

ANEXO V ESTUDIO DE TRÁFICO

ÍNDICE

1. ANTECEDENTES DEL PLAN	1
1.1 CONSIDERACIONES PRELIMINARES: ANTECEDENTES, OBJETO Y CONTENIDO	1
1.1.1 Antecedentes	1
1.1.2 Objeto	1
2. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL - DIAGNÓSTICO	1
2.1 ANÁLISIS DE LA RED VIARIA	1
2.1.1 Red viaria metropolitana	1
2.1.2 Red viaria urbana	1
2.2 ANÁLISIS DEL TRÁFICO.....	2
2.2.1 Evolución del tráfico	2
2.2.2 Simulación red básica	7
2.3 ANÁLISIS DEL ESTACIONAMIENTO	13
2.4 ANÁLISIS DEL FLUJO DE MERCANCÍAS	13
2.5 ANÁLISIS DEL TRANSPORTE PÚBLICO	14
2.6 ANÁLISIS DE EJES PEATONALES Y CICLISTAS	15
2.7 SEGURIDAD VIAL	15
2.8 ACCESIBILIDAD	16
2.9 ASPECTOS ENERGÉTICOS Y AMBIENTALES. CONTAMINACIÓN ACÚSTICA	18
2.9.1 Mapas estratégicos de Ruido de las Autopistas de la Red del Estado	19
2.9.2 Elaboración de los mapas estratégicos de ruido de las carreteras de la Generalitat de código CV-4	20
2.9.3 Delimitación de las zonas de servidumbre acústica de las carreteras de la Generalitat Valenciana de primera fase.	24
2.10 REPARTO MODAL.....	25
3. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN FUTURA – ANÁLISIS DE LAS PROPUESTAS	27
3.1 PROPUESTA DE PLANEAMIENTO	27
3.2 PROPUESTA DE RED VIARIA	27
3.2.1 Jerarquía viaria	28
3.2.2 Red viaria principal	30
3.2.3 Red viaria secundaria	31
3.3 ANÁLISIS DEL TRÁFICO.....	33
3.3.1 Evolución del tráfico	33
3.3.2 Generación de viajes de los nuevos desarrollos.....	34
3.3.3 Nuevas infraestructuras y modificación de la red actual.....	36
3.3.4 Hipótesis de generación de viajes.....	36
3.3.5 Simulación –Red básica (Comparativa estado actual y futuro).....	39
3.4 ANÁLISIS DEL ESTACIONAMIENTO	42
3.5 ANÁLISIS DEL FLUJO DE MERCANCÍAS	42
3.6 ANÁLISIS DEL TRANSPORTE PÚBLICO	42
3.7 ANÁLISIS DE EJES PEATONALES Y CICLISTAS	42
3.8 SEGURIDAD VIAL	44

3.9 ACCESIBILIDAD	44
3.10 ASPECTOS ENERGÉTICOS Y AMBIENTALES. CONTAMINACIÓN ACÚSTICA	46
3.10.1 <i>Situación de partida</i>	46
3.10.2 <i>Delimitación de las zonas de servidumbre</i>	46
4. CONCLUSIONES	47

1. ANTECEDENTES DEL PLAN

1.1 Consideraciones preliminares: antecedentes, objeto y contenido

1.1.1 Antecedentes

Para la elaboración del diagnóstico de la situación actual de la movilidad se ha contado con la siguiente documentación.

- Estudio de Movilidad para el Plan General elaborado por TYPESA
- Plan director de Almussafes
- Diagnóstico Global de la Agenda 21 de Almussafes
- Plan Municipal de Accesibilidad en el Urbanismo de Almussafes
- Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Almussafes

1.1.2 Objeto

El presente documento tiene por objeto realizar una diagnosis de la situación actual de la movilidad en el municipio para analizar si las propuestas de planeamiento son viables en cuanto a la afección a la movilidad y contaminación ambiental.

2. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL - DIAGNÓSTICO

2.1 Análisis de la red viaria

2.1.1 Red viaria metropolitana

El término municipal de Almussafes se encuentra afectado por un importante haz de infraestructuras viarias:

- El término está atravesado de Norte a Sur, en su parte Este, por la Autopista AP-7. Este elemento de infraestructura crea una barrera importante que separa físicamente (salvo la zona del Polígono Norte Ford, que queda al Oeste de la AP-7) el término de Almussafes del de Sollana, y lo separa también del área de influencia de la Albufera.
- Otra vía que atraviesa el término de Almussafes es la CV-42, que une Alzira con Almussafes y que transcurre también de Norte a Sur, por la parte central del término. Esta vía bordea el casco urbano, a través de la Ronda Perimetral, por el Este, y se acaba uniéndose con la AP-7.
- La carretera CV-520, que une Catadau con Sollana, atraviesa el término en sentido Este- Oeste, delimitando la parte sur del casco urbano.
- La N-332 pasa tangencialmente por el término de Almussafes, en su extremo Noroeste.

2.1.2 Red viaria urbana

La ciudad dispone de un entramado de calles angostas y transversales que configuran de forma irregular el espacio urbano, área que a su vez es contenida por un circuito de varias vías interconectadas entre sí por medio de 4 rotondas y 2 intersecciones

viales: CV-42 (al noreste), CV-520 (al sureste), Ronda Monestir de la Valldig (oeste), Ronda Antoni Ludeña y Ronda Sindic Antoni Albuixech (norte).

Las calles de mayor importancia del área urbana son: Carrer Mayor, representa el eje estructural del espacio urbano y vial principal de la ciudad atravesando de norte a sur la población; Calle H, vía principal acceso entre el casco histórico de Almussafes y el Polígono Industrial Juan Carlos I, así como la Avenida Foia.

2.2 Análisis del tráfico

2.2.1 Evolución del tráfico

Para el estudio de la evolución del tráfico se tomarán los datos de la red metropolitana que atraviesa el municipio.



2.2.1.1) Autopista AP7 – Tramo Valencia-Alicante

La autopista tiene un trazado paralelo a la costa que va desde Alicante hasta Valencia, en concreto, hasta Almussafes, donde se une con la A7.

De los datos existentes en el Informe 2015 sobre el sector de las autopistas de peaje en España elaborado por el Ministerio de Fomento, se extraen los datos de las Intensidades Medias Diarias del tramo Valencia-Alicante.

Se observa un descenso a partir de 2007 que se ha prolongado hasta 2013, año a partir del cual se ha revertido la tendencia pareciendo una leve recuperación del volumen de tráfico. En términos generales, se ha pasado de casi 30.000 vehículos al día en el año 2007 a 16.000 vehículos al día en el año 2015, reduciéndose casi un 50%.

La AP7 tiene su influencia en el municipio de Almussafes porque dispone de una salida ubicada junto a la zona industrial con acceso directo a la misma y, además, existe conexión con la CV-42 que se analiza a continuación.

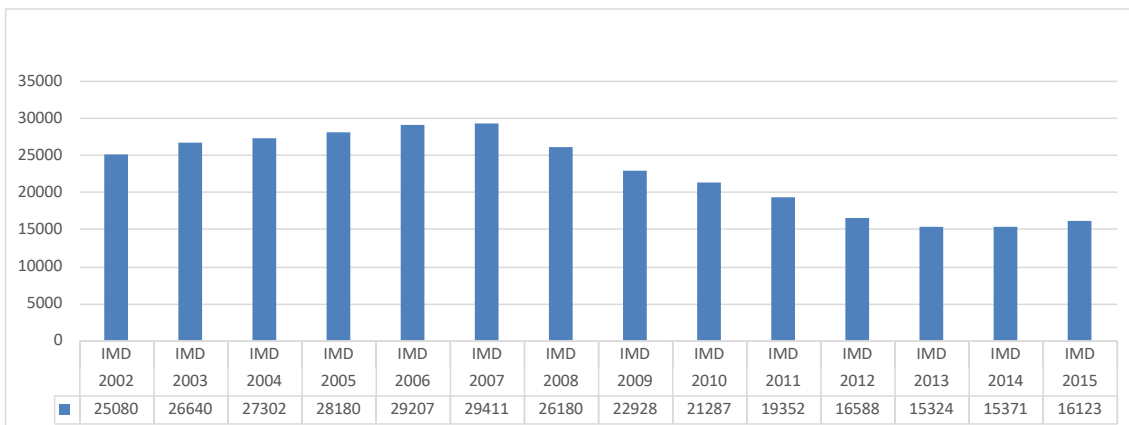


Ilustración 1. Evolución de las IMD en el tramo Valencia-Alicante de la AP7. Fuente. Elaboración propia

2.2.1.2) Viario CV-42

Los datos de tráfico existentes corresponden a las estaciones de aforo de la Generalitat. Se han utilizado los datos de las memorias de aforo de los últimos años hasta el 2020, último año del que se tienen datos disponibles. Según el mapa de tráfico de 2020, se presentan los siguientes datos de la CV-42:



- 042-027: estación de cobertura ubicada en el PK 15,300 de la carretera CV-42 y que controla el tramo comprendido entre la CV-520 y el Acceso Sur de Almussafes. (Representado el tramo en color rojo).
- 042-030: estación de cobertura ubicada en el PK 16,500 de la carretera CV-42 y que controla el tramo comprendido entre el Acceso Sur de Almussafes y la Glorieta Norte de Almussafes. (Representado el tramo en color verde).
- 042-035: estación de cobertura ubicada en el PK 17,600 de la carretera CV-42 y que controla el tramo comprendido entre la Glorieta Norte de Almussafes y el enlace a la Ford. (Representado el tramo en morado).
- 042-040: estación de cobertura ubicada en el PK 20,800 de la carretera CV-42 y que controla el tramo comprendido entre el enlace a la Ford y el enlace con la A-7. (Representado el tramo en color azul).

2.2.1.2.1. Análisis de la Intensidad Media Diaria (IMD) de la CV-42

Se analiza la evolución de la IMD en la carretera CV-42. Se han distinguido los cuatro tramos descritos anteriormente. Se muestran los datos desde 2004 hasta 2020 que son los últimos datos disponibles.

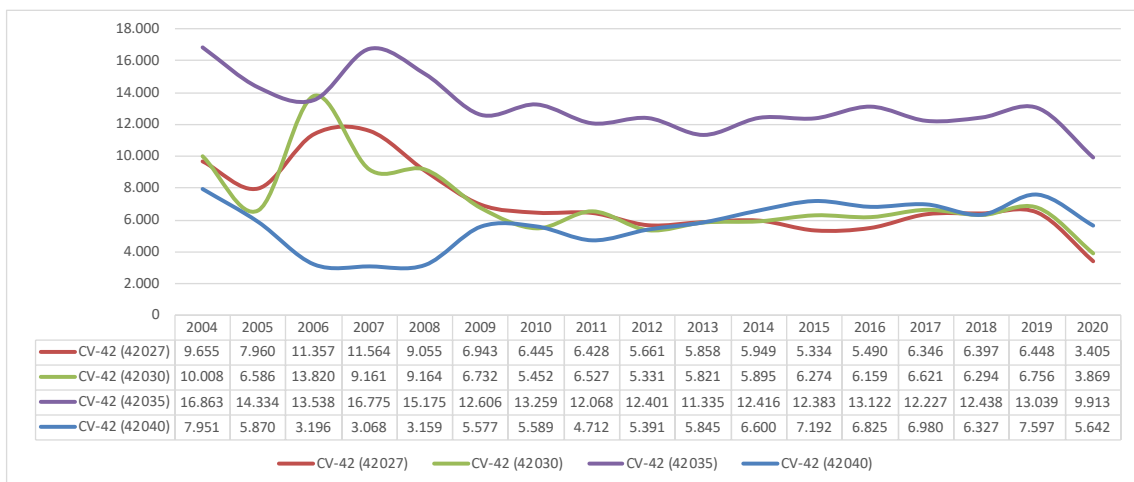


Ilustración 2. Evolución de las IMD en los distintos tramos de la CV-42 a su paso por el término municipal de Almussafes. Fuente. Elaboración propia

En general, puede observarse que todos los tramos de la CV-42 han visto reducido drásticamente el flujo de vehículos coincidiendo con el periodo de la crisis económica. Los valores actuales de flujo de vehículos son menores a los registrados en 2004.

Que los flujos tengan valores cercanos a los obtenidos en el año 2004 indica que las capacidades en las vías analizadas son correctas, no viéndose comprometida la circulación en ninguno de ellos.

2.2.1.2.2. Análisis de la Intensidad Horaria Máxima (IHM)

Se analiza para cada uno de los tramos de la carretera CV-42 la IHM para conocer las pautas de comportamiento del tráfico a lo largo de las 24 horas de un día laboral tipo. Se analizará cuando se produce la IHM y qué flujo alcanza para conocer la calidad de la red de tránsito que se clasifica según el Highway Capacity Manual (HCM), que presenta un análisis de la movilidad.

2.2.1.2.2.1. CV-42 Tramo 042027

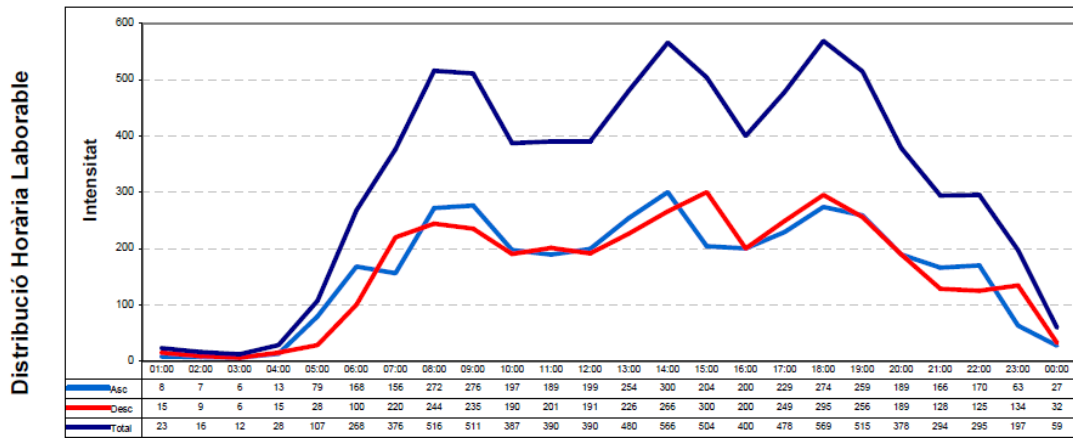
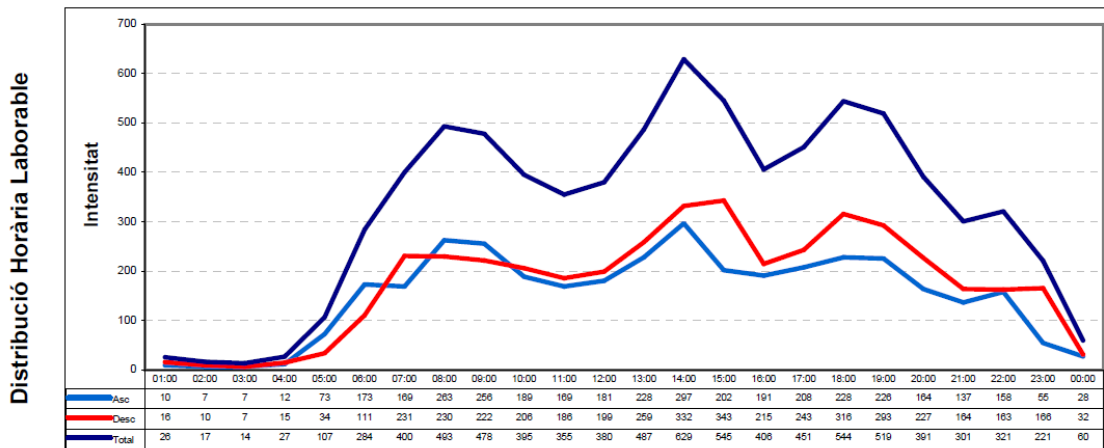


Ilustración 3. Distribución horaria del Tráfico en el tramo 042027. Año 2019. Fuente. Memoria anual de aforos de 2019 de la Comunidad Valenciana.

Se observa una IH Máxima de 570 a las 18.00 horas. Cabe decir que en ambos sentidos hay un similar flujo de vehículos y que se observan tres crestas no muy marcadas a las 8.00h, a las 14.00h y a las 18.00h que coinciden con el horario laboral, no obstante, el flujo de vehículos a lo largo de toda la jornada se mantiene en niveles similares entorno a los 400-500 vehículos por hora.

Según los datos de las fichas de caracterización de la memoria anual de aforos del año 2019 de la consellería para el análisis de la CV-42, en su tramo 042027, el peor nivel de servicio registrado es el B que se corresponde con circulación estable: con alta velocidad. No hay cambios bruscos en la velocidad, aunque comienza a depender del tráfico.

2.2.1.2.2.2. CV-42 Tramo 042030

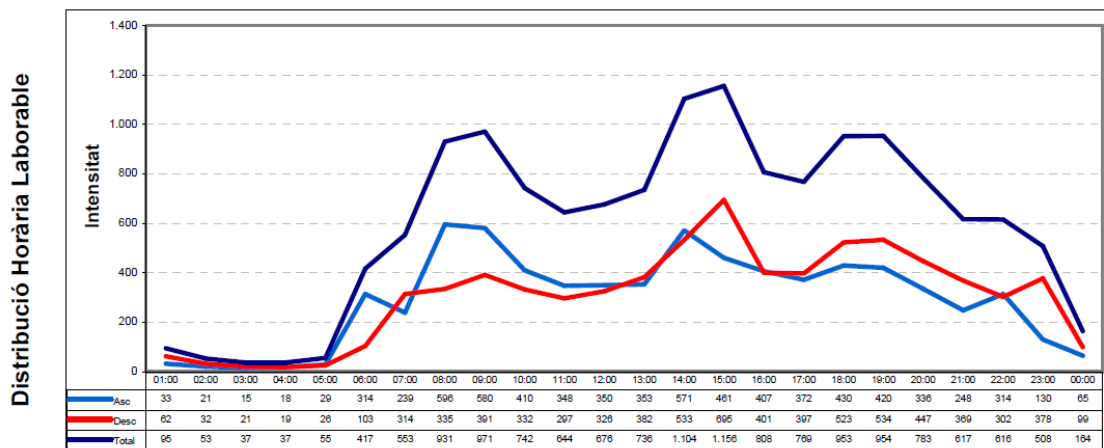


Il·lustració 4. Distribució horaria del Tràfic en el tramo 042030. Año 2019. Fuente. Memoria anual de aforos de 2019 de la Comunidad Valenciana.

Se observa una IH Máxima de 629 a las 14.00 horas. Cabe decir que en ambos sentidos hay un similar flujo de vehículos y que se observan tres crestas, en concreto, la de las 14.00h muy marcada que coinciden con el horario laboral. El flujo de vehículos a lo largo de toda la jornada se mantiene en niveles similares entorno a los 400 vehículos por hora menos el intervalo de tiempo entre las 14-15h donde se alcanzan picos de 600 vehículos.

Según los datos de las fichas de caracterización de la memoria anual de aforos del año 2019 de la consellería para el análisis de la CV-42, en su tramo 042030, el peor nivel de servicio registrado es el B que se corresponde con circulación estable: con alta velocidad. No hay cambios bruscos en la velocidad, aunque comienza a depender del tráfico.

2.2.1.2.2.3. CV-42 Tramo 042035



Il·lustració 5. Distribució horaria del Tràfic en el tramo 042035. Año 2019. Fuente. Memoria anual de aforos de 2019 de la Comunidad Valenciana.

Se observa una IH Máxima de 1156 a las 15.00 horas. Cabe decir que en ambos sentidos hay un similar flujo de vehículos, si bien, durante la mañana el flujo de

ascenso es mayor mientras que por la tarde es el flujo de descenso mayor. Se observan tres crestas, a las 9.00h, a las 14.00h y a las 19.00h. El flujo de vehículos a lo largo de toda la jornada presenta fluctuaciones marcadas que coinciden con las entradas y salidas en horario laboral.

Según los datos de las fichas de caracterización de la memoria anual de aforos del año 2017, ya que las del año 2019 no está disponible, para el análisis de la CV-42, en su tramo 042035, el peor nivel de servicio registrado es el A que se corresponde con Circulación fluida: la intensidad de tráfico es baja y la velocidad alta. El conductor elige libremente la velocidad de circulación sin sufrir restricciones a causa del resto de tráfico.

2.2.1.2.2.4. CV-42 Tramo 042040

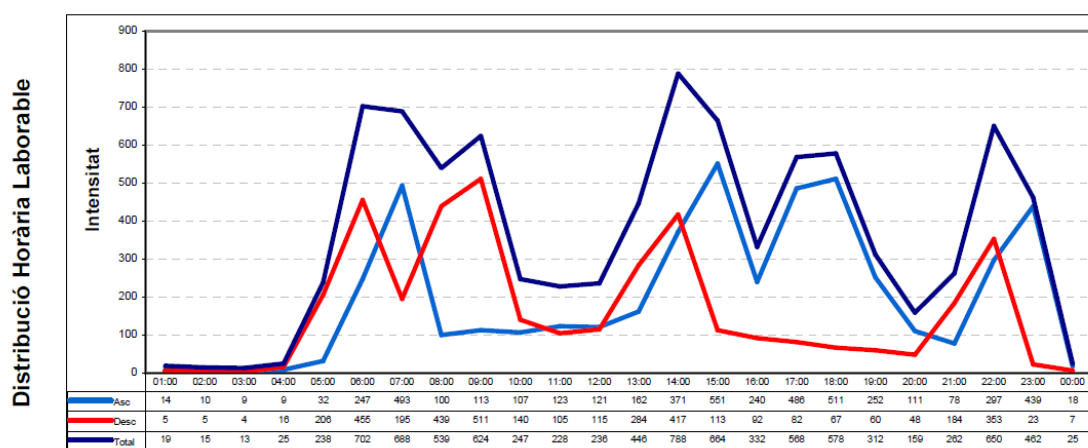


Ilustración 6. Distribución horaria del Tráfico en el tramo 04204. Año 2019. Fuente. Memoria anual de aforos de 2019 de la Comunidad Valenciana.

Se observa una IH Máxima de 664 a las 15.00 horas. Cabe decir que en ambos sentidos hay un similar flujo de vehículos, si bien, durante la mañana casi todo el flujo es de ascenso mientras que por la tarde ocurre lo contrario. Se observan tres varias crestas que representan las fluctuaciones de tráfico debido a la entrada y salida del puesto de trabajo a las empresas del polígono industrial. Se observa una entrada al puesto de trabajo en el turno de las 6.00h, una entrada al puesto de trabajo entre las 8.00-9.00h, una menor entrada a las 14.00h, acompañada de una mayor salida a las 15.00h. Una salida más escalonada de durante la tarde y una salida en el turno de las 23.00h.

Según los datos de las fichas de caracterización de la memoria anual de aforos del año 2019 de la consellería para el análisis de la CV-42, en su tramo 042040, el peor nivel de servicio registrado es el B que se corresponde con circulación estable: con alta velocidad. No hay cambios bruscos en la velocidad, aunque comienza a depender del tráfico.

2.2.2 Simulación red básica


Del análisis de la CV-42 se desprende que la mayor concentración de vehículos se produce en la sección 42035 que es el que une el polígono industrial con la rotonda norte de Almussafes, en concreto, y tras la toma de datos llevada a cabo, la mayor IMH se produce en la franja horaria entre las 13.55 y las 14.25.

2.2.2.1) Toma de datos

Se ha realizado una campaña de aforos consistente en la toma de datos tanto de manera manual como mediante aforador automático.


Para la toma de datos manual se han hecho uso de estadillos y de grabaciones de videos en los siguientes puntos:

AFOROS MOVILIDAD - PLAN GENERAL ESTRUCTURAL ALMUSSAFES			
Intersección: Rotonda CV-42 - AP7 - Ford			
	Hora inicio (HH:MM)	Hora final (HH:MM)	Fecha (Martes/Miércoles/Jueves)
A	13:55		Jueves 05/10/2017





	1 (Entrada)	2 (Salida)
A	457	74
G	109	7

AFOROS MOVILIDAD - PLAN GENERAL ESTRUCTURAL ALMUSSAFES			
Intersección: Rotonda CV-42 - AP7 - Ford			
	Hora inicio (HH:MM)	Hora final (HH:MM)	Fecha (Martes/Miércoles/Jueves)
A	13:55	14:25	Jueves 05/10/2017

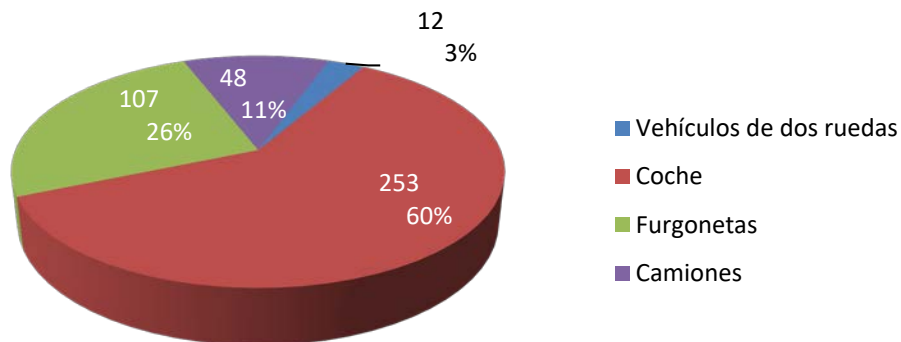


	1 (Entrada)	2 (Salida)
B	80	-
C	35	-
D	-	588

AFOROS MOVILIDAD - PLAN GENERAL ESTRUCTURAL ALMUSSAFES			
Intersección: Rotonda Instituto IES ALMUSSAFES			
Hora inicio (HH:MM)		Hora final (HH:MM)	
13:55		14:25	
Fecha (Martes/Miércoles/Jueves)			
Jueves 05/10/2017			
			
	1 (Entrada)	2 (Salida)	
A	349	117	
B	56	85	
C	134	321	

AFOROS MOVILIDAD - PLAN GENERAL ESTRUCTURAL ALMUSSAFES			
Intersección: Rotonda Av. Henry Ford - Eje H Juan Carlos I			
Hora inicio (HH:MM)		Hora final (HH:MM)	
13:55		14:25	
Fecha (Martes/Miércoles/Jueves)			
Jueves 05/10/2017			
			
	1 (Entrada)	2 (Salida)	
A	76	233	
B	-	-	
C	134	52	
D	99	24	

Además, se ha completado el análisis mediante aforador automático en la rampa de acceso desde el polígono industrial a la rotonda de conexión con la CV-42 y AP7, que proporciona los datos que llegan a la rotonda por el acceso E.



Tiempo de evaluación		jueves, 5 de octubre de 2017, 13:55 - jueves, 5 de octubre de 2017, 14:25			
Límite de velocidad	50 km/h	Contar	Velocidad Medi	Vmax [km/h]	V85 [km/h]
Excesos de velocidad	27.62 %	Vehículos de dos ruedas	12	38	61
Tiempo medio de brecha	4.55 s	Coche	253	39	82
Colas de tránsito	64.29 %	Furgonetas	107	41	76
ADT	2520	Camiones	48	39	77
AYT	919800	Total	420	39	82
Cuota de tráfico LGV	11.43 %				
Dirección de Evaluación	Llegando				

Ilustración 7. Distribución de vehículos en el aforo de la rampa de acceso a la rotonda. Fuente. Elaboración propia a partir de los resultados del aforador Viacount.

2.2.2.2) Modelo

A partir de la toma de datos, se ha realizado un modelo mediante el software de simulación AIMSUN para analizar los niveles de servicio de la red viaria principal o básica.

El intervalo de simulación ha sido el considerado en la toma de datos, es decir, la intensidad punta que se produce entre las 13.55 y las 14.25h. Los principales resultados de muestran a continuación:

- Capacidad del viario. Se muestran varias secciones viarias que en el intervalo de análisis el nivel de capacidad se ve comprometido pero que solo se llega a superar su capacidad en determinados instantes. Éstas son:
 - Rampa de acceso desde la rotonda CV-42-AP7 hacia la rotonda de acceso al polígono industrial.
 - Ramal de salida de la rotonda CV-42-AP7 hacia la AP7.
- Tiempo de demora. Se han identificado dos puntos, que se corresponden con las salidas del área industrial, en los que los tiempos de demora son altos y por lo tanto se presenta congestión en el viario. Estos puntos son:
 - Rampa de acceso a la rotonda CV-42-AP7 desde la rotonda del polígono industrial.
 - Conexión entre rotonda de unión de las Av. Henry Ford y calle Eje H P.I. Juan Carlos I con la rotonda de la Av. Antoni Ludeña en el sentido de circulación Sur.

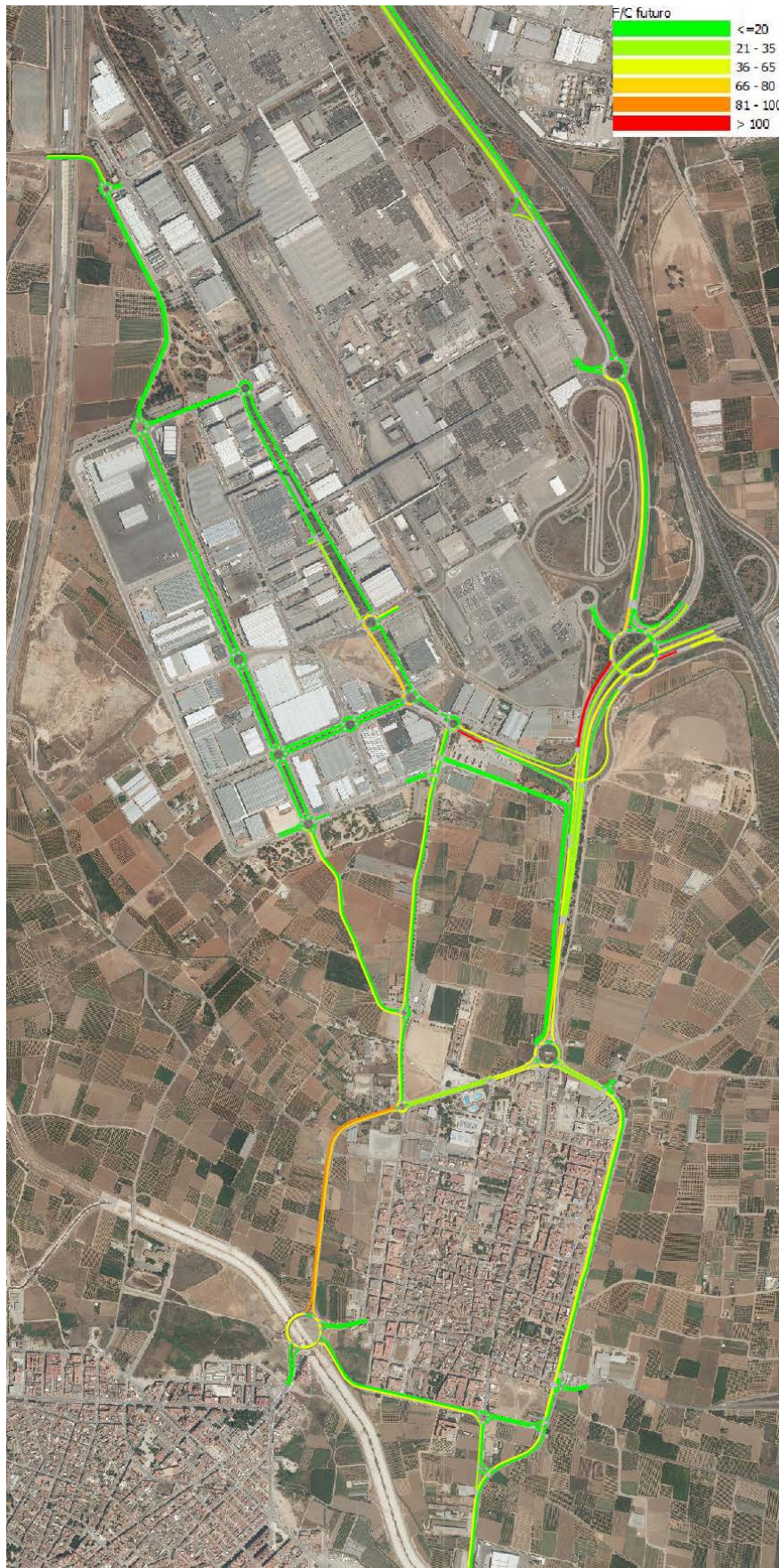


Ilustración 8. Análisis de la capacidad del viario. Fuente. Elaboración propia a partir de los resultados de AIMSUN.



Ilustración 9. Análisis del tiempo de demora. Fuente. Elaboración propia a partir de los resultados de AIMSUN.

Análisis de detalle de los puntos donde se produce congestión:

De la red básica, en este intervalo de análisis se han detectado dos puntos que presentan problemas por congestión de tráfico y que por lo tanto tienen unos tiempos de demora elevados. Estos puntos se corresponden con las salidas principales del área industrial.

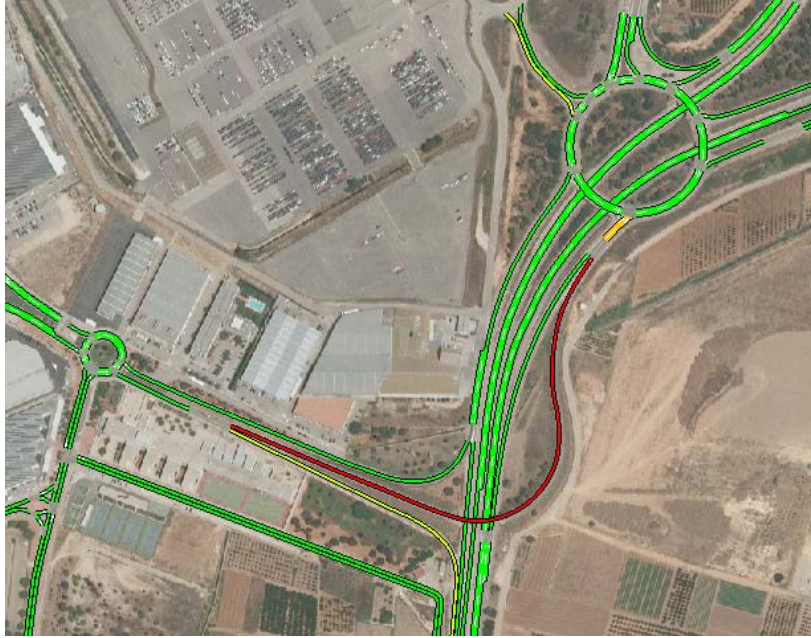


Ilustración 10. Rampa de acceso a la rotonda CV-42-AP7 desde la rotonda del polígono industrial. Fuente. Elaboración propia a partir de los resultados de AIMSUN.



Ilustración 11. Conexión entre rotonda de unión de las Av. Henry Ford y calle Eje H.P.I. Juan Carlos I con la rotonda de la Av. Antoni Ludeña. Fuente. Elaboración propia a partir de los resultados de AIMSUN.

Conclusiones:

En términos generales, no hay problemas de movilidad en el entorno de Almussafes y del polígono industrial. Los problemas identificados se localizan en las franjas horarias en las que se producen las entradas y salidas de los trabajadores en el área industrial. En concreto se ha analizado la franja horaria entre las 13.55 – 14.25h que representa la salida de los trabajadores desde el área industrial.

Del análisis de los resultados se determina que hay un problema puntual de congestión en dos puntos que se corresponde con las dos entradas/salidas principales al área industrial. La congestión dura alrededor de 10 minutos, desde las 14.05 hasta las 14.15h, coincidiendo con el horario de salida de los trabajadores. Según la visita de campo y los resultados de la simulación, estos niveles de congestión afectan únicamente a los viales señalados y no tienen influencia sobre el resto de viales, aunque cabe decir que cualquier incremento en el flujo de vehículos en este intervalo, empeorará la situación afectando a los viales más próximos a estos.

En un escenario futuro en el que se desarrolle urbanísticamente el área industrial será clave un análisis completo de la movilidad en el que se determinen tanto las nuevas infraestructuras viarias a ejecutar como determinar una zonificación y jerarquía viaria para establecer las entradas y salidas principales ya que el área industrial está enclavada entre la A7, la AP7 y la CV-42 y cuenta con varios accesos a estas vías que habrá que adecuar para asegurar una correcta movilidad.

2.3 Análisis del estacionamiento

Según indica el documento del Plan director, el municipio cuenta con 13 áreas reservadas para aparcamiento de coches particulares en el casco urbano y un área en el Polígono Industrial Juan Carlos I.

Según el documento de Diagnóstico Global, existe un total de 4 aparcamientos y ninguna zona azul de estacionamiento limitado.

Según se ha podido observar, en el municipio existen actualmente varias zonas de aparcamiento, si bien, estas zonas se corresponden con solares que, ante la falta de desarrollo, se han adecuado para aparcamiento pero que en el futuro no se podrá contar con dicho espacio a no ser que se cambie su uso.

Recientemente se ha llevado a cabo la redacción del PMUS, donde se realiza un análisis pormenorizado de la situación del aparcamiento en el casco urbano.

2.4 Análisis del flujo de mercancías

En lo referente al transporte de mercancías, se realizan las derivadas de las diversas actividades industriales y empresariales de la población, recogidas en el Parque Industrial, donde es destacable el tránsito de mercancías de los Polígonos a destino o viceversa, con materia prima o producto manufacturado. El tránsito se realiza principalmente por las vías de comunicación interurbanas, autovías y carreteras comarcales que discurren por el término.

El porcentaje de vehículos pesados en la CV-42 es la siguiente:

- Tramo 042027 – 8,1%

- Tramo 042030 – 8,2%
- Tramo 042035 – 5,7%
- Tramo 042040 – 13,4%

En el PMUS se realiza un análisis pormenorizado de lo que ocurre en el casco urbano, con el análisis de las plazas de carga y descarga y su ocupación.

2.5 Análisis del transporte público

Según el documento de Diagnóstico Global:

Respecto del ferrocarril, aunque no cuenta en su término con estación de ferrocarril, esta se encuentra en el municipio vecino, en Benifaió. La orientación de la línea es de norte a sur, comunicando Valencia con la Ribera y esta con núcleos de población como Alzira, Xàtiva y Gandia.

La estación Benifaió-Almussafes corresponde a la Línea C-2 de la ruta Valencia Nord – Xàtiva –Moixent del servicio Cercanías de Valencia, con un tiempo de viaje aproximado desde la estación central Valencia Nord hasta el apeadero de 21 minutos y una frecuencia de paso cada 30 minutos. El apeadero se encuentra a 2,1 kilómetros del centro de la ciudad de Almussafes, aproximadamente 27 minutos caminado, y a 3,5 kilómetros de la avenida principal del Polígono (Av. De la Foia), trayecto aproximado de 42 minutos caminando. Cabe destacar que no existe un sistema de transferencia ni de transporte público que preste el servicio entre la estación ferroviaria-Ciudad Almussafes-Polígono Industrial.

Respecto del autobús, en Almussafes, existe una línea regular de Autobuses Metropolitanos de Valencia, MetroBus, que ofrece servicio entre Llombai y Benimodo por Benifaió – Almussafes a Valencia. Este servicio es utilizado principalmente por los ciudadanos para desplazarse al municipio vecino de Benifaió, sirviendo de enlace con la estación de RENFE, así como, para desplazarse al Hospital de la Ribera en Alzira. Además, este servicio sirve también de conexión con Sollana. La línea de bus recorre el municipio cinco veces al día, y cuenta con 4 paradas en el casco urbano y una parada en la Factoría Ford. Según datos de renfe extraídos del PMUS de Valencia, en día laborable en 2012, la línea Benifaió-Almussafes registró 1.282 viajeros subidos y 1.346 viajeros bajados al día.

Cabe destacar que la única parada de metrobús existente en el área industrial es inaccesible para los trabajadores del Polígono Industrial Juan Carlos I, por lo cual la parada más próxima es la ubicada en el nº 39 de la Carrer Major, a una distancia de 1,9km, aproximadamente 22 minutos de trayecto caminando desde la Avenida de la Foia, Polígono Industrial.

Si consideramos los resultados de la Diagnóstico Cualitativa, podemos afirmar que el servicio de transporte público existente en Almussafes, es uno de los aspectos peor considerados por los ciudadanos, la población tiene una percepción bastante negativa

de los mismos, puesto que, según sus aportaciones las frecuencias de paso de los servicios de autobús que disponen, son muy bajas.

2.6 Análisis de ejes peatonales y ciclistas

Según el documento de Diagnóstico Global, en el casco urbano no existen calles peatonales ni itinerarios peatonales definidos. Según el Plan de Accesibilidad se proponen 4 itinerarios principales que son utilizados por la población y que unen los principales puntos del municipio.

- Itinerario 1: Avda Algemesí - Pl. Major - c/ Major - carrer Sant Miquel y Ausiàs March hasta cementerio - Santa Creu y Sant Josep hasta residencia y centro de día.
- Itinerario 2: Centro de salud - Ausiàs March - Casco Antiguo - Mercado municipal - Colegio Pontet - Parc del Sagrari.
- Itinerario 3: Centro Cultural- c/ Mestre Serrano - c/ Ramon y Cajal - Mestre Medina - Tarick l'Almanzafi - Lira Almussafense - Colegio Pontet.
- Itinerario 4: Parc del pinar - Ayuntamiento - Parc Central- Pl. Blasco Ibáñez - carrer de la Pau - carrer Nou d'Octubre.

Estos itinerarios, según el diagnóstico que se realiza en el apartado de accesibilidad, requieren de actuaciones para que puedan considerarse itinerarios peatonales.

Respecto del carril bici, existe un carril bici con longitud total aproximada de 3,5 km. se inicia en la periferia del casco urbano, va por el Camino Foia y calle H del Polígono Industrial Juan Carlos, pasa frente al instituto de secundaria IES Almussafes y el club de tenis y continúa cruzando el Polígono Industrial Juan Carlos I para finalizar en la parte norte del mismo. Esta circunstancia debería utilizarse, para potenciar, al menos, el uso de la bicicleta entre trabajadores y estudiantes, especialmente en los meses de mayor bonanza climatológica.

2.7 Seguridad Vial

Según los datos obtenidos de la Dirección General de Tráfico (DGT), la siniestralidad vial para el municipio de Almussafes a fin de 2015 es la siguiente:

Siniestralidad vial 2015						
	Vías Urbanas 2015			Vías Interurbanas 2015		
	Fallecidos	Heridos Hospitalizados	Heridos Leves	Fallecidos	Heridos Hospitalizados	Heridos Leves
Bicicletas	0	0	1	0	0	0
Ciclomotores	0	0	0	0	0	0
Motocicletas	0	0	1	0	0	1
Turismos	0	0	6	0	0	1
Furgonetas	0	0	0	0	0	0
Camiones	0	0	0	0	0	0
Autobuses	0	0	0	0	0	0
Otros vehículos	0	0	0	0	0	0
Peatones	0	0	2	0	0	0
Total	0	0	10	0	0	2



Vistos los resultados, no se detecta ningún punto de la red que presente graves problemas, sin embargo, los accidentes con víctimas en las vías urbanas han ido aumentando en los últimos años.

2.8 Accesibilidad

Almussafes dispone de un Plan Municipal de Accesibilidad en el Urbanismo que ha sido redactado en septiembre de 2016 por la Universidad Politécnica de Valencia y COCEMFE – CV.

El Plan de Accesibilidad se centra en los siguientes ámbitos de actuación:

- Urbanismo: espacio y vía pública; calles que conforman el núcleo de la población y comunican los edificios públicos más singulares.
- Edificación: accesos y dependencias utilizadas por el público.
- Transporte: plazas de estacionamiento adaptadas, adaptación de la parada de autobús que comunica los municipios de la zona e itinerario adaptado hasta la misma.

El Plan Municipal de Accesibilidad, en la parte de diagnóstico, observa las siguientes carencias:

- Gran número de pasos peatonales sin vados que garanticen en todo caso la continuidad e integridad peatonal accesible en la transición entre la acera y el paso de peatones.
- Frecuencia de pavimentos deslizantes en seco y/o en mojado, ligado en muchos casos a pendientes transversales al sentido de la marcha.
- Desniveles y zonas de peligro, sin protección.
- Mobiliario urbano como papeleras, bancos, fuentes o bolardos inadecuados que no cumplen con las premisas de accesibilidad en cuanto a diseño, texturas, color, etc.
- Elementos de jardinería con forma inadecuada lo que genera peligro potencial, junto a alcorques sin protección, ramas de árboles sin podar a una altura inferior a 2,20 m
- Dificultades de acceso a los edificios públicos y en diversos bajos comerciales: prevalencia de barreras insalvables.
- Si bien hay plazas de aparcamiento reservadas para personas con movilidad reducida con dimensiones adecuadas, su diseño no es correcto al ser

inaccesibles desde la zona de transferencia hasta el itinerario peatonal mediante vado o rebaje de la acera.

- Ausencia en los itinerarios peatonales de pavimento táctil indicador direccional para orientar y dirigir, así como pavimento táctil indicador de advertencia o proximidad a puntos de peligro.
- Falta de información accesible y señalización vertical inadecuada.
- No se han tenido en cuenta las necesidades de las personas con discapacidad sonora.
- En vías secundarias, existencia de aceras estrechas. Éstas no suelen llegar a los 1,80 m (1,20 m en el caso de considerarse practicable en la legislación autonómica) que marca la normativa, si bien, en muchos casos ni tan siquiera llegan a los 0,9 m necesarios para el paso de sillas de ruedas.
- La limitación del ancho útil que suponen los frecuentes obstáculos en las aceras, como mobiliario o señalización, lo que impide el paso de viandantes y sillas de ruedas en aceras ya de por sí estrechas.

En la parte de evaluación, se identifican 4 itinerarios principales:

- Itinerario 1: Avda Algemesí - Pl. Major - c/ Major - carrer Sant Miquel y Ausiàs March hasta cementerio - Santa Creu y Sant Josep hasta residencia y centro de día.
- Itinerario 2: Centro de salud - Ausiàs March - Casco Antiguo - Mercado municipal - Colegio Pontet - Parc del Sagrari.
- Itinerario 3: Centro Cultural- c/ Mestre Serrano - c/ Ramon y Cajal - Mestre Medina - Tarick l'Almanzafi - Lira Almussafense - Colegio Pontet.
- Itinerario 4: Parc del pinar - Ayuntamiento - Parc Central- Pl. Blasco Ibáñez - carrer de la Pau - carrer Nou d'Octubre.

Para cada uno de ellos, se establece un diagnóstico detallado para cada ámbito de actuación (urbanismo, edificación y transporte) en el que se identifican sus carencias, que en general, son las que se han comentado anteriormente.

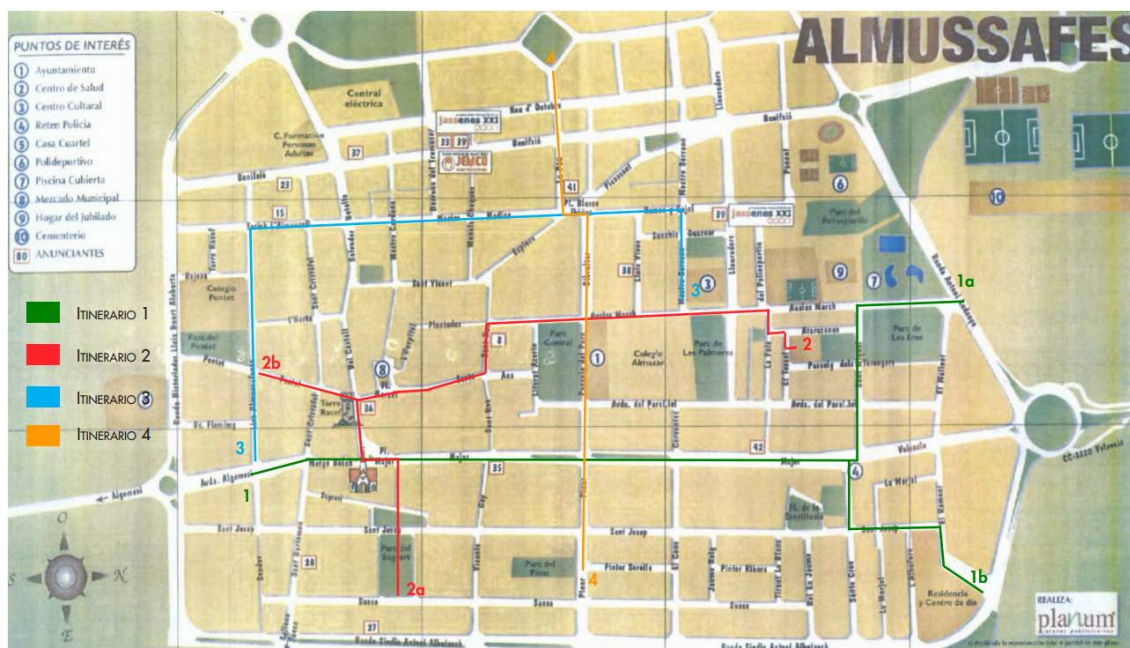


Ilustración 12. Plano de situación de itinerarios principales. Fuente. Plan Municipal de Accesibilidad.

2.9 Aspectos energéticos y ambientales. Contaminación acústica

Para el análisis de los aspectos energéticos y ambientales cabe separar la zona industrial de la parte del municipio residencial.

La zona industrial y terciaria se encuentra regulada por la normativa ambiental para instalación de actividades. En dicha regulación se establecen los límites tanto en emisiones atmosféricas como emisión acústica. Cada actividad que se establece tiene la obligación de cumplir con los niveles máximos de emisión.

En la parte residencial, sin embargo, nos centramos en la contaminación acústica. Esta se produce principalmente por el tráfico de vehículos a motor, aunque también por actividades terciarias realizadas en los bajos de las fincas de viviendas. Es objeto de la ordenación limitar el tipo de actividad terciaria compatible con vivienda y reducir la contaminación acústica a los ruidos producidos por los vehículos. Tanto en la CV-42 como en la CV-520 y en la ronda de circunvalación se producen niveles sonoros que están cercanos a la limitación que marca la ordenanza en su artículo 32.

- En los casos que se afecte notoriamente la tranquilidad de la población, el Ayuntamiento podrá señalar zonas o vías en las que algunas clases de vehículos no podrán circular o lo harán con restricciones (horario y velocidad).
- A efectos de lo establecido en el párrafo anterior, se consideran zonas que soportan un nivel de ruido por el tráfico con valores de nivel continuo equivalente (Leq) superiores a 55 dB (A) durante la noche y 65 dB (A) durante el día.

Por último, en el resto del municipio, se encuentran afectadas por contaminación acústica aquellas zonas próximas a las principales vías de comunicación. En las zonas de afección no se podrá llevar a cabo ningún desarrollo urbanístico. Las zonas que

presentan afección se muestran en los mapas estratégicos de ruido elaborados por Consellería y cuyas conclusiones se resumen a continuación:

2.9.1 Mapas estratégicos de Ruido de las Autopistas de la Red del Estado

Con la aprobación de la Directiva 2002/49/CE y la Ley de Ruido, aparece la obligatoriedad de realizar los Mapas Estratégicos de Ruido, con el fin de poder evaluar globalmente la exposición al ruido en una zona determinada o para poder realizar predicciones globales para dicha zona. Éstos incluyen tres tipos de mapas: Mapas de Niveles Sonoros, Mapas de Exposición al Ruido y Mapas de Afección.

Los trabajos se realizan en dos fases diferenciadas:

- Fase A: Elaboración de Mapas Estratégicos de Ruido Básicos.
- Fase B: Elaboración de Mapas Estratégicos de Ruido de Detalle.

Como resultado de esta Fase A, se obtienen Mapas Estratégicos de Ruido Básicos a escala 1:25.000. Para obtenerlos se recopilan y generan los datos básicos necesarios para poder evaluar los niveles de emisión originados por la carretera, los niveles de inmisión en el entorno de la misma y la exposición al ruido de la población en el área de estudio.

Asimismo, se delimitan las zonas en las que resulta necesario estudiar a mayor escala de detalle (1:5.000) en la Fase B del estudio. De este modo se afinará el resultado de población expuesta de cada una de las UMEs gracias al cálculo con cartografía más precisa y la elaboración de mapas de fachadas. Los criterios o indicadores que se han tenido en cuenta para la elección de las mismas se listan a continuación:

- Número de habitantes afectados por niveles de $L_{den} > 55\text{dB}$ superiores a 10 centenas.
- Presencia de edificios residenciales afectados por niveles de $L_{den} > 75\text{dB}$.
- Complejidad de las edificaciones
- Posibilidad de mejora en la definición de la orografía con el cambio de cartografía.

No obstante, el parámetro que adquiere mayor relevancia a la hora de seleccionar los estudios de detalle es la población expuesta al ruido de la UME y el porcentaje que representa respecto al total. Siempre condicionado a disponer de una cartografía con un mayor grado de detalle que mejore la estimación de población expuesta con el cálculo de niveles en fachadas.

Almussafes encuadra en el estudio de detalle de la zona 2.1 de la UME.2: AP-7 SUR. Valencia-Alicante. Los análisis se llevan a cabo en noviembre de 2007, luego los datos están referidos a los años de mayor volumen de tráfico ya que como se ha analizado en puntos anteriores, el volumen actual de tráfico ha descendido entorno a un 30% desde 2007.

La zona de detalle de Almussafes se localiza en el P.K.534+000 de la autopista AP-7 Sur, margen derecha sentido Alicante. La zona de detalle cuenta con una población de 5.815 habitantes. Se compone de viviendas unifamiliares y bloques de varias plantas de altura, no superando en ningún caso las cuatro.

En la siguiente tabla se puede observar la población afectada por cada rango de nivel acústico en el total de la UME y en cada una de las zonas de detalle:

	L _{den}					L _{noche}				
	55-60	60-65	65-70	70-75	>75	50-55	55-60	60-65	65-70	>70
AP-7 Sur	335	81	15	2	0	131	27	4	0	0
Almussafes	17	0	0	0	0	1	0	0	0	0

Tabla 1. Población afectada por niveles de ruido. *Expresado en centenas. Fuente. Mapas Estratégicos de Ruido de las Autopistas de la Red del Estado de noviembre de 2007.

Según las conclusiones del documento de Mapas Estratégicos de Ruido de las Autopistas de la Red del Estado elaborados en noviembre de 2007, como actuaciones preventivas y de acuerdo a los análisis efectuados se obtiene una distancia promedio para estar por debajo de la isófona de 55 dBA, de 190 m a cada lado del eje de la autopista. De acuerdo a estos resultados se propone que no se permitan cambios de uso del suelo a residencial a menos de 300 m del eje la autopista. En esa zona podrían ser compatibles los usos del suelo con zonas industrial y terciaria dependiendo de estudios de mayor detalle.

2.9.2 Elaboración de los mapas estratégicos de ruido de las carreteras de la Generalitat de código CV-4

Los datos procedentes del mapa de afección correspondiente a la carretera CV-42 son los siguientes:

En Almussafes produce una afección de dos centenas de viviendas, que se traduce, en términos de población, con una afección para valores L_{den} mayor a 55 de 5 centenas, estando, una de ellas, afectada a valores superiores a 65 dBA pero por debajo de 75 dBA.

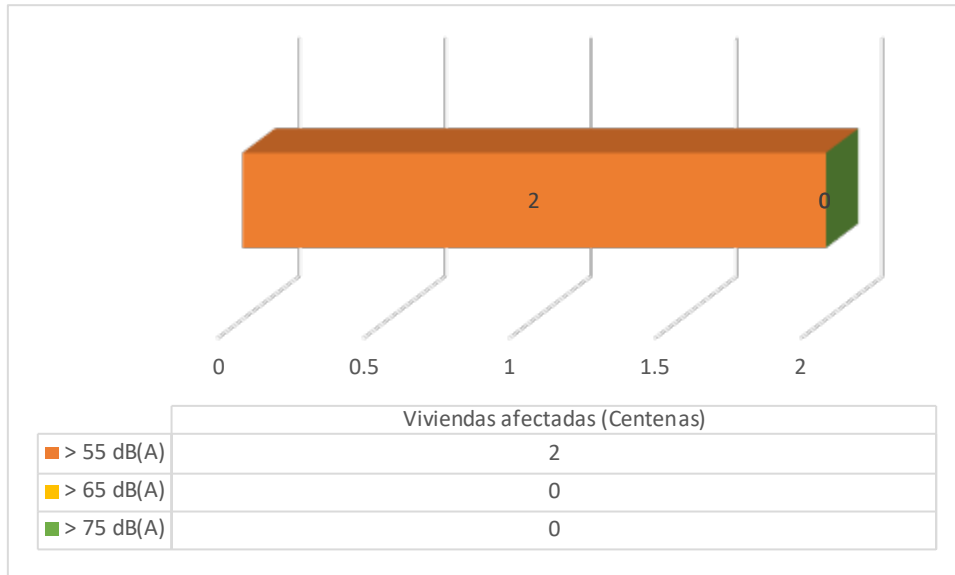


Ilustración 13. UME 042 - viviendas afectadas (centenas) a diferentes valores Lden. Fuente.

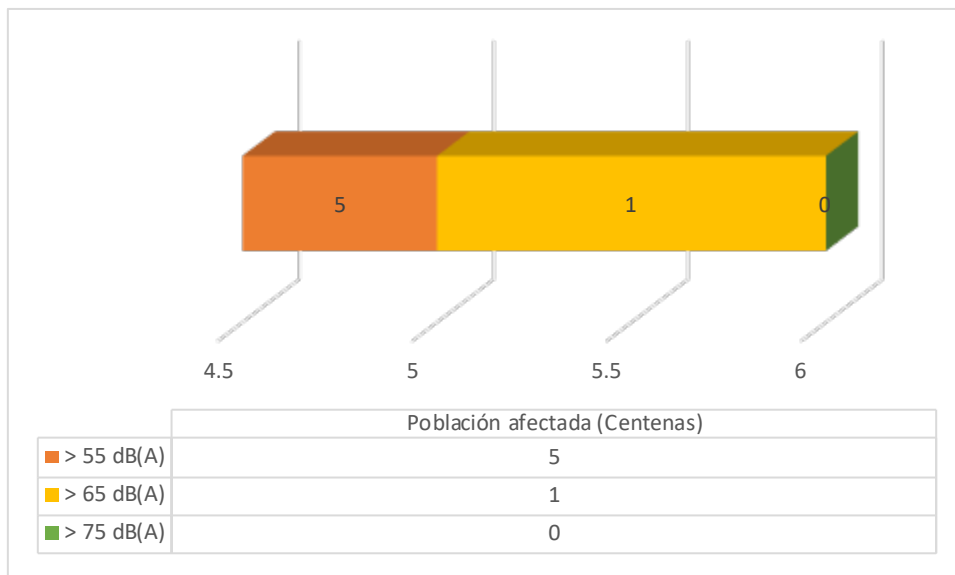


Ilustración 14. UME 042 - Población afectada (centenas) a diferentes valores Lden. Fuente.

Del análisis de los mapas estratégicos, se determinan estudios de detalle que se corresponden a zonas urbanas de carácter residencial o con gran presencia de viviendas sometidas a un nivel sonoro Lden > 55 dBA o Lnoche > 45 dBA.

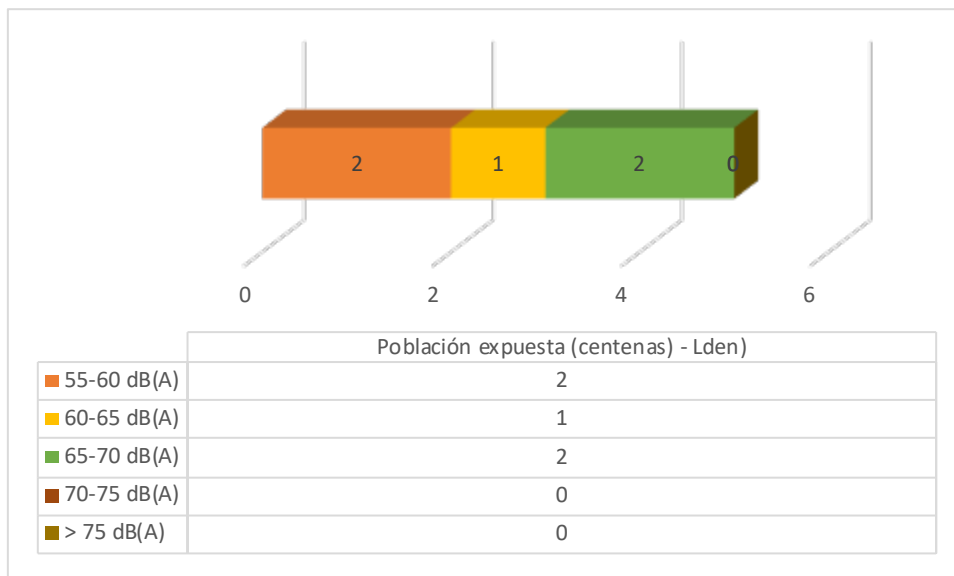


Ilustración 15. UME 042 – Población expuesta (centenas) a diferentes valores Lden. Fuente.

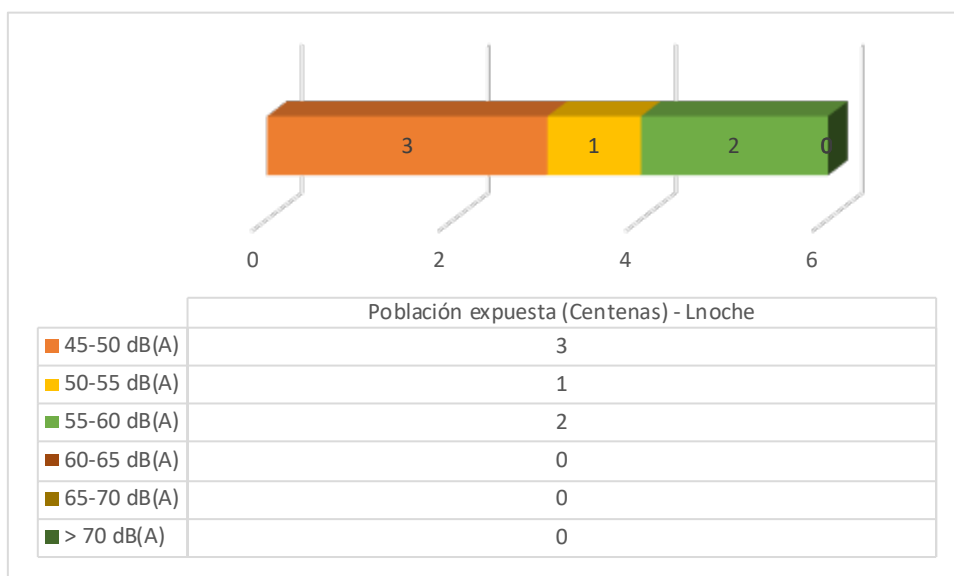


Ilustración 16. UME 042 - Población expuesta (centenas) a diferentes valores Lnoche. Fuente.

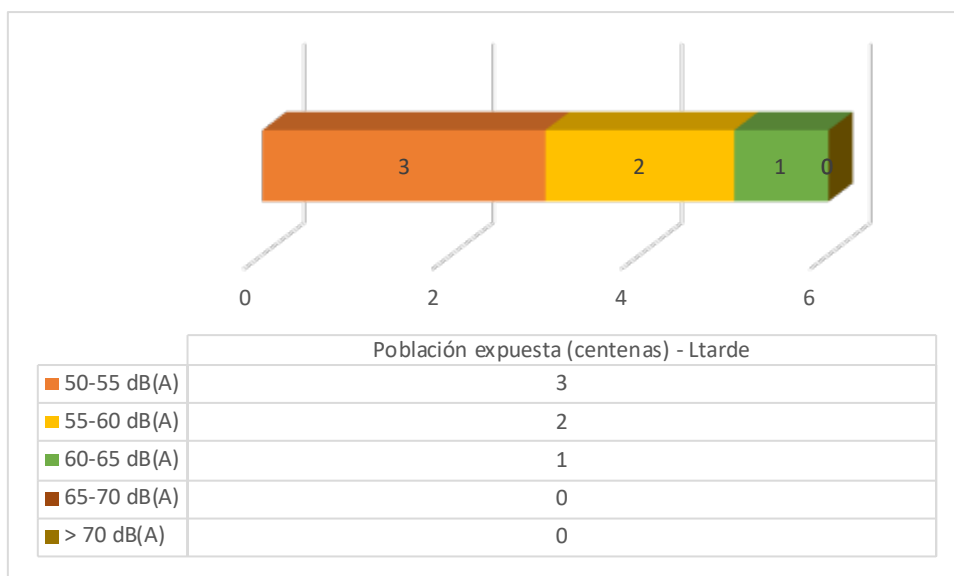


Ilustración 17. UME 042 - Población expuesta (centenas) a diferentes valores Ltarde. Fuente.

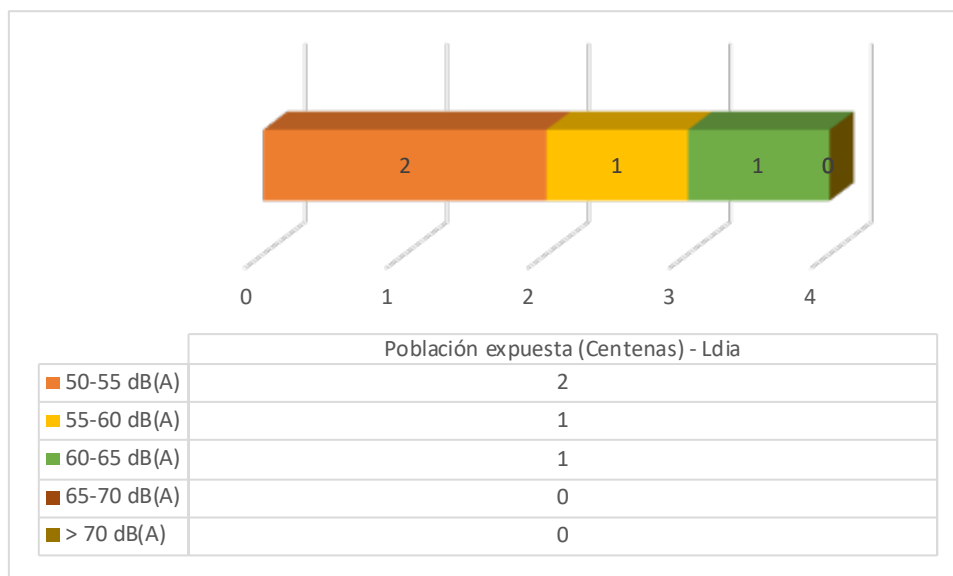


Ilustración 18. UME 042 - Población expuesta (centenas) a diferentes valores Ldia. Fuente.

En esta zona de detalle, a pesar de su pequeña superficie, se producen relativamente unos datos de exposición apreciables.

Significar la presencia de población expuesta en el periodo de noche (2 centenas) y día (1 centena) en los intervalos 55-60 dBA y 65-70 dBA respectivamente, es decir, por encima de diez decibelios respecto a los valores objetivos de noche y día marcados por la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat, de Protección Contra la Contaminación Acústica en zonas de uso predominante residencial.

Estos datos de exposición, se explican, pues, la propia carretera queda inmersa en el trazado viario del casco urbano, situándose las viviendas junto a la propia calzada como una calle más. De hecho, en este tramo, la carretera toma el nombre de Ronda Síndic Antoni Albuixech. Cabe decir que el documento del que se han extraído los datos utilizados en el presente estudio data de 2008 de modo que los datos de tráfico que se han utilizado para obtener los mapas de afección son de 2007, cuyo volumen de tráfico era prácticamente el doble que el tráfico actual, de este modo, la afección actualmente será menor.

UME	Subtramo	IMD 2007	IMD 2015	Δ% (2011-2015)
CV-42	042023	12,800	5,550	-56.64%
CV-42	042027	11,564	4,965	-57.06%
CV-42	042030	9,161	5,305	-42.09%
CV-42	042035	16,775	9,954	-40.66%
CV-42	042040	3,068	6,005	95.72%
Promedio		10,674	6,356	-40.45%

Tabla 2. Datos de tráfico de la CV-42. Comparativa años 2007-2015. Fuente.

2.9.3 Delimitación de las zonas de servidumbre acústica de las carreteras de la Generalitat Valenciana de primera fase.

Según el documento de delimitación de las zonas de servidumbre acústica de las carreteras de la Generalitat Valenciana de primera fase, elaborado por la Conselleria de Infraestructuras, territorio y medio ambiente en septiembre de 2013, se realiza una propuesta de servidumbre acústica siguiendo los criterios expuestos en el artículo 8.b del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

Tramo de análisis: CV-42 (DESDE LA CV-43 HASTA LA A-7)

Se estudia la CV-42, desde la intersección con la CV-43 hasta el p.k. 21+370 superado el enlace de la Ford y cercano al enlace con la A-7. En el tramo que afecta al municipio de Almussafes, como principal característica cabe destacar su paso por el casco urbano de Almussafes tomando en este segmento el nombre de Ronda Síndic Antoni Albuxech. Aquí, en el casco urbano, la velocidad queda limitada a los 50 Km/h y se observa la presencia de pasos de cebra elevados para la reducción de la velocidad de los vehículos. En su parte final, pasa de uno a dos carriles de circulación por sentido (aumentando la anchura de la plataforma por encima de los 10 metros). Desde el final del tramo puede observarse la Factoría Ford situada en el Polígono Industrial de Juan Carlos I. El final parte del enlace sur con la Ford y se dirige hacia su enlace con la A-7 situándose paralela a la Factoría Ford por un lado y a la AP-7 en el otro sentido. El tramo está formado por dos carriles de circulación en todo su tramo (plataforma de 20 metros de anchura aproximadamente) y se encuentra en los términos municipales de Almussafes y Silla.

Tal como se indica en el documento, los datos de tráfico considerados al realizar el análisis fueron los obtenidos de la base de datos disponible por la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente, que son los datos de 2007. Ya en este documento ("Delimitación de las zonas de servidumbre de las carreteras de la Generalitat Valenciana de primera fase") se hace una comparativa con los aforos disponibles en el momento de la redacción de dicho documento que eran los aforos de 2011 y en el que se concluía: En términos globales se ha producido un descenso de 7.760 vehículos/día, equivalente a un descenso del 54,77% respecto a los datos de 2007. Es, por tanto, de esperar, que los niveles sonoros se hayan reducido de manera considerable, siendo el tráfico, la principal causa de los mismos.

UME	Subtramo	IMD 2007	IMD 2011	Δ% (2007-2011)	IMD 2015	Δ% (2011-2015)
CV-42	042023	12,800	6,396	-50.03%	5,550	-56.64%
CV-42	042027	11,564	6,428	-44.42%	4,965	-57.06%
CV-42	042030	9,161	6,527	-28.75%	5,305	-42.09%
CV-42	042035	16,775	12,068	-28.06%	9,954	-40.66%
CV-42	042040	3,068	4,712	53.58%	6,005	95.72%
Promedio		10,674	7,226	-32.30%	6,356	-40.45%

Tabla 3. Datos de tráfico de la CV-42. Comparativa años 2007-2011-2015. Fuente.

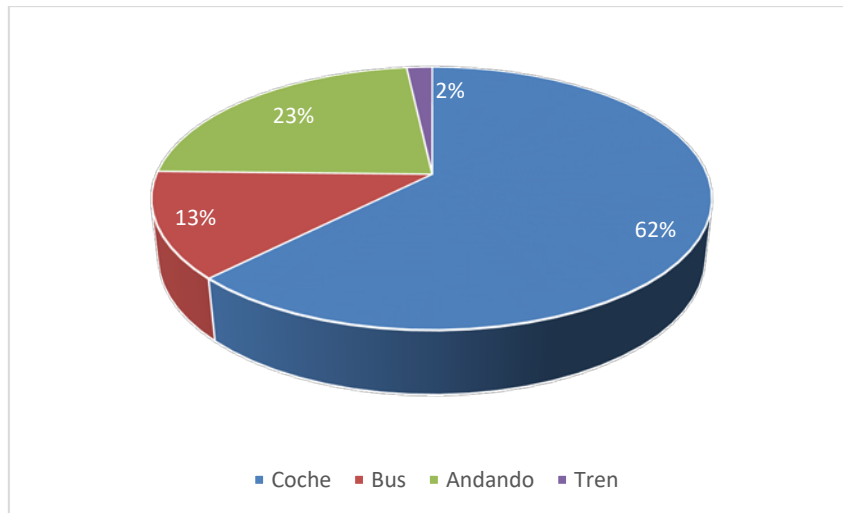


Ilustración 20. Reparto modal de los desplazamientos para población ocupada mayor de 16 años y estudiantes. Fuente. INE

3. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN FUTURA – ANÁLISIS DE LAS PROPUESTAS

3.1 Propuesta de planeamiento

Se presenta la propuesta de planeamiento en la que se puede observar que existen varios desarrollos previstos en el Plan General Estructural.

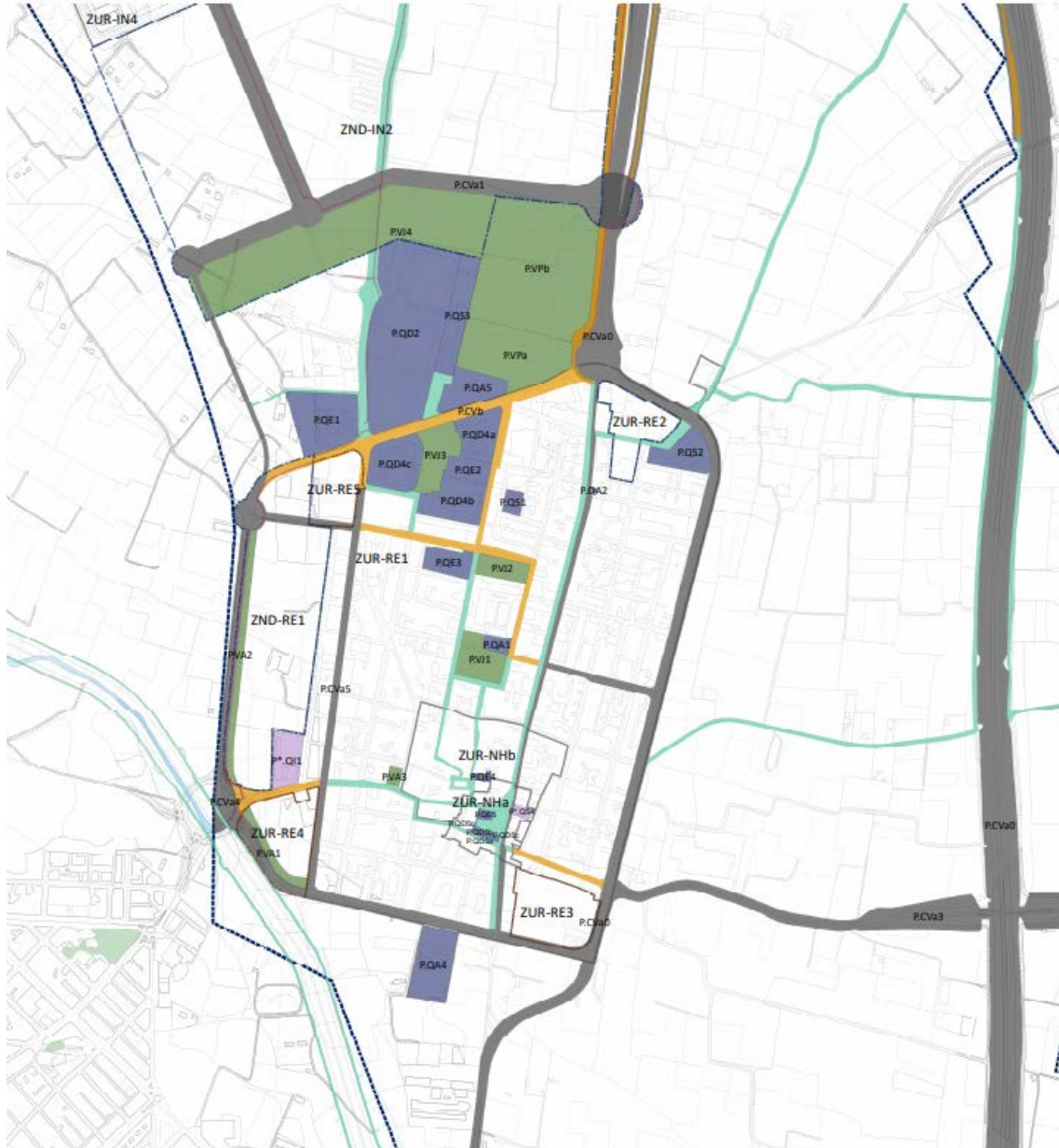


Ilustración 21. Nuevas propuestas de planeamiento. Fuente. Adenda del PGE de Almussafes

3.2 Propuesta de red viaria

La nueva propuesta de red viaria pretende reorganizar el modelo de movilidad urbana dirigiéndolo hacia un nuevo sistema de organización. Las principales acciones a llevar a cabo son las siguientes:

- Reordenación del Centro Histórico dotando de mayor superficie peatonal para incrementar el protagonismo de los modos blandos en detrimento del vehículo privado.
- Nuevas infraestructuras viarias y reordenación de las existentes.
- Incremento del uso de la bicicleta junto al incremento de la red ciclista.
- Nueva configuración del aparcamiento en superficie.

3.2.1 Jerarquía viaria

A continuación, se muestra la nueva propuesta de jerarquía viaria, así como la nueva ordenación con las supermanzanas que está basado en el viario de la Red Básica.

- **Red viaria principal o red básica**, aquella que, por su condición funcional, sus características de diseño, su intensidad circulatoria o sus actividades asociadas sirve para posibilitar la movilidad y accesibilidad metropolitana y urbana. La red viaria principal puede dividirse a su vez en:
 - **Red viaria metropolitana**, constituida por las vías de alta capacidad para tráfico exclusivamente motorizado, cubriendo viajes interurbanos y metropolitanos, tales como autopistas y autovías. (*AP7 y CV-42*).
 - **Red arterial**, integrada por las vías de gran capacidad para tráfico preferentemente rodado, sirviendo a desplazamientos urbanos o metropolitanos, tales como las grandes vías arteriales o arterias primarias. (*Ronda de circunvalación, accesos desde las vías metropolitanas y viales vertebradores de la zona industrial, Av. de la Foia, calle de Ponent y nuevos viales de la ampliación del Polígono Industrial Juan Carlos I*).
 - **Red viaria colectora**, formada por las vías que articulan la red local con la red arterial, en las que el tráfico rodado debe compatibilizarse con una importante presencia de actividades urbanas en sus bordes, generadoras de tráfico peatonal.
- **Red viaria secundaria**, aquella que tiene un carácter marcadamente local. Está compuesta por el resto de los elementos viarios y su función primordial es el acceso a los usos situados en sus márgenes.

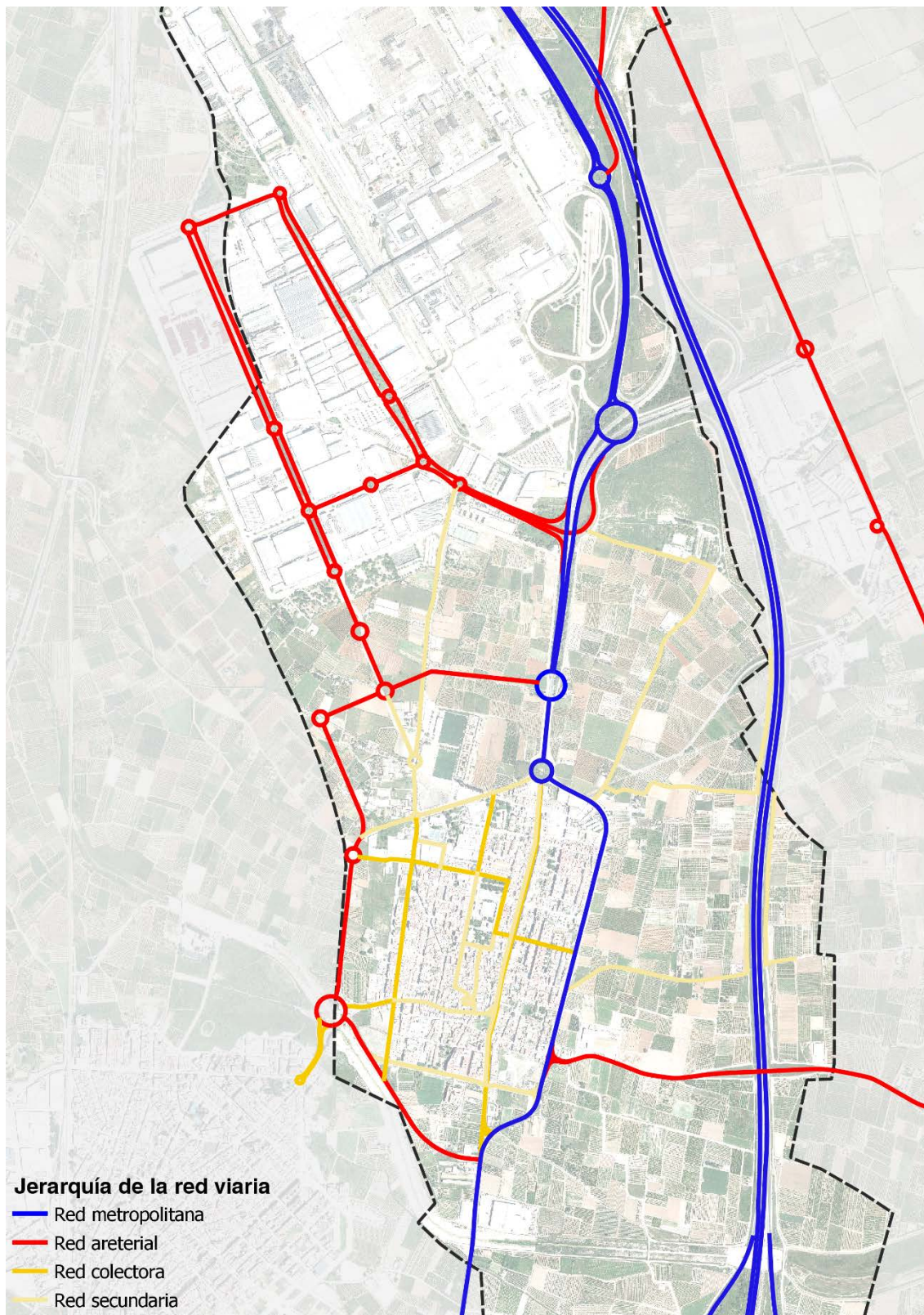


Ilustración 22. Propuesta de red viaria a futuro. Fuente. Elaboración propia

La nueva jerarquía viaria propone mejorar las entradas y salidas alternativas del área industrial para garantizar una buena movilidad, de este modo, la nueva rotonda de acceso, así como el nuevo vial de la zona industrial sur permitirá dar acceso al nuevo

sector propuesto por el PGE así como servir de circunvalación al casco urbano de Almussafes a través de la prolongación de la ronda oeste.

3.2.2 Red viaria principal

Se propone la ejecución de las siguientes actuaciones:

3.2.2.1) Nueva rotonda de acceso a la zona industrial sur sobre la CV-42



La nueva rotonda pretende vertebrar el tráfico generado por los nuevos desarrollos industriales del sector sur del polígono industrial. A su vez, permitirá junto con la ejecución del vial ronda norte y ronda oeste liberar el tráfico que actualmente bordea el norte del casco urbano.

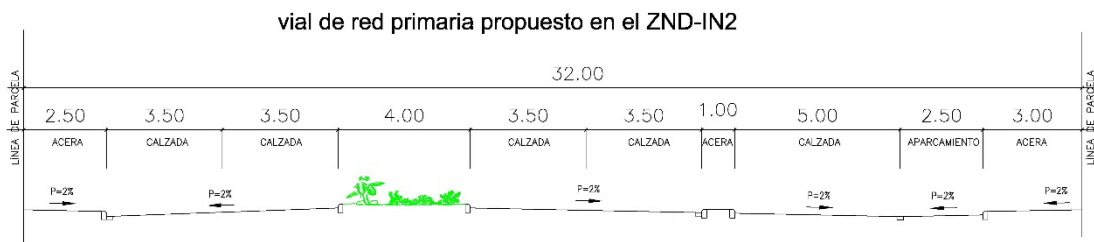
La conexión de la nueva rotonda con la CV-42 se ha planteado en los siguientes términos.

Conexión con la CV-42 norte mediante dos carriles por sentido, manteniendo prácticamente las mismas condiciones que en la actualidad.

Conexión con la CV-42 sur mediante un carril por sentido, únicamente en el tramo cercano a la rotonda se puede plantear dos carriles de aproximación. El resto del tramo se mantienen las condiciones actuales.

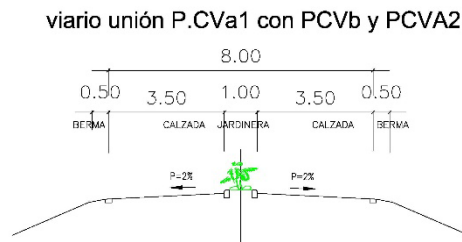
3.2.2.2) Nueva ronda oeste que conecta la zona industrial con el casco urbano (vial PCVa1)

Conexión con nueva ronda bordeando el límite sur de la nueva zona industrial mediante una sección de 32 metros con dos carriles por sentido más una vía de servicio.



3.2.2.3) Nuevo vial de conexión, por el oeste, de la ronda sur del futuro suelo industrial ZND-IN2 (PCVa1) con la ronda oeste (PCVA2) y ronda norte (PCVb) del casco urbano

Nuevo vial de conexión por el oeste que une la nueva ronda al sur del suelo industrial con la ronda oeste y ronda norte. Se propone una sección de 8 metros con un carril por sentido.



3.2.2.4) La ronda norte (PCVb) del casco urbano pasa a tener un uso de red viaria mixta ya que el tráfico se pretende desviar a la nueva ronda (PCVa1)

Con la nueva circunvalación, la ronda norte del casco urbano se limita a un sentido de circulación desde las conexiones con las rotondas, de modo que no se permita el tráfico de paso.

3.2.2.5) Se elimina el uso de la calle EjeH P.I. Juan Carlos para tener un uso de red viaria no motorizada

La nueva circunvalación permite modificar el uso de la calle EjeH P.I. Juan Carlos, pasando a ser de uso viario no motorizada, dando acceso al instituto.

3.2.3 Red viaria secundaria

El entramado de calles del Casco Histórico de Almussafes requieren de cambios en su sección tipo que inviten al peatón a ser el protagonista, de manera que, según la dimensión de la calle y su importancia en el tránsito habitual, se proponen diferentes secciones de las mismas, desde la peatonalización, la preferencia del tráfico no motorizado hasta la coexistencia de distintos tráficos, separándolos de manera que ambos funcionen de manera idónea.

Se propone para las calles en el casco urbano una sección tipo orientativa, pues en el caso de acometer una actuación de remodelación de viales, deberá analizarse de una manera más pormenorizada. Así, se dividen los viales públicos en tres categorías:

- Sección Tipo I. Calles de ancho mayor a 10 metros.
- Sección Tipo II. Calles de ancho 10 metros o asimilables.
- Sección Tipo III. Calles de ancho menor a 10 metros.

A continuación, se muestran las secciones tipo:



Ilustración 23. Secciones tipo en el municipio de Almuñécar. En color morado y punteadas, las calles de ancho mayor a 10 metros. En color verde se identifican las calles de ancho 10 metros y en color rojo las calles de ancho menor a 10 metros. Fuente. Elaboración propia.

Las calles de sección Tipo I, que albergará la mayor parte de los desplazamientos de tráfico motorizado, son viales de cierta sección, capaces, de permitir un espacio adecuado para los viandantes, de manera que se separan claramente los tráficos motorizados y no motorizados. Reservan parte del viario para estacionamiento. Son soluciones de este tipo:

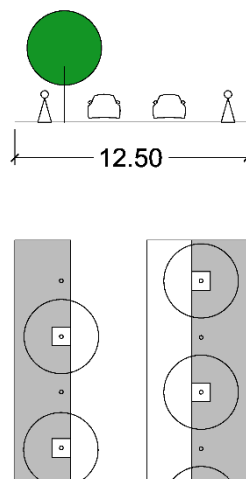


Ilustración 24. Propuesta de Sección Tipo I. Fuente. Elaboración propia.

Las calles de sección Tipo II, aquellas calles de ancho 10 metros de sección, que no pertenecen a la categoría anterior y que por sus dimensiones permiten la separación entre tránsito motorizado y no motorizado. Se tomarán medidas para el calmado del tráfico, se recomiendan las soluciones en plataforma única.

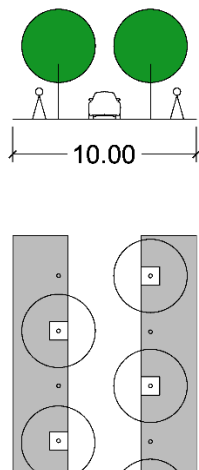


Ilustración 25. Propuesta de Sección Tipo II. Fuente. Elaboración propia.

Por último, las calles de menor sección, que deben permitir el paso de vehículos de emergencia, y, en consecuencia, carecerán de mobiliario urbano que obstaculice su paso, el alumbrado público se colocará en la fachada. Son calles donde los peatones, ciclistas y conductores de vehículos comparten espacio, el acceso a las mismas de vehículos se restringe a vecinos, carga y descarga y vehículos de emergencia, por lo que son viales de baja velocidad donde el peatón tiene la máxima preferencia.

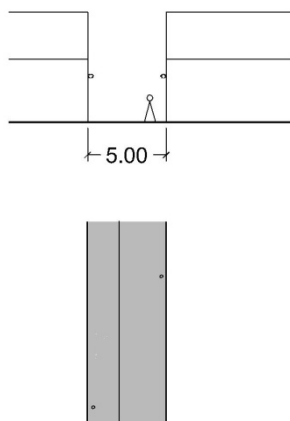


Ilustración 26. Propuesta de Sección Tipo III. Fuente. Elaboración propia.

3.3 Análisis del tráfico

En primer lugar, se analiza la evolución del tráfico para los próximos 20 años en las infraestructuras viarias existentes para posteriormente analizar la afección sobre dichas infraestructuras de la generación de viajes de los nuevos desarrollos.

3.3.1 Evolución del tráfico

Se ha estudiado la evolución del tráfico en los últimos 20 años. Se observa que desde 1996 hasta 2007 hubo un crecimiento anual entorno al 4% hasta que, debido a la crisis económica, en el año 2008 se produce una caída severa del tráfico. Los años sucesivos, se producen descensos del tráfico hasta que en 2014 se revierte la situación y el tráfico empieza a crecer de nuevo, si bien, el ritmo de crecimiento no

alcanza los niveles anteriores a la crisis económica. La media de crecimiento de los últimos años dejaba ver una recuperación de los niveles de tráfico anteriores a la crisis económica, si bien, en 2020 con la irrupción del coronavirus se ha vuelto a ver reducido la intensidad de vehículos.

Para el análisis futuro, se analizará el horizonte a 20 años. Se considera de acuerdo a la Orden FOM/3317/2010 un incremento de tráfico establecido en 1,44%.

Estas hipótesis de crecimiento a nivel general, se traducen en que los niveles de la CV-42 en el horizonte de 2039, sin tener en cuenta los crecimientos debido al PGE, tendrán valores de tráfico similares a los registrados en 2007, ya que en este periodo se prevé un crecimiento acumulado al 33% mientras que la caída de tráfico desde 2006 a 2015 ha sido cercana al 30.



	Año 2007 (Año pico)	Año 2019	Año 2039
CV-42 (42027)	11.564	6.448	8.582
CV-42 (42030)	9.161	6.756	8.992
CV-42 (42035)	16.775	13.039	17.355
CV-42 (42040)	3.068	7.597	10.112

Tabla 4. Evolución de la IMD de la CV-42. Fuente. Elaboración propia

El único tramo que ve claramente incrementada la IMD es el 42040, que es un vial que cuenta con dos carriles por sentido y que todavía tendrá margen de albergar más tráfico.

Tras este análisis y con las hipótesis de cálculo adoptadas, se puede concluir que el crecimiento natural del tráfico va a precisar de nuevas infraestructuras viarias siempre que se realicen nuevos desarrollos urbanísticos. En el caso que nos ocupa, se pretende desarrollar la ampliación del Polígono Industrial Juan Carlos I, luego se deberán proponer alternativas de entrada y salida al área industrial.

3.3.2 Generación de viajes de los nuevos desarrollos

En la propuesta de planeamiento presentada se plantean los siguientes crecimientos:

clasificación del suelo			auxiliar sup	superficie (m2)	ed. res (m2t)	ed. ae (m2t)	ed. total (m2t)	
SUELO URBANO	RES	ZUR-RE1	Casco Urbano		557.198,55	988.182,91	110.513,34	1.098.696,25
	RES	ZUR-NHA	Ámbito del Plan Especial Torre Razel		15.262,92	17.540,08	2.889,76	20.429,84
	RES	ZUR-NHB	Casco Antiguo		40.990,07	92.149,45	14.055,94	106.205,39
	RES	ZUR-RE3	UE Sureste		17.665,93	30.725,99	2.516,30	33.242,29
	RES	ZUR-RE4	UE Suroeste		19.457,44	30.852,74	0,00	30.852,74
	RES	ZUR-RE2	Antigua zona de Tolerancia Industrial Noreste		13.428,31	21.527,28	0,00	21.527,28
	RES	ZUR-RE5	Antigua zona de Tolerancia Industrial Noroeste		11.426,74	20.391,30	0,00	20.391,30
	IND	ZUR-IN1	Polígono Norte		225.987,05	-	148.417,70	148.417,70
	IND	ZUR-IN2	Ford		1.973.564,08	-	-	1.381.857,08
			Silla	153.864,73	-	-	107.705,41	107.705,41
		Picassent	1.278,23	-	-	894,76	894,76	
IND	ZUR-IN3	Polígono Juan Carlos I		623.493,01	-	312.116,44	312.116,44	
		Picassent	8.842,95	-	-	2.590,76	2.590,76	
IND	ZUR-IN4	Ampliación Polígono Juan Carlos I		416.464,93	-	247.513,46	247.513,46	
		Picassent	270.048,76	-	-	120.172,20	120.172,20	
IND	ZUR-IN5	Arrocerca		8.291,96	-	8.175,63	8.175,63	
DOT	ZUR-DOT			40.311,55	-	40.311,55	40.311,55	
SUELO URBANIZABLE	RES	ZND-RE1	Sector La Porteta		79.294,63	79.294,63	15.858,93	95.153,56
	IND	ZND-IN1	Entorno Polígono Norte		200.819,35	-	121.387,63	121.387,63
			Sollana	9.804,20	-	-	-	-
	IND	ZND-IN2	2ª ampliación Polígono Juan Carlos I		481.632,89	-	225.210,98	225.210,98
EQ	P.VP	Parque Urbano		68.211,16	-	-	-	
SUELO NO URBANIZABLE	ZRC-AG1	Zona Rural Común Agropecuaria Base		353.336,55	-	-	-	
	ZRC-AG2	Zona Rural Común Agropecuaria (dotacional)		-	-	-	-	
		Acceso cementerio		2.217,57	-	-	-	
		zona deportiva (P.QD2a)		43.265,91	-	-	-	
		cementerio (P.QS3)		8.211,27	-	-	-	
	ZRP-AG1	Agrícola Base		922.506,76	-	-	-	
	ZRP-AG2	Agrícola DIC		47.262,46	-	-	-	
	ZRP-AG3	Agrícola Ganadería		1.287.693,19	-	-	-	
	ZRP-AF1	Alecciones DP Carreteras		664.466,29	-	-	-	
	ZRP-AF2	Alecciones DP FFCC		22.470,22	-	-	-	
	ZRP-AF3	Alecciones DP H		131.618,03	-	-	-	
	ZRP-AF4	Alecciones DP VP		41.856,72	-	-	-	
	ZRP-AF5	Alecciones EDAR	P.QI2	50.049,09	-	-	-	
	ZRP-NA	Suelo Forestal		243.910,85	-	-	-	
	ZRP-RI	Riesgos: Patricova		2.153.999,64	-	-	-	
				10.766.365,12	1.280.664,38	1.248.967,64	3.911.489,10	

Tabla 5. Crecimiento propuesto por el PGE, sombreado en gris los nuevos sectores o sectores con crecimiento. Fuente. Elaboración propia

Para los nuevos crecimientos urbanos se estima el número de desplazamientos que generarán los diferentes ámbitos mediante los ratios mínimos de viajes generados/día según lo establecido en el Decreto 344/2006, de regulación de los estudios de evaluación de la movilidad generada, publicado en el Diario Oficial de la Generalitat de Catalunya Núm. 4723, puesto que no existen recomendaciones similares en la legislación Nacional o Valenciana.

Tipología	Valor adoptado
Uso de vivienda	7 viajes/vivienda o 3 viajes/persona
Uso residencial	10 viajes/100 m ² de techo
Uso comercial	50 viajes/100 m ² de techo
Uso de oficinas	15 viajes/100 m ² de techo
Uso industrial	5 viajes/100 m ² de techo
Equipamientos	20 viajes/100 m ² de techo
Zonas verdes	5 viajes/100 m ² de suelo
Franja costera	5 viajes/100 m de playa

Tabla 6. Ratios viajes generados/día. Fuente: Anexo I. Decreto 344/2006 de 19 de septiembre, de regulación de los estudios de evaluación de la movilidad generada elaborado por el departamento de política territorial y obras públicas de Cataluña.

De acuerdo a la generación de viajes por sector, se analizan los viajes generados tanto en los sectores existentes como en los sectores propuestos.

		Sector	superficie (m2)	ed. res (m2t)	ed. ae (m2t)	ed. total (m2t)	Viajes residencial	Viajes Terciario	Viajes Industrial	Total viajes	
SUELO URBANO	RES	ZUR-RE1	Casco Urbano en general	557.199	988.183	110.513	1.098.696	98.818	55.257	0	154.075
	RES	ZUR-NHa	Ámbito del Plan Especial Torre Racef	15.263	17.540	2.890	20.430	1.754	1.445	0	3.199
	RES	ZUR-NHb	Casco Antiguo	40.990	92.149	14.056	106.205	9.215	7.028	0	16.243
	RES	ZUR-RE3	UE Sureste	17.666	30.726	2.516	33.242	3.073	1.258	0	4.331
	RES	ZUR-RE4	UE Suroeste	19.457	30.853	0	30.853	3.085	0	0	3.085
	RES	ZUR-RE2	Antigua zona Tolerancia Industrial Noreste	13.428	21.527	0	21.527	2.153	0	0	2.153
	RES	ZUR-RE5	Antigua zona Tolerancia Industrial Noroeste	11.427	20.391	0	20.391	2.039	0	0	2.039
	IND	ZUR-IN1	Polígono Norte	225.987	0	148.418	148.418	0	0	7.421	7.421
	IND	ZUR-IN2	Ford	1.973.564	0	1.381.857	1.381.857	0	0	69.093	69.093
	IND	ZUR-IN3	Polígono Juan Carlos I	623.493	0	312.116	312.116	0	0	15.606	15.606
	IND	ZUR-IN4	Ampliación Polígono Juan Carlos I	416.647	0	247.513	247.513	0	0	12.376	12.376
	IND	ZUR-IN5	Arocería	8.292	0	8.176	8.176	0	0	409	409
	DOT	ZUR-DOT	-	40.312	0	40.312	40.312	0	0	0	-
	RES	ZND-RE1	Sector La Porteta	79.295	79.295	15.859	95.154	7.929	7.929	0	15.859
	SUELO URBANIZABLE	IND	ZND-IN1	Entorno Polígonos Norte	200.819	0	121.388	121.388	0	0	6.069
IND		ZND-IN2	2ª ampliación Polígono Juan Carlos I	481.633	0	225.211	225.211	0	0	11.261	11.261
EQ		P.VP	Parque Urbano		68.211	0	0	0	0	0	0
Total de viajes generados							128.066	72.917	122.234	323.218	

Tabla 7. Hipótesis de viajes generados al día para los sectores urbanísticos existentes y propuestos.
Fuente. Elaboración propia.

Comparando la estimación de viajes generados por los sectores existentes y los propuestos, se observa un incremento del 16,09% de los viajes propuestos.

En resumen, los viajes generados por los desarrollos son los siguientes:

- Desarrollo Residencial → 19.200 desplazamientos
- Desarrollo Industrial → 17.300 desplazamientos
- Desarrollo equipamientos (Zona verde) → 3.400 desplazamientos

3.3.3 Nuevas infraestructuras y modificación de la red actual

Los nuevos desarrollos propuestos por el PGE llevan asociados nuevas infraestructuras viarias, que mejoran los accesos a la zona industrial y la conexión con el casco urbano.

Las principales actuaciones propuestas son las siguientes:

- Nueva rotonda de acceso a la zona industrial sur
- Nueva ronda oeste que conecta la zona industrial con el casco urbano (vial PCVa1)
- Nuevo vial de conexión, por el oeste, de la ronda sur del futuro suelo industrial ZND-IN2 (PCVa1) con la ronda oeste (PCVA2) y ronda norte (PCVb) del casco urbano
- La ronda norte (PCVb) del casco urbano pasa a tener un uso de red viaria mixta ya que el tráfico se pretende desviar a la nueva ronda (PCVa1)
- Se elimina el uso de la calle EjeH P.I. Juan Carlos para tener un uso de red viaria no motorizada

3.3.4 Hipótesis de generación de viajes

La situación de la capacidad viaria de las vías existentes la obtenemos teniendo en cuenta la suma de las hipótesis formuladas tanto de generación de viajes como de evolución del tráfico.

Los nuevos desarrollos se localizan en la periferia de la población y de la zona industrial de modo que tendrán repercusión sobre la CV-42 y sobre la ronda de circunvalación Antoni Ludeña. Sobre dichas vías, únicamente se dispone de información de la CV-42.

3.3.4.1) Hipótesis de cálculo para los sectores residenciales

Sectores residenciales → Reparto modal según PMUS:

- Desplazamientos internos: 13.700 desplazamientos diarios (26%)
- Desplazamientos generados: 8.400 desplazamientos diarios (16%)
- Desplazamientos atraídos: 30.200 desplazamientos diarios (58%)

El reparto modal según el PMUS para los desplazamientos internos indica que el vehículo privado se utiliza en casi el 50% de los desplazamientos.

El reparto modal según el PMUS para los desplazamientos generados indica que el vehículo privado se utiliza en algo más del 78% de los desplazamientos.

En resumen, de los datos extraídos del PMUS, de los 22.100 desplazamientos diarios en Almussafes (no teniendo en cuenta los viajes atraídos desde otras poblaciones), 13.700 son internos (62%) y 8.400 (38%) son desplazamientos a otras poblaciones.

Los sectores residenciales dentro del casco, según la estimación de viajes, suponen un incremento de 19.200 desplazamientos diarios, manteniendo el mismo porcentaje de desplazamientos internos y externos, suponen:

- 11.900 desplazamientos internos (El 62% del total de desplazamientos) → Aproximadamente 6.000 desplazamientos en vehículo privado (50% de los desplazamientos internos se realizan en vehículo privado).
- 11.000 desplazamientos externos (el 38% de los desplazamientos totales) → 5.700 desplazamientos en vehículo privado (78% de los desplazamientos generados se realizan en vehículo privado).

Con la nueva conexión de la zona industrial con la Ronda Monastir de la Valldigna, parte de los desplazamientos que a día de hoy se realizan por la CV-42 se realizarán por la nueva conexión. Se estima que el 60% de los desplazamientos internos se realizarán entre la zona industrial y el casco urbano, y de ellos el 50% por la nueva conexión viaria y el 50% por la CV-42. El resto de desplazamientos serán internos en el casco urbano.

De los desplazamientos externos, se estima que el 75% se realizarán hacia Valencia a través de la CV-42 y el 25% hacia los municipios del sur.

3.3.4.2) Hipótesis de cálculo para los sectores industriales

- El sector industrial ZND-IN1 supone un incremento de 6.000 desplazamientos diarios.
- El sector industrial ZND-IN2 supone un incremento de 11.200 desplazamientos diarios

Considerando el tipo de desplazamientos que se dan en Almussafes, el 40% son internos y el 60% son atraídos (Sin tener en cuenta los generados ya que se considera que el área industrial solo atrae):

- Desplazamientos internos: 2.400 desplazamientos internos de la ZND-IN1 y 4.500 desplazamientos internos de la ZND-IN2.
- Desplazamientos atraídos: 3.600 desplazamientos atraídos de la ZND-IN1 y 6.700 desplazamientos atraídos de la ZND-IN2.

Se estima que el total de los desplazamientos internos de la ZND-IN1 se realizan por la CV-42 mientras que se estima que un 50% de los desplazamientos internos de la ZND-IN2 se realizan por la CV-42 y el otro 50% por la nueva conexión.

Respecto a los desplazamientos atraídos, se estima que el 75% provienen de la parte de Valencia y el 25% de la zona sur.

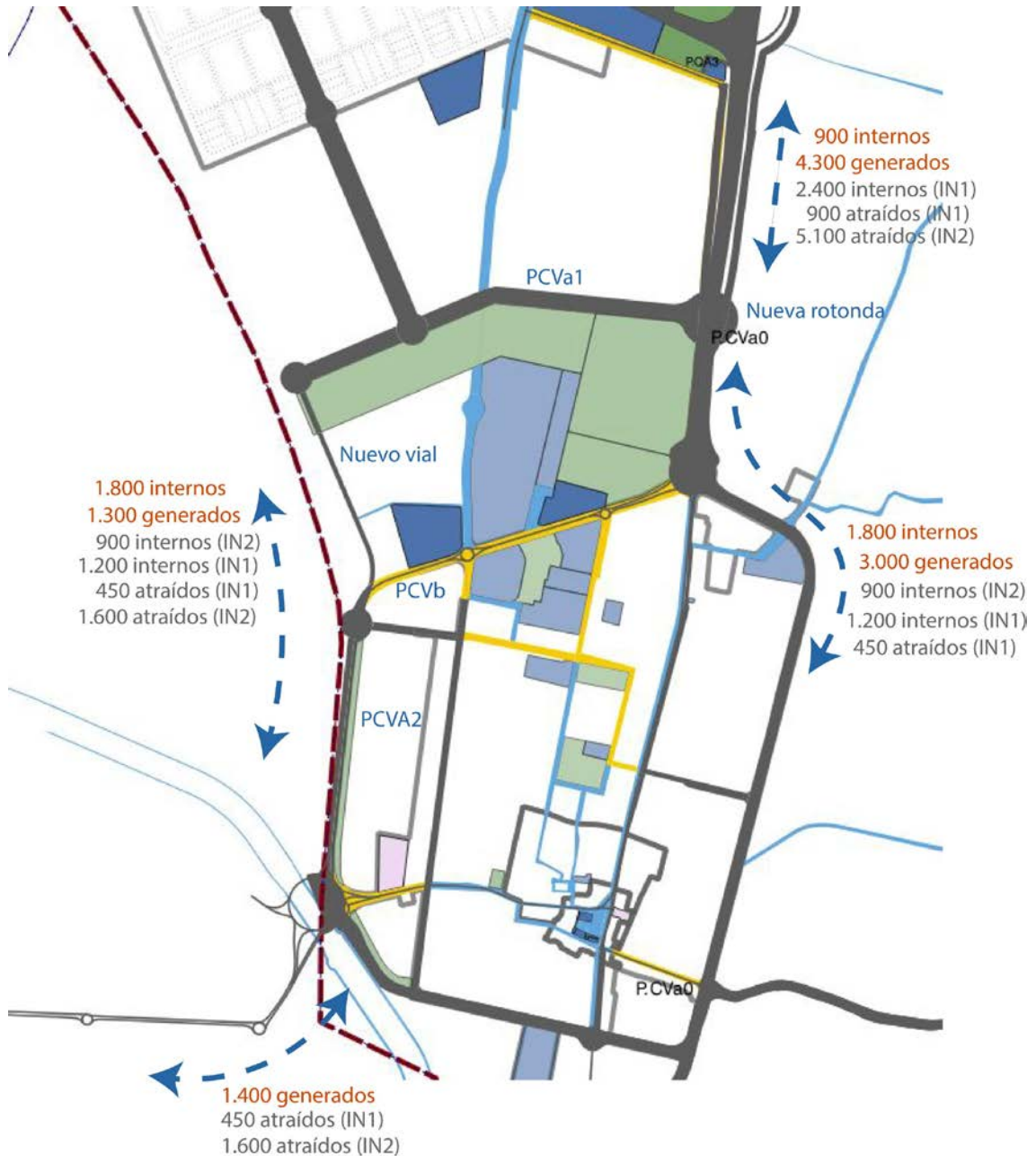


Ilustración 27. Resumen de los desplazamientos generados por los nuevos desarrollos. En color naranja se indican los desplazamientos generados por los desarrollos residenciales y en color gris se indican los desplazamientos generados por los desarrollos industriales

3.3.4.3) IMD para la CV-42 por tramos

Considerando tanto el crecimiento de las propias vías como el desarrollo urbanístico se obtiene la siguiente IMD para cada uno de los tramos de la CV-42.

	Año 2007 (Año pico)	Año 2019	Año 2039 sin desarrollo urbanístico	Año 2039 con desarrollo urbanístico
CV-42 (42027)	11.564	6.448	8.582	10.307
CV-42 (42030)	9.161	6.756	8.992	16.342
CV-42 (42035)	16.775	13.039	17.355	30.955
CV-42 (42040)	3.068	7.597	10.112	13.612

Tabla 8. Evolución de las IMD para cada uno de los tramos de la CV-42. Fuente. Elaboración propia

3.3.5 Simulación –Red básica (Comparativa estado actual y futuro)

Se ha realizado un análisis del comportamiento futuro. El análisis se ha basado en los datos de intensidad de tráfico actuales a los que se les ha incrementado la generación de tráfico debido a la evolución del tráfico y debido a los nuevos desarrollos urbanísticos propuestos. Se ha realizado la simulación de la hora punta de mediodía, de 13.55 a 14.25, asumiendo los porcentajes del estado actual sobre la hipótesis de generación de viajes.

Análisis de detalle de los puntos donde se produce congestión:

De la red básica, en este intervalo de análisis se habían detectado dos puntos que presentan problemas por congestión de tráfico en el estado actual. Con la nueva configuración, dichas intersecciones mejoran los tiempos de demora.

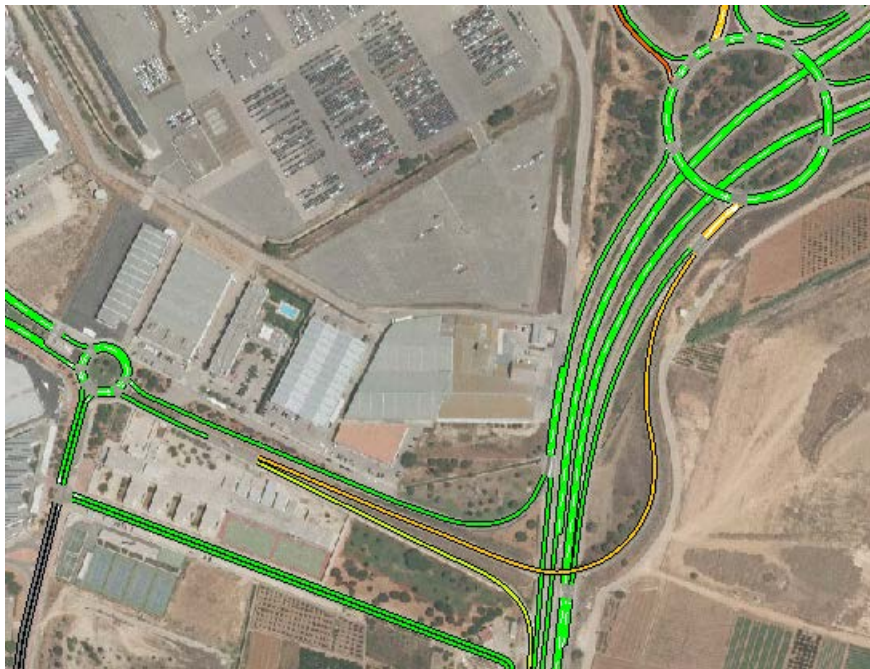


Ilustración 28. Rampa de acceso a la rotonda CV-42–AP7 desde la rotonda del polígono industrial. Fuente. Elaboración propia a partir de los resultados de AIMSUN.

En la nueva rotonda propuesta se observan niveles de servicio adecuados. Los resultados mostrados pertenecen a la simulación de la hora de mediodía y se observa que no existe afección con los nuevos crecimientos sobre la CV-42.

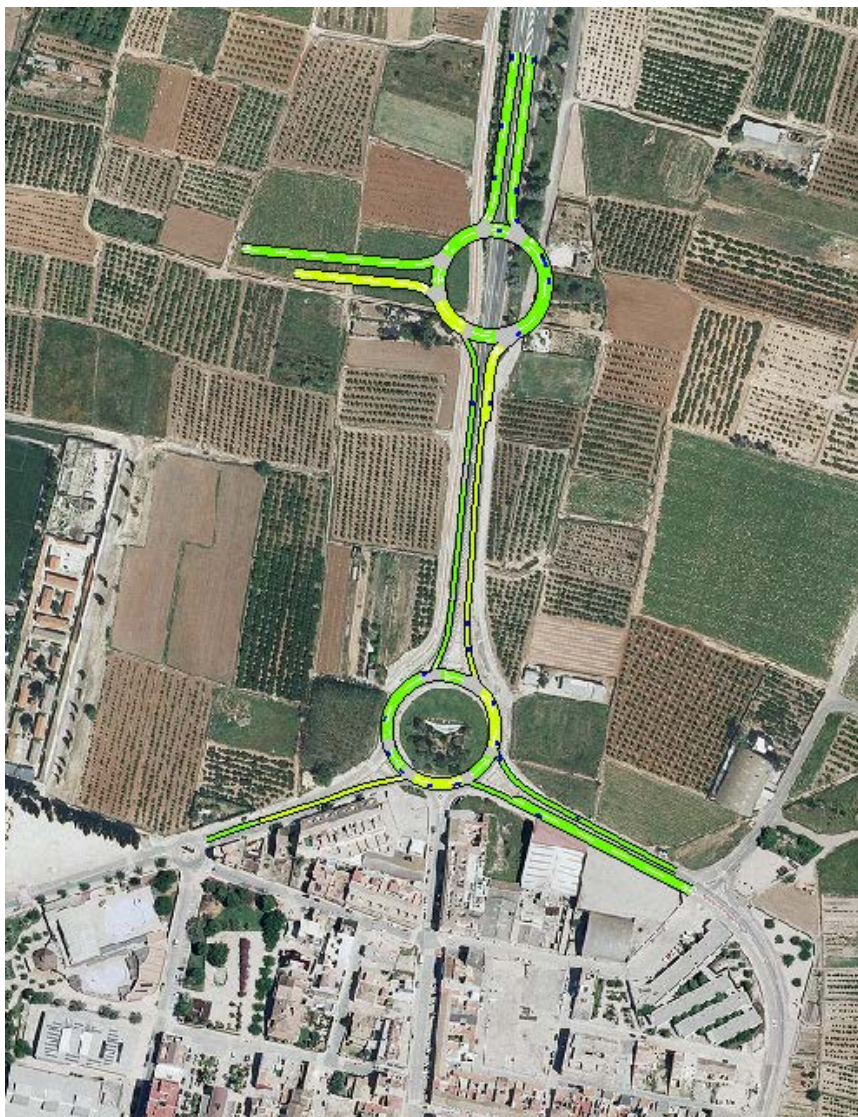


Ilustración 29. Nueva rotonda propuesta de conexión de la ampliación del Polígono industrial Juan Carlos I con la CV-42. Fuente. Elaboración propia a partir de los resultados de AIMSUN.



Ilustración 30. Resultados de los niveles de servicio de tiempo de demora. Fuente. Elaboración propia a partir de los datos de AIMSUN.

A la vista de los resultados, se puede concluir que, a pesar del incremento de tráfico, las nuevas infraestructuras mejoran la movilidad en el área industrial.

3.4 Análisis del estacionamiento

Respecto del estacionamiento, Almussafes es un municipio en el que se puede ir de un extremo a otro de la zona residencial en menos de 15 minutos andando. En el caso de propuesta de peatonalizar las calles del centro del municipio y como medida disuasoria para que los vehículos no atraviesen el Casco Histórico, se debería promover un aparcamiento disuasorio que estuviera conectado por los itinerarios peatonales propuestos.

3.5 Análisis del flujo de mercancías

El análisis del flujo de mercancías en el municipio depende totalmente de la zona industrial.

Requiere de un Estudio de detalle de evaluación del tipo de mercancía. Estos estudios deben llevarse a cabo por las propias empresas que componen el área industrial y es competencia de la Generalitat Valenciana su cumplimiento.

3.6 Análisis del transporte público

Se debería promover el uso del transporte público para llegar a la zona industrial. Sería conveniente un estudio de movilidad de las propias empresas del área industrial que identificasen origen y destino de los trabajadores, así como sus horarios para poder implementar nuevas líneas de transporte urbano que redujeran en flujo de vehículos.

Respecto del tren, tal como se ha indicado, la estación Benifaiò-Almussafes corresponde a la Línea C-2 de la ruta Valencia Nord – Xàtiva –Moixent del servicio Cercanías de Valencia. El apeadero se encuentra a 2,1 kilómetros del centro de la ciudad de Almussafes, aproximadamente 27 minutos caminado, y a 3,5 kilómetros de la avenida principal del Polígono (Av. De la Foia), trayecto aproximado de 42 minutos caminando. En una primera fase se deberá implementar un sistema de transferencia de transporte público que preste el servicio entre la estación ferroviaria-Ciudad Almussafes-Polígono Industrial. En una segunda fase habría que estudiar la implantación de un apeadero propio en la zona industrial.

3.7 Análisis de ejes peatonales y ciclistas

Según el Plan Municipal de Accesibilidad, redactado en septiembre de 2016, en la parte de evaluación, se identifican 4 itinerarios principales que requieren de actuaciones de mejora para que se puedan considerar ejes peatonales:

- Itinerario 1: Avda Algemesí - Pl. Major - c/ Major - carrer Sant Miquel y Ausiàs March hasta cementerio - Santa Creu y Sant Josep hasta residencia y centro de día.
- Itinerario 2: Centro de salud - Ausiàs March - Casco Antiguo - Mercado municipal - Colegio Pontet - Parc del Sagrari.

- Itinerario 3: Centro Cultural- c/ Mestre Serrano - c/ Ramon y Cajal - Mestre Medina - Tarick l'Almanzafi - Lira Almussafense - Colegio Pontet.
- Itinerario 4: Parc del pinar - Ayuntamiento - Parc Central- Pl. Blasco Ibáñez - carrer de la Pau - carrer Nou d'Octubre.

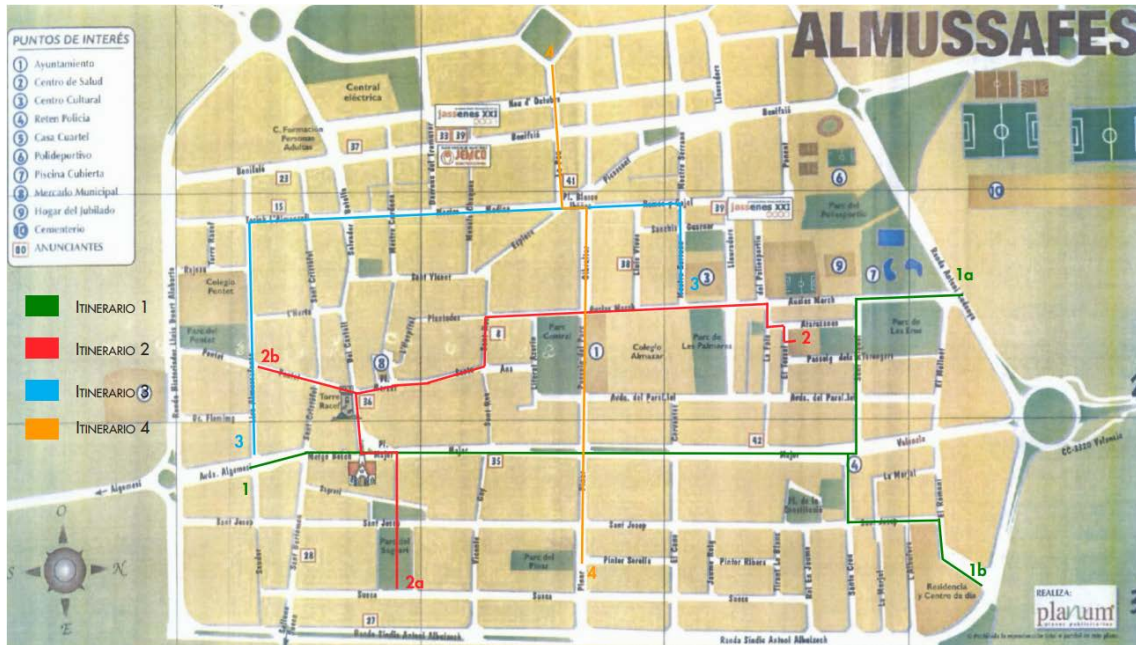


Ilustración 31. Plano de situación de itinerarios principales. Fuente. Plan Municipal de Accesibilidad.

Además, según el Planeamiento Propuesto, nos encontramos con las siguientes vías no motorizadas (preferencia peatonal o mixta):

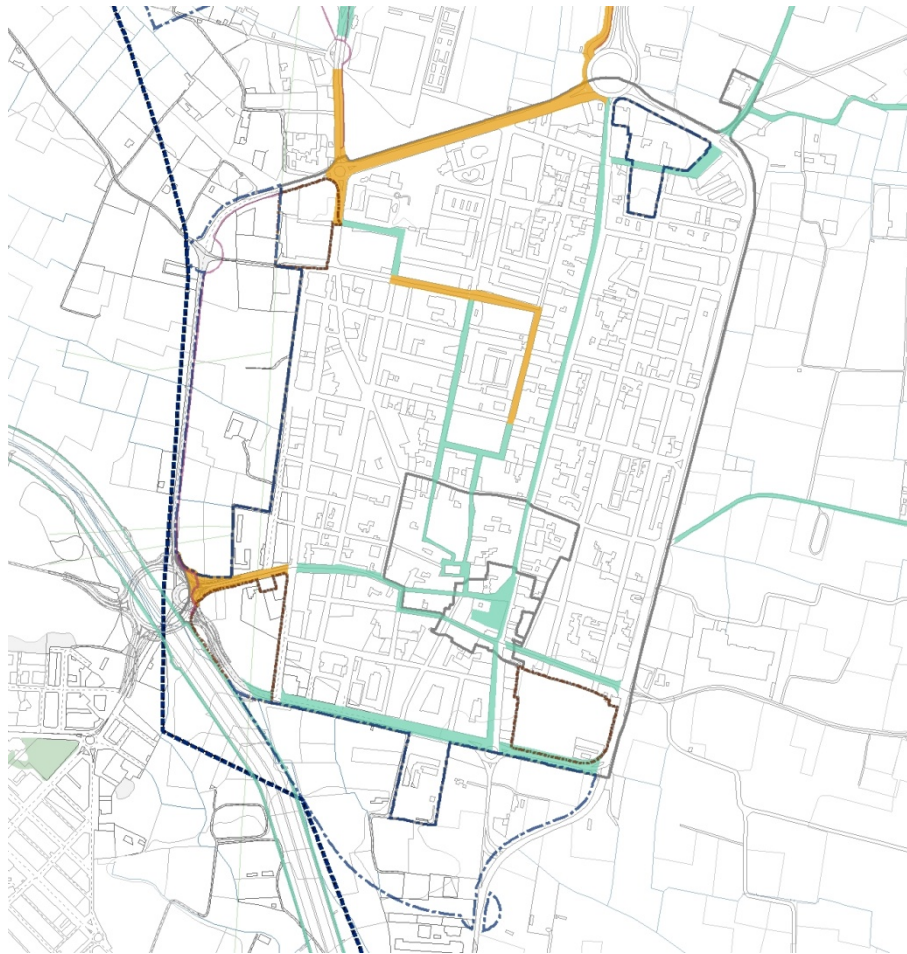


Ilustración 32. Propuesta de vías no motorizadas. Modos blandos. Fuente. Elaboración propia.

Respecto del carril bici, en la nueva propuesta se contempla la ejecución del trazado oeste del municipio que conectará el carril bici existente del área industrial con el carril bici existente que llega desde el municipio de Benifaio.

3.8 Seguridad Vial

Los datos obtenidos de siniestralidad en Almuñafes no indican que haya problemas graves de seguridad vial, sin embargo, que la CV-42 transcurra por la delimitación este del municipio acarrea peligros en cuanto a la seguridad vial, tanto para vehículos como para peatones.

Se propone para incrementar la seguridad tanto del peatón como de los vehículos, que se cambie la sección de la CV-42 a su paso por el municipio, dotándose de una vía de servicio para aquellos vehículos que quieran acceder al municipio y dejando un vial de doble sentido exterior para los vehículos de paso.

3.9 Accesibilidad

Según el Plan Municipal de Accesibilidad, tras el análisis de campo, se realiza una propuesta técnica que se resume en los siguientes puntos:

- Propuesta de modificación de ancho de aceras en función del ancho de la calle para permitir la accesibilidad. Esto implica en muchos casos ganar espacio a la calzada, respetando siempre el ancho libre de paso que exige la ley, en algunos supuestos esto puede suponer modificación o eliminación de la línea de aparcamiento.
- Propuesta de peatonalización o semipeatonalización de algunas calles por medio de plataforma única. Se ha analizado los problemas de tráfico y movilidad de los peatones en función del ancho de las calles, por ello se propone la peatonalización de una serie de calles como solución más adecuada para facilitar la accesibilidad de las mismas. Estas calles más estrechas se presentan en el entorno de la parte histórica de la localidad.
- Además, se propondrán una serie actuaciones concretas, complementarias a los itinerarios, por medio de soluciones técnicas “tipo” para mejorar la accesibilidad global del municipio, en cuanto a: vados y pasos peatonales, alcorques, etc.
- Respecto de los itinerarios que conectan los distintos puntos del municipio analizados, como ya se ha mencionado en el apartado de diagnóstico, se plantea para ellos la mayor exigencia de accesibilidad y garantizarán la movilidad total a través de ellos. Su adaptación debe ser la primera prioridad de las actuaciones de urbanización de la municipalidad; de manera que cuanto antes todos los residentes puedan llegar de manera cómoda y autónoma de un punto a otro de la población, atendiendo especialmente a la conexión con los espacios públicos, independientemente de que se tenga o no un problema de movilidad.

3.10 Aspectos energéticos y ambientales. Contaminación acústica

3.10.1 Situación de partida

Del análisis de generación de tráfico se concluye que el tráfico en el horizonte de los próximos 20 años llegará a ser similar al que existía en 2007.

Disponiendo de los mapas de ruido elaborados por la Consellería, se puede concluir que la afección será similar a la mostrada en los resultados de dicho análisis.

No obstante, se espera que la generación de ruido, por parte de las fuentes sonoras que son los principalmente los vehículos, descienda en los próximos años ya que es un aspecto en el que ya se están invirtiendo esfuerzos como en el caso de las bandas de rodadura de los neumáticos.

3.10.2 Delimitación de las zonas de servidumbre

Por los motivos expuestos anteriormente, se mantienen las servidumbres.

Entre el p.k. 15+800 y p.k. 17+000, y como zona más destacada dentro de la servidumbre, se sitúa el primer frente de fachadas de las viviendas del casco urbano de Almussafes que es delimitado por la carretera.

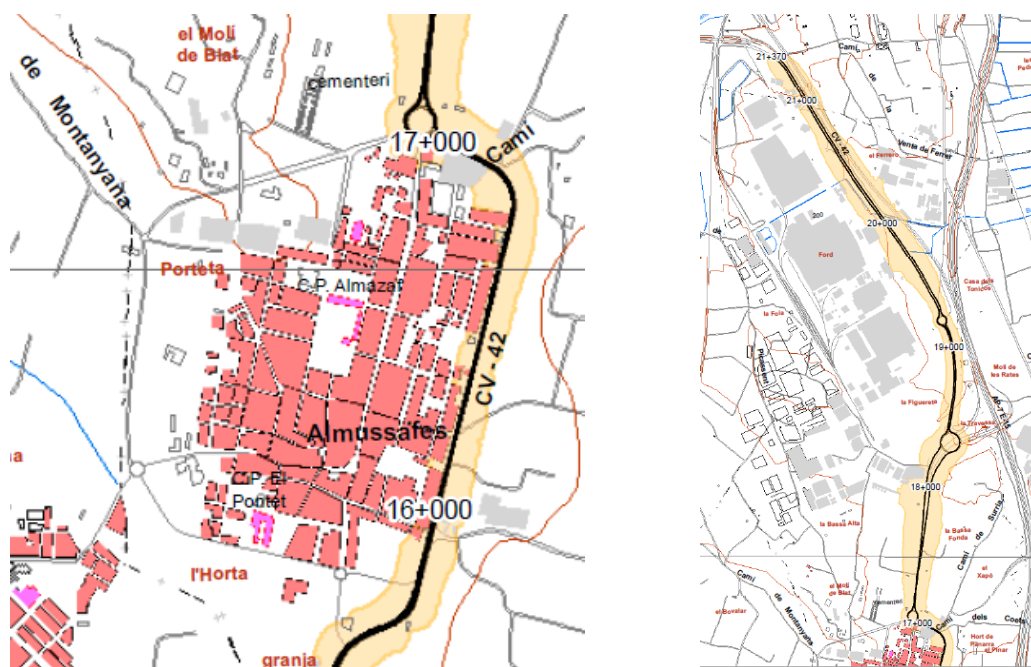


Ilustración 33. Zona de servidumbre de la CV-42 a su paso por Almussafes. Fuente: Delimitación de las zonas de servidumbre acústica de las carreteras de la Generalitat Valenciana de primera fase, elaborado por la Conselleria de Infraestructuras, territorio y medio ambiente en septiembre de 2013.

Respecto del planeamiento propuesto, se tendrá especial atención a los nuevos desarrollos residenciales que se quieran llevar a cabo en la primera línea de fachada de la CV-42. Estos desarrollos son los sectores ZUR-RE5 y ZUR-RE3.

4. CONCLUSIONES

Almussafes es un municipio cuya movilidad está totalmente condicionada por el área industrial. El municipio se encuentra rodeado de grandes infraestructuras viarias, denominadas Red Metropolitana, entre las que destacan la A-7, la AP-7, la CV-42 y el ferrocarril. Estas comunicaciones tienen gran importancia para vertebrar el territorio y tal como se desprende del análisis realizado, son suficientes, pero tienen que potenciarse sus conexiones si se quiere llevar a cabo un crecimiento ordenado.

En el análisis de la **Red Viaria**, se ha propuesto una nueva jerarquía viaria tanto a nivel de red principal o básico como para la red secundaria. En caso de la red básica, se pretende completar la red de los nuevos desarrollos y potenciar las conexiones existentes con la red Metropolitana. En el caso de la red secundaria, especialmente en la zona residencial, se tratará de ordenar el viario para diferenciar las calles que tienen que estar destinadas preferentemente al paso de vehículos y qué calles tienen que estar destinadas preferentemente al uso de los modos blandos, en este sentido, se proponen tres secciones tipo para los nuevos desarrollos del interior de la zona residencial.

En este sentido, y a raíz del **Análisis de tráfico**, se ha identificado una carencia en cuanto a ordenación de los accesos a la zona industrial que provocan pequeñas congestiones en las horas punta de las entradas y salidas de trabajo del área industrial. En el estudio de tráfico llevado a cabo se ha comprobado que se debe desarrollar nueva infraestructura viaria de conexión entre la ampliación de la zona industrial Juan Carlos I y la CV-42 dando una alternativa tanto de entrada como de salida al conjunto del área industrial, además se deben potenciar los accesos a la zona industrial de una forma ordenada desde todas las conexiones existentes con la Red Metropolitana, no obstante, debería llevarse a cabo mediante un Plan de Movilidad específico de la zona industrial.

Almussafes, al igual que la mayoría de municipios, presenta problemas de **Estacionamiento** en el Casco Histórico de la ciudad, no obstante, por su tamaño, este problema puede resolverse sencillamente mediante la ubicación de zonas de aparcamiento disuasorio en el perímetro del municipio ya que el tiempo estimado de trayecto desde un extremo al otro de municipio es menor de 15 minutos andando, en este sentido, habría que conectarlo con los **Ejes peatonales y Ciclistas** que se proponen. Respecto del peatón, se han propuesto cuatro itinerarios peatonales que conectan los principales puntos del municipio y que requieren de actuaciones en tema de **Accesibilidad**, siguiendo las indicaciones del Plan Municipal de Accesibilidad existente, para la mejora de sus características y que se puedan considerar ejes peatonales. Respecto de la bicicleta, tras los nuevos desarrollos residenciales del municipio previstos en la alternativa de planeamiento, se logrará conectar el carril bici existente en el área industrial con el carril bici que llega desde Benifaió.

El **Transporte Público** es un tema pendiente en el municipio de Almussafes ya que por su tamaño no ha sido necesario potenciarlo hasta el momento, pero que, debido

a las sus condiciones particulares del área industrial, es necesario su desarrollo. En una primera fase se deberá implementar un sistema de transferencia de transporte público que preste el servicio entre la estación ferroviaria-Ciudad Almussafes-Polígono Industrial. En una segunda fase habría que estudiar la implantación de un apeadero propio en la zona industrial.

Los datos obtenidos de siniestralidad en Almussafes no indican que haya problemas graves de **Seguridad Vial**, sin embargo, que la CV-42 transcurra por la delimitación este del municipio acarrea peligros en cuanto a la seguridad vial, tanto para vehículos como para peatones. Se propone para incrementar la seguridad tanto del peatón como de los vehículos, que se cambie la sección de la CV-42 a su paso por el municipio, dotándose de una vía de servicio para aquellos vehículos que quieran acceder al municipio y dejando un vial de doble sentido exterior para los vehículos de paso.

Respecto de la **Contaminación Acústica**, se concluye que los niveles de afección serán similares a los analizados en 2007, según los documentos disponibles, habrá afección de la CV-42 sobre el entorno de la población que se sitúa en el primer frente de fachadas de las viviendas del casco urbano de Almussafes que es delimitado por la carretera. Respecto del planeamiento propuesto, se tendrá especial atención a los nuevos desarrollos residenciales que se quieran llevar a cabo en la primera línea de fachada de la CV-42. Estos desarrollos son los sectores ZUR-RE2 y ZUR-RE3.