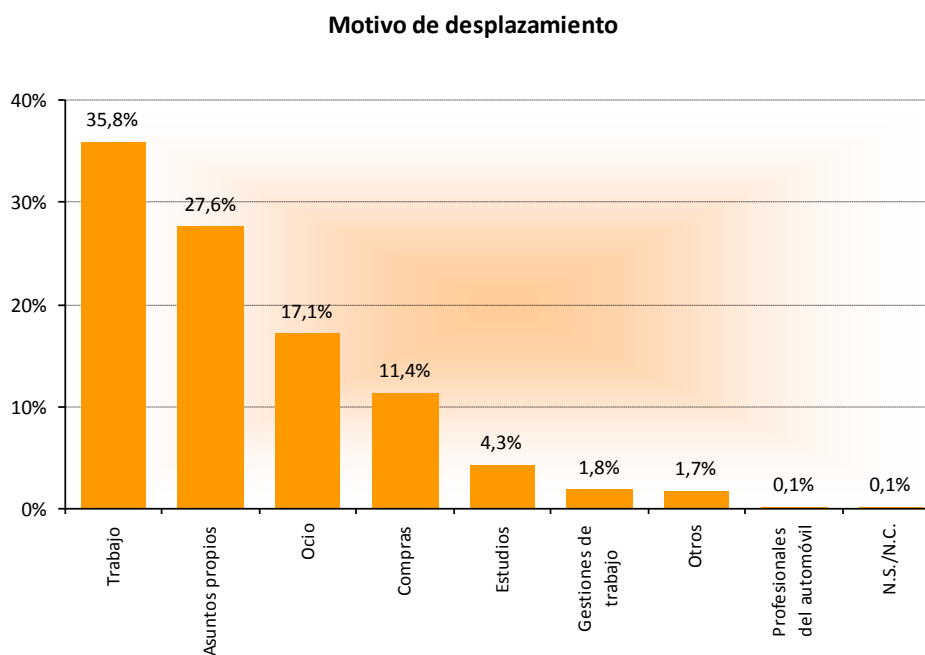


Existe una diferencia estadísticamente significativa ($\chi^2 = 101,928$, significación = 0,000), en la distribución del lugar de residencia cuando se le relaciona con los corredores de acceso a Valencia. Así, existe una proporción mucho mayor de residentes en urbanizaciones en los corredores de L'Horta Nord (27,3%) y L'Horta Oest (17,8%) que en el otro corredor en que es bastante menor.



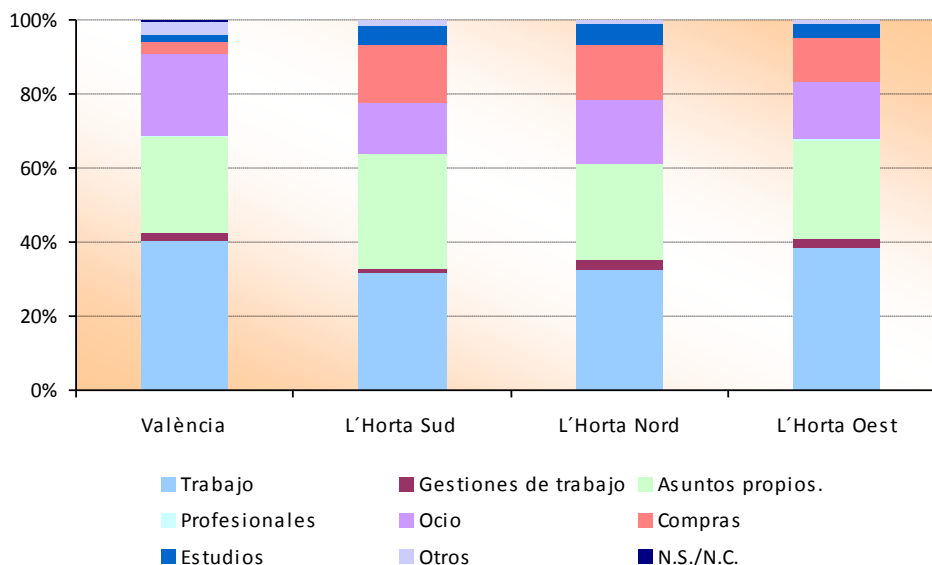
4. Motivo de los desplazamientos

El principal motivo de desplazamiento en el conjunto de corredores analizado es el trabajo (35,8%), seguido con diferencia de los asuntos propios (27,6%), el ocio y las compras (17,1% y 11,4% respectivamente). Menos presencia tiene los estudios (4,3%) y el resto de motivos que no llegan al 4% en conjunto.



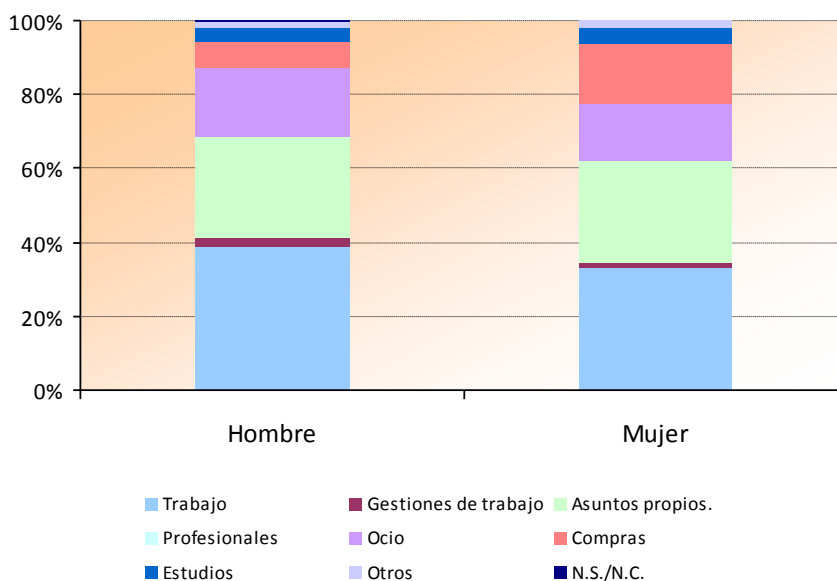
Cuando se estima la distribución de los conductores que se desplazan por motivos de trabajo en cada corredor se plasman ciertas diferencias significativas ($\chi^2 = 81,664$, significación = 0,000). En todos los corredores existe una mayor concentración de desplazamientos motivados por el trabajo; mientras el corredor del Sur se comparte con los asuntos propios, que es el segundo motivo en el resto de los corredores. El ocio y las compras son los siguientes motivos de desplazamientos en importancia.

Distribución de los motivos de viaje en cada corredor de acceso a Valencia



Los hombres realizan un mayor porcentaje de desplazamientos hacia el lugar de trabajo así como de gestiones derivadas del mismo y por ocio, mientras que entre las mujeres hay una mayor proporción de desplazamientos motivados por compras ($\chi^2 = 44,392$, significación = 0,000).

Distribución de los motivos de viaje en función del sexo de los conductores

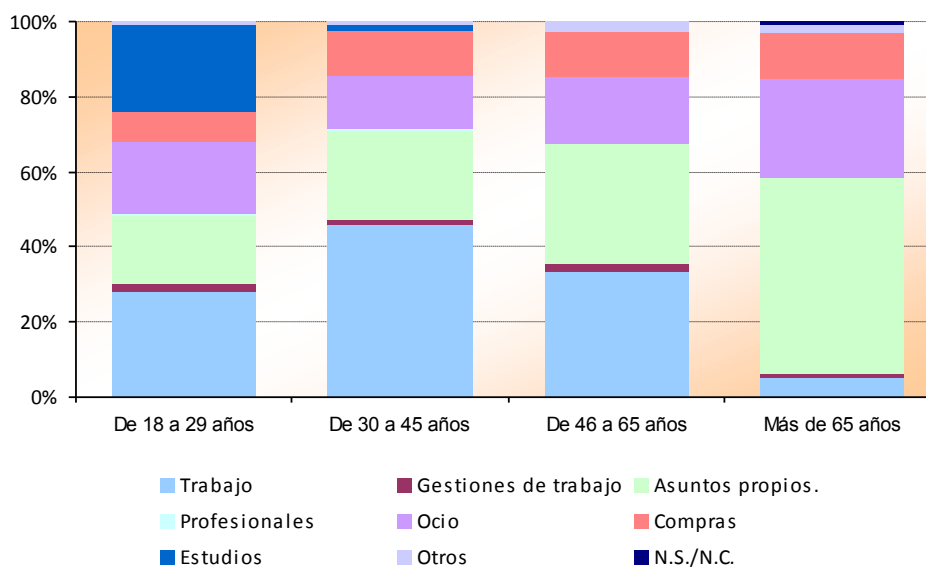


La edad es un factor que presenta relaciones significativas con los motivos del desplazamiento habitual ($\chi^2 = 355,03$, significación = 0,000). Así, entre los más mayores, apenas hay desplazamientos por trabajo, siendo mucho más numerosos los motivados por asuntos propios (52,0%), ocio (26,5%) y compras (12,22%). En el grupo de 30 a 45 años es donde se produce la mayor proporción de desplazamientos motivados por ir al lugar de trabajo (45,8%) y, entre los más jóvenes, la mayor proporción de desplazamientos son motivados por los estudios (22,8%).

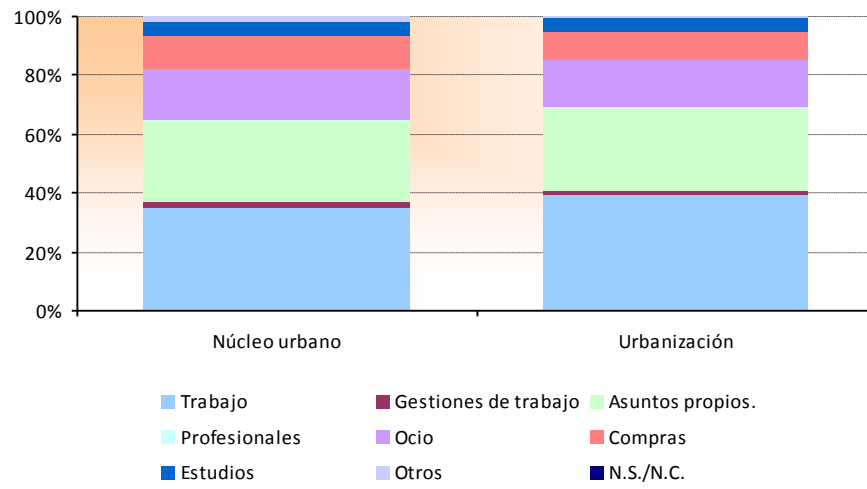
Las compras disminuyen como motivo de desplazamiento entre los más jóvenes, al igual que los asuntos propios, motivo que aumenta en importancia conforme aumenta la edad.

Por otro lado, el tipo de lugar de residencia de los conductores no condiciona de forma significativa el motivo principal del desplazamiento ($\chi^2 = 6,11$, significación = 0,635). Así, tal y como se aprecia en el segundo de los gráficos que siguen, la distribución de motivos no muestra diferencias importantes entre los conductores que residen en zonas urbanas y en urbanizaciones, aun así, destaca un peso algo mayor de los desplazamientos por trabajo entre aquellos que residen en urbanizaciones, así como de compras. En zona urbana, hay una mayor proporción de desplazamientos por asuntos propios.

Distribución de los motivos de viaje en función del grupo de edad del conductor

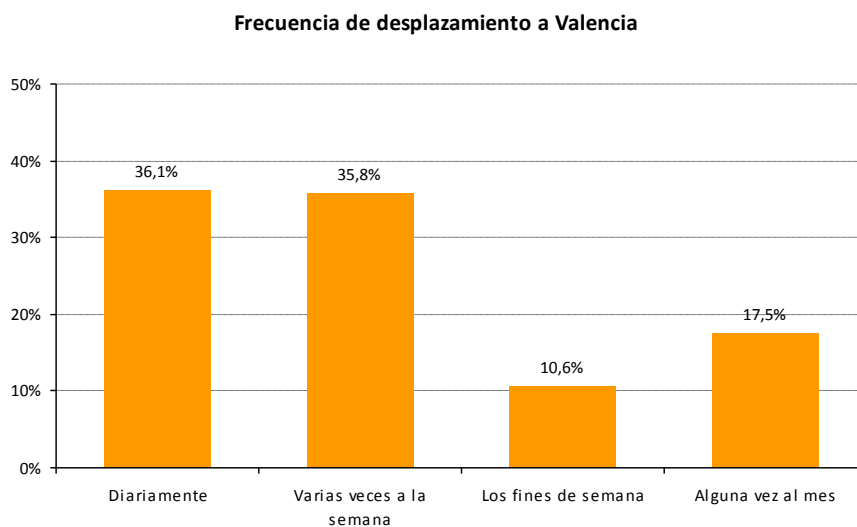


Distribución de los motivos de viaje en función del tipo de lugar de residencia de los conductores

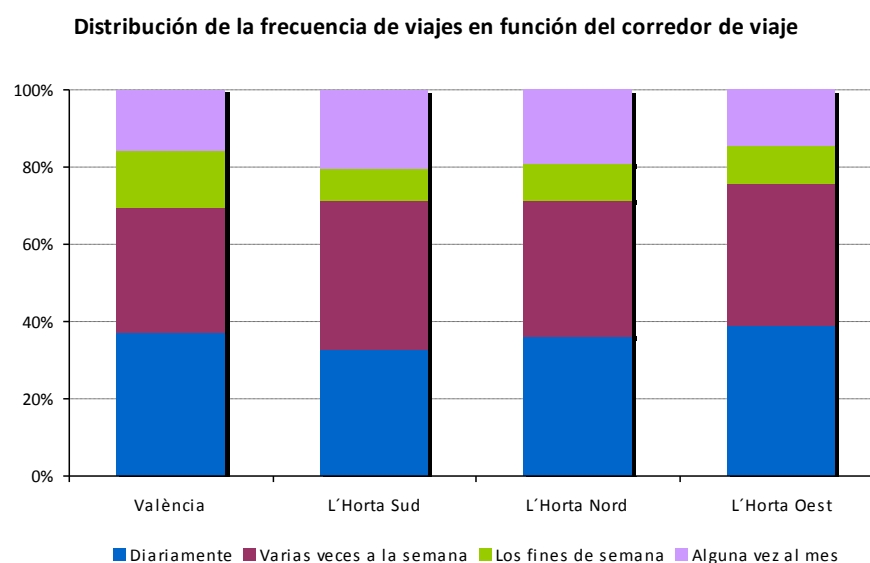


5. Frecuencia de los desplazamientos

La mayoría de los conductores realizan desplazamientos de entrada/salida a Valencia con una frecuencia diaria (36,1%), seguido de los que se desplazan varias veces a la semana (35,8%) y alguna vez al mes (17,5%). Mucho menos numerosos son los que solo se desplazan los fines de semana (10,6%).

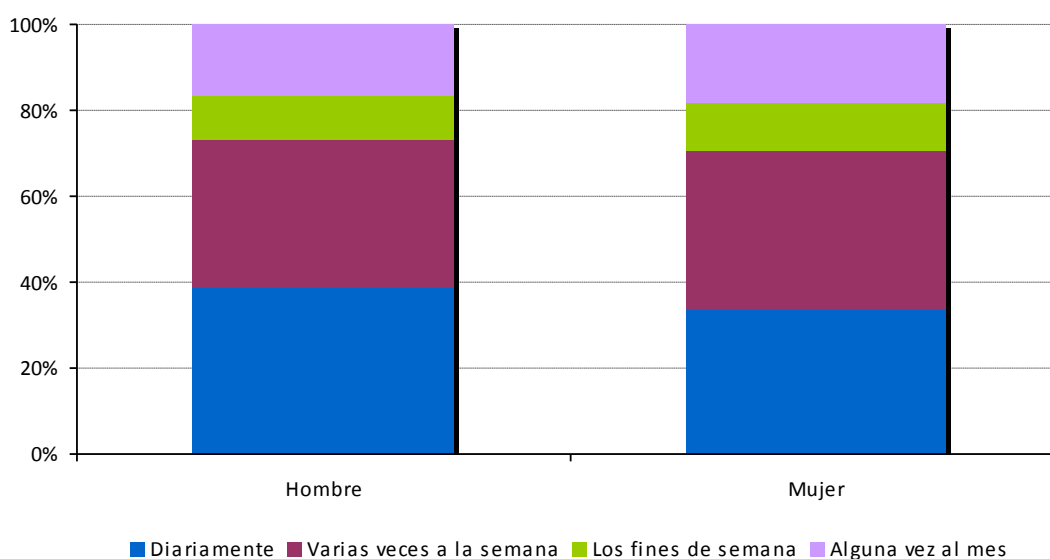


Los corredores de L'Horta Oest, Valencia y L'Horta Nord son los que presentan mayor proporción de desplazamientos diarios, mientras que en L'Horta Sud se dan más casos de varias veces a la semana. Las diferencias observadas son estadísticamente significativas ($\chi^2 = 19,545$, significación = 0,021).



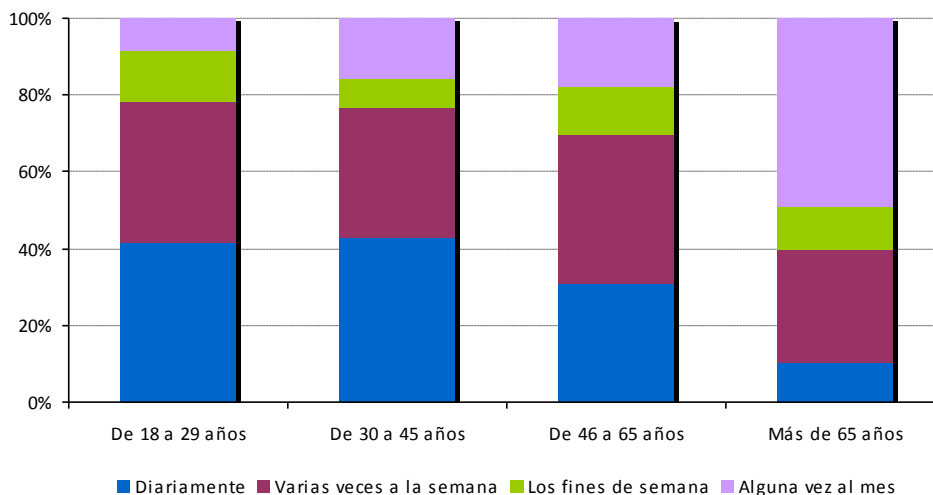
Las mujeres realizan, proporcionalmente hablando, menos desplazamientos diarios que los hombres, resultando su patrón de comportamiento más frecuente el de ir varias veces a la semana. No se aprecian diferencias de sexo en la frecuencia de desplazamientos realizados los fines de semana y alguna vez al mes. Las diferencias que se observan en el gráfico son estadísticamente significativas ($X^2 = 4,462$, significación = 0,216).

Distribución de la frecuencia de viajes en función del sexo de los conductores



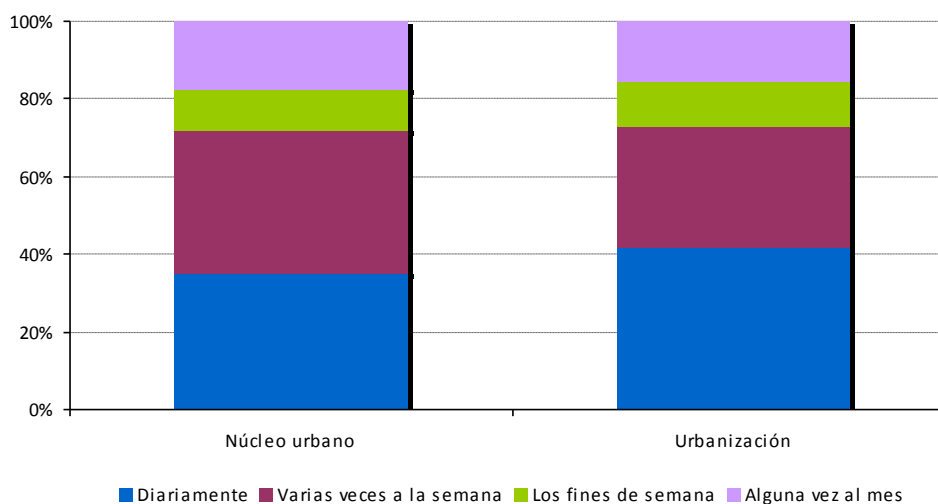
Los conductores más mayores son los que menos desplazamientos diarios hacen, concentrándose su frecuencia en alguna vez al mes. Los que tienen entre 18 y 45 años son los que efectúan más desplazamientos diarios. Los que tienen entre 46 y 65 años concentran su frecuencia en varias veces a la semana. Las diferencias son estadísticamente significativas ($X^2 = 114,386$, significación = 0,000).

Distribución de la frecuencia de viajes en función de la edad de los conductores



Aunque las diferencias no son estadísticamente significativas ($\chi^2 = 4,305$, significación = 0,230) en el gráfico siguiente se observa como los conductores que residen en urbanizaciones se desplazan diariamente con mayor proporción, mientras que los que residen en núcleos urbanos lo hacen en una proporción mayor alguna o varias veces a la semana y alguna vez al mes.

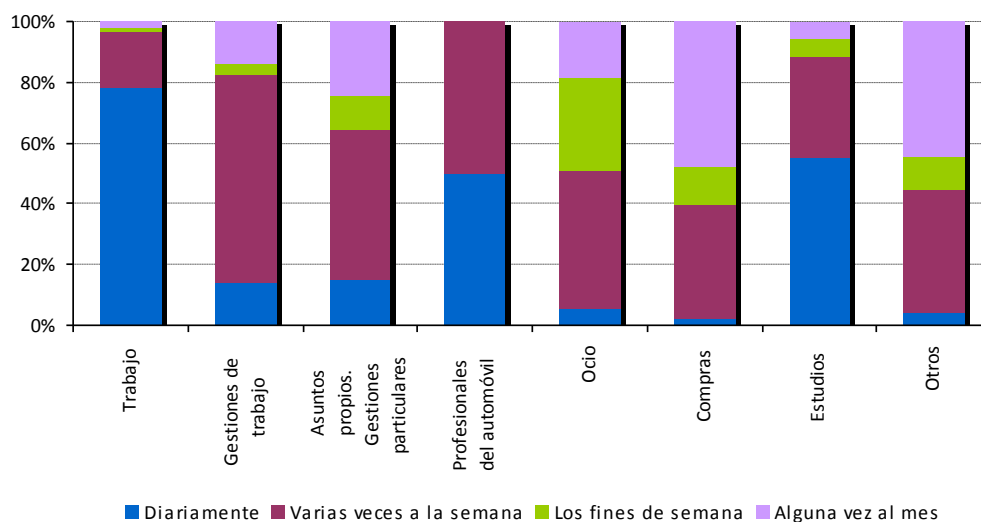
Distribución de la frecuencia de viajes en función del tipo de lugar de residencia



Como era de esperar, la mayoría de desplazamientos generados para ir a trabajar son de frecuencia diaria, igual que los estudios y los desplazamientos realizados por los profesionales del automóvil. Las compras se concentran notablemente en la propuesta de una vez al mes (47,8%) y varias veces a la semana (37,4%), en cambio el ocio se concentra en varias veces a la semana (45,6%) y en los fines de semana (30,3%).

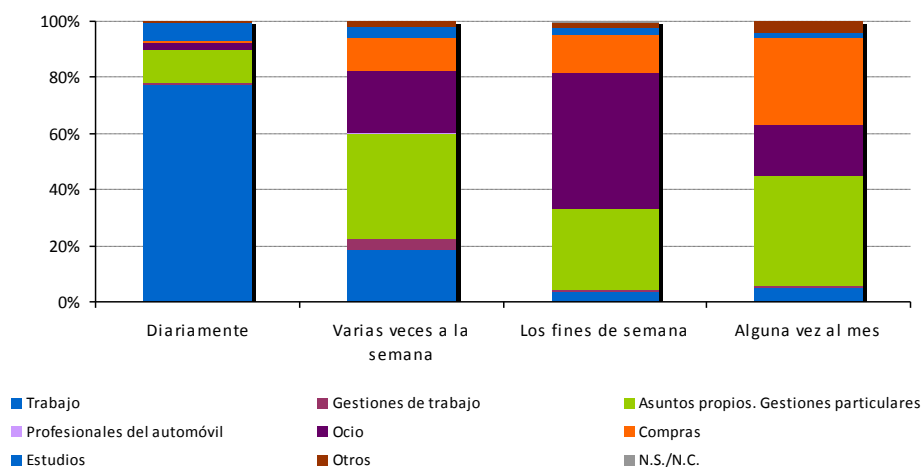
Todas las diferencias que se aprecian en el siguiente gráfico han resultado ser estadísticamente significativas: $\chi^2 = 924,858$, significación = 0,000.

Distribución de la frecuencia de viajes en función del motivo principal de desplazamiento



Intercambiando las variables del gráfico anterior, se puede ver que en los desplazamientos diarios el motivo principal obedece al trabajo (77,3%) mientras los fines de semana el ocio es el principal motivo de desplazamiento(48,8%).

Distribución del motivo principal de desplazamiento en función de la frecuencia

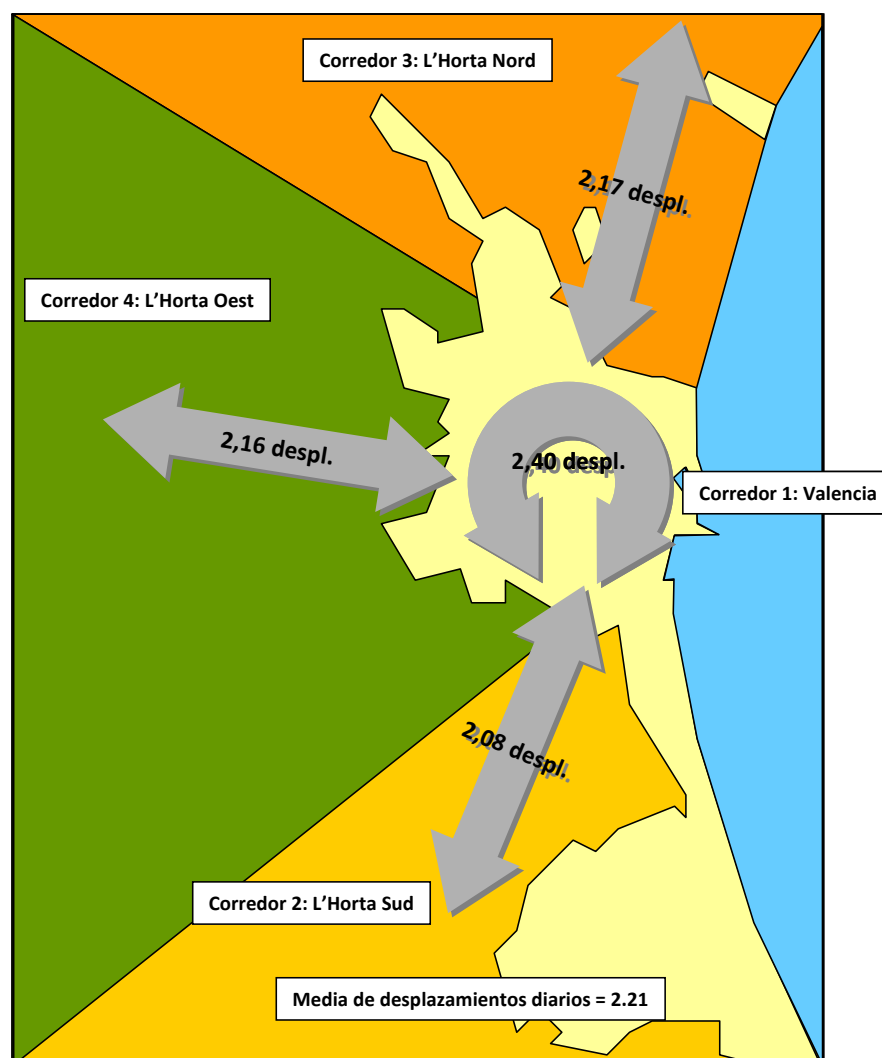


Entre los que se desplazan diariamente, la media de desplazamientos es de 2,20. El 10% de este colectivo efectúa 4 o más viajes diarios, pero la gran mayoría realiza dos, muy posiblemente, uno de ida y otro de regreso al punto de partida.

Desplazamientos diarios		
Media	2,206	
Mediana	2	
Moda	2	
Desv. típ.	1,476	
Mínimo	1	
Máximo	27	
Percentiles	10	1
	20	2
	30	2
	40	2
	50	2
	60	2
	70	2
	80	2
90	4	

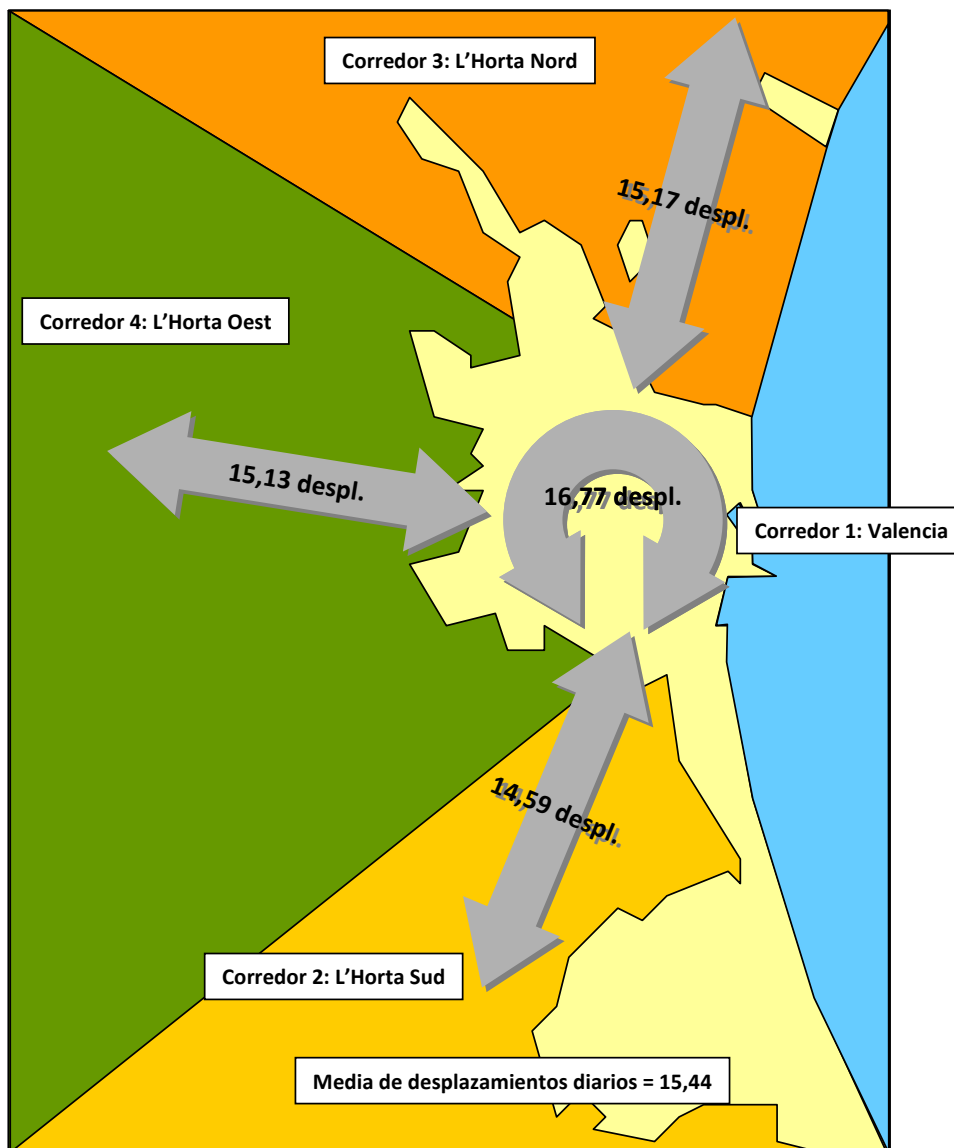
La media de desplazamientos diarios por corredores se halla alrededor de 2,21, siendo los residentes en Valencia los que realizan una media diaria más alta (2,40 desplazamientos) y los del corredor L'Horta Sud los que menos (2,08 desplazamientos).

		Desplazamientos diarios	
		Media	Desviación típica
València		2,40	1,16
L'Horta Sud		2,08	0,94
Corredor	L'Horta Nord	2,17	2,24
	L'Horta Oest	2,16	1,18
Total		2,21	1,48



La media de desplazamientos semanales (estimada a partir de los datos diarios) es de **15,44 viajes**. El corredor ciudad de Valencia, es el que tiene una media de desplazamientos semanales más elevada, mientras que el corredor de L'Horta Sud es el que tiene una media inferior.

		Desplazamientos semanales	
		Media	Desviación típica
Corredor	València	16,77	8,13
	L'Horta Sud	14,59	6,58
	L'Horta Nord	15,17	15,71
	L'Horta Oest	15,13	8,27
	Total	15,44	10,33



Estudio RACC de la congestión de tráfico en Valencia, 2010. Instituto OPINOMETRE

En función del sexo de los corredores, se observa que la media diaria de desplazamientos masculina es algo superior a la femenina.

		Desplazamientos diarios	
		Media	Desviación típica
Género	Hombre	2,32	1,81
	Mujer	2,08	0,97
	Total	2,21	1,48

Por otro lado, en función del grupo de edad, las medias más elevadas de desplazamientos diarios se dan en los grupos de jóvenes de 18 a 29 años y en los mayores de 65 años (*la submuestra del colectivo mayor de 65 años que se desplaza con una frecuencia diaria no es suficiente para la realización de una significación estadística*).

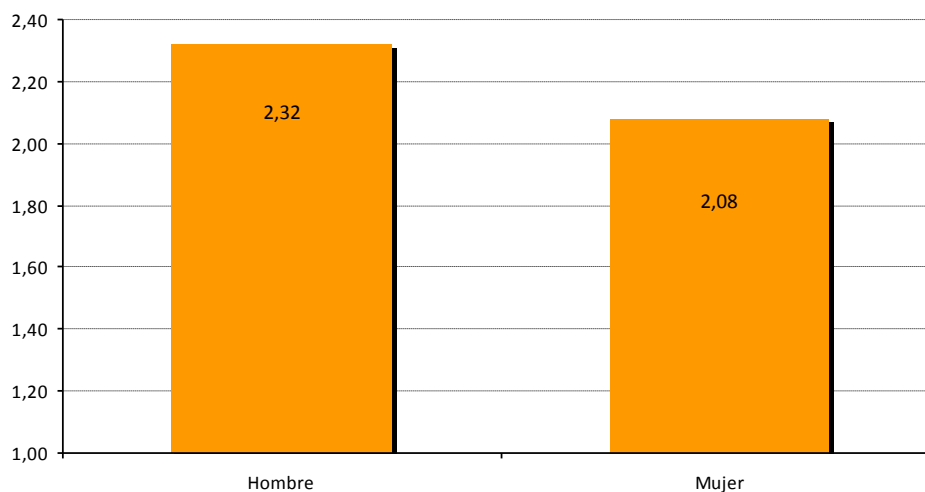
		Desplazamientos diarios	
		Media	Desviación típica
Grupo de edad	De 18 a 29 años	2,33	2,71
	De 30 a 45 años	2,18	1,01
	De 46 a 65 años	2,16	1,03
	Más de 65 años	2,40	0,97
	Total	2,21	1,48

Sin ser estadísticamente significativo se aprecia una mayor movilidad entre los residentes en urbanizaciones que entre los residentes en núcleo urbano.

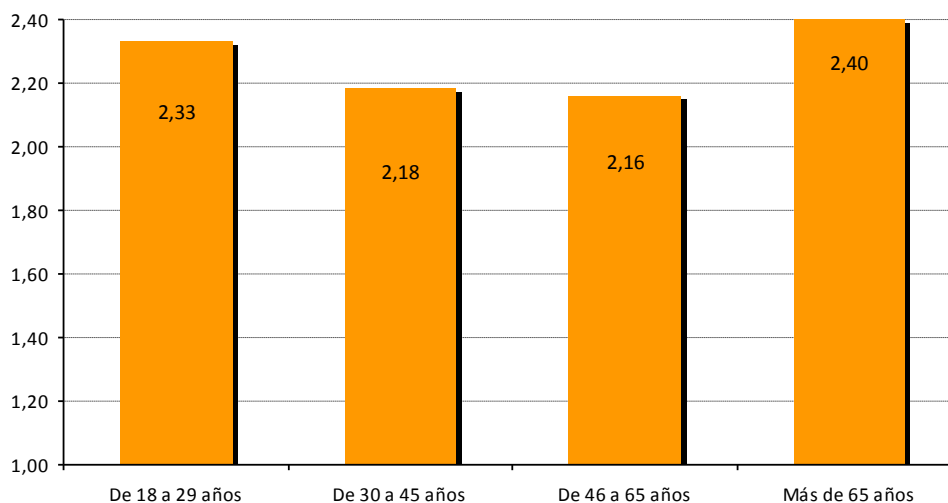
		Desplazamientos diarios	
		Media	Desviación típica
Residencia	Núcleo urbano	2,24	1,52
	Urbanización	2,06	1,22
	Total	2,21	1,48

Los siguientes gráficos, permiten visualizar la información de las tablas anteriores:

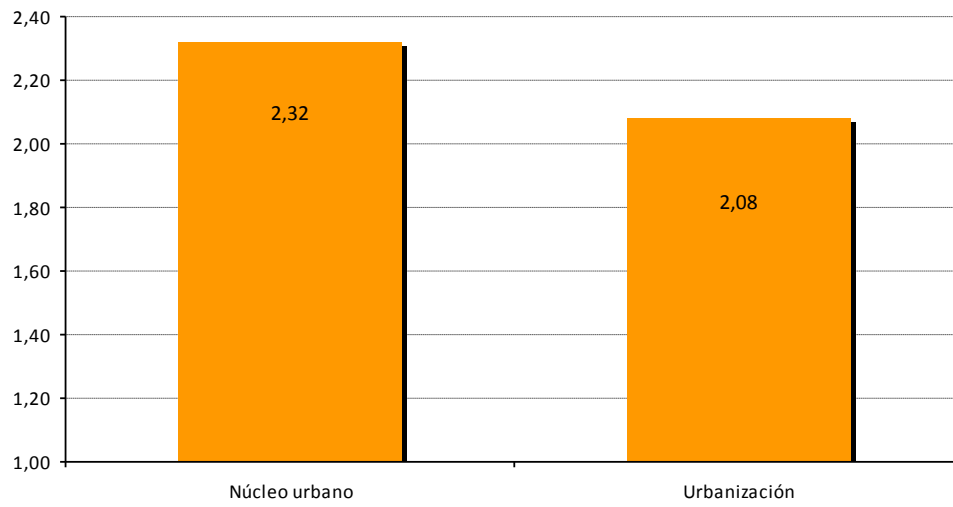
Media de desplazamientos diarios según el sexo



Media de desplazamientos diarios según edad



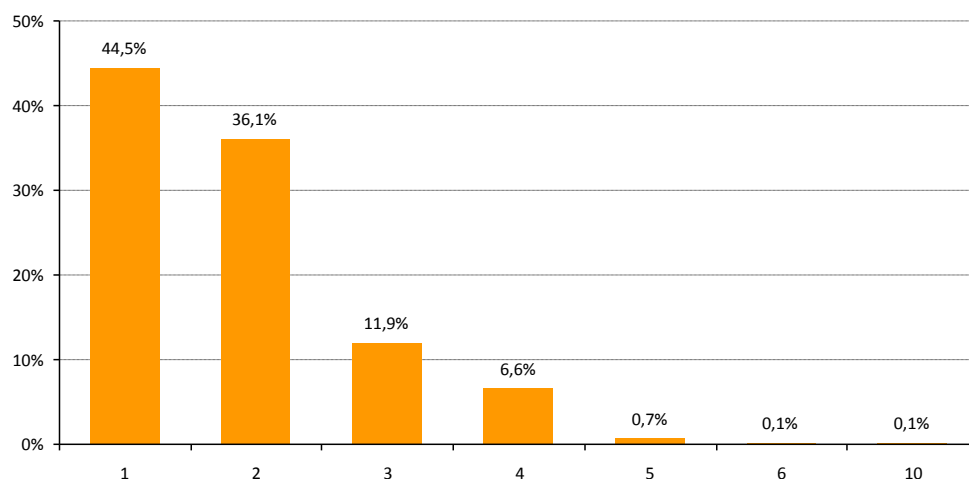
Media de desplazamientos diarios según residencia



6. Ocupación del vehículo

En los desplazamientos habituales, los conductores realizan, en un 44,5%, el trayecto en solitario, ello implica que en el entorno de Valencia hay un mayor aprovechamiento del viaje en términos de problemática de tráfico y congestión que en otros entornos como en el de Madrid, en que más de un 50% de los conductores se desplaza en solitario. En un 36,1% de los casos el desplazamiento lo aprovechan 2 personas, en un 11,9% 3 personas, un 6,6% 4 personas y en un 0,9% 5 personas o más. La media de personas por automóvil es de 1,83 personas

Ocupantes en el vehículo

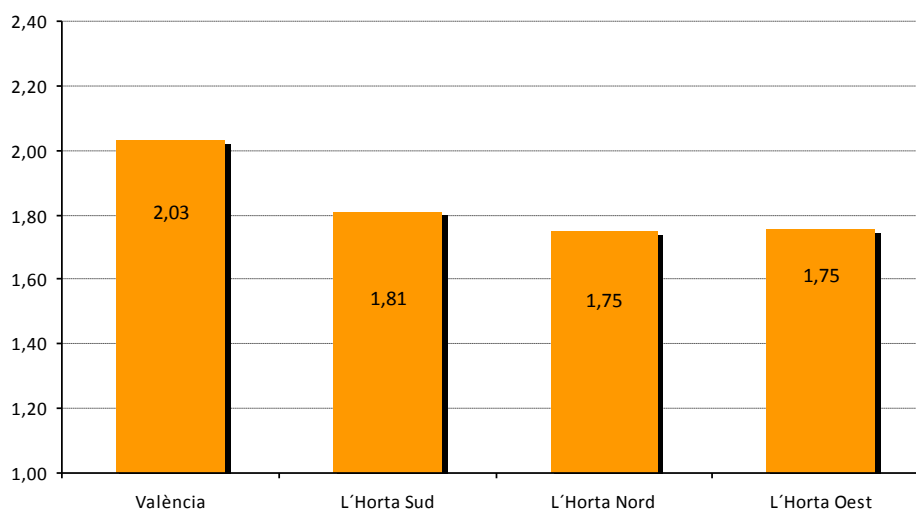


Ocupantes vehículo		
Media	1,836	
Mediana	2	
Moda	1	
Desv. típ.	0,957	
Mínimo	1	
Máximo	10	
Percentiles	10	1
	20	1
	30	1
	40	1
	50	2
	60	2
	70	2
	80	2
	90	3

El corredor ciudad de Valencia, presenta una mayor media de ocupación por vehículo en comparación con L'Horta Sud y L'Horta Nord, que son los corredores con una menor ocupación por vehículo. La diferencia es estadísticamente significativa.

		Personas por automóvil	
		Media	Desviación típica
Corredor	València	2,03	1,07
	L'Horta Sud	1,81	0,88
	L'Horta Nord	1,75	0,86
	L'Horta Oest	1,75	0,99
	Total	1,84	0,96

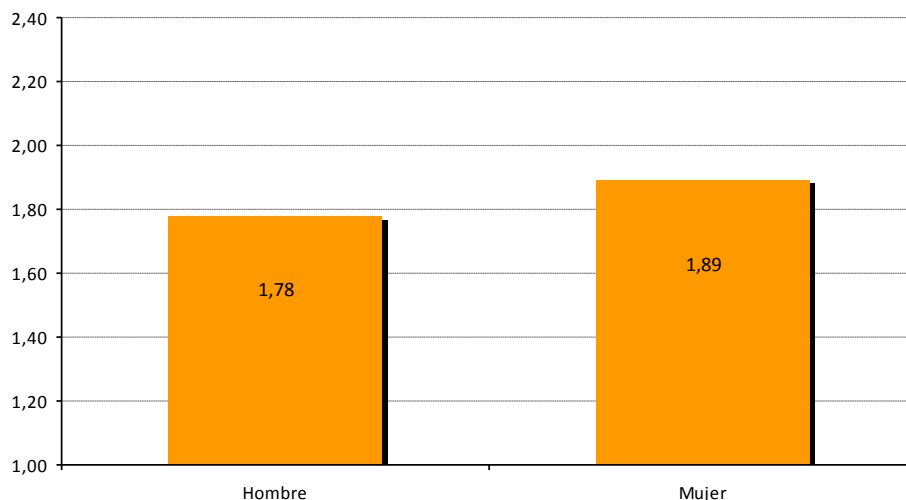
Media de ocupación por vehículo en cada desplazamiento



Las mujeres tienden a llevar más pasajeros que los hombres, siendo la diferencia estadísticamente significativa.

		Personas por automóvil	
		Media	Desviación típica
Género	Hombre	1,78	0,96
	Mujer	1,89	0,95
	Total	1,84	0,96

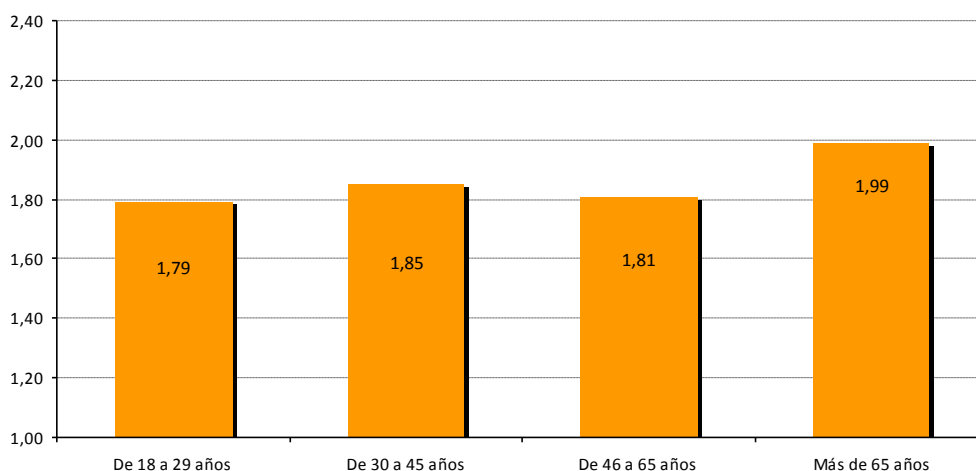
Media de ocupación por vehículo en función del sexo del conductor



Por edades, las personas de más de 65 años y los de 30 a 45 años también tienden a aprovechar mejor el automóvil, mientras que el grupo de personas más joven es el que muestra una ocupación más baja.

	Personas por automóvil		
	Media	Desviación típica	
Grupo de edad	De 18 a 29 años	1,79	1,04
	De 30 a 45 años	1,85	1,02
	De 46 a 65 años	1,81	0,87
	Más de 65 años	1,99	0,86
	Total	1,84	0,96

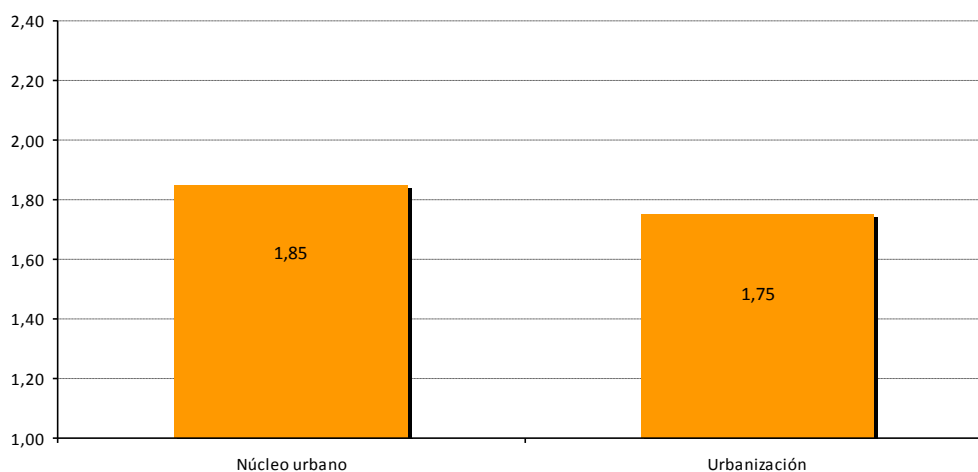
Media de ocupación por vehículo según la edad del conductor



Los que viven en núcleos urbanos presentan una media algo más elevada de pasajeros que los que residen en urbanizaciones.

		Personas por automóvil	
		Media	Desviación típica
Residencia	Núcleo urbano	1,85	0,93
	Urbanización	1,75	1,08
	Total	1,84	0,96

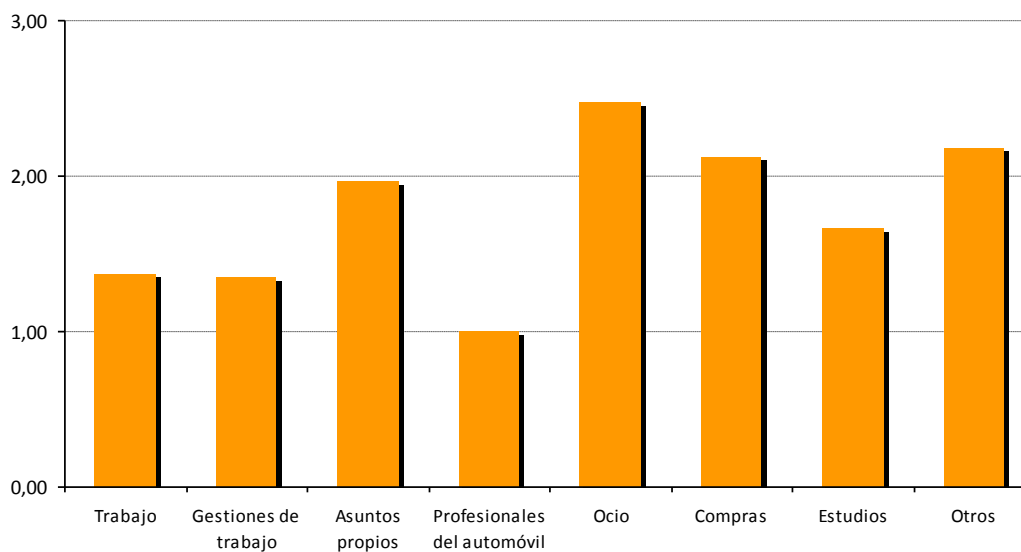
Media de ocupación por vehículo según residencia



También se observa diferencias significativas en la ocupación del vehículo en función del motivo del desplazamiento, siendo más elevadas las de conductores que se mueven por ocio, compras y otros casos, mientras que en los desplazamientos de trabajo la rentabilidad del automóvil es bastante inferior.

	Personas por automóvil	
	Media	Desviación típica
Trabajo	1,38	0,77
Gestiones de trabajo	1,34	0,55
Asuntos propios	1,97	0,91
Profesionales del automóvil	1,00	0,00
Ocio	2,47	1,02
Compras	2,12	0,83
Estudios	1,67	0,85
Otros	2,19	0,92
N.S./N.C.	1,50	0,71
Total	1,84	0,96

Ocupación según motivo de desplazamiento

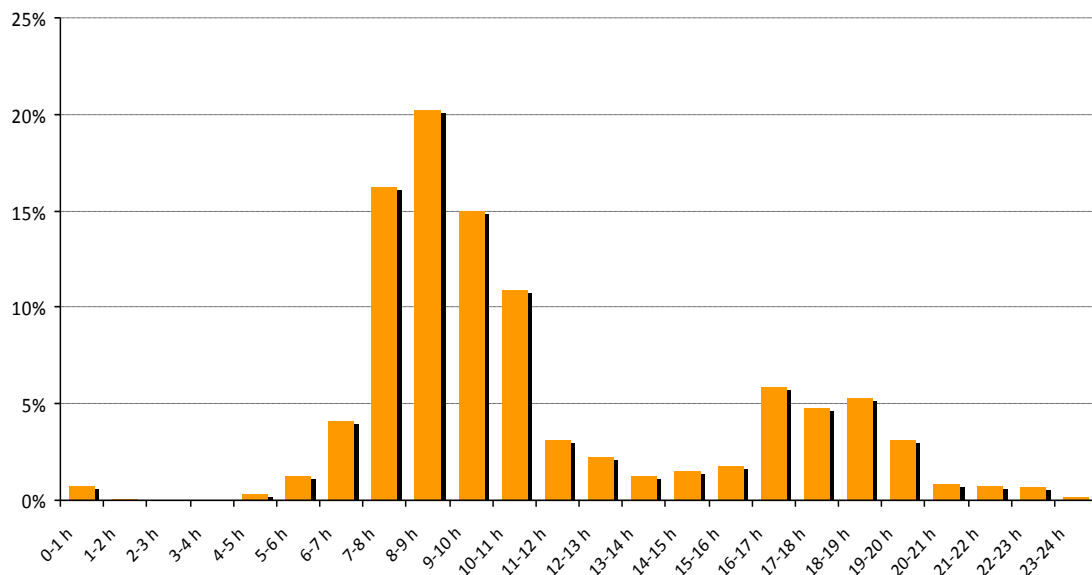


7. Temporalidad de los desplazamientos

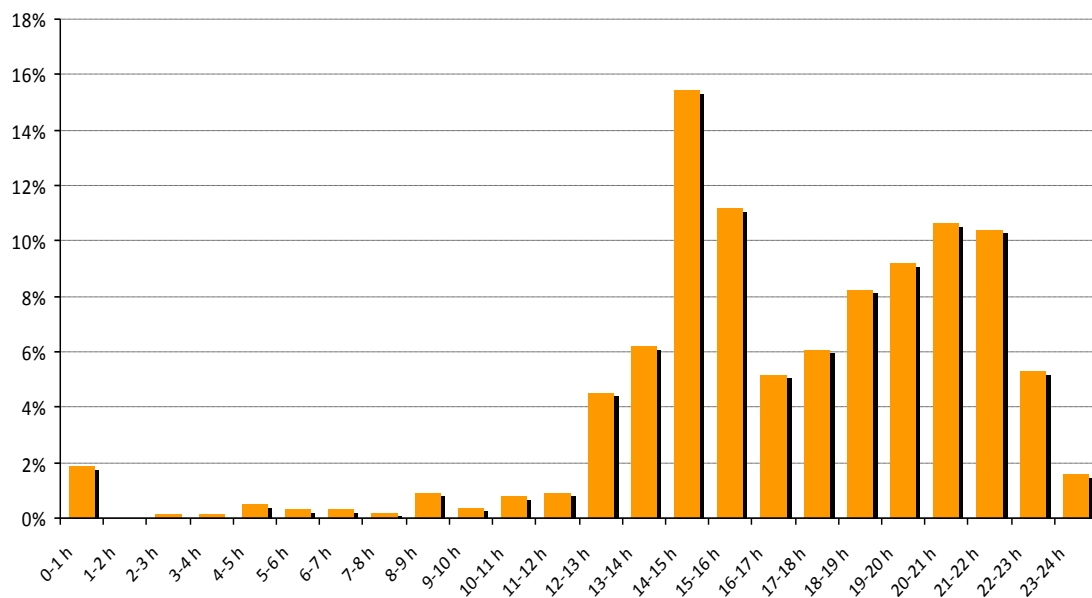
La hora media de salida se sitúa en las 10:47 de la mañana, si bien, la mediana, más representativa, indica que las 9:00 es la hora de salida máxima habitual para un 50% del colectivo de conductores que pasan por Valencia. La moda o caso más frecuente se sitúa en las 8:00 de la mañana. Acerca de estos indicadores hay que tener presente que están mezcladas todas las frecuencias de desplazamiento y las motivaciones. En relación al horario de regreso, la media se sitúa en las 16:33 horas, con una mediana en las 17:00 y una moda o caso más frecuente en las 14:00.

		Hora salida	Hora regreso
	Media	10:47:38	16:33:33
	Mediana	9:00:00	17:00:00
	Moda	8:00:00	14:00:00
	Desv. típ.	4:08:24	4:13:54
	Mínimo	1:00:00	0:00:00
	Máximo	23:00:00	23:20:00
Percentiles	10	7:00:00	12:30:00
	20	7:40:00	14:00:00
	30	8:00:00	14:30:00
	40	8:30:00	15:15:00
	50	9:00:00	17:00:00
	60	10:00:00	18:00:00
	70	11:00:00	19:30:00
	80	16:00:00	20:00:00
	90	18:00:00	21:06:00

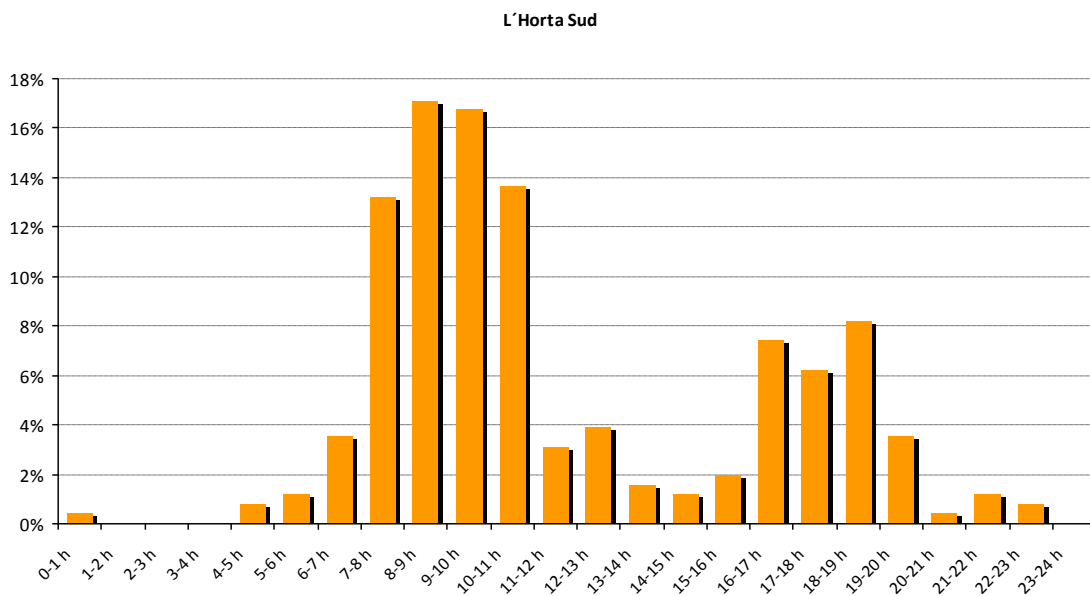
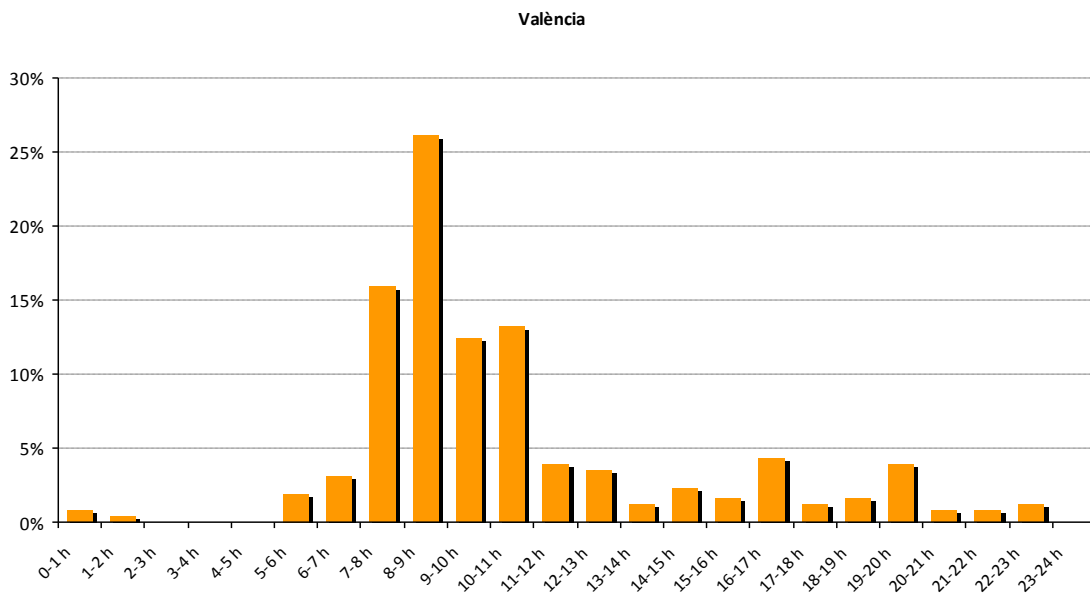
Hora de salida



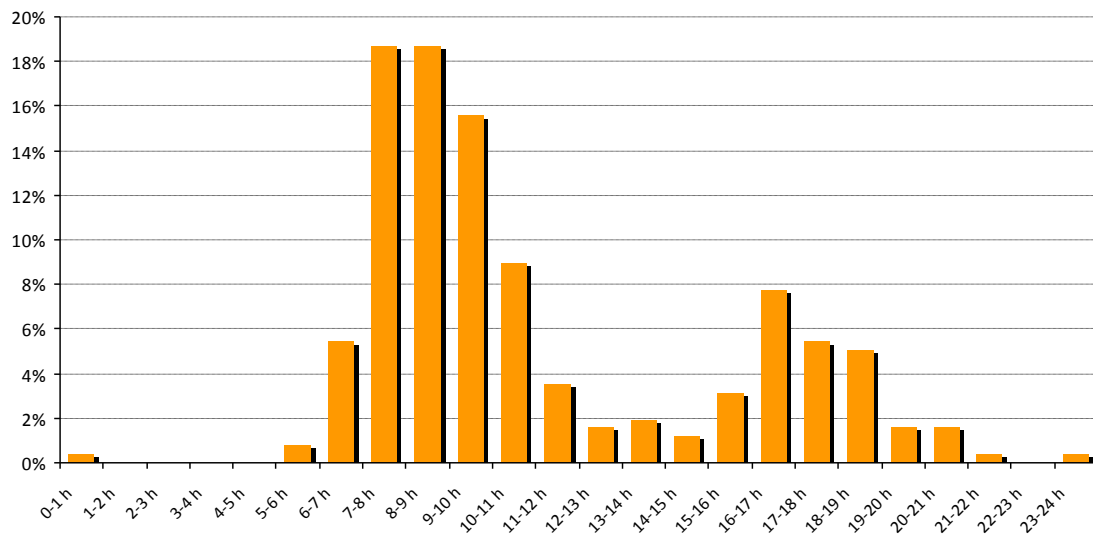
Hora de regreso



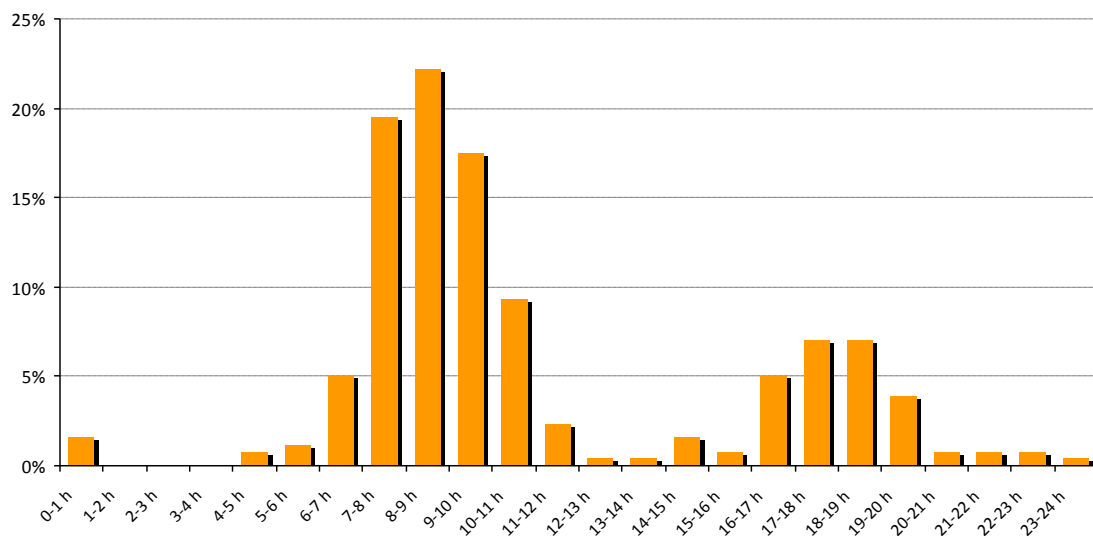
Los siguientes gráficos muestran las horas de salida para cada corredor:



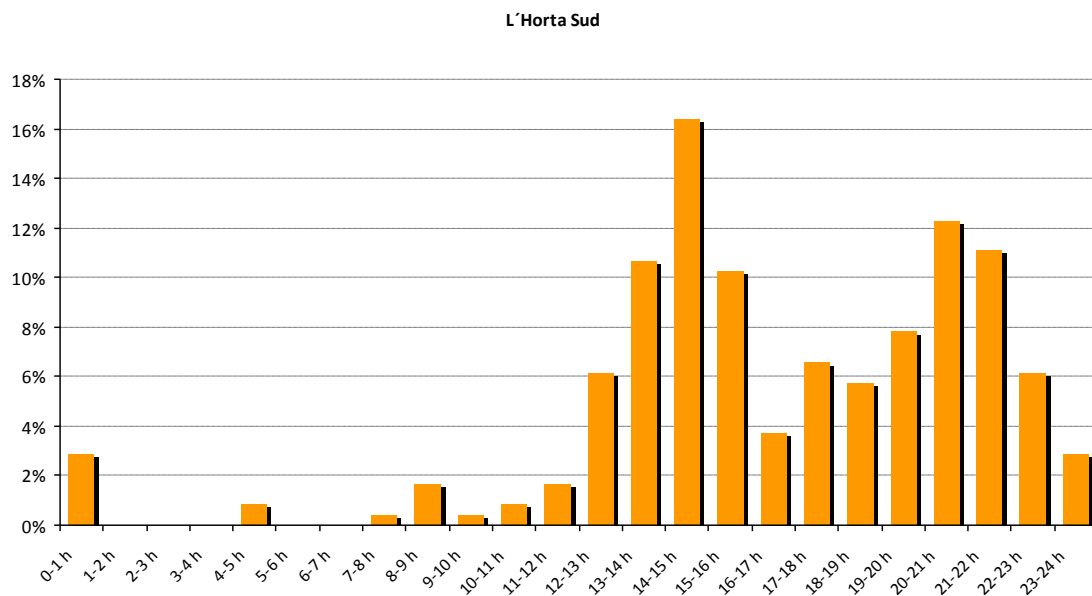
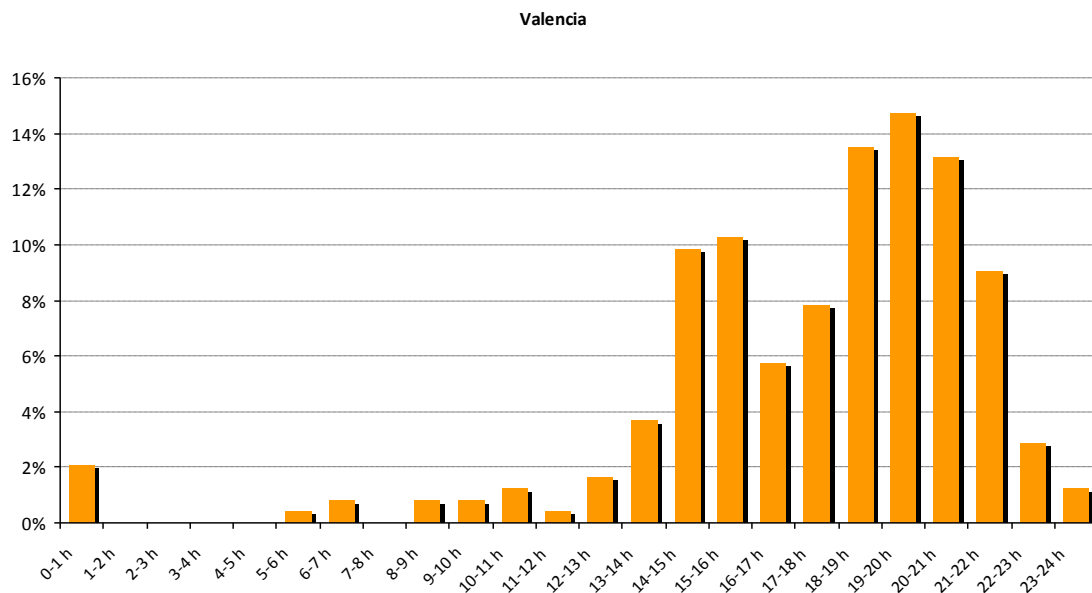
L'Horta Nord



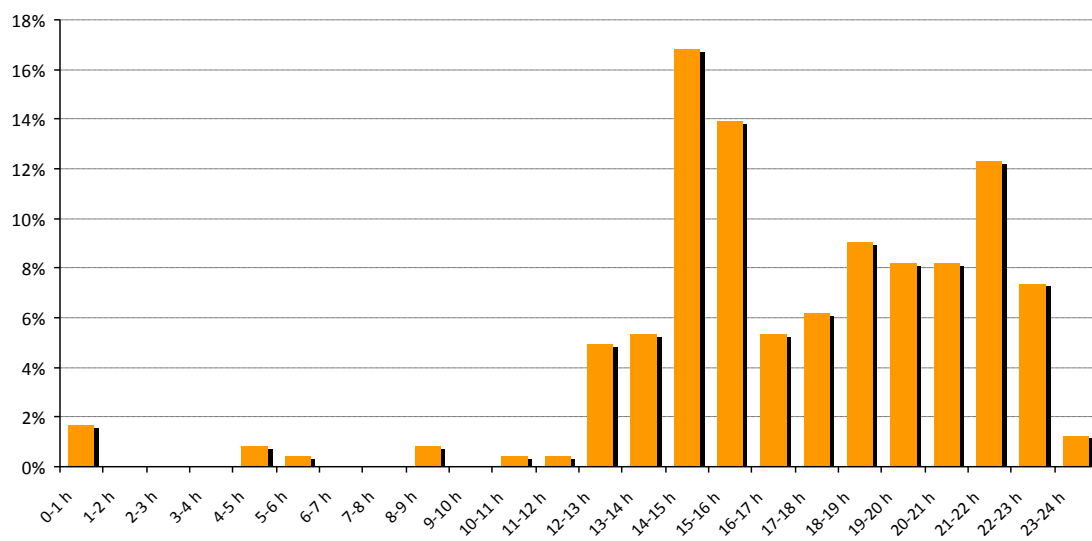
L'Horta Oest



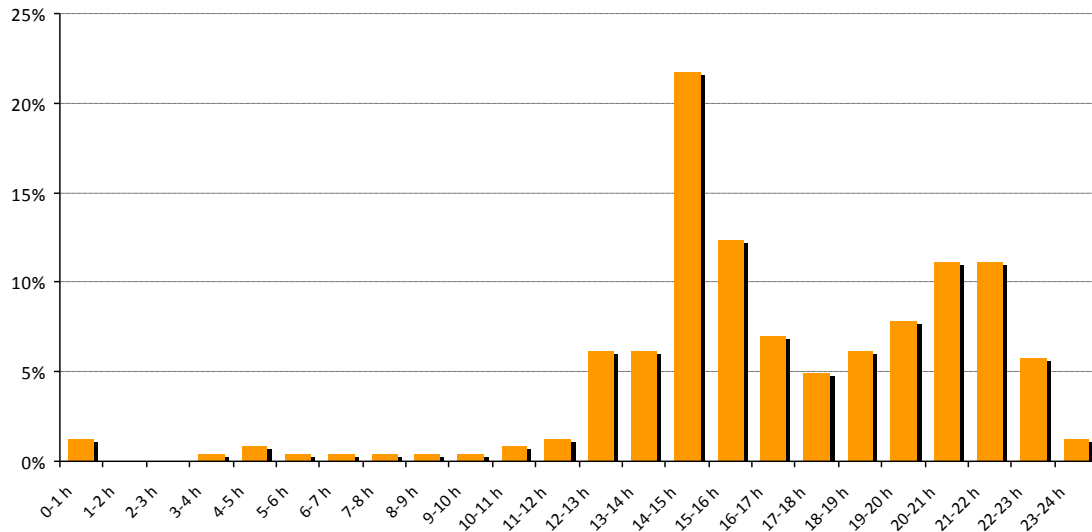
Los siguientes gráficos muestran las horas de regreso al domicilio para cada corredor:



L'Horta Nord



L'Horta Oest



8. Principales accesos a Valencia

Los conductores consultados acerca de la vía que utilizan con mayor frecuencia para hacer el viaje pasando por Valencia, los resultados generales son los siguientes:

Acceso a Valencia	
V-31 [De Silla A Valencia]	23,0%
A-3 [Autovia Madrid-Valencia]	14,4%
CV-35 [Lliria, Pobla, Vallbona, Burjassot-Valencia]	10,3%
A-7 [Autovia De Castelló A Valencia O Alacant A Valencia]	9,8%
V-21 [Puçol A Valencia]	8,6%
CV-36 [Autovia De Torrent A Valencia]	7,8%
CV-30 [Quart De Poblet A Avda Joan XXIII]	5,5%
CV-406 (Benetusser, Paiporta)	4,0%
CV-3004 [De Museros A Valencia]	2,8%
CV-31 [Paterna A Cv-30]	2,5%
CV-315 (Camino de Montcada)	2,4%
V-30	2,1%
Ronda Norte	1,1%
CV-500 [De Albufera A Valencia]	0,5%
CV-311 (Alboraia, Meliana)	0,1%
Otros	2,7%
N.S./N.C.	2,3%
TOTAL	100,0%

Los resultados para cada corredor en que se ha efectuado esta pregunta son los siguientes:

La vía más utilizada para ir/salir de Valencia por parte de los conductores procedentes del Corredor ciudad de **Valencia** es la A-7, la V-31, A-3 y CV-35. El resto de vías quedan a mucha distancia en cuanto a porcentaje de conductores que las usen.

Acceso a Valencia desde corredor ciudad de Valencia

A-7 [Autovia De Castelló A Valencia O Alacant A Valencia]	18,0%
V-31 [De Silla A Valencia]	15,8%
A-3 [Autovia Madrid-Valencia]	14,8%
CV-35 [Lliria, Pobla, Vallbona, Burjassot-Valencia]	11,8%
V-21 [Puçol A Valencia]	8,3%
CV-30 [Quart De Poblet A Avda Joan XXIII]	6,3%
Ronda Norte	4,0%
V-30	2,3%
CV-3004 [De Museros A Valencia]	1,8%
CV-36 [Autovia De Torrent A Valencia]	1,5%
CV-31 [Paterna A Cv-30]	1,3%
CV-500 [De Albufera A Valencia]	1,3%
CV-315 (Camino de Montcada)	1,0%
Otros	10,0%
N.S./N.C.	2,3%
TOTAL	100,0%

En cuanto al corredor **L'Horta Sud** la V-31 también es la vía más utilizada, en este caso, con una proporción muy superior al resto -próxima al 70%-., la segunda vía más utilizada, quedando a mucha distancia, es la CV-406.

Acceso a Valencia desde corredor L'Horta Sud

V-31 [De Silla A Valencia]	69,3%
CV-406 (Benetusser, Paiporta)	11,0%
CV-36 [Autovia De Torrent A Valencia]	7,3%
CV-30 [Quart De Poblet A Avda Joan XXIII]	4,3%
A-3 [Autovia Madrid-Valencia]	2,0%
A-7 [Autovia De Castelló A Valencia O Alacant A Valencia]	2,0%
V-21 [Puçol A Valencia]	0,5%
CV-31 [Paterna A Cv-30]	0,5%
CV-500 [De Albufera A Valencia]	0,5%
CV-35 [Lliria, Pobla, Vallbona, Burjassot-Valencia]	0,3%
CV-3004 [De Museros A Valencia]	0,3%
N.S./N.C.	2,3%
TOTAL	100,0%

En el corredor **L'Horta Nord** la vía más utilizada para acceder a Valencia es la V-21, la CV-35 y la A-7, el resto de vías quedan a mucha distancia en cuanto a porcentaje de conductores que las usen.

Acceso a Valencia desde corredor L'Horta Nord

V-21 [Puçol A Valencia]	23,8%
CV-35 [Lliria, Pobla, Vallbona, Burjassot-Valencia]	20,3%
A-7 [Autovia De Castelló A Valencia O Alacant A Valencia]	17,8%
CV-3004 [De Museros A Valencia]	9,3%
CV-315 (Camino de Montcada)	8,5%
CV-406 (Benetusser, Paiporta)	5,0%
V-31 [De Silla A Valencia]	3,3%
A-3 [Autovia Madrid-Valencia]	2,5%
CV-30 [Quart De Poblet A Avda Joan XXIII]	2,5%
CV-31 [Paterna A Cv-30]	2,0%
CV-36 [Autovia De Torrent A Valencia]	0,5%
CV-311 (Alboraia, Meliana)	0,5%
V-30	0,3%
CV-500 [De Albufera A Valencia]	0,3%
Otros	0,8%
N.S./N.C.	3,0%
TOTAL	100,0%

Para el corredor L'Horta Oest, la vía más citada es A-3 (38.3%) seguida de la CV-36 (22%), el resto de vías quedan a mucha distancia en cuanto a porcentaje de conductores que las usen.

Acceso a Valencia desde corredor L'Horta Oest

A-3 [Autovia Madrid-Valencia]	38,3%
CV-36 [Autovia De Torrent A Valencia]	22,0%
CV-35 [Lliria, Pobla, Vallbona, Burjassot-Valencia]	9,0%
CV-30 [Quart De Poblet A Avda Joan Xxiii]	9,0%
CV-31 [Paterna A Cv-30]	6,3%
V-30	6,0%
V-31 [De Silla A Valencia]	3,8%
V-21 [Puçol A Valencia]	1,8%
A-7 [Autovia De Castelló A Valencia O Alacant A Valencia]	1,3%
Ronda Norte	0,3%
N.S./N.C.	2,5%
TOTAL .	100,0%

9. Análisis de la congestión

La información relevante para analizar la congestión abarca diferentes preguntas en la encuesta. En primer lugar, el tiempo que tarda habitualmente en efectuar su recorrido el conductor, tiempo que el propio conductor compara con el que estima que tardaría si no hubiese problemas de congestión.

Los datos contenidos en la siguiente tabla indican que los conductores tardan una media de **26,47** minutos en realizar sus desplazamientos a Valencia, pero independientemente de este tiempo, lo importante es que la media de tiempo de pérdida por culpa de la congestión se sitúa en los **8,91 minutos** para el conjunto global de conductores; con lo que si no hubiera congestión el viaje de media se reduciría en un **33,7%**, pasando de los **26,47 minutos actuales** con congestión a los **17,56 minutos**.

	Tiempo medio habitual (min.)	Tiempo de congestión (min.)
Media	26,47	8,91
Mediana	20,00	5,00
Moda	20,00	0,00
Desv. típ.	20,04	9,59
Mínimo	2,00	0,00
Máximo	210,00	120,00
Percentiles	10	10,00
	20	15,00
	30	15,00
	40	20,00
	50	20,00
	60	25,00
	70	30,00
	80	30,00
	90	45,00

Seguidamente, se muestran los análisis detallados para cada corredor, comenzando por el de la ciudad de Valencia. La siguiente tabla, muestra la distribución de conductores según el tiempo que estiman que tardan en realizar su recorrido. Así, en este corredor, los conductores tardan una media de 36,73 minutos en desplazarse hasta Valencia, con una mediana de 30 y una moda de 20 minutos. El trayecto más largo registrado, implica una inversión de 210 minutos de tiempo y el más corto de 3 minutos.

En el corredor ciudad de Valencia el tiempo de congestión es de 9,64 minutos, siendo el corredor con mayor congestión de tránsito.

		Tiempo medio habitual (min.)	Tiempo de congestión (min.)
	Media	36,73	9,64
	Mediana	30,00	5,00
	Moda	20,00	0,00
	Desv. típ.	32,05	11,45
	Mínimo	3,00	0,00
	Máximo	210,00	120,00
Percentiles	10	15,00	0,00
	20	15,00	0,00
	30	20,00	5,00
	40	20,00	5,00
	50	30,00	5,00
	60	30,00	10,00
	70	40,00	10,00
	80	50,00	15,00
	90	60,00	25,00

En el corredor de L'Horta Sud, la media de tiempos de desplazamiento es de 22,86, con una mediana y moda de 20 minutos. El trayecto más largo registrado, implica una inversión de 100 minutos de tiempo y el más corto, de 5 minutos. Sólo un diez por ciento de estos conductores tarda 35 o más minutos en desplazarse a Valencia.

En el corredor de L'Horta Sud el tiempo de congestión es de 7,95 minutos, siendo el corredor con menor congestión de tránsito.

	Tiempo medio habitual (min.)	Tiempo de congestión (min.)
Media	22,86	7,95
Mediana	20,00	5,00
Moda	20,00	0,00
Desv. típ.	12,01	9,14
Mínimo	5,00	0,00
Máximo	100,00	85,00
Percentiles	10	10,00
	20	15,00
	30	15,00
	40	20,00
	50	20,00
	60	20,00
	70	30,00
	80	30,00
	90	35,00

En el corredor de L'Horta Nord, la media de tiempo de desplazamiento es de 23,54, con una mediana y moda de 20 minutos. El trayecto más largo registrado implica una inversión de 180 minutos de tiempo y el más corto de 2 minutos. Sólo un diez por ciento del colectivo de estos conductores tarda 35 o más minutos en desplazarse a Valencia.

En el corredor de L'Horta Nord el tiempo medio de congestión es de 9,14 minutos.

	Tiempo medio habitual (min.)	Tiempo de congestión (min.)
Media	23,54	9,14
Mediana	20,00	5,00
Moda	20,00	5,00
Desv. típ.	13,65	9,00
Mínimo	2,00	0,00
Máximo	180,00	70,00
Percentiles	10	12,10
	20	15,00
	30	15,00
	40	20,00
	50	20,00
	60	20,00
	70	25,00
	80	30,00
	90	35,00

En el corredor de L'Horta Oest, la media de tiempos de desplazamiento es de 22,89, con una mediana de 20 y moda de 30 minutos. El trayecto más largo registrado implica una inversión de 90 minutos de tiempo y el más corto de 5 minutos. Sólo un diez por ciento del colectivo de estos conductores tarda 35 o más minutos en desplazarse a Valencia.

En el corredor de L'Horta Oest el tiempo de congestión es de 8,91 minutos.

	Tiempo medio habitual (min.)	Tiempo de congestión (min.)
Media	22,89	8,91
Mediana	20,00	5,00
Moda	30,00	0,00
Desv. típ.	11,06	8,49
Mínimo	5,00	0,00
Máximo	90,00	50,00
Percentiles	10	10,00
	20	15,00
	30	15,00
	40	20,00
	50	20,00
	60	25,00
	70	30,00
	80	30,00
	90	35,00

El resumen de tiempos medios estimados reales y tiempos medios de congestión quedan como sigue:

		Tiempo medio habitual (min.)	Tiempo de congestión (min.)
València	Media	36,73	9,64
	Desviación típica	32,05	11,45
L'Horta Sud	Media	22,46	7,95
	Desviación típica	11,74	9,14
L'Horta Nord	Media	23,30	9,14
	Desviación típica	13,59	9,00
L'Horta Oest	Media	22,52	8,91
	Desviación típica	10,87	8,49
Total	Media	26,21	8,91
	Desviación típica	20,01	9,59

Otro aspecto a tener en cuenta respecto al tiempo invertido en desplazamientos en vehículo privado es el tiempo que se tarda en aparcar el coche. En este sentido, también se ha preguntado a los conductores entrevistados en que lugar aparca al llegar a su destino y cuanto tiempo acostumbra a invertir.

Más del 50% de los conductores declaran aparcar en la calle sin pagar; Entre corredores destaca como los conductores de Valencia aparcan en parking privado significativamente en mayor proporción que el resto de corredores, que en cambio, estacionan en mayor proporción en parking público.

¿Dónde aparca cuando llega a su destino?

	València	L'Horta Sud	L'Horta Nord	L'Horta Oest
En la calle sin pagar	54,50%	56,50%	52,75%	55,75%
En la calle ilegal	0,50%	1,00%	2,25%	2,25%
Utilizando el SER	2,25%	4,00%	6,25%	5,25%
Parking público	12,00%	25,00%	26,25%	22,00%
Parking empresa/ Universidad	10,25%	9,50%	10,00%	10,75%
Parking privado	19,25%	2,75%	2,00%	3,75%
Otros	0,50%	0,75%	0,25%	0,00%
N.S./N.C.	0,75%	0,50%	0,25%	0,25%

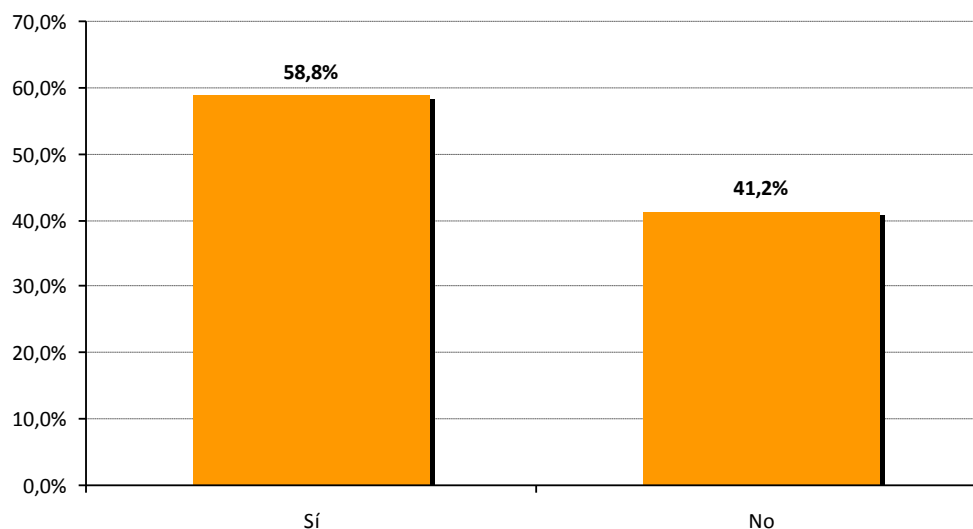
El tiempo medio que se tarda en aparcar en Valencia i alrededores es de 5,76 minutos. Los conductores residentes en el corredor de Valencia son los que tardan un tiempo medio menor (4,45 minutos), mientras que los del corredor L'Horta Nord son los que declaran invertir un tiempo medio de aparcamiento mayor (6,23 minutos).

¿Cuanto tiempo tarda en aparcar?

	Media	Desviación típica	Mínimo	Máximo
València	4,45	5,06	0	30
L'Horta Sud	6,19	6,18	0	60
L'Horta Nord	6,23	5,61	0	30
L'Horta Oest	6,17	6,27	0	30
Total	5,76	5,85	0	60

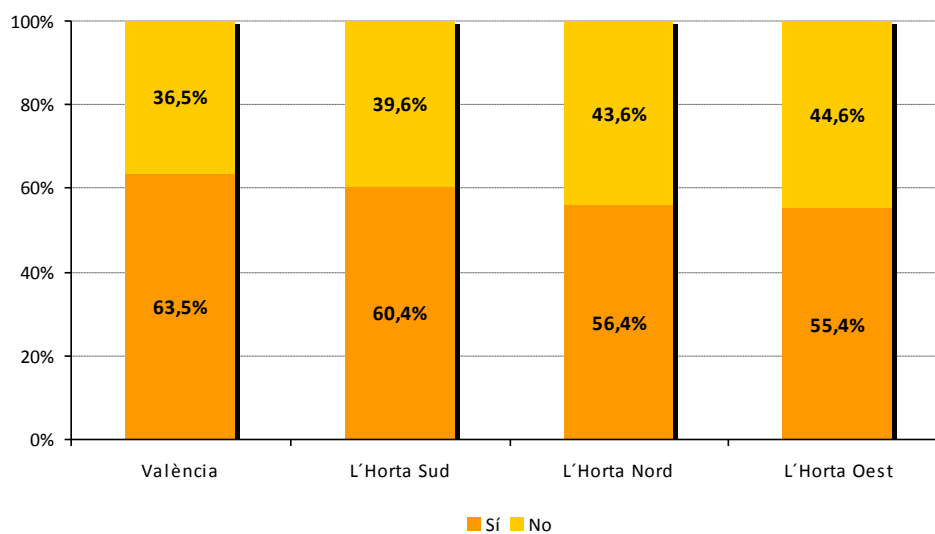
En relación a la percepción de congestión, el gráfico siguiente muestra como un 58,8% del conjunto de conductores considera que hay congestión en algún punto de su itinerario habitual.

Hay congestión en algún punto de su itinerario



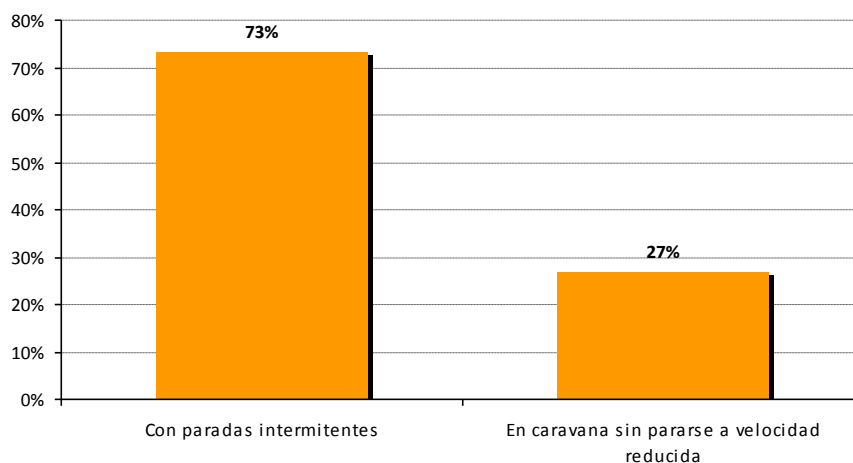
El resultado anterior por corredores pone de manifiesto que los conductores del corredor de la ciudad de Valencia son los que perciben en mayor proporción la existencia de congestión en su itinerario, seguido de los de L'Horta Sur. A pesar de la percepción que tienen los conductores de dicho corredor es el que menos tiempo de congestión presenta.

Congestión en su itinerario por corredores



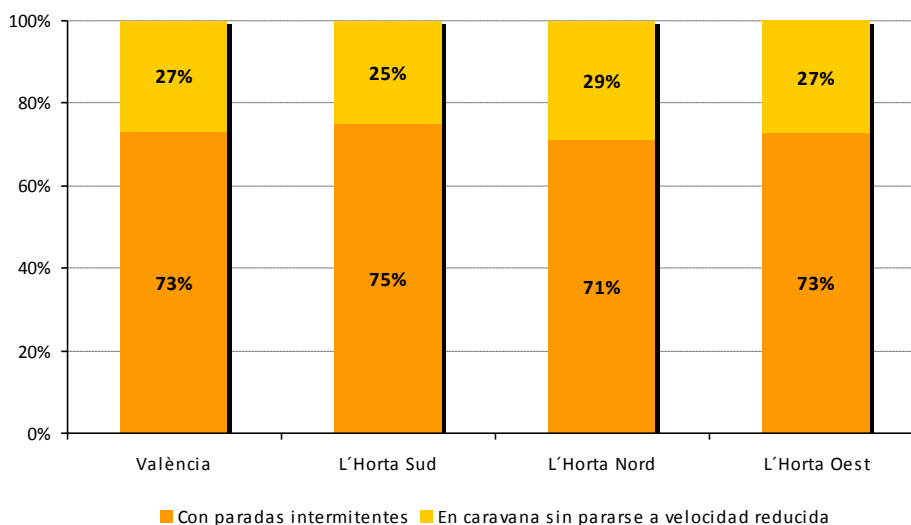
Para matizar este resultado, es importante saber qué entienden los conductores por situación de congestión. Más de dos terceras partes de los conductores preguntados (73%) consideran que existe una situación de congestión cuando se circula con paradas intermitentes, mientras que un 27% ya identifica esta situación con la de estar circulando en caravana sin pararse.

¿A partir de qué situación considera que hay congestión?



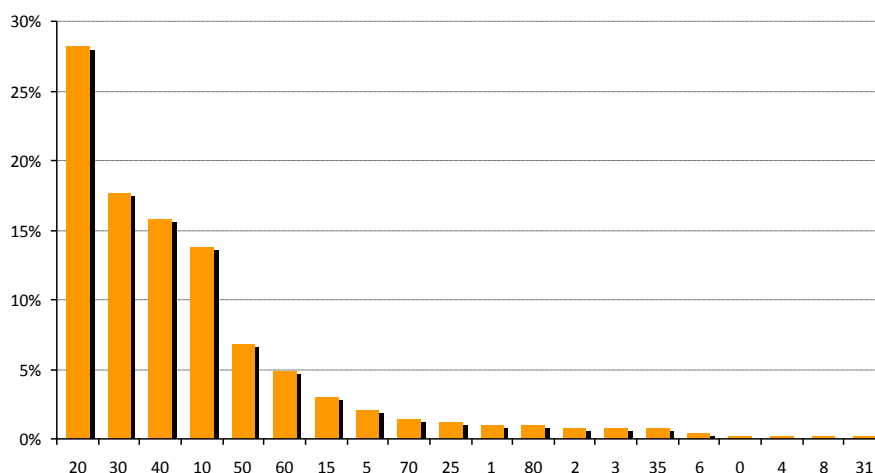
No existen diferencias estadísticamente significativas por corredores en cuanto a lo que consideran los conductores que es un caso de congestión: la mayoría piensa que hay congestión cuando se circula con paradas intermitentes, si bien, no resulta nada desdeñable el porcentaje que opina que ya existe esta situación cuando se circula en caravana, sin pararse, pero a velocidad reducida.

Percepción de situación de congestión en los corredores de Valencia



En cuanto a la velocidad asociada a la congestión, la mayoría de los conductores opinan que hay congestión cuando se circula a 20 km/h, resultado que ya se había obtenido en el estudio de la ciudad de Madrid, Bilbao y Sevilla, si bien, la dispersión de la respuesta es muy amplia, como se puede apreciar en el siguiente gráfico:

¿A partir de que velocidad considera que hay congestión?



La media de esta pregunta es de 27,92 Km/h, pero la moda y la mediana se sitúan en los 20 Km/h. La amplia desviación típica 16,06 que acompaña a la media hace que sea más representativa la mediana. Sólo un 26,9% del total de conductores ha respondido a esta pregunta y los cálculos se han realizado sobre la base de las respuestas válidas. Tan sólo un 10% admite velocidades superiores a los 50 Km/h como de situación de congestión.

A partir de qué velocidad consideraría que hay congestión

Media	27,92	
Mediana	20	
Moda	20	
Desv. típ.	16,06	
Mínimo	0	
Máximo	80	
Percentiles	10	10
	20	15
	30	20
	40	20
	50	20
	60	30
	70	35
	80	40
	90	50

Las velocidades medias a partir de las cuales se considera que hay congestión en los distintos corredores son las que se pueden ver en la siguiente tabla:

¿A partir de qué velocidad consideraría que hay congestión?		
Corredor	Media	Desviación típica
València	31,94	17,66
L'Horta Sud	25,55	14,19
L'Horta Nord	27,53	15,62
L'Horta Oest	26,52	15,95
Total	27,92	16,06

Finalmente, se proporciona la información referente a los puntos en que los conductores detectan existencia de congestión: se cita la vía y, posteriormente, el punto concreto en que se da dicha circunstancia de forma bastante habitual.

Puntos donde se detecta la congestión

Avenida del Cid, desde el puente hasta el Hospital Universitario	12,68%
V-31 desde Picassent a V-30	11,08%
Avenida de Ausias March	10,64%
CV-35 (Lliria, Pobla, Vallbona, Burjasot a Valencia)	5,69%
V-30	5,39%
A-3 hasta la avenida del Cid	4,81%
Avenida de Cataluña	4,23%
CV-3004 (Museros a Valencia)	4,08%
Avenida de la Cortes Valencianas	3,94%
CV-30	3,64%
V-21 (Puçol a Valencia)	3,64%
Ronda Norte	3,06%
A-7	2,92%
Calle Camino de Montcada	2,48%
Calle del Archiduque Carlos	2,19%
Calle de San Vicente Mártir	1,75%
Avenida de Blasco Ibañez	1,46%
Calle de Cristobal Colón	1,31%
Avenida de Pío XII	1,31%
CV-36	1,31%
Camino nuevo de Picaña	1,17%
Avenida de la Constitución	1,02%
Todo el centro de Valencia	0,87%
CV-500 (Albufera a Valencia)	0,87%
Gran Vía de Fernando el Católico	0,73%
CV-315 (Camino de Montcada)	0,73%
Avenida de Alfahuir	0,58%
Avenida de Pérez Galdos	0,44%
Calle de Dolores Marques	0,44%
Avenida de Aragón	0,44%
Calle Serrería	0,44%
Avenida de los Naranjos	0,44%
Otras	4,23%
TOTAL	100,0%

10. Acerca de las soluciones a la congestión

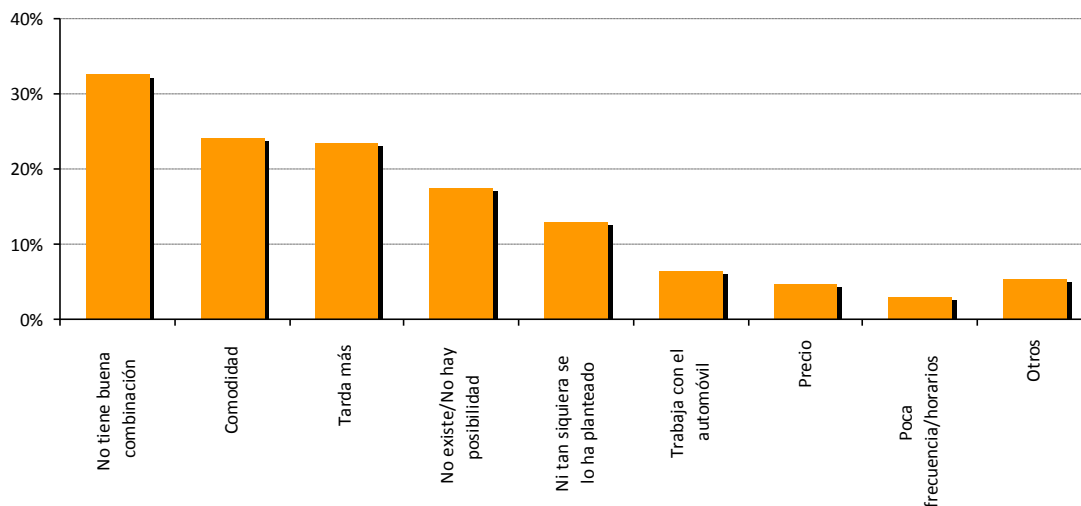
La congestión es un problema que no tiene fácil solución: el parque automovilístico sigue creciendo y la necesidad de utilizar el automóvil se amplía por diversos motivos, entre los que destacan: la mayor oferta cultural y de ocio de los grandes núcleos urbanos; el hecho de que cada vez más personas fijan su residencia en poblaciones cercanas a la ciudad en las que la vivienda puede resultar más accesible o en las que la calidad de vida es mejor; el hecho de que los centros de estudios se concentren en las grandes ciudades; la necesidad de llevar a cabo todo tipo de transportes de personas y mercancías entre municipios.

Los conductores podrían contribuir a la descongestión adoptando diversas medidas, entre las que destacan:

1. Mayor uso del transporte público
2. Fomentar el compartir el coche de forma habitual en los desplazamientos diarios a los centros de trabajo o de estudios para reducir costes y congestión, implantar vías de alta ocupación (V.A.O.), unas vías de acceso destinadas exclusivamente a vehículos con más de 1 ocupante y para el Transporte Público.

Se ha preguntado a los encuestados por que motivos no usaban el transporte público en el desplazamiento de acceso a Valencia. La respuesta obtenida muestra como la carencia de una red bien comunicada, la comodidad y el tiempo de trayecto son las principales razones que declara la gente para usar el coche en detrimento del transporte público. Más de un tercio de los conductores dice no coger el transporte público porque no tiene una buena combinación, un 24,13% por que no es tan cómodo y un 23,51% porque el tiempo de desplazamiento es mayor. De esto se concluye que hay que fomentar una reforma de infraestructuras de comunicación y transporte en el Área Metropolitana de Valencia, para atender a la demanda actual y aspirar a una circulación mejor coordinada. El siguiente gráfico muestra la distribución de respuesta sobre el primer motivo esgrimido para no usar el transporte público.

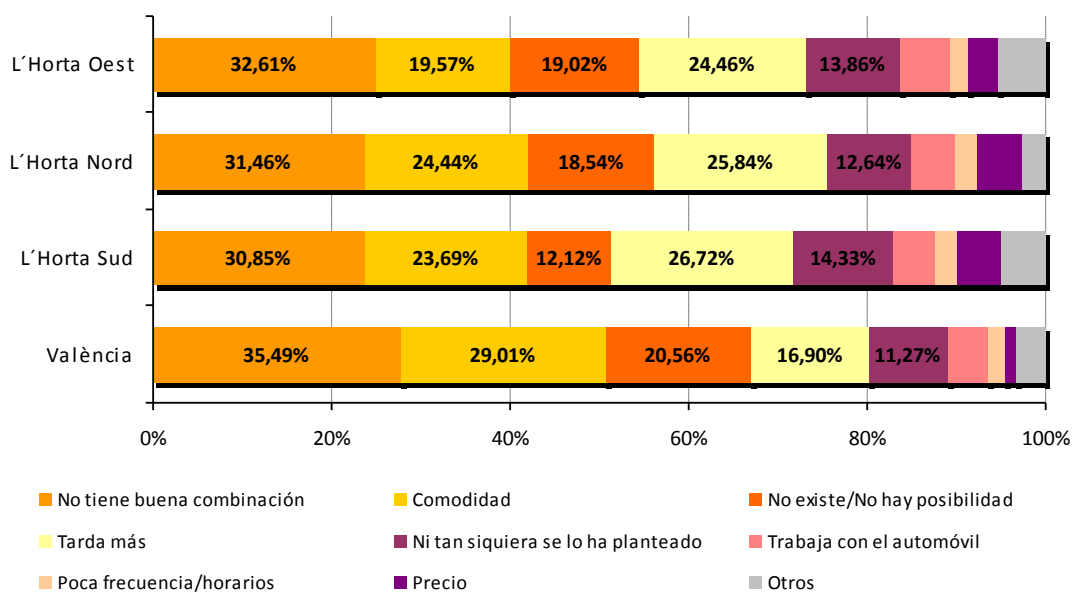
¿Por qué no usa el transporte público para realizar el mismo trayecto?



Esta respuesta analizada por corredores proporciona los resultados del gráfico siguiente. En ellos destacan varios puntos interesantes:

- Los conductores de la zona de Valencia y L'Horta Oest son los que declaran en mayor proporción no tener la posibilidad de usar el transporte público para llegar a su destino y el hecho de no tener una buena combinación.
- Los residentes en los corredores de L'Horta Sud y L'Horta Nord son los que declaran en mayor proporción que el transporte público tarda más.
- Los residentes en la zona de Valencia son los que declaran no usar el transporte público en mayor proporción que el resto por la comodidad que les proporciona viajar en transporte privado.
- Finalmente, los del corredor de L'Horta Nord son los que destacan en mayor proporción el tema económico como elemento disuasor.

Distribución de motivos para no usar el transporte público por corredores



Para aquellos que han indicado que no usan el transporte público porque tardan más, se ha estimado el exceso de tiempo, obteniéndose la siguiente distribución de respuesta:

Dejando de lado a aquellos que no saben o no contestan, la media de tiempo en transporte público es de unos 46 minutos, si bien, la mediana, más representativa, se sitúa en 40 minutos y la moda o caso más frecuente en 60 minutos. Se trata de un tiempo muy considerable, que pone de manifiesto la falta de eficacia del sistema de transporte público en el entorno de Valencia.

Tiempo medio en transporte público

Media	45,55	
Mediana	40	
Moda	60	
Desv. típ.	25,54	
Mínimo	8	
Máximo	180	
Percentiles	20	25
	30	30
	40	30
	50	40
	60	45
	70	60
	80	60
	90	75,5

Preguntados acerca del cuánto tiempo menos debería de tardar el transporte público en realizar los trayectos que les interesan para que fuese una opción deseable, la distribución de respuesta obtenida es la siguiente:

La media es de unos 19,37 minutos, pero la mediana se sitúa en 15 y la moda o caso más frecuente en 20. Un 60% espera una reducción de hasta 20 minutos en tiempos de desplazamiento realizados por medio de transporte público.

Tiempo medio estimado de la alternativa		
Media	19,37	
Mediana	15	
Moda	20	
Desv. típ.	13,98	
Mínimo	1	
Máximo	120	
Percentiles	10	10
	20	10
	30	10
	40	15
	50	15
	60	20
	70	20
	80	25
	90	30

Como se puede apreciar en la siguiente tabla, para que parte de los conductores se plantease tomar el transporte público a su alcance, éste debería reducir el tiempo actual de 20 a 30 minutos en función de la zona. Los que se muestran más exigentes en el tiempo que se debería reducir son los conductores de Valencia. Por el contrario, los de L'Horta Notd son los menos exigentes en cuanto al tiempo de reducción para plantearse la alternativa del transporte público, siempre y cuando exista.

	Tiempo medio en transporte público (min.)		Tiempo estimado para considerar la alternativa de transporte público	
	Media	Desviación típica	Media	Desviación típica
València	52,30	31,11	22,22	21,23
L'Horta Sud	46,29	22,08	17,71	9,57
L'Horta Nord	40,90	20,65	19,63	9,12
L'Horta Oest	45,48	29,34	19,10	16,02
Total	45,55	25,54	19,37	13,98

También se ha preguntado qué actuaciones cree que se deberían llevar a cabo por parte de las administraciones públicas para que se utilizara más el Transporte Público, respondiendo un máximo de tres motivos por encuestado. Han respondido un motivo el 80,69%, la segunda mención se concreta alrededor de las mismas soluciones pero ya sólo interviene un 27,4% del colectivo entrevistado. Finalmente, tan sólo el 5,6% de los conductores proporciona una tercera sugerencia de mejora del transporte público.

Las soluciones espontáneas que han apuntado los conductores para mejorar el transporte público son las siguientes, en:

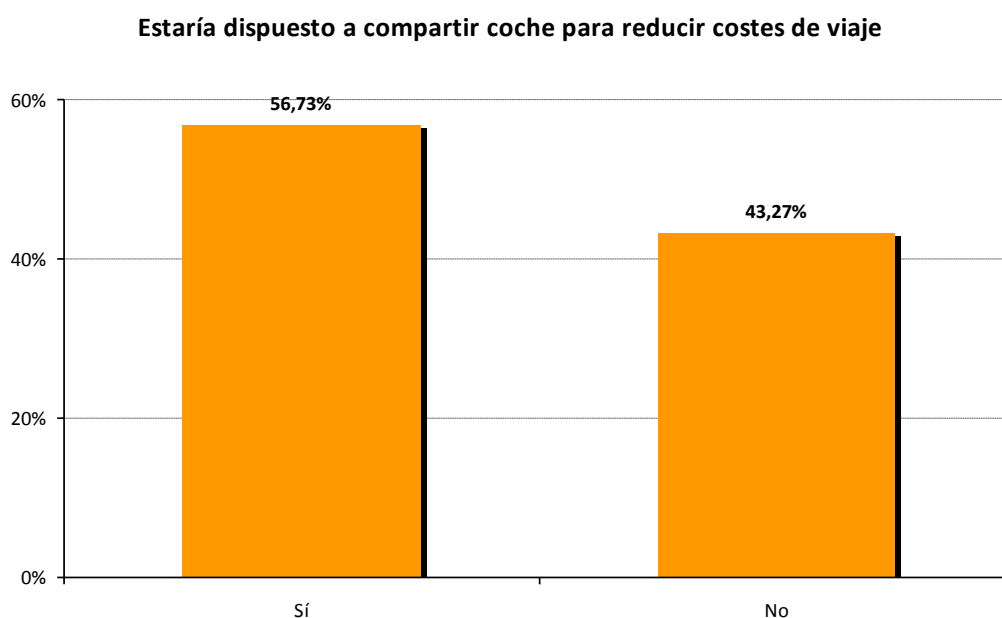
¿Qué actuaciones cree que deberían llevar a cabo las administraciones públicas para que usted llegara a utilizar el Transporte Público?

Ampliar la red	24,0%
Abaratar precios	23,2%
Poner más frecuencias	20,5%
Ampliar horarios	8,4%
Nada	5,9%
Ampliar el número de paradas y estaciones	4,1%
Acortar el tiempo de recorrido	3,0%
Cumplir con los horarios y servicios	2,6%
Mayor comodidad	2,1%
Campañas de promoción y concienciación	1,2%
Mejor accesibilidad para sillas de ruedas y cochecitos de bebé	0,9%
Ampliar carril BUS	0,7%
Carril bici	0,7%
Eliminar plazas de aparcamiento en destino	0,6%
Mejorar la seguridad	0,4%
Facilidad de aparcamiento junto paradas y estaciones	0,3%
Bicing	0,3%
Mejorar información servicios	0,3%
Otros	0,6%
TOTAL	100,0%

Destaca el hecho de la ampliación de la red de Transporte Público, el ajuste de los precios, incrementación de la frecuencia de paso de los mismos, así como la ampliación del horario. No obstante, es importante destacar que casi un 6% no apunta una solución.

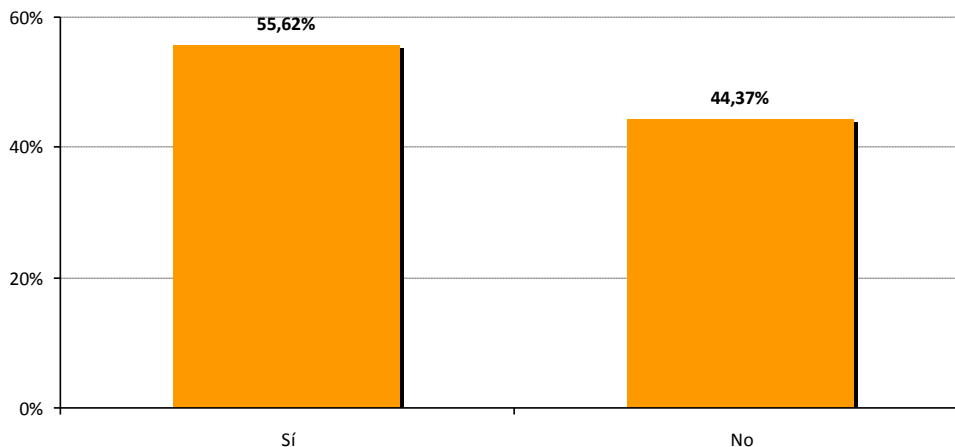
Por otro lado, también se ha valorado otras formas mediante las que los conductores podrían contribuir a la descongestión adoptando diversas medidas específicas como compartir coche, limitar el acceso a Valencia a ciertos vehículos,...

El 56,73% de los conductores estaría dispuesta a compartir coche en sus desplazamientos habituales para reducir los costes de viaje



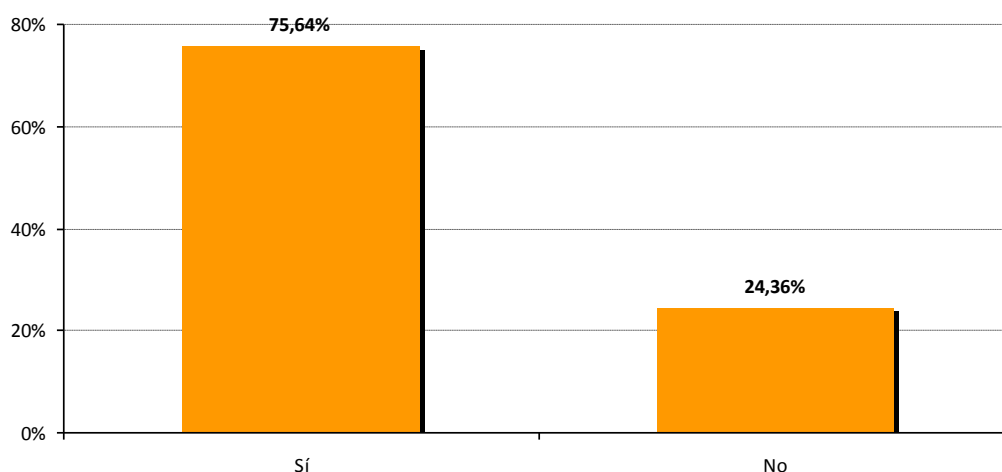
El 55,62% de la población conductora estaría dispuesta a compartir coche en sus desplazamientos habituales para reducir tiempo de de viaje mediante las vías de alta ocupación (V.A.O.), unas vías de acceso destinadas exclusivamente a vehículos con más de 1 ocupante.

¿Estaría dispuesto a compartir coche en sus desplazamientos habituales para reducir tiempo de de viaje mediante las vías de alta ocupación (V.A.O.)?

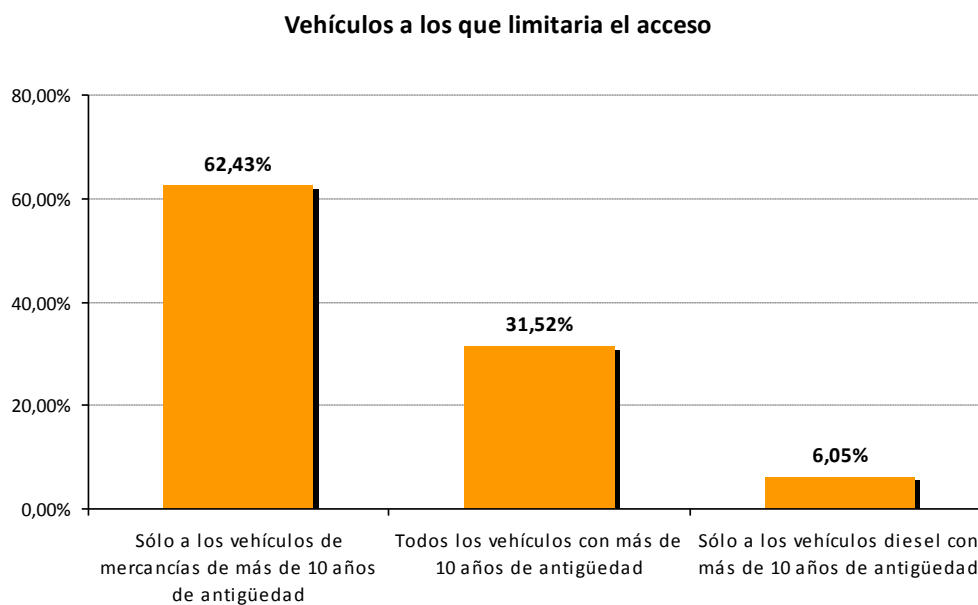


El 75,64% de la población encuestada considera que sería necesario limitar en el interior del municipio de Valencia el acceso de determinados vehículos para conseguir los niveles de calidad ambiental exigidos por la unión Europea para este año.

¿Considera que sería necesario limitar en el interior del municipio de Valencia el acceso de determinados vehículos para conseguir los niveles de calidad ambiental exigidos por la Unión Europea?

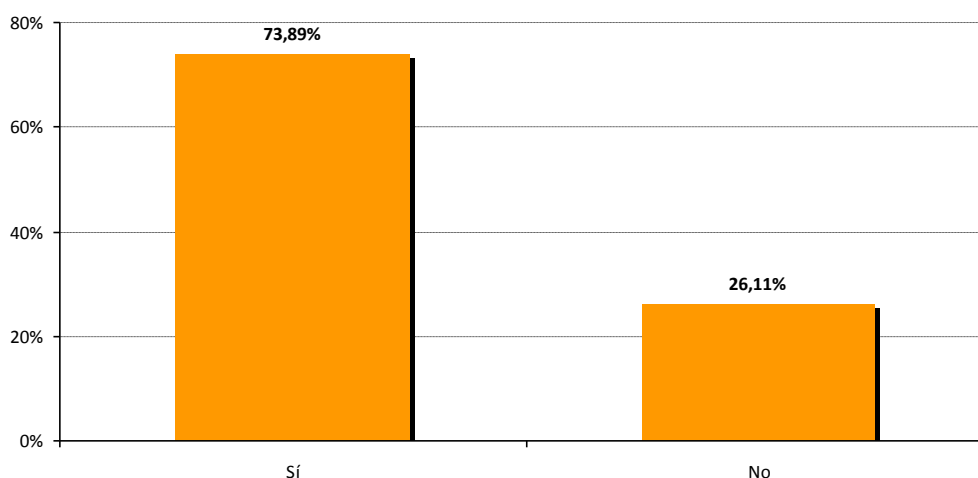


Casi dos tercios de la población encuestada considera que sería necesario limitar en el interior del municipio de Valencia el acceso a los vehículos de mercancías de más de 10 años de antigüedad y casi un tercio a todos los vehículos de más de 10 años de antigüedad.



El 73,89% de la población encuestada considera que necesario ampliar las medidas de control ambiental a otros ámbitos mayores que el de la ciudad de Valencia.

¿Ampliaría las medidas de control ambiental a otros ámbitos mayores que el de la ciudad de Valencia?



11. Valoración de la importancia de las propuestas para mejorar las infraestructuras previstas en la zona para paliar los problemas de congestión

De las distintas propuestas evaluadas, aquella a la que los conductores que pasan por Valencia conceden más importancia es el aumento de la frecuencia en los trenes y el metro. Le siguen con puntuaciones superiores a 8 las propuestas siguientes: aumento de la red de metro y metro ligero, conexión entre red de cercanías y metro, realización de la variante de la CV-36 desde la A-7 y el aumento de la red de trenes.

En el extremo inferior, con puntuaciones por debajo de 5 estarían las propuestas de ampliar la zona regulada (ORA) y la de cobrar peajes para acceder al centro (4,22 y 2,64 puntos).

	Mínimo	Máximo	Media	Desviación típica
Aumento de la frecuencia en los trenes y el metro	0	10	8,44	1,75
Aumento de la red de metro y metro ligero	0	10	8,36	1,81
Conexión entre red de cercanías y metro	0	10	8,32	1,79
Realizar variante de la CV-36 desde la A-7	0	10	8,11	2,00
Aumento de la red de trenes	0	10	8,01	2,02
Aparcamientos de disuasión en las entradas	0	10	7,93	2,22
Realizar el eje del Túria	0	10	7,77	2,10
Realizar eje entre V-21 y CV-35 por el interior	0	10	7,72	2,24
Opción de llevar la bici en el tren o el metro	0	10	7,72	2,40
Nuevo carril de autopista	0	10	7,72	2,31

Realizar variante Museros - Valencia	0	10	7,67	2,32
Impedir el acceso al centro	0	10	7,00	3,00
Ampliar la zona regulada (ORA)	0	10	4,22	3,61
Peajes para acceder al centro	0	10	2,64	3,28
Otros	0	10	7,41	3,92

Por corredores, se observa como los conductores de la zona Valencia y L'Horta Oest, son los que están mas de acuerdo con la mayoría de propuestas planteadas. L'Horta Sud otorga más puntuación a la conexión entre la red de cercanías y el metro.

En las puntuaciones más bajas, todos los corredores también muestran un nivel de acuerdo similar: las ya mencionadas de ampliar la zona regulada (ORA) y la de cobrar peajes para acceder al centro son las únicas que suspenden en puntuación en todos los corredores, siendo especialmente negativas en el corredor de Valencia y L'Horta Sud.

En el cuadro siguiente se pueden ver las diferentes valoraciones por corredores:

	València	L'Horta Sud	L'Horta Nord	L'Horta Oest
Aumento de la frecuencia en los trenes y el metro	8,29	8,45	8,49	8,51
Aumento de la red de metro y metro ligero	8,25	8,38	8,47	8,35
Conexión entre red de cercanías y metro	8,21	8,47	8,30	8,28
Realizar variante de la CV-36 desde la A-7	8,09	8,20	7,91	8,24
Aumento de la red de trenes	7,80	8,07	8,09	8,07
Realizar el eje del Túria	7,79	7,80	7,49	7,97
Realizar eje entre V-21 y CV-35 por el interior	7,73	7,63	7,63	7,91
Aparcamientos de disuasión en las entradas	7,72	8,01	8,04	7,95
Opción de llevar la bici en el tren o el metro	7,67	7,74	7,67	7,82
Realizar variante Museros - Valencia	7,61	7,69	7,59	7,80
Nuevo carril de autopista	7,48	7,84	7,80	7,75
Impedir el acceso al centro a los coches	6,99	7,18	7,12	6,69
Ampliar la zona regulada (ORA)	3,65	4,22	4,66	4,34
Peajes para acceder al centro	2,94	2,30	2,70	2,64

