



PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE GUADASSUAR



AJUNTAMENT
DE GUADASSUAR



1. Contenido

| | | | |
|---|-----------|--|--|
| FASE I. DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL | 4 | | |
| 1. INTRODUCCIÓN | 4 | | |
| 2. CARACTERÍSTICAS GENERALES | 7 | | |
| CONTEXTO TERRITORIAL | 7 | | |
| SITIOS DE INTERÉS..... | 8 | | |
| OROGRAFÍA..... | 8 | | |
| CLIMATOLOGÍA..... | 8 | | |
| DEMOGRAFÍA..... | 9 | | |
| ACTIVIDADES ECONÓMICAS | 10 | | |
| USOS DE SUELO..... | 11 | | |
| 3. RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN Y TOMA DE DATOS DE CAMPO | 13 | | |
| 3.1 RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN | 13 | | |
| 3.2 TOMA DE DATOS DE CAMPO | 14 | | |
| 3.3 ENCUESTA REALIZADA | 15 | | |
| CANALES DE COMUNICACIÓN..... | 15 | | |
| 4. OFERTA DE MOVILIDAD | 17 | | |
| 4.1 ACCESIBILIDAD EXTERNA DEL MUNICIPIO..... | 17 | | |
| OFERTA VIARIA ACCESOS | 17 | | |
| 4.2 INFRAESTRUCTURA PEATONAL | 19 | | |
| INVENTARIO RED DE ACERAS Y ZONAS PEATONALES..... | 19 | | |
| SEGURIDAD DEL PEATÓN | 21 | | |
| ITINERARIOS PEATONALES ESCOLARES..... | 22 | | |
| ITINERARIOS PEATONALES A EQUIPAMIENTOS..... | 25 | | |
| OTROS ITINERARIOS PRINCIPALES | 27 | | |
| CIERRES DE CIRCULACIÓN VEHICULAR..... | 28 | | |
| SEMAFORIZACIÓN | 29 | | |
| SITUACIÓN MOBILIARIO URBANO..... | 31 | | |
| 4.3 INFRAESTRUCTURA CICLISTA..... | 32 | | |
| INVENTARIO RED CICLISTA DE CONEXIÓN | 33 | | |
| APARCAMIENTO | 33 | | |
| 4.4 INFRAESTRUCTURA PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO..... | 34 | | |
| SERVICIO DE AUTOBÚS INTERURBANO..... | 34 | | |
| SERVICIO DE FERROCARRIL..... | 37 | | |
| 4.5 INFRAESTRUCTURA PARA EL TRANSPORTE PRIVADO..... | 37 | | |
| JERARQUIZACIÓN | 37 | | |
| SENTIDOS DE CIRCULACIÓN | 39 | | |
| 4.6 APARCAMIENTO..... | 40 | | |
| INVENTARIO..... | 40 | | |
| APARCAMIENTO EN SOLARES | 42 | | |
| INFRAESTRUCTURAS PARA EL TRÁFICO DE MERCANCÍAS..... | 42 | | |
| INFRAESTRUCTURA VERDE | 42 | | |
| 5. DEMANDA DE MOVILIDAD | 45 | | |
| 5.1 FACTORES DETERMINANTES DE LA DEMANDA DE MOVILIDAD..... | 45 | | |
| ESTRUCTURA DEL TRANSPORTE | 45 | | |
| 5.2 ANÁLISIS DE LA DEMANDA DE DESPLAZAMIENTOS..... | 47 | | |
| RESULTADOS DE LA ENCUESTA | 47 | | |
| 5.3 ANÁLISIS DE LA DEMANDA DE APARCAMIENTO | 59 | | |
| 6. ANÁLISIS DAFO Y DIAGNÓSTICO INTEGRADO | 60 | | |
| 6.1 MATRIZ DAFO..... | 60 | | |
| 6.2 DIAGNÓSTICO INTEGRADO..... | 61 | | |

| | |
|--|------------|
| FASE II. DEFINICIÓN DE OBJETIVOS ESPECÍFICOS Y PROPUESTAS | 62 |
| 1. OBJETIVOS ESPECÍFICOS | 62 |
| 2. PLAN DE ACTUACIÓN | 62 |
| 3. PROPUESTAS | 65 |
| 3.1. VEHÍCULO PRIVADO | 65 |
| 3.2. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS | 69 |
| 3.3. MOVILIDAD PEATONAL..... | 74 |
| 3.4. MOVILIDAD CICLISTA..... | 85 |
| 3.5. ACCESIBILIDAD | 91 |
| 3.6. TRANSPORTE PÚBLICO..... | 94 |
| 3.7. CRONOGRAMA DE PROPUESTAS Y PRESUPUESTO ESTIMADO..... | 98 |
| 4. CÁLCULO DE EMISIONES RELACIONADAS CON LA MOVILIDAD..... | 100 |
| 4.1. EMISIONES ESCENARIO ACTUAL..... | 101 |
| 4.2. EMISIONES ESCENARIO IMPLANTACIÓN DEL PMUS..... | 102 |
| 5. SEGUIMIENTO..... | 103 |
| 5.1. INDICADORES DE SEGUIMIENTO SELECCIONADOS | 103 |
| 5.2. METODOLOGÍA DE SEGUIMIENTO..... | 107 |
| 5.3. METODOLOGÍA DE SEGUIMIENTO MEDIOAMBIENTAL..... | 107 |
| 6. COMUNICACIÓN Y DIVULGACIÓN | 108 |
| 6.1. PROGRAMA DE DIVULGACIÓN GLOBAL..... | 108 |
| 6.2. PROGRAMA DE DIVULGACIÓN EN EL TRABAJO..... | 109 |
| 6.3. PROGRAMA DE DIVULGACIÓN EN LOS CENTROS ESCOLARES | 110 |

FASE I. DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL

1. INTRODUCCIÓN

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) tiene como objeto principal cambiar las pautas de la movilidad hacia un enfoque más concienciado y sostenible por razones económicas, sociales y ambientales. Para ello, se busca la mejora de la accesibilidad y la calidad de vida a través del fomento de los modos de transporte más sostenibles como son bicicleta o vehículo de movilidad personal (VMP) y el peatón, incrementar las facilidades para la utilización del transporte público y restringir cada vez más el vehículo privado motorizado en los núcleos urbanos.

El Ayuntamiento de Guadassuar, en respuesta a la necesidad de afrontar los retos y desafíos de transformar la movilidad actual hacia un desarrollo urbano más sostenible, ha promovido la realización del presente plan.

Los tres pilares fundamentales en los que se debe sustentar un PMUS son:

1. Reducción de los **costes económicos** del transporte y las externalidades negativas del mismo.
2. Reducción de los **costes sociales** del transporte.
3. Reducción de los **costes ambientales** de la movilidad actual.

Desde el punto de vista **económico**, una movilidad más sostenible supondrá ahorros económicos en lo que referente a reducción de gastos hospitalarios por problemas respiratorios, reducción del gasto en gasolina, reducción del gasto del vehículo privado, seguros, ocupación de la vía pública, etc.

Desde una perspectiva **social**, se destacan los beneficios en la calidad de vida de la ciudadanía, como la reducción del tiempo en los atascos, la reducción de enfermedades y molestias a la población, la reducción de accidentes de tráfico, etc.

Por último, desde el punto de vista **ambiental**, la implementación de medidas del PMUS puede generar efectos sobre la reducción de la contaminación acústica provocada por el tráfico, la reducción de las emisiones de gases contaminantes a la atmósfera, cambio de mentalidad para favorecer el respeto al medio ambiente, etc.

A continuación, se expone la definición de un PMUS, junto a sus objetivos y distintas fases:

¿QUÉ ES UN PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE?

Según la Guía práctica para la elaboración de Planes de Movilidad Urbana Sostenible elaborada por el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía, 2006 (denominación actual: Ministerio de Energía,

Turismo y Agenda Digital). "Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible, es un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta y transporte público) dentro de una ciudad; es decir, de modos de transporte que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social y defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos."

Una definición más reciente, del documento de "Directrices para la elaboración e implementación de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible", publicado en 2021, que reúne las opiniones de expertos en planificación, bajo la coordinación de la Unión Europea, es la siguiente: "Un plan de movilidad urbana sostenible es un plan estratégico diseñado para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas y las empresas en las ciudades y sus alrededores con vistas a mejorar la calidad de vida. Se basa en las prácticas de planificación ya existentes y tiene debidamente en cuenta los principios de integración, participación y evaluación".



Ilustración 1 Etapas de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible

Fuente: Directrices para la elaboración e implementación de un PMUS, Rupprecht Consult

PRINCIPIOS DEL PLAN

Los **principios** de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible se exponen a continuación:

- Planificar la movilidad sostenible en el “área urbana funcional”.
- Cooperar más allá de los límites institucionales.
- Involucrar a los ciudadanos y las partes interesadas.
- Evaluar el rendimiento actual y futuro.
- Definir una visión a largo plazo y un plan de ejecución claro.
- Desarrollar todos los modos de transporte de una manera integrada.
- Organizar el seguimiento y la evaluación.
- Garantizar la calidad.

OBJETIVOS DEL PLAN

Los **objetivos** del presente Plan de Movilidad Urbana Sostenible son los siguientes:

1. La regulación y control de acceso del tráfico rodado, así como la mejora de la seguridad vial en las calles del municipio.
2. La gestión y limitación del aparcamiento para el vehículo privado.
3. El desarrollo y mejora de la oferta de los diferentes modos de transporte público.
4. El establecimiento de medidas específicas de gestión de la movilidad.
5. La mejora de la movilidad de personas con movilidad reducida y la inclusión social.
6. La integración de la movilidad en las políticas urbanísticas.
7. La mejora de la movilidad bajo el concepto de género.
8. El fomento de la movilidad bajo el concepto de género.
9. El fomento de la movilidad a pie y en bicicleta.
10. La gestión de la movilidad en aspectos relativos a grandes centros atractores.
11. La regulación de la carga, descarga y reparto de mercancías en la ciudad.

FASES DEL PLAN

La redacción del análisis y diagnóstico del PMUS de Guadassuar se ha desarrollado en las diferentes fases:

Fase I. Diagnóstico de la situación actual

El diagnóstico de la situación actual lo componen los siguientes puntos:

- Fase I.1 Introducción.

En este apartado se define lo que es el PMUS, sus principios y objetivos, así como las fases en la que se desarrolla.

- Fase I.2 Características generales.

En este apartado se han definido las características principales del municipio y los aspectos socioeconómicos que determinan o pueden determinar su movilidad, así como su contexto territorial y los usos de suelo del casco urbano.

- Fase I.3 Recopilación de información básica. Toma de datos.

En este apartado:

- ⇒ Se ha recopilado y examinado la documentación disponible y/o facilitada por parte del Ayuntamiento de Guadassuar, que de alguna manera pueda proporcionar información sobre la evolución de la movilidad y su diagnóstico actual.
- ⇒ Se ha definido la campaña de campo a realizar. Dicha campaña ha tenido como objetivo captar, mediante la toma de datos, toda aquella información representativa desde el punto de vista de la oferta y la demanda. En este caso, se ha llevado a cabo una grabación con GPS en la que se han registrado las vías del municipio.
- ⇒ Además, con los datos obtenidos de las diferentes de encuestas (online) que se han realizado, se ha completado la información facilitada por el Ayuntamiento de Guadassuar.

- Fase I.4 Análisis y diagnóstico de la situación actual. Oferta.

En este apartado se ha analizado en profundidad la oferta de infraestructuras y servicios de movilidad actual en Guadassuar, desde diferentes aspectos: la accesibilidad externa al municipio; la infraestructura peatonal existente, la infraestructura ciclista, los espacios reservados al transporte público y privado, las plazas de aparcamiento, las plazas destinadas a uso de carga y descarga u otros usos del espacio en calzada, etc.

- Fase I.5 Análisis y diagnóstico de la situación actual. Demanda.

En este apartado se han analizado detalladamente las necesidades que tienen los diferentes actores que participan en la movilidad del municipio: los requerimientos para los desplazamientos peatonales y ciclistas, la necesidad de plazas de aparcamiento, las áreas de influencia de las plazas de carga y descarga, las ubicaciones de los centros generadores y atractores de movimientos, las plazas de aparcamiento para personas de movilidad reducida (PMR), etc.

- Fase I.6 Análisis DAFO y Diagnóstico integrado.

Esta fase constituye un análisis de los aspectos positivos y negativos, tanto de origen interno como externo, influyentes en la movilidad, clasificándolos como Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades.

Asimismo, incorpora un diagnóstico integrado de los principales problemas detectados y clasificados de manera jerarquizada.

Fase II. Definición de objetivos específicos y propuestas

- Fase II.1 Objetivos específicos

En este apartado se definen algunos objetivos específicos a alcanzar con el PMUS y que servirán como directrices para definir el conjunto de propuestas y medidas a aplicar, dichos objetivos se definen con base en el diagnóstico y lo recabado en las distintas actividades de participación ciudadana.

- Fase II.2 Programa de actuaciones

En esta fase se han desarrollado los aspectos generales de las propuestas a implementar para fomentar la movilidad mediante modos de transporte más sostenibles.

- Fase II.3 Plan y desarrollo de propuestas

En este punto se han desarrollado y planificado las diferentes propuestas de actuación y se han clasificado según su tipología. Describiéndolas de forma detallada en forma de fichas de actuación.

Asimismo, se ha realizado un cronograma de las actuaciones.

- Fase II.4 Cálculo de emisiones relacionadas con la movilidad

Se han definido y calculado las emisiones relacionadas con el transporte en el casco urbano de Guadassuar, en un escenario actual, así como estimado las emisiones en los escenarios planteados en la fase anterior.

- Fase II.5 Seguimiento

Se han seleccionado unos indicadores determinados para el seguimiento y evaluación de las actuaciones propuestas en el PMUS, estableciendo valores iniciales y objetivo.

- Fase II.6 Comunicación y divulgación

En esta fase se han descrito diferentes programas de sensibilización, comunicación y promoción de la movilidad sostenible que podrían aplicarse en el municipio.

Dichos programas de movilidad se han dividido según tres tipologías: global, al trabajo y a centros escolares.

2. CARACTERÍSTICAS GENERALES

En primer lugar, se describen las características generales de Guadassuar, con la finalidad de conocer los aspectos básicos más relevantes, antes de analizar los elementos que conforman la movilidad del municipio.

CONTEXTO TERRITORIAL

El municipio de Guadassuar se encuentra dentro de la provincia de Valencia, a unos 34 km aproximadamente de la capital de la provincia. Guadassuar pertenece a una comarca interior de la Comunidad Valenciana denominada La Ribera Alta, formada por 35 municipios y cuya capital es Alcira.

El término municipal cuenta con una superficie de 35,29 km².

Guadassuar limita con los siguientes municipios:

- Norte: La Alcudia y Carlet
- Este: Algemesí
- Sur: La Alcudia, Masalavés, Benimodo y Alcira
- Oeste: Tous

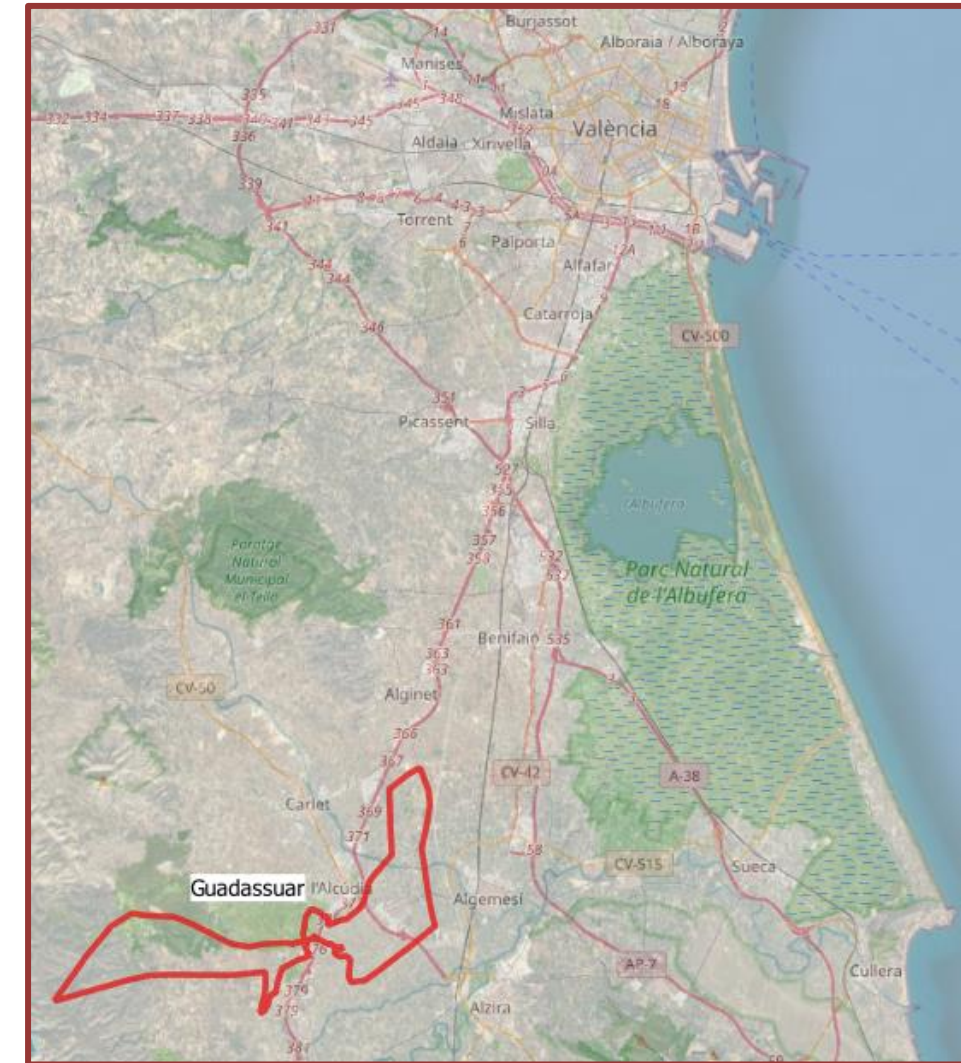


Ilustración 2 Situación y emplazamiento

Fuente: Elaboración propia

Bordeando el término municipal discurre la carretera CV – 50, se trata de una vía de titularidad autonómica (Generalitat Valenciana) ubicada en el lado oeste del núcleo urbano que se une al norte con la autovía A – 7 (Autovía del Mediterráneo), la cual conecta el municipio al norte con la ciudad de Valencia. Asimismo, la CV – 50 conecta al norte con La Alcudia y al sur con el municipio de Alcira. Al este dispone de dos carreteras CV – 522 y CV – 523, conectando esta última con el municipio de Algemesí.

Además, Guadassuar es atravesado por la carretera CV – 5230 separando el Polígono Industrial de su casco urbano.

SITIOS DE INTERÉS

De forma descriptiva se muestran en el mapa los sitios de interés con los que cuenta el casco urbano de Guadassuar, destacando en la zona centro el Ayuntamiento y la Iglesia de San Vicente Mártir, dicha parroquia es catalogada como Bien de Interés Cultural.

En la parte sur del municipio, se encuentra el Polideportivo municipal que cuenta con pista de atletismo, distintos campos de fútbol, piscinas, pabellón cubierto para realizar distintas actividades deportivas, etc.

En la zona norte y este, se encuentran los centros educativos del municipio. En el norte se ubican los centros de régimen público: el CEIP Balmes, que dispone de educación infantil y primaria, y el IES Didín Puig, que cuenta con los niveles de ESO, Bachiller, ciclos formativos de grado medio y enseñanzas deportivas. En la parte este, se encuentra el Centre Privat Sant Francesc, en el que se imparten los niveles de educación infantil, primaria, secundaria y especial.



Mapa 1 Principales centros atractores en Guadassuar

Fuente: Elaboración propia

OROGRAFÍA

El municipio de Guadassuar se encuentra localizado en una zona que presenta una orografía poco acusada, con pendientes bajas entre el 0 y el 5 %. De manera que, al tratarse de un área tan llana, es idónea para la potenciación de los modos de movilidad activa como el peatón, la bicicleta o el vehículo de movilidad personal (VMP). Además, al no disponer de pendientes altas se favorece también la accesibilidad universal, permitiendo una movilidad libre e inclusiva.

CLIMATOLOGÍA

El clima representa un factor determinante en el desplazamiento en modos de transporte no motorizados, dado que las condiciones climáticas extremas, como temperaturas altas o frías, lluvia o fuertes vientos, desalientan a los usuarios a caminar o andar en bicicleta.

Por su localización, Guadassuar posee unas condiciones climáticas favorables en la mayoría de los meses del año. Su clima es suave, generalmente cálido y templado, con una temperatura media anual de 17,3° C y precipitaciones bajas, con una precipitación anual de 460 mm en promedio.

El climograma muestra en barras verticales azules la precipitación media por mes, teniendo los meses más secos en verano, siendo julio el de menor precipitación con 9 mm, y octubre el de mayor con 63 mm de promedio. Se indica en la curva en rojo la temperatura media por mes, siendo también julio el mes más cálido con 26,1 ° C y el más frío enero con 9,4 ° C de media.

El eje horizontal representa los 12 meses del año: (01) enero, (02) febrero, sucesivamente hasta (12) diciembre.

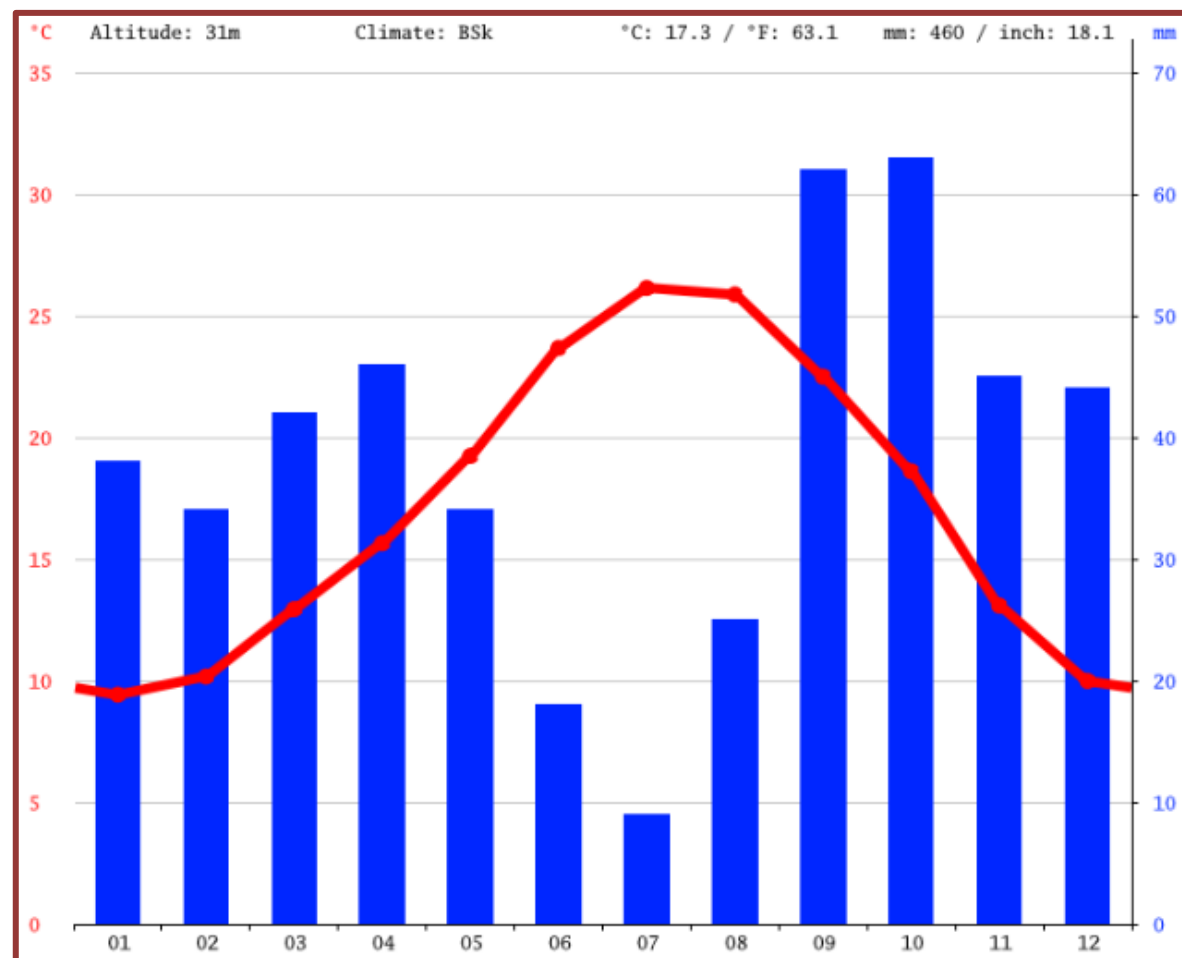


Gráfico 1. Climograma de Guadassuar

Fuente: CLIMATE-DATA.ORG

La siguiente tabla climática representa numéricamente, para cada mes del año, la temperatura media, mínima y máxima expresada en grados Celsius, la precipitación media en mm, los días lluviosos y las horas de sol por día.

Tabla 1 Tabla climática de Guadassuar

| | Enero | Febrero | Marzo | Abril | Mayo | Junio | Julio | Agosto | Septiembre | Octubre | Noviembre | Diciembre |
|------------------------|-------|---------|-------|-------|------|-------|-------|--------|------------|---------|-----------|-----------|
| Temperatura media (°C) | 9.4 | 10.2 | 12.9 | 15.7 | 19.2 | 23.7 | 26.1 | 25.9 | 22.5 | 18.6 | 13.1 | 10 |
| Temperatura mín. (°C) | 5 | 5.2 | 7.4 | 10.1 | 13.4 | 17.6 | 20.5 | 20.7 | 17.8 | 14.1 | 8.9 | 5.9 |
| Temperatura máx. (°C) | 15 | 15.9 | 18.9 | 21.4 | 24.9 | 29.5 | 32 | 31.5 | 27.7 | 23.8 | 18.1 | 15.2 |
| Precipitación (mm) | 38 | 34 | 42 | 46 | 34 | 18 | 9 | 25 | 62 | 63 | 45 | 44 |
| Humedad(%) | 67% | 62% | 59% | 58% | 58% | 56% | 59% | 62% | 66% | 69% | 67% | 71% |
| Días lluviosos (días) | 4 | 4 | 4 | 5 | 4 | 2 | 2 | 4 | 6 | 5 | 4 | 4 |
| Horas de sol (horas) | 7.3 | 7.9 | 9.0 | 10.1 | 11.4 | 12.2 | 11.6 | 10.1 | 8.7 | 7.8 | 7.4 | 6.9 |

Fuente: CLIMATE-DATA.ORG

DEMOGRAFÍA

El estudio de las características demográficas, así como la evolución y la distribución por edades de la población, es necesario para realizar un análisis sobre la movilidad del municipio, puesto que las propias personas son las que realizan los desplazamientos, en función de sus necesidades y capacidades, empleando distintos modos de transporte.

El estudio de la población también se relaciona con el análisis de los centros de atracción o generación de viajes, que son los puntos de inicio o fin de los desplazamientos realizados, tanto dentro del municipio como en el exterior, ya que según las edades y personas que hay en el municipio estas se desplazan a los diferentes centros.

Se ha analizado, según los datos del Instituto Nacional de Estadística (INE), la evolución de la población de Guadassuar desde 2003 hasta 2021, con revisión del padrón cada año al 1 de enero.

Los últimos datos de 2021 indican una población de 5.938, con una tendencia negativa desde 2012, año en que la población llegó a uno de sus máximos con 6.115 habitantes. Sin embargo, alcanza su máximo en 2009 con un total de 6.163 personas en el municipio.

El siguiente gráfico muestra la evolución de la población en los últimos años, donde puede observarse un incremento de 7 % en la población durante el periodo 2003-2009, y un decrecimiento del 2 % de 2012 a 2021.

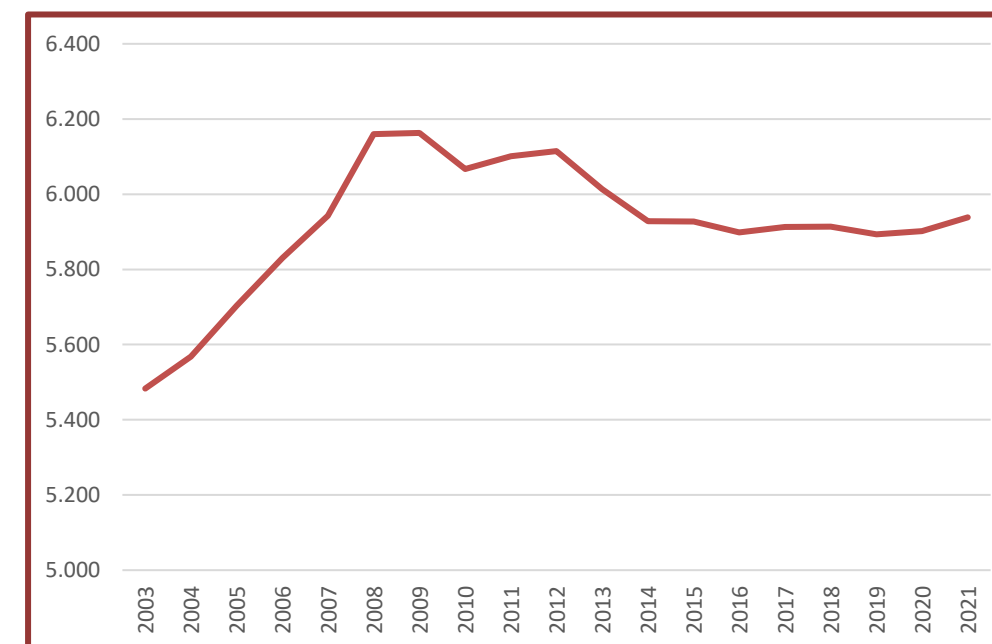


Gráfico 2 Evolución poblacional

Fuente: Elaboración propia con datos del INE

La pirámide demográfica se utiliza para conocer la estructura de los grupos de población que residen en el casco urbano, ya que, conociendo las características de los ciudadanos en cuanto a su edad y sexo, es posible determinar la importancia o peso que tienen los distintos grupos sociales (estudiantes, trabajadores, jubilados, etc.) que se encuentran implicados en la movilidad de Guadassuar.

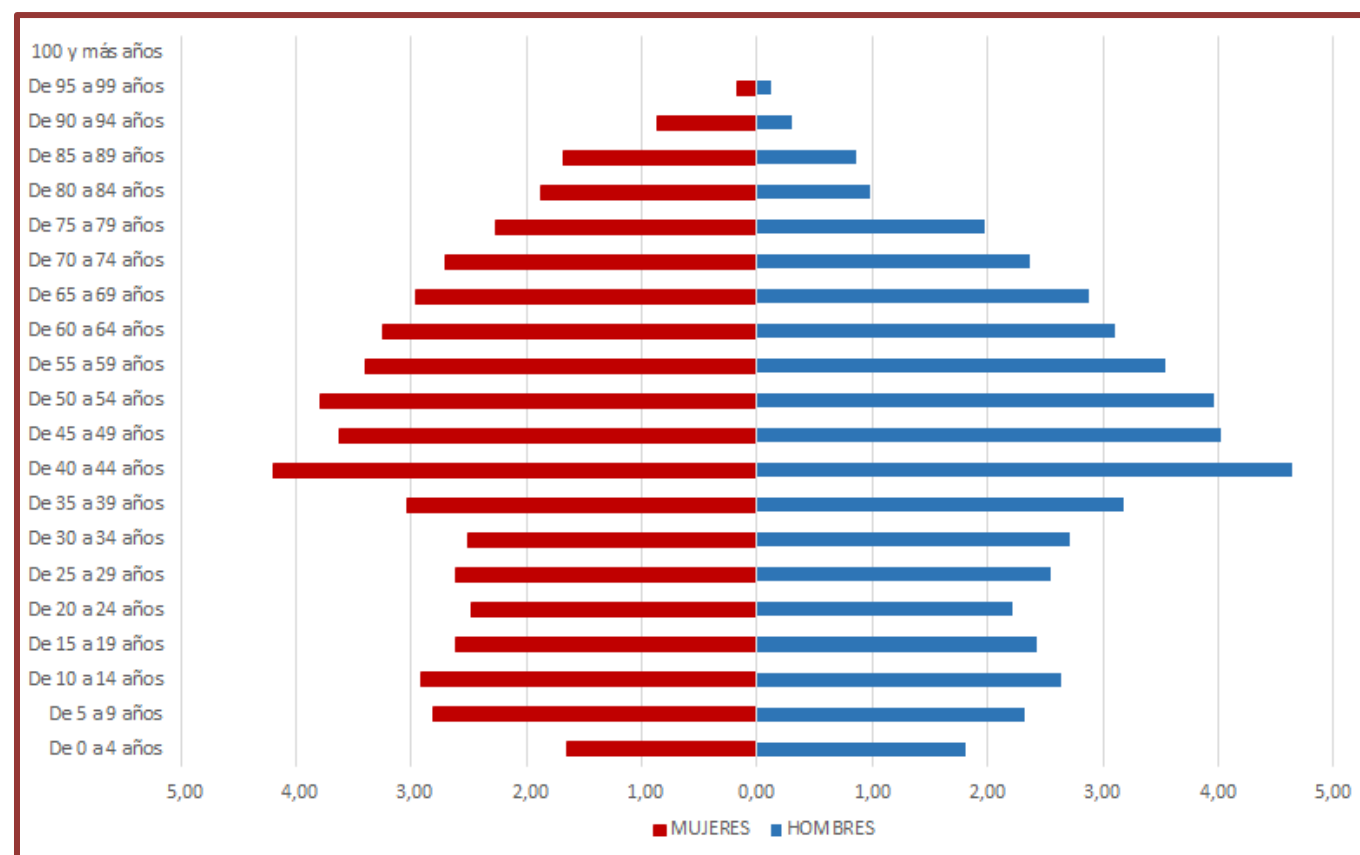


Gráfico 3 Pirámide demográfica en 2020

Fuente: Elaboración propia con datos del Banco de Datos Territorial, GVA

La pirámide de Guadassuar muestra una estructura similar a la de la provincia de Valencia, presenta un porcentaje bajo de población menor a 35 años en comparación con el resto de rangos de edad. La mayoría de la población del municipio se concentra en la edad comprendida entre los 35 y 55 años, a partir de esa edad se ve reducido el número de habitantes a medida que aumenta la edad.

ACTIVIDADES ECONÓMICAS

El número total de empresas activas en el municipio es de 422, exceptuando el sector primario. Representando la industria un 13,3 %, la construcción un 11,6 % y el sector servicios un 75,1 %, predominando este último sector económico, pero con una participación considerable de la industria considerando el tamaño del municipio.



Ilustración 3 Empresas activas por sector

Fuente: Institut Valencià de Estadística. Conselleria d'Economia Sostenible, Sectors Productius, Comerç i Treball

Al analizar el sector primario, se puede observar en el siguiente gráfico el predominio de dos tipos de cultivo, el 47,5% corresponde a cítricos y el 46,2% a frutales. Estos ocupan casi toda la superficie de cultivo, encontrándose con unos porcentajes muchos menores el cultivo de hortalizas con un valor del 3% y un 2,4% de olivar.

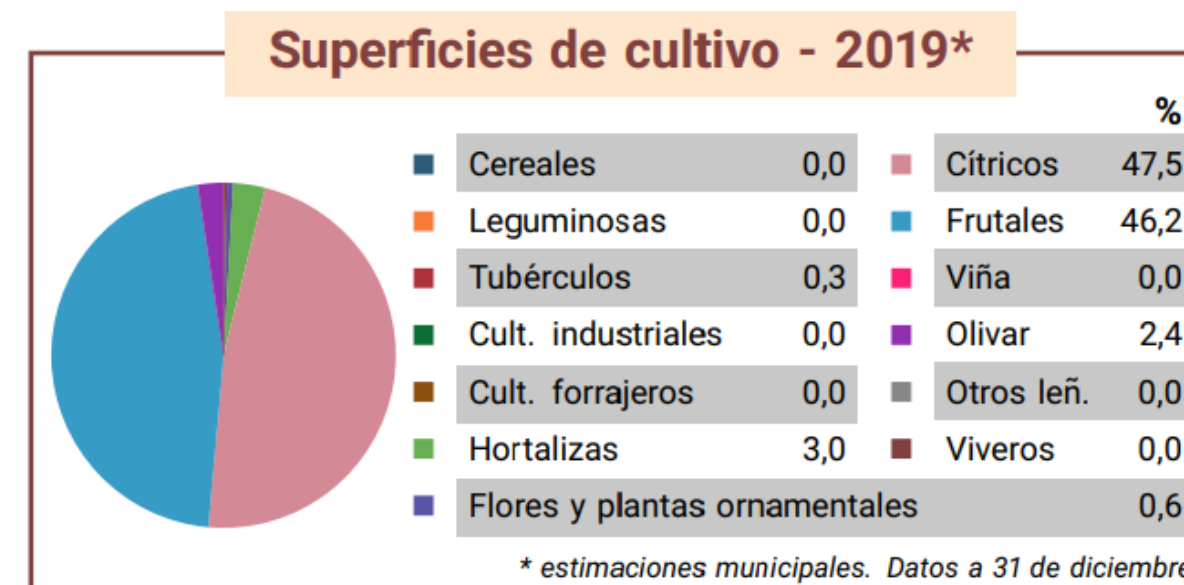


Gráfico 4 Superficies de cultivo

Fuente: Institut Valencià de Estadística. Conselleria d'Economia Sostenible, Sectors Productius, Comerç i Treball

USOS DE SUELO

Actualmente, el planeamiento urbanístico de Guadassuar se encuentra regulado por el Plan General de Ordenación Urbana Guadassuar aprobado en 2013.

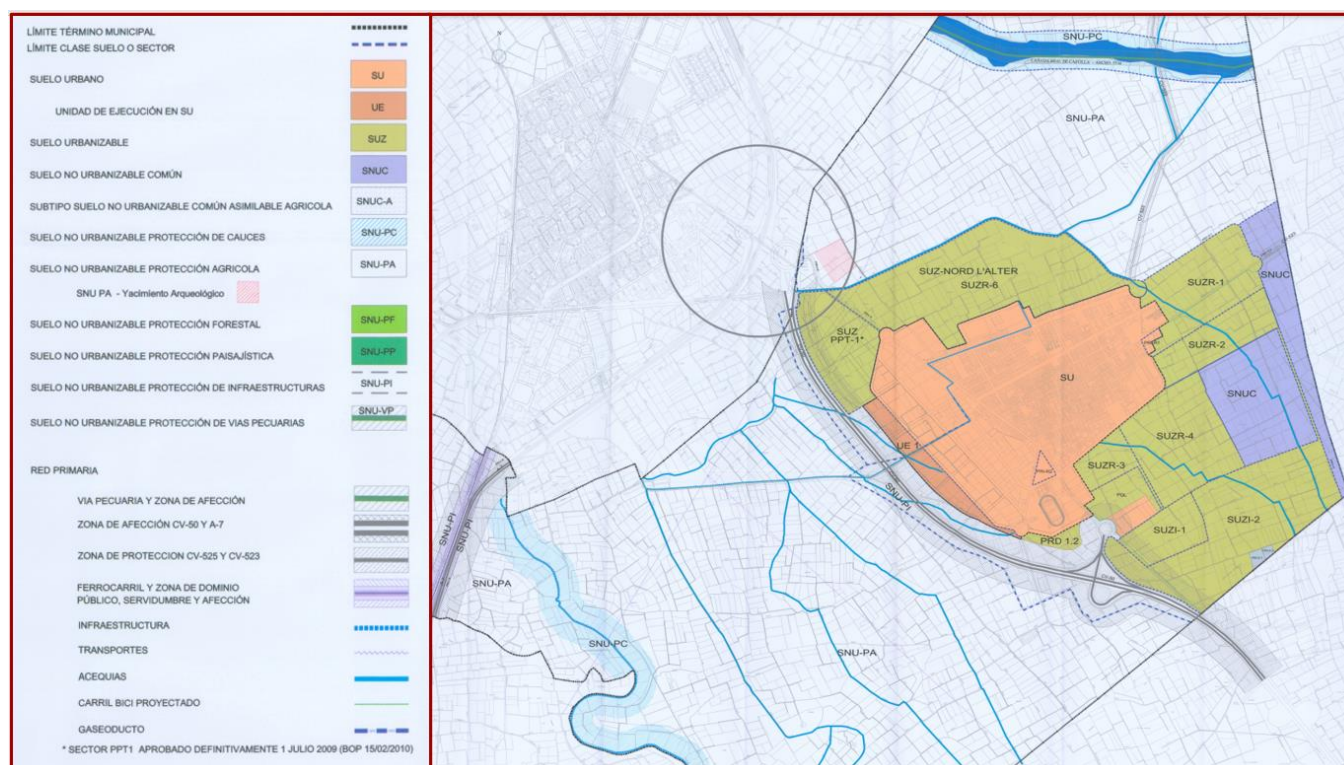


Ilustración 4 Clasificación del suelo en Guadassuar

Fuente: Plan General de Ordenación Urbana de Guadassuar

A continuación, se muestra el uso de suelo actual en el término municipal de Guadassuar obtenido a partir del visor de cartografía, del Institut Cartogràfic Valencià (ICV), de acuerdo con información del Corine 2018.

Como se puede apreciar en la ilustración siguiente, una gran parte de la superficie de Guadassuar es vegetación esclerófila (amarillo), seguido de bosques de coníferas como pastizales naturales. En segundo orden de magnitud destacan los terrenos frutales y los cultivos. Por último, cabe destacar la superficie ocupada por la zona industrial y el tejido urbano.

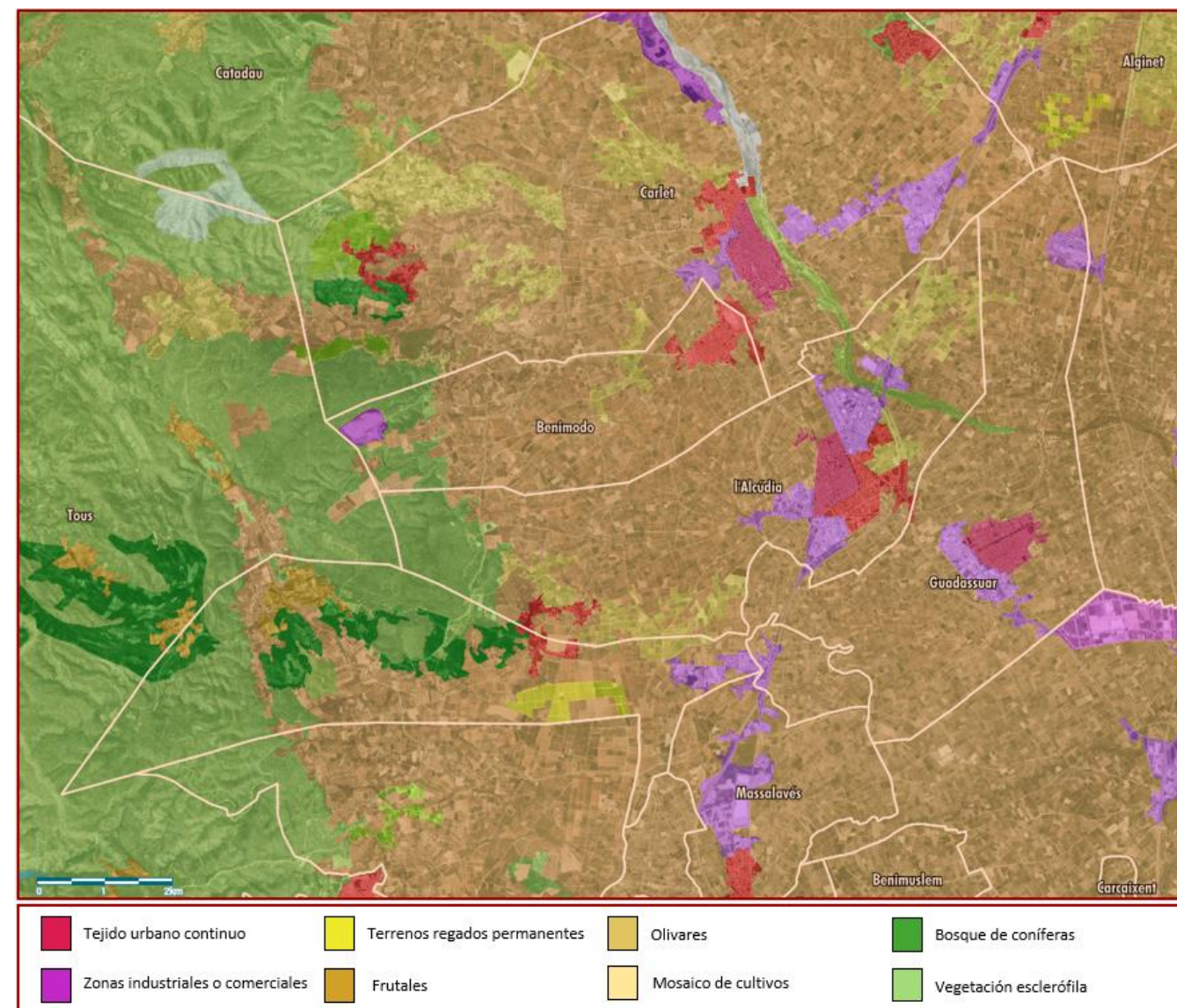


Ilustración 5 Usos del suelo en Guadassuar por Corine 2018

Fuente: ICV

Dentro de las actividades económicas próximas al casco urbano que tienen una ocupación de suelo considerable y una importancia en la economía local destaca la zona industrial al sureste del casco urbano. Por otro lado, más próxima al casco urbano, pero separada de este a un poco menos de 1 km aproximadamente, se ubica el polideportivo junto con la piscina y el campo de fútbol.

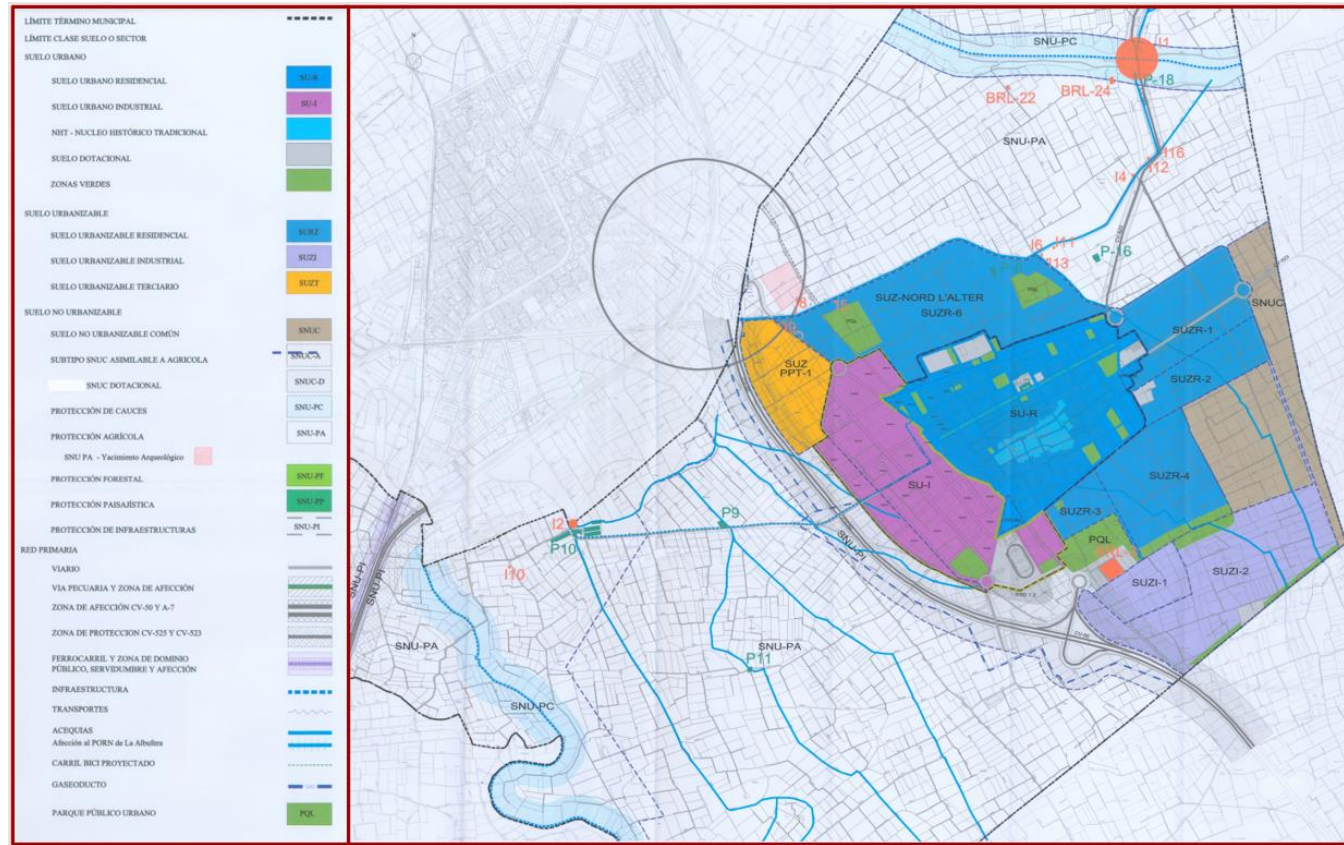


Ilustración 6 Calificación del suelo de Guadassuar

Fuente: Plan General de Ordenación Urbana de Guadassuar

3. RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN Y TOMA DE DATOS DE CAMPO

En esta primera fase se han analizado las condiciones territoriales, sociales y económicas que influyen en la organización de la movilidad de Guadassuar. Con este propósito se han ido realizando los contactos necesarios con personal del municipio para obtener la información de las diferentes fuentes que disponen de los datos relacionados con el objeto de plan y especialmente con su sistema de transportes actual.

Se han consultado las siguientes fuentes de información e instituciones, de ámbito nacional, autonómico y local:

- Dirección General de Tráfico (DGT). Ministerio del Interior.
- Institut Valencià de Estadística. Conselleria d'Economía Sostenible, Sectors Productius, Comerç i Treball
- Proyectos definitivos de servicio público de transportes de viajeros en autobús, Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad.
- Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana (FGV)
- Encuesta On line.
- Plan General de Ordenación Urbana de Guadassuar
- Plan Urbano de Actuación Municipal (PUAM) del Ayuntamiento de Guadassuar
- Información disponible del Ayuntamiento de Guadassuar.
- Reuniones con personal del Ayuntamiento encargado de gestionar movilidad (concejales, arquitectos, policía local, etc.)



Ilustración 7 Realización de trabajos de campo

Fuente: Elaboración propia

3.1 RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN

La información aportada por las entidades competentes en el ámbito de estudio es de máxima importancia para que el plan contemple todos los aspectos del municipio, tanto los problemas como las potencialidades, para conocer hacia dónde se quiere enfocar la movilidad y las necesidades de futuro.

Cuanta mayor sea la información de base, mejor se realizará el diagnóstico y se aplicarán unas medidas más ajustadas a la demanda en un ámbito local y también supramunicipal.

Por todo ello, se ha solicitado información al Ayuntamiento y la Policía Local de Guadassuar el siguiente listado de información práctica para el desarrollo del plan de movilidad:

- Plan General de Ordenación Urbana de Guadassuar.
- Información disponible que permita definir el ámbito y la geografía del término municipal.
- Proyectos desarrollados recientemente, en proceso o previstos para el futuro.
- Información actualizada sobre los usos del suelo (residenciales, comerciales, industriales, equipamientos existentes y previstos).
- Normativa municipal existente en materia de tráfico y movilidad.
- Cartografía existente del municipio.
- Un listado de contactos de actores implicados en la movilidad del municipio (organismos, asociaciones, centro educativo...).
- Otras modificaciones en materia de movilidad realizadas recientemente en el municipio y actuaciones desarrolladas periódicamente.

Para ello se ha establecido contacto en repetidas ocasiones con el personal técnico del Ayuntamiento de Guadassuar, el cual ha entregado el material disponible para desarrollar el trabajo y ha respondido a las dudas aparecidas a lo largo de esta etapa de obtención de información.

Asimismo, la Policía Local de Guadassuar ha colaborado en la revisión de la disposición actual de los sentidos de circulación y la tipología de cada una de las vías. Así como informando sobre los últimos cambios en materia de movilidad realizados, la actual problemática existente y futuras propuestas de actuación.

Una vez recopilada la información proporcionada por el Ayuntamiento y la Policía local de Guadassuar, se analizó y se han planteado una serie de trabajos complementarios para reunir los datos que sirven como base en los trabajos de redacción del PMUS.

3.2 TOMA DE DATOS DE CAMPO

Con el fin de obtener material visual actualizado del ámbito de estudio, se ha realizado una grabación geoposicionada utilizando una cámara Nextbase 522GW Dash Cam con GPS integrado y calidad QUAD HD 1400p/30fps, abordo de un vehículo, circulando por las vías principales del término municipal y sus viales de acceso.



Ilustración 8 Cámara Nextbase 522GW Dash Cam.

Fuente: Elaboración propia

Para obtener datos característicos del municipio, se ha realizado una grabación durante un día laborable tipo para observar las pautas de movilidad y problemáticas existentes en el día a día de la localidad.

Los datos obtenidos a partir de estas grabaciones son:

- Disposición de señales horizontales y verticales.
- Intersecciones: giratorias o reguladas mediante señalización.
- Disposición de los elementos sobre las aceras.
- Protecciones peatonales.
- Plazas de estacionamiento singulares (carga y descarga, PMR, etc).
- Tipología de calzada.
- Sentidos de circulación.
- Otros.

Se muestra una captura del programa donde se aprecia la posición sobre el plano y la imagen obtenida mediante video-georreferenciación, junto con las coordenadas, la velocidad de circulación y otras variables posibles de registrar.

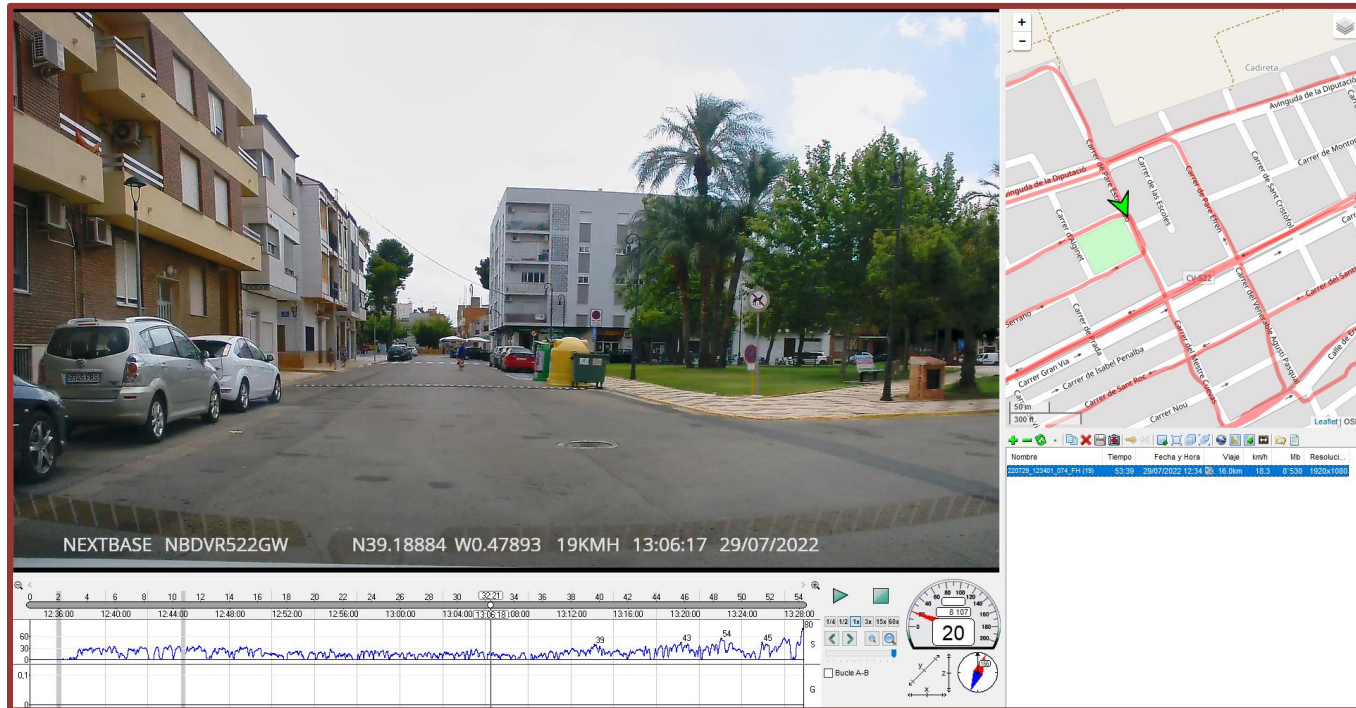


Ilustración 9 Captura visor video-georreferenciado

Fuente: Elaboración propia

Por otra parte, se ha publicado una encuesta de movilidad general vía online en la que los vecinos han podido exponer sus comentarios y sugerencias, y en la que se les ha pedido su colaboración para comprender cómo se desplazan en su día a día. Esta encuesta se ha difundido en los canales de comunicación que dispone el Ayuntamiento de Guadassuar (página web, redes sociales, etc.), y a partir de sus resultados se definen las futuras líneas de actuación del plan.

3.3 ENCUESTA REALIZADA

A través de difusión realizada por el Ayuntamiento de Guadassuar mediante redes sociales, etc., se ha realizado una encuesta de movilidad general con la herramienta ofimática Google Forms, obteniéndose un total de 259 respuestas.

La encuesta de movilidad general se ha realizado para recopilar la información de los ciudadanos que han querido formar parte del proceso participativo, facilitando datos sobre los viajes diarios que realizan, sus motivos, etc.

Tanto en la Ilustración 10 como en la Ilustración 11 se muestran imágenes de la encuesta incluyendo también alguna de las preguntas realizadas.

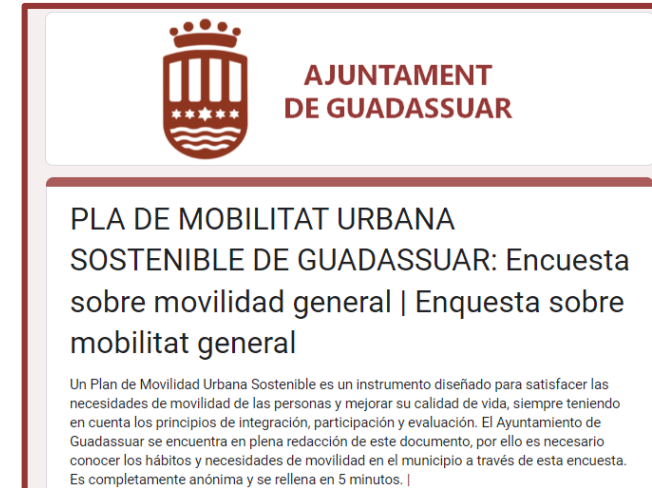


Ilustración 10 Encuesta Movilidad general (1)

Fuente: Elaboración propia



Ilustración 11 Encuesta Movilidad general (2)

Fuente: Elaboración propia


Los temas principales preguntados son los siguientes:





- Información general.
- Desplazamiento principal
- Modo de desplazamiento a pie, en coche/moto, en bicicleta y en autobús.
- Desplazamiento secundario.
- Desplazamientos para entrar y salir del casco urbano.
- Opinión sobre posibles actuaciones en Guadassuar.


CANALES DE COMUNICACIÓN


Con el objetivo de alcanzar la máxima participación posible por parte de los vecinos, se han difundido las encuestas a través de diversos canales de comunicación como la página web del Ayuntamiento de Guadassuar y redes sociales.


Se muestra una imagen de dichas publicaciones, en página de Facebook del Ayuntamiento de Guadassuar.

 Ayuntamiento de Guadassuar
13 de julio a las 13:15

  PARTICIPA EN L'ENQUESTA CIUTADANA SOBRE LA MOBILITAT A GUADASSUAR  

 L'Ajuntament de Guadassuar continúa trabajando en el desarrollo del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) por municipio. Por ello, he planteado una encuesta ciudadana anónima para poder diagnosticar las necesidades del municipio en materia de movilidad.

 És molt important la teua opinió, per ajjo, pren-te uns minuts per a respondre-la i anima a tot el teu veïnat a emplenar-la. Gracie a la teua participació eixiran les accions de futur que millor s'adapten al municipi.

 Participa en el siguiente link:
<https://forms.gle/P4mFHmQS46FfWdGr8>

Moltes gràcies per la teua col·laboración!

■ Regidoria d'Urbanisme | Regidoria de Govern Obert

Il·lustración 12 Encuesta general

Fuente: Página Facebook Ayuntamiento Guadassuar

En los distintos mecanismos de participación descritos se incluyen labores de concienciación sobre desarrollo urbano sostenible con el objetivo que los participantes conozcan sus beneficios y adquieran una conciencia social con los nuevos patrones de desarrollo sostenible.

4. OFERTA DE MOVILIDAD

En este punto se ha analizado la oferta actual de movilidad disponible en Guadassuar, aspectos como: la accesibilidad externa, la infraestructura peatonal existente, las vías ciclistas, los espacios reservados al transporte público y privado, las plazas de estacionamiento, las plazas destinadas a uso de carga y descarga, otros usos del espacio en calzada, etc.

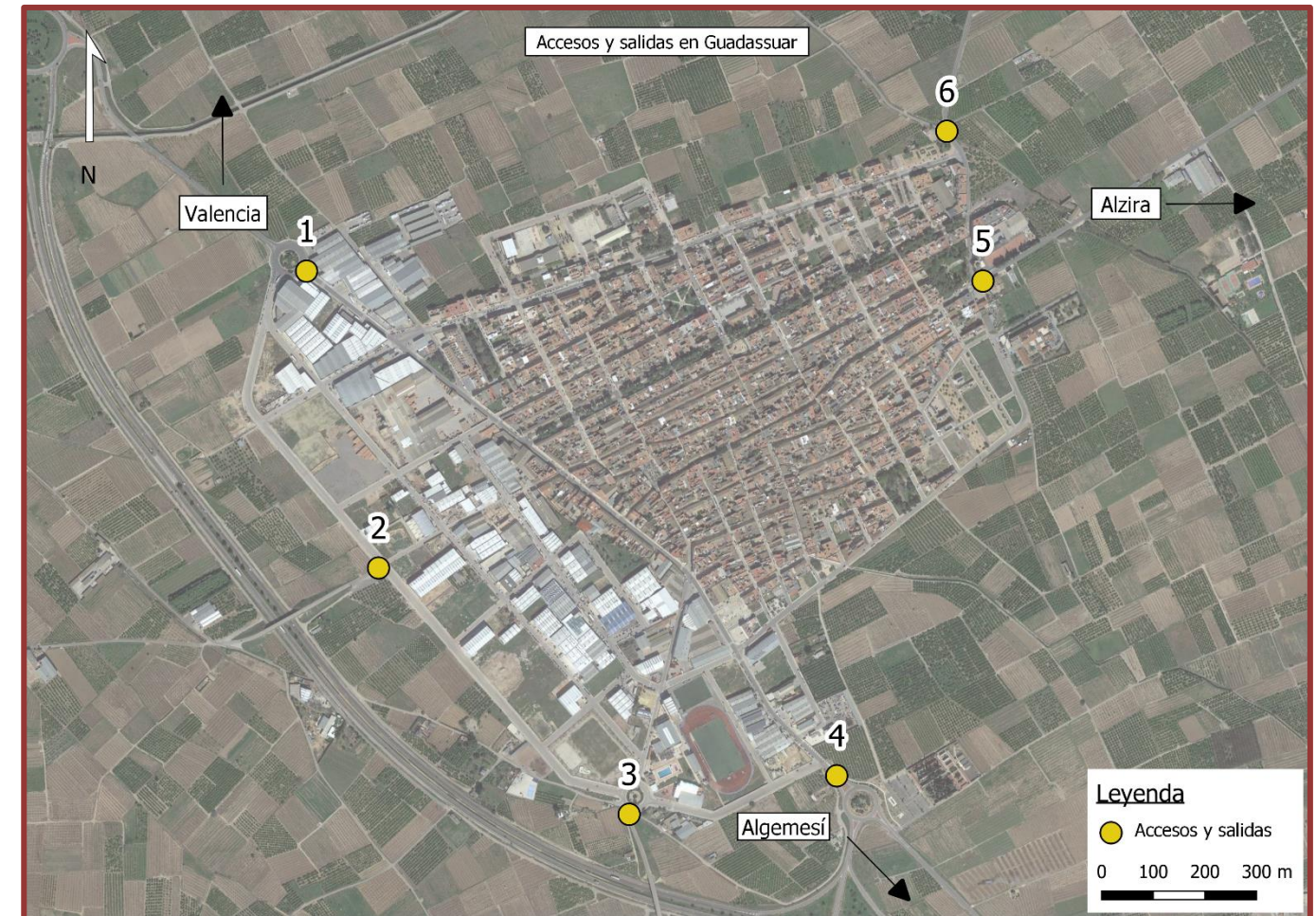
4.1 ACCESIBILIDAD EXTERNA DEL MUNICIPIO

El primer paso ha consistido en estudiar la accesibilidad externa del municipio, es decir, los puntos de entrada y salida desde los lugares generadores o atractores de movimiento exteriores tales como municipios cercanos, en el mapa siguiente se muestran los principales puntos detectados, así como los destinos de las carreteras próximas al casco urbano de Guadassuar.

Como se observa, la principal infraestructura de acceso al municipio la CV-5230 que conecta directamente con la autopista A-7, la cual une Valencia con Alicante, conectando Guadassuar con la capital de la comunidad en la dirección noreste.

En un carácter más local, se tiene la CV-50 que con orientación este a oeste sirve como ronda para conectar Guadassuar con los municipios adyacentes como son La Alcuña, al oeste, y Alcira, al este, para poder evitar tráfico por el casco urbano de Guadassuar que vaya de la A-7 hacia Alcira o Carcaixent.

La CV-523 sirve de conexión con el municipio de Algemés y la CV-522 que conecta al municipio tanto a la CV-525 como al circuito de carreras de la Ribera.



Mapa 2 Viales externos y accesos al municipio

Fuente: Elaboración propia

OFERTA VIARIA ACCESOS

Se describen, a continuación, los principales puntos de acceso al municipio describiendo: sus características, los nodos que conectan e imágenes de su sección transversal.

De acuerdo con el mapa anterior, los principales puntos de acceso al casco urbano son los siguientes:

1. El acceso 1 es uno de los principales, al ser la CV-5230 un ramal que inicia de la A-7 proveniente de la ciudad de Valencia.



Ilustración 13 Punto de acceso 1

Fuente: Elaboración propia

2. El acceso 2 se encuentra en el polígono industrial a través del carrer de l'Alcudia.



Ilustración 14 Punto de acceso 2

Fuente: Elaboración propia

3. El acceso 3, se sitúa en la parte oeste del polideportivo municipal de Guadassuar, sirviendo de entrada también para el polígono industrial.



Ilustración 15 Punto de acceso 3

Fuente: Elaboración propia

4. El acceso 4 se ubica en la parte este del polideportivo del municipio y será uno de los accesos principales para los municipios colindantes de l'Alcudia y Alcira., ya que la CV-5230 sirve de conexión con la CV-50.



Ilustración 16 Punto de acceso 4

Fuente: Elaboración propia

5. El acceso 5, situado en la CV-523 sirve de entrada principal para la población de Algemesi.



Ilustración 17 Punto de acceso 5

Fuente: Elaboración propia

6. El acceso 6 ubicado en la parte norte del municipio de Guadassuar es la entrada principal de los vehículos que provienen de la CV-525, ya que conecta con la CV-522.



Ilustración 18 Punto de acceso 6

Fuente: Elaboración propia

4.2 INFRAESTRUCTURA PEATONAL

En este punto se han analizado aquellas zonas dentro del espacio urbano que se reservan para el peatón, y los itinerarios que se pueden realizar en estas zonas de uso restringido al tráfico motorizado. También se han identificado aquellos puntos que pueden ser objeto de mejora con el objetivo de fomentar los desplazamientos peatonales en los próximos años, mediante diferentes actuaciones que mejoren la calidad de vida de los ciudadanos.

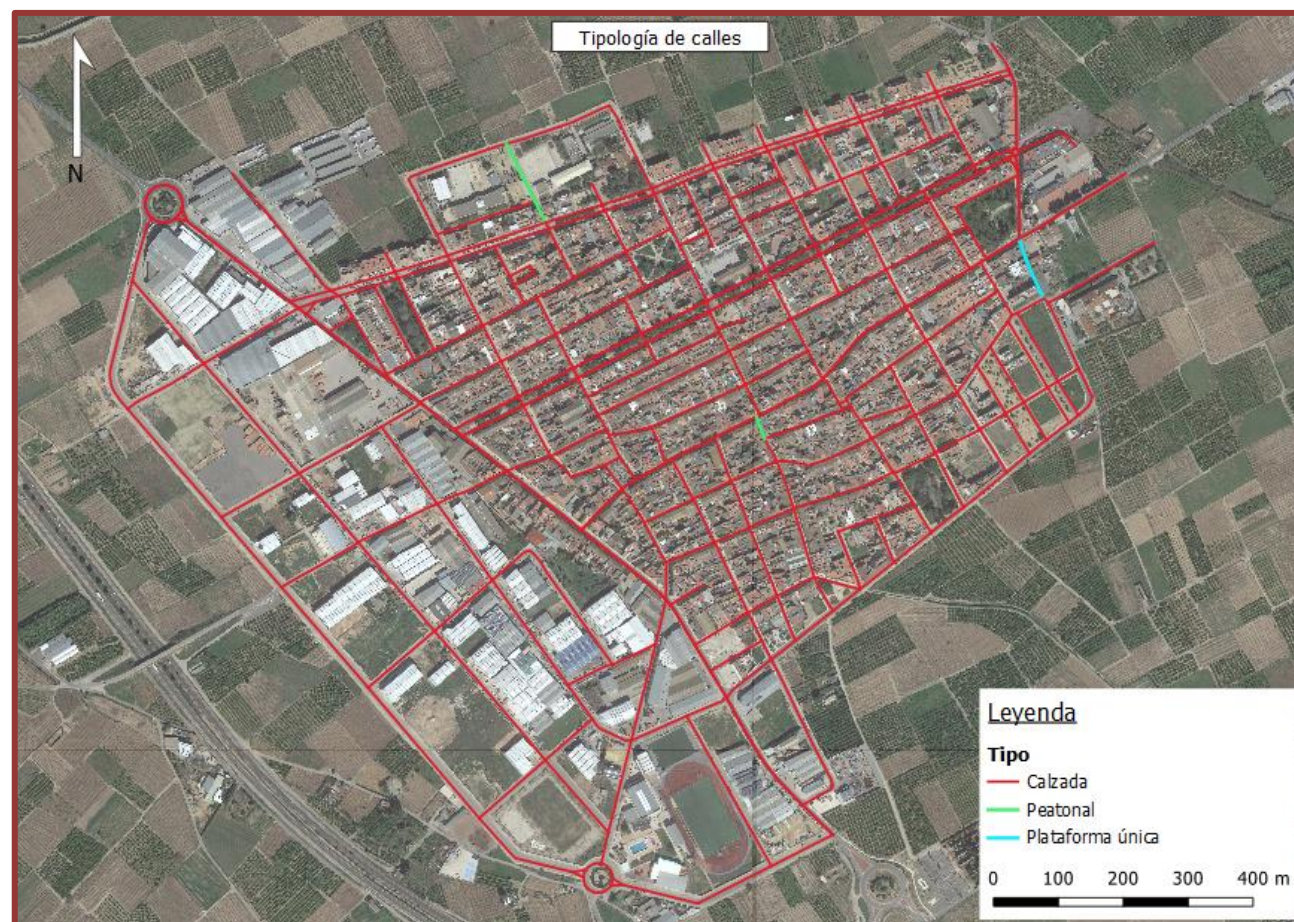
INVENTARIO RED DE ACERAS Y ZONAS PEATONALES

Para comprender mejor este apartado se han elaborado algunos planos que clasifican las vías según su tipología de uso.

Se han marcado aquellas calles o zonas que tienen el acceso restringido a los vehículos, así como las calles de plataforma única donde los peatones tienen prioridad respecto a los vehículos.

- Calles peatonales (color verde).
- Calzada (color rojo).
- Plataforma única (color azul).

Se han considerado de plataforma única aquellas calzadas en que la acera es inexistente o mínima y los peatones no pueden utilizarla para desplazarse, así que se comparte el espacio con los vehículos.



Mapa 3 Tipología de calles

Fuente: Elaboración propia



Ilustración 19 Calle Alzira

Fuente: Street view



Ilustración 20 Calle Carlet

Fuente: Street view

Se han analizado las tipologías de calles, diferenciándolas según si son de tipo con calzada, peatonales o de plataforma única. Además, se han calculado sus longitudes (L) y su porcentaje (%) respecto el total de aceras del municipio:

- Peatonal. L= 0,17 km (0,5 %)
- Plataforma única. L= 0,1 km (0 3 %)
- Calzada con aceras. L = 33,98 km (99,2 %)

Nota: la longitud de las tipologías de acera se ha calculado sobre ambos márgenes de la calle, en cambio para las calles peatonales y de plataforma única, se ha calculado sobre del eje central de la calle.

Cabe destacar que, aunque el 99,2 % de las calles disponga de aceras, una buena parte de estas no cumple con las características de anchura mínimas, tal y como se aprecia en la Ilustración 21.

Se muestran algunos ejemplos de los espacios completamente peatonales, a los que los vehículos no tienen acceso.



Ilustración 21 Calle Mayor

Fuente: Elaboración propia

Como se observa en la fotografía de la Ilustración 21, la anchura insuficiente en aceras propicia que los peatones utilicen la calzada, lo que los pone en una situación insegura al no estar claramente establecida la prioridad peatonal.

Asimismo, las **calles peatonales y de plataforma única representan un 0,8 %** (0,5 % + 0,3 %) de la longitud viaria.



Ilustración 22 Calle peatonal y de plataforma única

Fuente: Elaboración propia

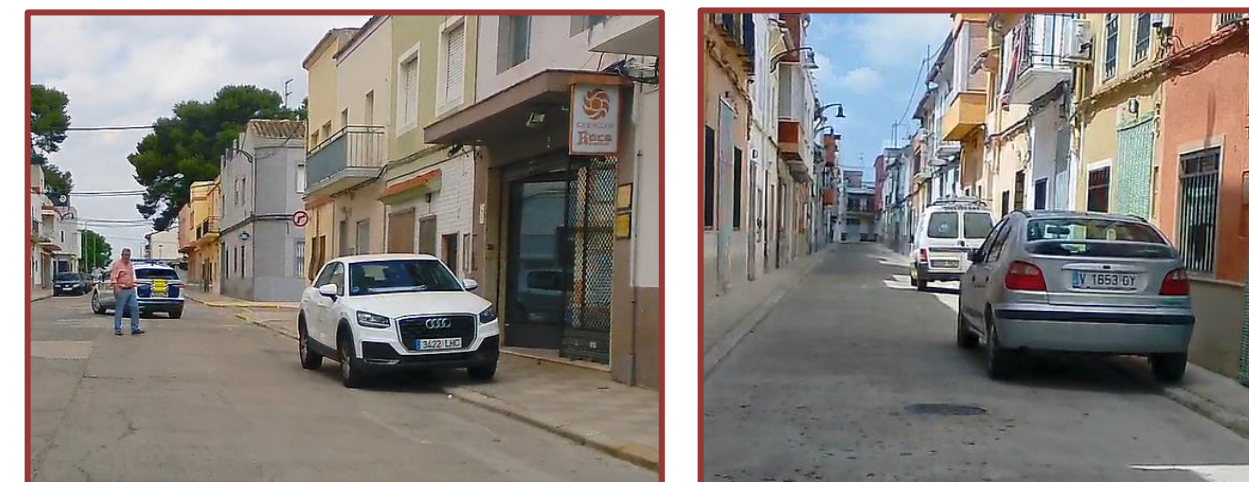


Ilustración 23 Aparcamiento en aceras

Fuente: Elaboración propia

SEGURIDAD DEL PEATÓN

En las zonas de convergencia de los diferentes modos de desplazamiento es donde surgen los conflictos entre los actores implicados en la movilidad urbana. Es por ello que cada uno de ellos (peatón, ciclista, conductor vehículo motorizado...) debe disponer de una clara y correcta señalización del espacio público que determine la preferencia de uno sobre el otro en cada caso.

El peatón debe percibir una sensación de ambiente amable y calmado para que se fomente la elección de este medio como el modo habitual de desplazamiento, para ello se deben cuidar al máximo las zonas de convergencia, dado que suponen los puntos críticos frente a vehículos motorizados.

Tras el análisis y las encuestas realizadas, se ha detectado que por la localización del municipio y a la baja oferta de transporte público actualmente se da prioridad al vehículo privado motorizado, frente al resto de usuarios (peatón y ciclista).

Esta situación ha provocado una ausencia significativa de calles e itinerarios peatonales cómodos y seguros en el municipio, con falta de conectividad entre puntos generadores y atractores de desplazamientos; y provocando un empleo mayoritario del vehículo privado.

En el municipio de Guadassuar se han observado que la falta de espacios para el peatón en algunas zonas y el predominio del uso del vehículo privado producen regularmente la presencia de vehículos en aceras, entorpeciendo los itinerarios peatonales. Debe destacarse que cuando un vehículo invade la acera, el peatón desciende a la calzada, poniendo en riesgo su seguridad y perjudicando la libre circulación de los peatones. En la Ilustración 23 se muestran un par de ejemplos en la Calle de Algemesí y en la Calle de Sant Roc, pero este es un problema que se da en determinados momentos y zonas, principalmente en la zona del casco antiguo al estar este formado mayoritariamente por calles estrechas.

Por otra parte, se muestran las distintas configuraciones de pasos de peatones detectadas en el municipio, los cuales se han inventariado en los entornos escolares y en los principales itinerarios peatonales a equipamientos como el centro de salud, el auditorio municipal o los centros educativos.

Sin resalto + adaptado a PMR



Calle de Padre Efrén

Sin resalto + NO adaptado a PMR



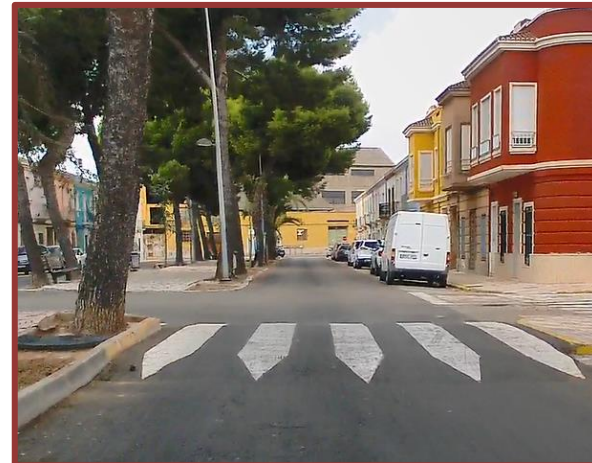
Calle de Padre Estanislao

Con resalto + adaptado a PMR



Av. de la Diputación

Con resalto + NO adaptado a PMR



Calle Gran Vía

Ilustración 24 Tipos de pasos de peatones

Fuente: Elaboración propia

ITINERARIOS PEATONALES ESCOLARES

En este punto, se han analizado los itinerarios peatonales y los cruces en los centros escolares y su entorno.

Estos itinerarios deben ofrecer:

- Mayor seguridad a los peatones.
- Espacio suficiente para los peatones.
- Disuadir a los vehículos para que moderen la velocidad.
- Desviar el tráfico de agitación o de paso por otras rutas menos frecuentadas por los escolares.

En Guadassuar se tienen varios centros educativos, dando servicio algunos de ellos a otros municipios.

Los centros escolares son los siguientes:

- Escuela Infantil Prada
- Colegio Sant Francesc
- CEIP Balmes
- IES Didín Puig

En los mapas siguientes, se muestra el entorno (100 metros) de los centros a los que acuden menores, por lo que es de especial importancia controlar y mejorar la seguridad en ellos.

IES Didín Puig, CEIP Balmes y Escuela Infantil Prada



Mapa 4 Entorno centros escolares (IES, CEIP y Escuela Infantil Prada)

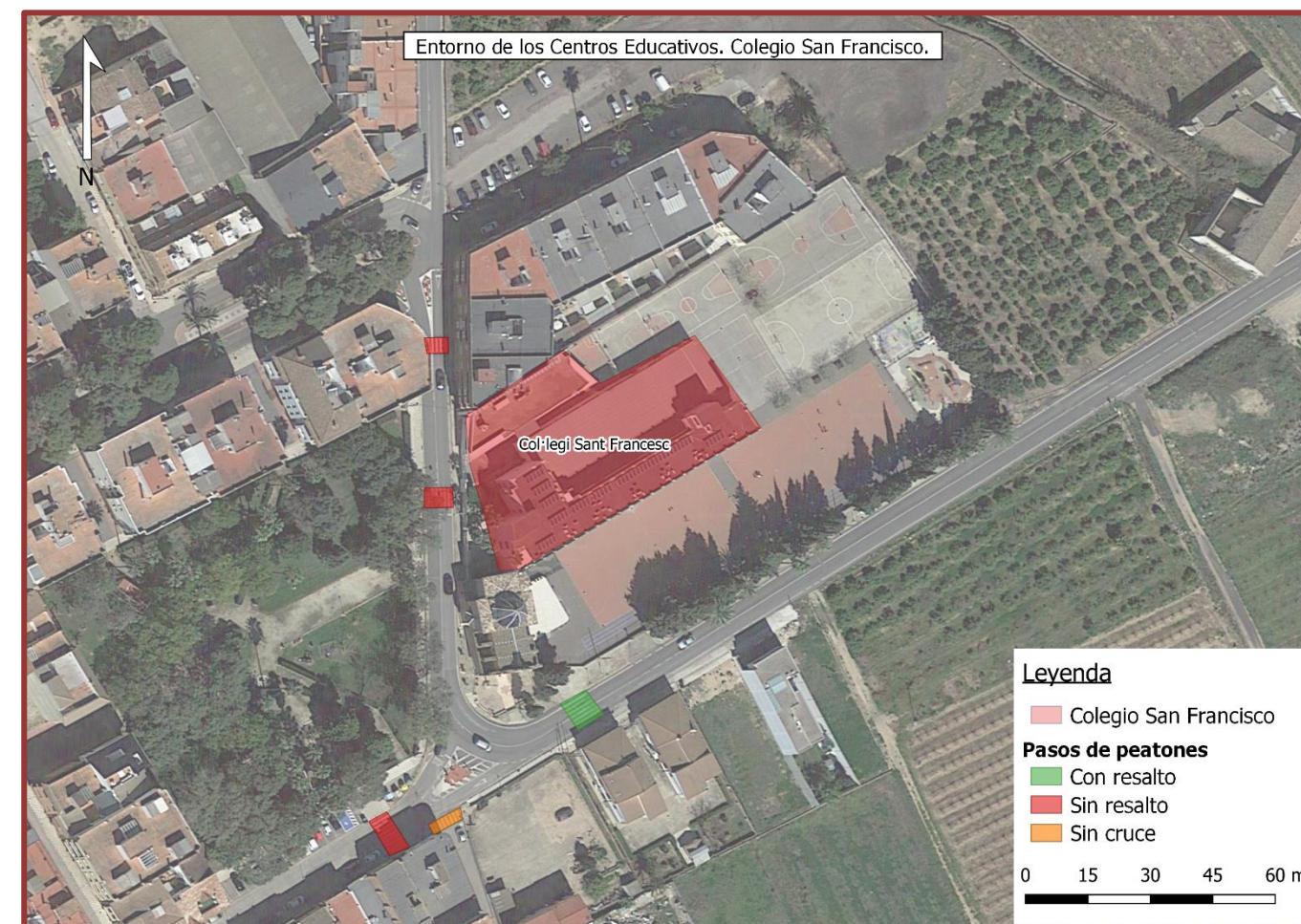
Fuente: Elaboración propia

En el entorno de los centros educativos IES Didín Puig y CEIP Balmes se encuentran la avenida de la Diputació, la calle Pare Estanislao, la calle Teniente Mut y la calle Carlet. De estas, solamente la calle Pare Estanislao no cuenta con un ancho de aceras insuficiente puesto que presenta un ancho inferior a 1,5 metros.

Respecto a los pasos peatonales en el análisis (radio de 200 m) se incluyen cinco, tres de ellos con resalto, lo cual aumenta la seguridad de los peatones obligando a los vehículos a reducir la velocidad, más cabe mencionar que se detectó que dichos pasos tenían rampa para PMR previamente a la colocación del resalto, lo que resulta contraproducente, haciendo incómodo e inaccesible el cruce. Los dos cruces sin resalto se encuentran correctamente adaptados a PMR.

Por otro lado, al sur del área analizada se detecta que la calle Carlet no tiene pasos peatonales señalizados, lo que resulta inseguro para los peatones.

Colegio San Francisco



Mapa 5 Entorno centros escolares (Colegio San Francisco)

Fuente: Elaboración propia

El Colegio San Francisco presenta un entorno desfavorable en cuanto a infraestructura peatonal se refiere. Las aceras que recorren la calle Valencia se encuentran invadidas por vehículos privados que realizan un estacionamiento indebido. En la acera de enfrente del colegio, la infraestructura es discontinua, además de inadecuada, ya que no se cumplen los 1,5 m de ancho en su totalidad.

En el lado donde se sitúa la puerta de entrada, la acera es apenas inexistente, dificultando y poniendo en peligro el acceso de los alumnos al centro escolar. Por lo que se refuerza la importancia de mantener los protocolos de cierre de circulación a vehículos que fomenten una mayor seguridad a los alumnos en horario de entrada y salida.

En cuanto a los pasos de peatones, en los 200 m alrededor del centro educativo, fueron detectados un total de seis, siendo solamente uno de ellos con resalte.



Ilustración 25 Cruce peatonal c. Rui Magre

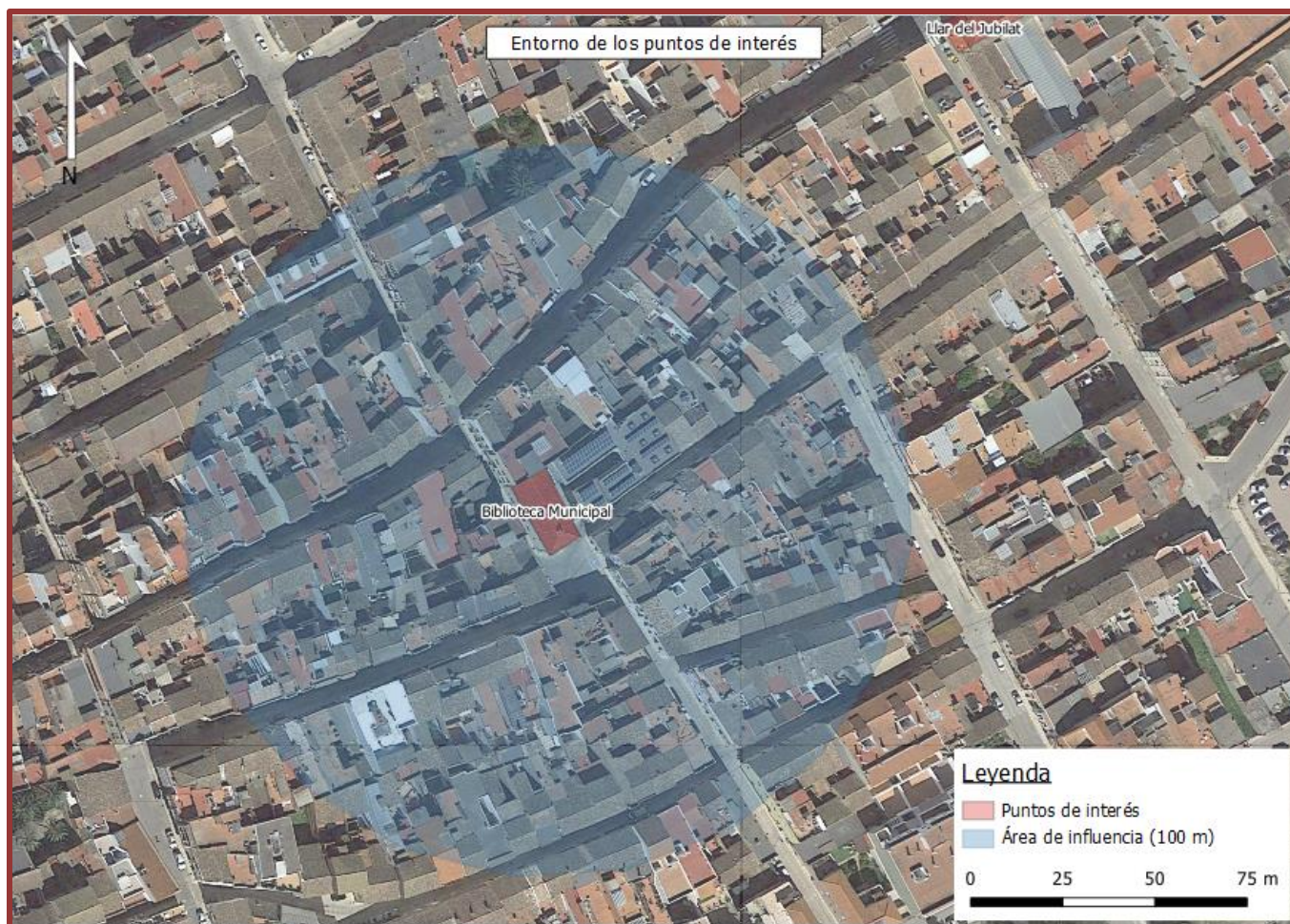
Fuente: Elaboración propia

Respecto a la adaptación de los cruces a PMR, todos los cruces del entorno cumplen con esta función, a excepción del cruce de la calle Jovellanos con la calle Menéndez Pelayo en el extremo sur, en calzadas con aceras tan estrechas como es el caso es especialmente importante que éstas tengan una condición óptima para permitir la circulación de PMR.

ITINERARIOS PEATONALES A EQUIPAMIENTOS

En los análisis siguientes, se muestra el entorno (100 metros) de los equipamientos principales del municipio, en los que es prioritario controlar y mejorar la seguridad a los peatones.

Biblioteca municipal



Mapa 6 Entorno Biblioteca municipal

Fuente: Elaboración propia

El entorno de la biblioteca municipal presenta problemas en cuanto a infraestructura peatonal que dificultan la accesibilidad y no garantizan la seguridad a peatones y PMR. En primer lugar, destaca que no posee accesos peatonales con la anchura mínima requerida, ya que ninguno de ellos cumple con las dimensiones adecuadas. Además de esto, la infraestructura peatonal actual no está adaptada a PMR al no disponer de rebajes. Por otra parte, en el entorno no se detecta ningún paso peatonal estando ubicado el más cercano a unos 200 metros de distancia.

Respecto a la accesibilidad, en la Ilustración 26 se pueden apreciar ambos accesos a la biblioteca municipal en el que se aprecia la deficiencia de infraestructura peatonal con aceras con menos de 1,5m de ancho.



Ilustración 26 Falta de anchura en los accesos peatonales a la biblioteca

Fuente: Elaboración propia

En cuanto a los pasos peatonales más cercanos a la biblioteca municipal, se parecía en la Ilustración 27 Paso de peatones adaptado en c. Marqués Sotelo el estado en el que se encuentra adaptado a PMR.



Ilustración 27 Paso de peatones adaptado en c. Marqués Sotelo

Fuente: Google Street View

Centro de Salud, Auditorio de Guadassuar y Aulas Informativas



Mapa 7 Entorno Centro de Salud, Auditorio Municipal y Aulas Informativas

Fuente: Elaboración propia

En el entorno del Centro de Salud, Auditorio y Aulas Informativas, las aceras de las calles perimetrales son amplias y adecuadas, aunque se detecta que los pasos de peatones analizados en la calle Sant Cristòfol no disponen de resalto ni están adaptados para PMR.



Ilustración 28 Falta de rampas o adecuación a PMR c/ Gran Vía

Fuente: Elaboración propia

Respecto a los cruces peatonales en el entorno del Centro de Salud se tienen nueve, y tres de ellos con resalto para aumentar la seguridad de los peatones.

Centro de día y Llar del Jubilat



Mapa 8 Entorno Centro de día y Llar del Jubilat

Fuente: Elaboración propia

Tanto el centro de día como el Llar del Jubilat disponen de una buena accesibilidad ya que todas las aceras perimetrales que se disponen alrededor de ambos, constan con al menos una anchura de 1,5 metros.

Respecto a los pasos peatonales cercanos no se detecta ninguno que disponga de resaltos. De los 7 pasos de peatones que se analizaron, solamente en dos se detectaron problemas en la accesibilidad, no disponiendo de rebajes para mejorar la accesibilidad de PMR.

Estos dos cruces no adaptados para PMR se pueden apreciar en la Ilustración 29.

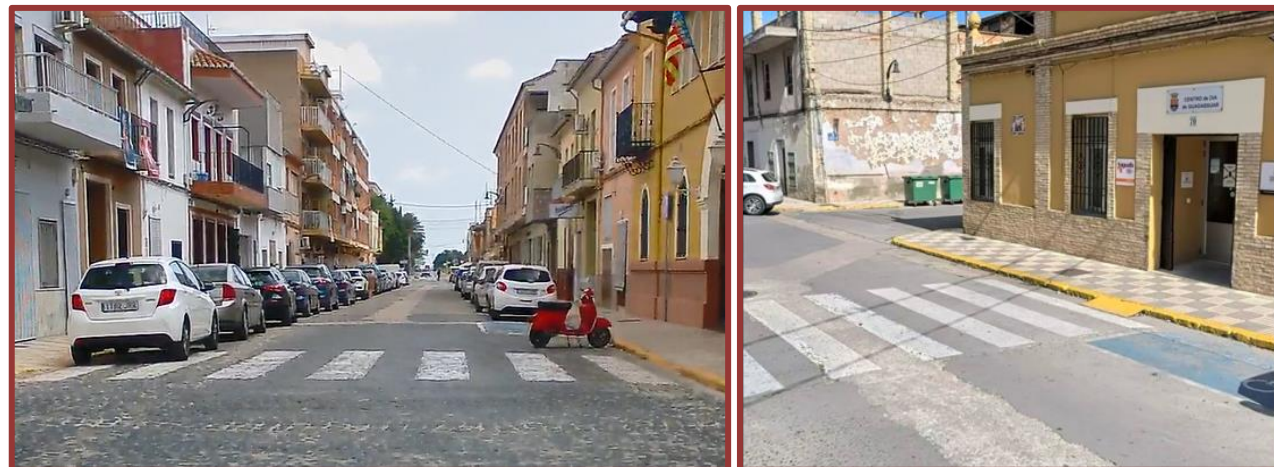


Ilustración 29 Falta de rampas o adecuación a PMR en c. Dolores Ibárruri (izq.) y av. Pablo Iglesias (dcha.)

Fuente: Elaboración propia

El Polideportivo Municipal se encuentra ligeramente separado (300m) del casco urbano y su vía de acceso principal es la calle Tarragona., la cual dispone de una calzada de unos 6,5 metros aproximadamente y de una acera de 1,5 metros en la mayor parte de los tramos. Este ancho de acera no se cumple en la parte más norte de la acera izquierda de esta calle, observado en color rojo en el Mapa 9. En este tramo se disponen de farolas y señalización vertical que dificulta el libre tránsito de peatones, además de no estar adaptado para PMR.

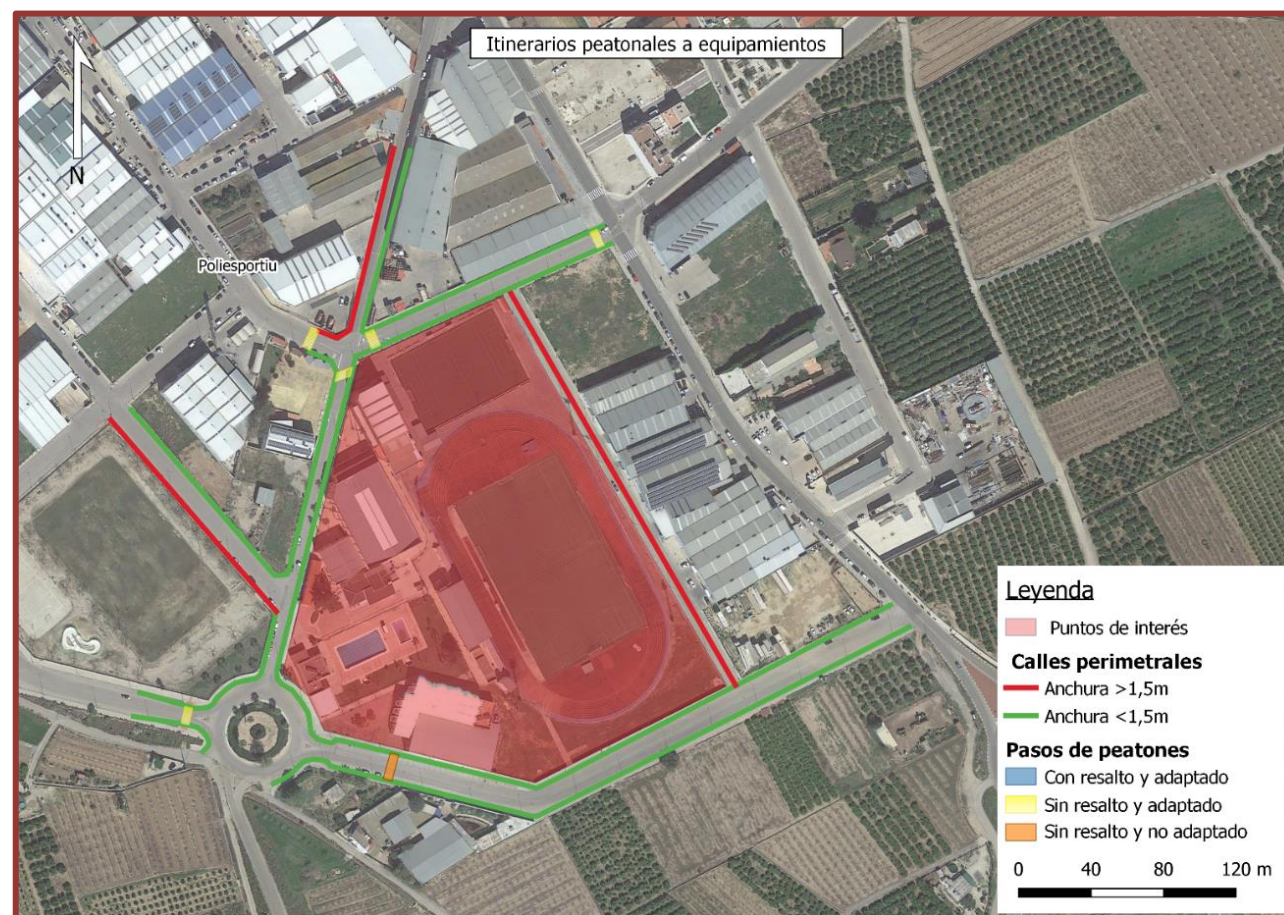
OTROS ITINERARIOS PRINCIPALES

Avenida de la Diputación

La Av. De la Diputación es la principal vía para comunicar la parte este con la parte oeste del municipio, además de ser la vía de acceso a los principales centros educativos del municipio, tanto para vehículos como para peatones, es por ello que en dicha vía se debe tener especial atención en mejorar los itinerarios para la movilidad sostenible e inclusiva, principalmente realizando los pasos peatonales con resalto para aumentar la seguridad y la comodidad para los peatones.

En la Ilustración 30 se ve un ejemplo de la tipología de pasos de peatones no adaptados para PMR que se pueden encontrar a lo largo de la Avenida Diputación.

Polideportivo Municipal



Mapa 9 Entorno del Polideportivo Municipal

Fuente: Elaboración propia

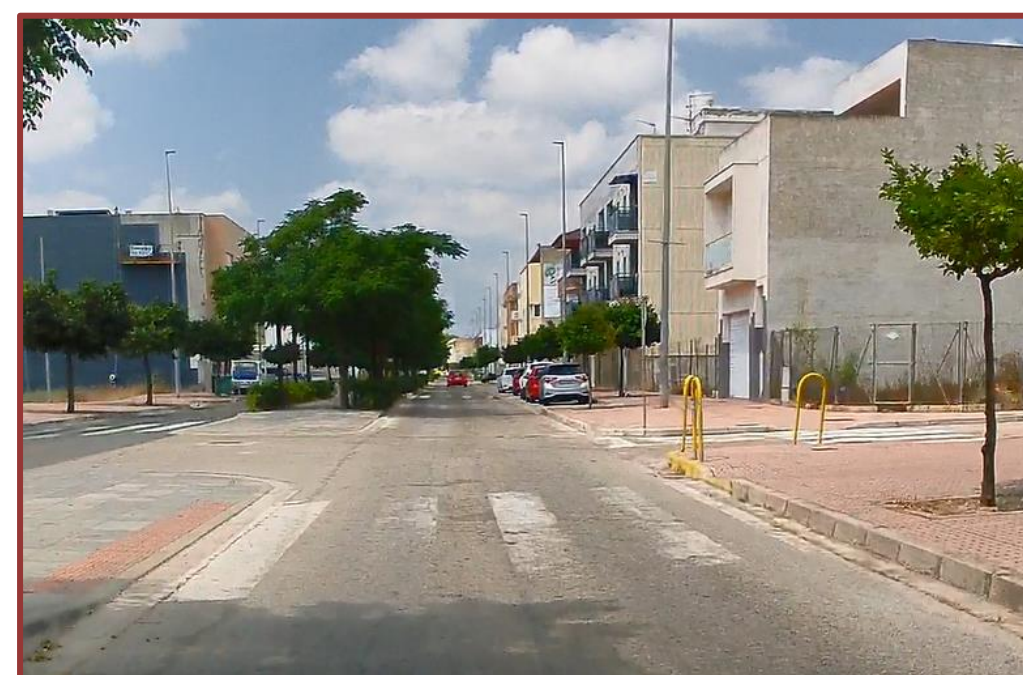


Ilustración 30 Intersección Av. Diputación y c. Ruíz Pons

Fuente: Elaboración propia

CIERRES DE CIRCULACIÓN VEHICULAR

En este punto, se han analizado los cierres de circulación que se realizan actualmente para permitir el uso exclusivamente de peatones, para distintos fines según es necesario.

Mercadillo

Los jueves se instala un mercadillo en la Plaza Reginaldo Barbera, concretamente en la calle Alginet, calle del Mestre Serrano y parte en la calle Pare Estanislao hasta su intersección con Gran Vía. Los cortes de circulación se realizan por la Policía Local con vallas en cuatro puntos: uno en el acceso a la plaza desde la calle Mestre Serrano en la intersección con la calle de Prada, otro en la calle Alginet en el cruce de con la calle Joan XXIII, otro en la calle Pare Estanislao en la intersección con la calle del Mestre Llorens Ruiz y otro, también, en la calle Pare Estanislao en la intersección con la Calle Gran Vía.



Mapa 10 Entorno y cierres en mercadillo

Fuente: Elaboración propia

Plaza Reginaldo Barbera

Además del cierre de circulación por el mercadillo, como se ha comentado anteriormente, se realiza un cierre de circulación a partir de las 19:00 horas entre semana y un cierre todo el día los fines de semana con el objetivo de que dichas calles sea un espacio de encuentro, por lo que se permite que se coloquen mesas de bares en la calle. El cierre se realiza en la calle Alginet, el tramo de la calle Mestre Serrano hasta la intersección con la calle Alginet y el tramo de la calle Pare Estanislao entre la calle Mestre Serrano y la calle Gran Vía.



Mapa 11 Entorno y cierres por restauración

Fuente: Elaboración propia

SEMAFORIZACIÓN

En cuanto a la semaforización en el municipio de Guadassuar, los semáforos dispuestos se concentran en cuatro zonas con el objetivo de facilitar al peatón sus desplazamientos. La disposición de dichos semáforos colabora más en la protección de las personas usuarias que en regular el tráfico de vehículos motorizados por el municipio.

A continuación, se muestra un mapa de vista general sobre la semaforización del casco urbano de Guadassuar donde se pueden distinguir las cuatro zonas ubicadas en el perímetro del municipio.



Mapa 12 Semaforización vista general de Guadassuar

Fuente: Elaboración propia

En el siguiente mapa, se muestra la semaforización de la zona este de la ciudad en la que se encuentran un total de cuatro semáforos, dos de ellos en dirección entrada al municipio desde la carretera CV – 523, que tienen la finalidad de disminuir la velocidad de los vehículos que acceden al municipio por dicha carretera, ya que se encuentran el Colegio San Francisco y la Ermita de Sant Roc de Guadassuar. Los otros dos semáforos de la zona este semaforizada se disponen en la Calle Río Magro en ambos sentidos de circulación justo a la entrada del Colegio San Francisco para aumentar la seguridad vial en la zona escolar.



Mapa 13 Semaforización en zona este de Guadassuar

Fuente: Elaboración propia

Al norte se dispone de otra zona semaforizada en la que se encuentran dos semáforos en la Avenida de la Diputación, en ambos sentidos de circulación y antes del paso peatonal que da acceso al colegio que se encuentra en dicha avenida. Esta semaforización tiene el objetivo mejorar la seguridad de los peatones que acceden al CEIP Balmes.



Mapa 14 Semaforización en zona este de Guadassuar

Fuente: Elaboración propia

Los otros dos puntos semaforizados se disponen en la Calle Colón, en la parte oeste del municipio. El primer punto (Mapa 15) se encuentra en la intersección con la Calle de la Alcudia y Calle de Cervantes, en el que se ubican un total de seis semáforos: dos semáforos para la incorporación de los vehículos a la Calle Colón, uno en la Calle de la Alcudia y uno en Calle de Cervantes, y los otros cuatro semáforos ubicados en la Calle Colón, dos en sentido ascendente y dos en sentido descendente, antes de llegar a la intersección donde se disponen los pasos peatonales. De esta manera, se disminuye la velocidad de los vehículos motorizados y se mejora la interacción entre vehículo motorizado y peatón en dicho tramo, puesto que la Calle Colón permite la entrada y salida del municipio a través de la CV – 5230.



Mapa 15 Semaforización en zona oeste de Guadassuar (intersección C/ Colón – C/ Alcudia)

Fuente: Elaboración propia

El segundo punto semaforizado (Mapa 16) en la Calle Colón se ubica en la intersección con la Calle Tarragona, donde se encuentran cuatro semáforos: uno en la Calle Tarragona para acceder al cruce de manera segura y los otros tres en la Calle Colón, uno en sentido descendente antes de llegar al paso peatonal y a la intersección y dos en sentido ascendente, uno antes de llegar a la intersección asegurando la correcta circulación entre los vehículos y otro antes del paso peatonal para reforzar la seguridad de los peatones al cruzar la calzada.



Mapa 16 Semaforización en zona oeste de Guadassuar (intersección C/ Colón – C/ Tarragona)

Fuente: Elaboración propia

SITUACIÓN MOBILIARIO URBANO

La situación del mobiliario urbano ubicado en las aceras es un aspecto muy importante para fomentar la movilidad peatonal cómoda y segura. En las aceras se pueden encontrar obstáculos que no permitan una circulación libre y cómoda para la ciudadanía, ya sea por encontrarse mal situado en la acera y poder entorpecer la movilidad.

Este hecho puede obligar al peatón a caminar por la calzada aumentando considerablemente el riesgo de sufrir un accidente o no permitir la accesibilidad universal a aquellas personas con movilidad reducida, es por ello que se debe estudiar en detalle la correcta localización del mobiliario urbano.

A continuación, se muestran algunos ejemplos de la problemática descrita. En la Ilustración 31 se observa un macetero justo antes del paso de peatones en la Avenida de la Diputación, en la Calle del Río Magro se encuentra la fachada de la ermita en el límite de la acera sin espacio alguno para la circulación de la persona con movilidad reducida, así como un semáforo en mitad de la acera limitando la movilidad fluida. En la Calle Colón (Ilustración 34) se observa como el mobiliario urbano obstaculiza la movilidad a través

de una chapa para dar continuidad entre la acera y el paso peatonal, un panel informativo en medio de la acera y unos contenedores de residuos ubicados delante de una parada de autobús. Además, a lo largo de la Calle Gran Vía (Ilustración 32) se encuentran numerosos obstáculos (árboles y farolas) en la entrada y salida de los pasos peatonales dificultando la circulación de los peatones por la calle.



Ilustración 31 Obstrucción en Avenida de la Diputación

Fuente: Elaboración propia

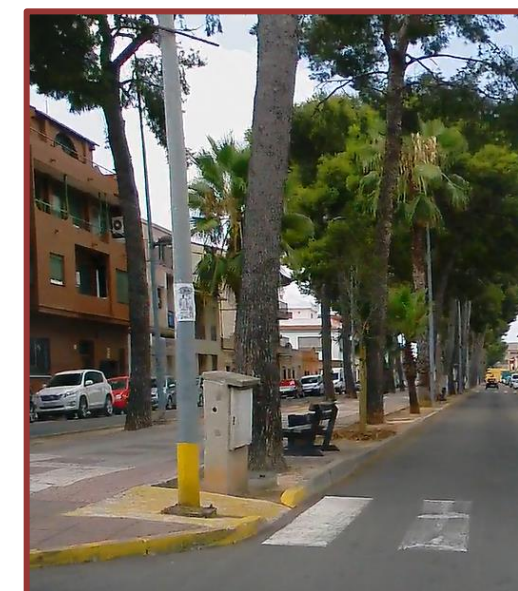


Ilustración 32 Obstrucción en Calle Gran Vía

Fuente: Elaboración propia



Ilustración 33 Obstrucción en Calle Río Magro

Fuente: Elaboración propia





Ilustración 34 Obstáculos en Calle Colón

Fuente: Elaboración propia

4.3 INFRAESTRUCTURA CICLISTA

Actualmente, el municipio de Guadassuar no cuenta con una infraestructura ciclista continua, ya que solamente existe un pequeño tramo en la av. de la Diputació que no dispone ni de señalización vertical ni de conexión con otros carriles bici. Este tramo de carril bici se dispone encima de la acera, estando señalizado con una pintura roja en el suelo, pero sin ningún tipo de señal indicativa de la existencia del mismo.

En la Ilustración 35 se puede apreciar el tramo de carril bici sin señalizar localizado en la av. de la Diputació.



Ilustración 35 Tramo de carril bici en Av. de la Diputació

Fuente: Elaboración propia

Este tramo de carril bici se extiende solamente por unos 150 metros, recorriendo un pequeño tramo de la av. de la Diputació que pasa por delante de la zona escolar en donde se encuentran tanto el IES Didín Puig de Guadassuar como el CEIP Balmes.

Cabe resaltar que el uso de la bicicleta podría verse incrementado ya que la orografía y los desniveles acompañan a utilizar este medio de transporte. Además de esto, los resultados de la encuesta denotan una cierta proactividad ante el cambio modal, con un 24,2% de las personas encuestadas que utilizaría la bicicleta como medio de transporte en sus desplazamientos cotidianos.

INVENTARIO RED CICLISTA DE CONEXIÓN

Si bien no existe una red ciclista continua actualmente en el casco urbano de Guadassuar, en el año 2010 se redactó el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alzira, Algemesí, Carcaixent y Comarcal, realizándose una propuesta de conexión entre estos municipios y otros cercanos, entre los que se encuentra Guadassuar.

Esta propuesta establece una serie de rutas definidas como carriles bici interurbanos con un total de 58,6 km propuestos.

Para el municipio de Guadassuar, las rutas propuestas serían las que conectarían con Algemesí y Alzira, dos de los municipios que se encuentran en las proximidades del mismo. Para la conexión ciclista entre Alzira y Guadassuar se propuso un carril bici con una distancia de 6,2 km y para el que va desde Algemesí hacia Guadassuar se propuso otro carril bici con una distancia de 3,4 km. De esta manera, Guadassuar contaría con una red de carriles bici que posibilitaría a sus usuarios desplazarse en bicicleta a los municipios colindantes.

La legislación sobre normas de circulación contempla actualmente cinco tipos de vías para ciclistas. En el Anexo I del Real Decreto Legislativo 6/2015, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

- Carril-bici. Vía ciclista que discurre adosada a la calzada, en un solo sentido o en doble sentido.
- Carril-bici protegido. Carril-bici provisto de elementos laterales que lo separan físicamente del resto de la calzada, así como de la acera.
- Acera-bici. Vía ciclista señalizada sobre la acera.
- Pista-bici. Vía ciclista segregada del tráfico motorizado, con trazado independiente de las carreteras.
- Senda ciclable. Vía para peatones y ciclos, segregada del tráfico motorizado, y que discurre por espacios abiertos, parques, jardines o bosques.

A la hora de valorar la idoneidad de los tramos ciclistas se ha tenido como referencia las recomendaciones del "Manual para el diseño de vías ciclistas de Cataluña" donde establecen las anchuras mínimas que debe de tener cada tipología de red ciclista.

Tabla 2 Tipología de infraestructura ciclista

| TIPOLOGÍA | ANCHURA MÍNIMA (m) |
|------------------------------|--------------------|
| Carril bici | 2 |
| Carril bici-protegido | 2 |
| Acera bici | 2 |
| Pista bici | 2,2 - 2,5 |
| Senda ciclable | 3 |

Fuente: Manual para el diseño de vías ciclistas de Cataluña

Por lo tanto, considerando la trama urbana del casco urbano los posibles tramos de vías ciclistas en Guadassuar serán preferiblemente en ciclocalle, o plataforma compartida de forma que los peatones tengan prioridad, pero los ciclistas puedan utilizar también las vías con seguridad y comodidad, ya que el ancho de calzada no permite implementar un carril segregado.

APARCAMIENTO

En cuanto a los aparcamientos ciclistas, solamente se ha encontrado uno a lo largo de todo el municipio, siendo este un aparcabicis de soporte de rueda o de horquilla. Este aparcabicis se puede apreciar en la Ilustración 36.

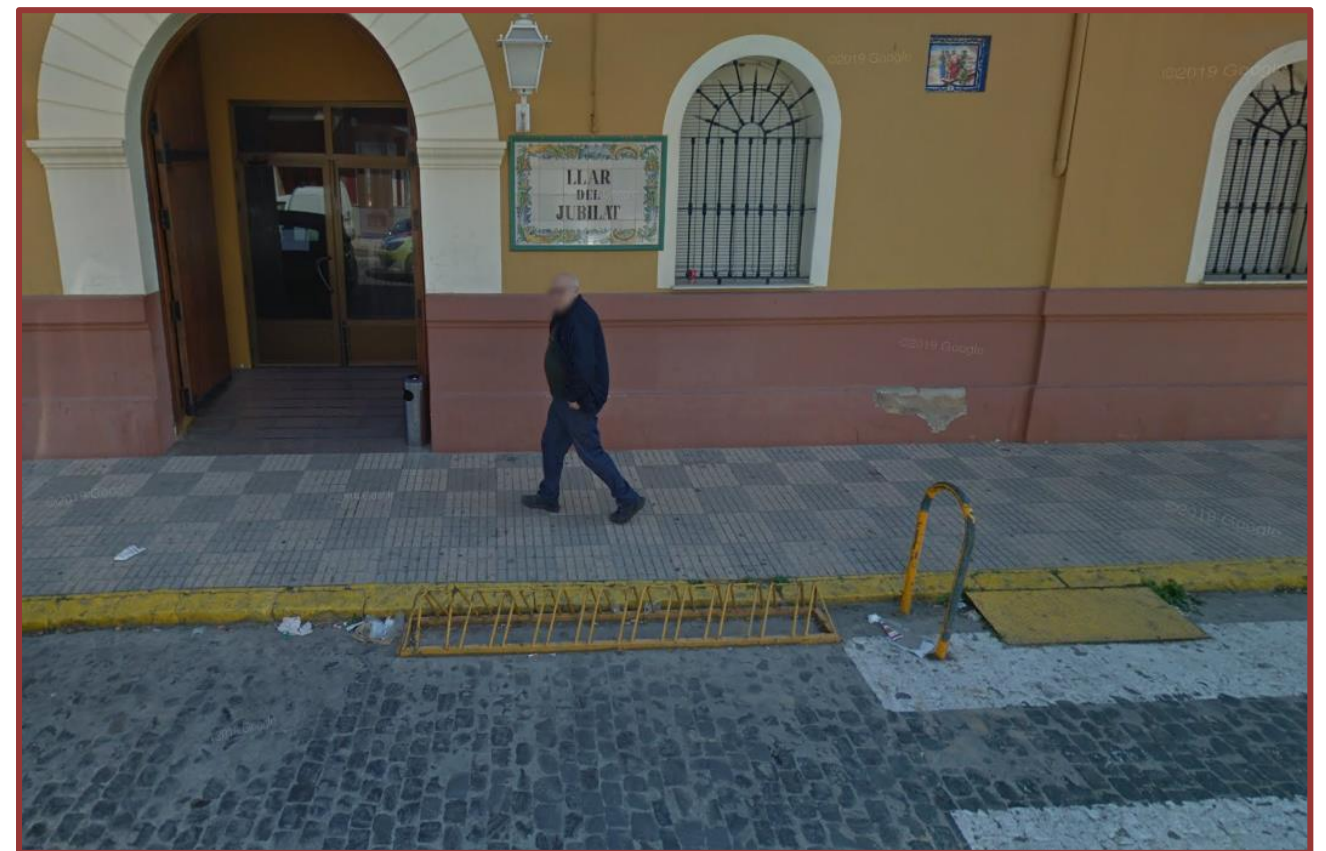


Ilustración 36 Aparcabicis Lugar del Jubilado

Fuente: Google Street View

4.4 INFRAESTRUCTURA PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO

En este punto se ha identificado los medios de medio de transporte público de viajeros que dan servicio en Guadassuar. Analizando únicamente el autobús interurbano, puesto que el municipio no cuenta con servicio de autobús urbano, permitiendo tanto la conexión con otros municipios de su alrededor como con Valencia.

SERVICIO DE AUTOBÚS INTERURBANO

Actualmente, el servicio de bus que enlaza a Guadassuar con otros municipios está operado por la empresa Autocares Buñol S.L., la cual cuenta con las tres líneas principales que realizan su paso por el municipio de Guadassuar:

- **Línea 3a (Llombai – Hospital de Alzira)** con 6 expediciones de ida y 6 de vuelta de lunes a viernes laborables con los horarios que muestra la siguiente imagen.

| Llombai | Alfarp | Catadau | Carlet | Benimodo | l'Alcúdia | Guadassuar | Alzira | Hospital |
|---------|--------|---------|--------|----------|-----------|------------|--------|----------|
| 7:05 | 7:07 | 7:10 | 7:20 | 7:28 | 7:34 | 7:40 | 7:47 | 7:57 |
| 9:00 | 9:02 | 9:05 | 9:15 | 9:23 | 9:29 | 9:35 | 9:42 | 9:52 |
| | | | 10:35 | 10:43 | 10:49 | 10:55 | 11:02 | 11:12 |
| 12:10 | 12:12 | 12:15 | 12:25 | 12:33 | 12:39 | 12:45 | 12:52 | 13:02 |
| 14:10 | 14:12 | 14:15 | 14:25 | 14:33 | 14:39 | 14:45 | 14:52 | 15:02 |
| 16:10 | 16:12 | 16:15 | 16:25 | 16:33 | 16:39 | 16:45 | 16:52 | 17:02 |
| 18:10 | 18:12 | 18:15 | 18:25 | 18:33 | 18:39 | 18:45 | 18:52 | 19:02 |

Ilustración 37 Horarios de ida bus interurbano de Llombai al hospital de Alcira

Fuente: Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat.

| Hospital | Alzira | Guadassuar | l'Alcúdia | Benimodo | Carlet | Catadau | Alfarp | Llombai |
|----------|--------|------------|-----------|----------|--------|---------|--------|---------|
| 8:00 | 8:10 | 8:17 | 8:23 | 8:29 | 8:37 | 8:47 | 8:50 | 8:52 |
| 9:55 | 10:05 | 10:12 | 10:18 | 10:24 | 10:32 | | | |
| 11:15 | 11:25 | 11:32 | 11:38 | 11:44 | 11:52 | 12:02 | 12:05 | 12:07 |
| 13:10 | 13:20 | 13:27 | 13:33 | 13:39 | 13:47 | 13:57 | 14:00 | 14:02 |
| 15:10 | 15:20 | 15:27 | 15:33 | 15:39 | 15:47 | 15:57 | 16:00 | 16:02 |
| 17:10 | 17:20 | 17:27 | 17:33 | 17:39 | 17:47 | 17:57 | 18:00 | 18:02 |
| 19:10 | 19:20 | 19:27 | 19:33 | 19:39 | 19:47 | 19:57 | 20:00 | 20:02 |

Ilustración 38 Horarios de vuelta bus interurbano del Hospital de Alcira a Llombai

Fuente: Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat.

En relación a las paradas realizadas por esta línea, se pueden apreciar en la siguiente tabla.

| SENTIDO | NÚMERO | CARRETERA | DIRECCIÓN | MUNICIPIO |
|---------|--------|-----------|--|--|
| Ida | 1 | Urbana | Plaça de la Comunitat Valenciana | Llombai |
| | 2 | Urbana | Pl. Reino de València. (sentido Alzira) | Llombai |
| | 3 | Urbana | C/ C/. de Catadau, 21 | Alfarp |
| | 4 | Urbana | Pl. Dr. J. Bosch Marín, Monastir | Catadau |
| | 5 | Urbana | C/ Vilanova, cruce con la C/ Rollet, y frente a los n.º. 14-16 | Carlet |
| | 6 | Urbana | C/ Enginyer Balaguer, 1 | Carlet |
| | 7 | Urbana | C/ Enginyer Balaguer, 128 | Carlet |
| | 8 | Urbana | Av. Germanies, 60-62 | Benimodo |
| | 9 | Urbana | Av. Antonio Almela, 12 (sentido Alberic) | Alcúdia (l') |
| | 10 | Urbana | C/ 1 de maig, 2 acc. (sentido Alzira) | Alcúdia (l') |
| | 11 | Urbana | C/ Colom, 67 (sentido Alzira) | Guadassuar |
| | 12 | Urbana | Ctra. CV-550 Km 7,5. Glorieta de acceso a la estación de RENFE (esq. C/ Guadassuar) | Alzira |
| | 13 | Urbana | Av. de la Hispanitat, 7 | Alzira |
| | 14 | Urbana | Av. Sants Patrons, 18 | Alzira |
| | 15 | Urbana | C/ Joanot Martorell, 16 | Alzira |
| | Vuelta | 1 | Urbana | Hospital Universitari de la Ribera. Ctra. Corbera Km 1 |
| 2 | | Urbana | C/ Joanot Martorell, frente a 16 | Alzira |
| 3 | | Urbana | Av. Sants Patrons, 19 | Alzira |
| 4 | | Urbana | Estació d'Autobusos Ctra. CV-550 Km 7,5. Glorieta de acceso a la estación de RENFE (esq. C/ Guadassuar) | Alzira |
| 5 | | Urbana | C/ Colom, 40 (sentido Valencia) | Guadassuar |
| 6 | | Urbana | C/ 1 de maig, 1-3 (sentido Catadau) | Alcúdia (l') |
| 7 | | Urbana | Av. Antonio Almela, 7 (sentido Valencia) | Alcúdia (l') |
| 8 | | Urbana | Av. Germanies, 60-62 | Benimodo |
| 9 | | Urbana | C/ Enginyer Balaguer, 128 | Carlet |
| 10 | | Urbana | C/ Enginyer Balaguer, 1 | Carlet |
| 11 | | Urbana | C/ Vilanova, cruce con la C/ Rollet, y frente a los n.º. 14-16 | Carlet |
| 12 | | Urbana | Pl. Dr. J. Bosch Marín, Acc | Catadau |
| 13 | | Urbana | C/ C/. de Catadau, 21 | Alfarp |
| 14 | | Urbana | Pl. Reino de València. (sentido Alzira) | Llombai |
| 15 | | Urbana | Plaça de la Comunitat Valenciana | Llombai |

Ilustración 39 Ubicación de las paradas de la línea 3a

Fuente: Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat.

- **Línea 3b (Carlet – Hospital de Alzira)** con 1 expedición de ida y 1 de vuelta de lunes a viernes laborables. En relación a las paradas realizadas por esta línea, se pueden apreciar en la siguiente tabla.

| SENTIDO | NÚMERO | CARRETERA | DIRECCIÓN | MUNICIPIO |
|---------|--------|-----------|--|--------------|
| Ida | 1 | Urbana | C/ Vilanova, cruce con la C/ Rollet, y frente a los nº. 14-16 | Carlet |
| | 2 | Urbana | C/ Enginyer Balaguer, 1 | Carlet |
| | 3 | Urbana | C/ Enginyer Balaguer, 128 | Carlet |
| | 4 | Urbana | Av. Germanies, 60-62 | Benimodo |
| | 5 | Urbana | Av. Antonio Almela, 12 (sentido Alberic) | Alcúdia (I') |
| | 6 | Urbana | C/ 1 de maig, 2 acc. (sentido Alzira) | Alcúdia (I') |
| | 7 | Urbana | C/ Colom, 67 (sentido Alzira) | Guadassuar |
| | 8 | Urbana | Ctra. CV-550 Km 7,5. Glorieta de acceso a la estación de RENFE (esq. C/ Guadassuar) | Alzira |
| | 9 | Urbana | Av. de la Hispanitat, 7 | Alzira |
| | 10 | Urbana | Av. Sants Patrons, 18 | Alzira |
| | 11 | Urbana | C/ Joanot Martorell, 16 | Alzira |
| | 12 | Urbana | Hospital Universitari de la Ribera. Ctra. Corbera Km 1 | Alzira |
| Vuelta | 1 | Urbana | Hospital Universitari de la Ribera. Ctra. Corbera Km 1 | Alzira |
| | 2 | Urbana | C/ Joanot Martorell, frente a 16 | Alzira |
| | 3 | Urbana | Av. Sants Patrons, 19 | Alzira |
| | 4 | Urbana | Estació d'Autobusos Ctra. CV-550 Km 7,5. Glorieta de acceso a la estación de RENFE (esq. C/ Guadassuar) | Alzira |
| | 5 | Urbana | C/ Colom, 40 (sentido Valencia) | Guadassuar |
| | 6 | Urbana | C/ 1 de maig, 1-3 (sentido Catadau) | Alcúdia (I') |
| | 7 | Urbana | Av. Antonio Almela, 7 (sentido Valencia) | Alcúdia (I') |
| | 8 | Urbana | Av. Germanies, 60-62 | Benimodo |
| | 9 | Urbana | C/ Enginyer Balaguer, 128 | Carlet |
| | 10 | Urbana | C/ Enginyer Balaguer, 1 | Carlet |
| | 11 | Urbana | C/ Vilanova, cruce con la C/ Rollet, y frente a los nº. 14-16 | Carlet |
| | 12 | Urbana | C/ Vilanova, cruce con la C/ Rollet, y frente a los nº. 14-16 | Carlet |

Ilustración 40 Ubicación de las paradas de la línea 3b

Fuente: Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat.

- **Línea 4 (Carcaixent - Valencia)** con 5 expedición de ida y 4 de vuelta de lunes a viernes lectivos con los horarios que muestra la siguiente imagen.

| Carcaixent | Alzira | Guadassuar | Blasco Ibáñez | Politécnic |
|------------|--------|------------|---------------|------------|
| 6:25 | 6:35 | 6:50 | 7:20 | 7:25 |
| 6:50 | 7:00 | 7:15 | 7:45 | 7:50 |
| 9:00 | 9:10 | 9:25 | 9:55 | 10:00 |
| | | | | |
| 13:40 | 13:50 | 14:05 | 14:35 | 14:40 |
| 15:40 | 15:50 | 16:05 | 16:35 | 16:40 |

Ilustración 41 Horarios de ida bus interurbano de Carcaixent a Valencia

Fuente: Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat.

| Politécnic | Blasco Ibáñez | Guadassuar | Alzira | Carcaixent |
|------------|---------------|------------|--------|------------|
| | | | | |
| 8:00 | 8:05 | 8:35 | 8:50 | 9:00 |
| | | | | |
| 12:40 | 12:45 | 13:15 | 13:30 | 13:40 |
| 14:40 | 14:45 | 15:15 | 15:30 | 15:40 |
| 18:40 | 18:45 | 19:15 | 19:30 | 19:40 |

Ilustración 42 Horarios de vuelta bus interurbano de Carcaixent a Valencia

Fuente: Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat.

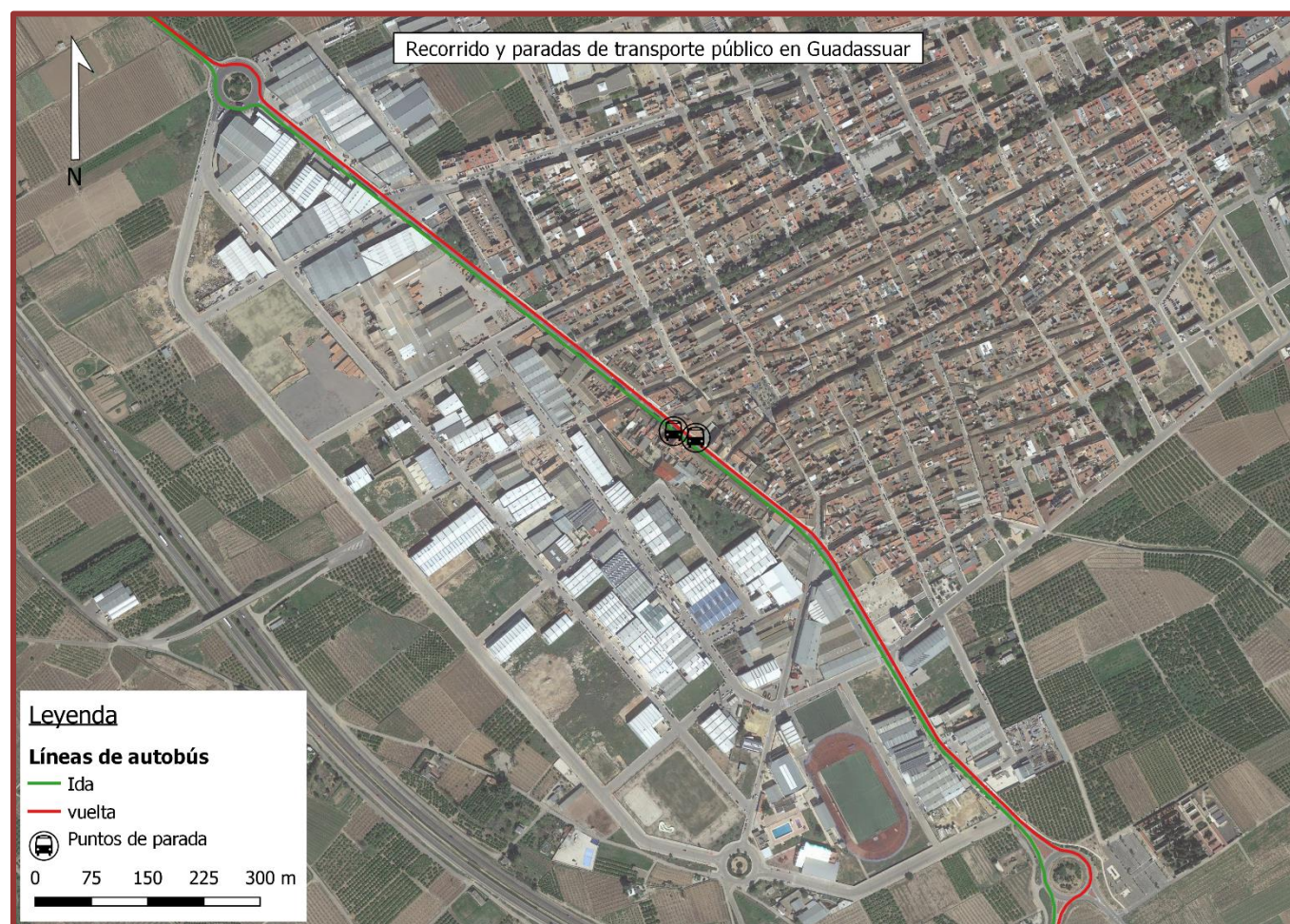
En relación a las paradas realizadas por esta línea, se pueden apreciar en la siguiente tabla.

| SENTIDO | NÚMERO | CARRETERA | DIRECCIÓN | MUNICIPIO |
|---------|--------|-----------|--|------------|
| Ida | 1 | Urbana | Av. Joan XXIII, 22 (Telefónica) | Carcaixent |
| | 2 | Urbana | Av. Apotecari Bodi, 54 (recogida) | Carcaixent |
| | 3 | Urbana | Av. de la Hispanitat, 7 | Alzira |
| | 4 | Urbana | Av. Sants Patrons, 18 | Alzira |
| | 5 | Urbana | C/ Joanot Martorell, 16 | Alzira |
| | 6 | Urbana | C/ Colom, 40 (sentido Valencia) | Guadassuar |
| | 7 | Urbana | Av. Ausiàs March, 7 | València |
| | 8 | Urbana | Gran Via Germanies, 41 | València |
| | 9 | Urbana | Av. Aragó, Esq. Guadalaviar | València |
| | 10 | Urbana | Av. Tarongers, (lado par) antes del cruce con la C/ Ramón Llull (recogida) | València |
| Vuelta | 1 | Urbana | Av. Tarongers, (lado impar) frente a la parada del tranvía de La Carrasca (bajada) | València |
| | 2 | Urbana | Av. Aragó, Esq. Hacienda | València |
| | 3 | Urbana | Gran Via Germanies, 14, esq. C/ Castellón (parada EMT) (recogida) | València |
| | 4 | Urbana | Av. Ausiàs March, 8 | València |
| | 5 | Urbana | C/ Colom, 67 (sentido Alzira) | Guadassuar |
| | 6 | Urbana | C/ Joanot Martorell, frente a 16 | Alzira |
| | 7 | Urbana | Av. Sants Patrons, 19 | Alzira |
| | 8 | Urbana | Centro Comercial Ribera del Xúquer. Av. Apotecari Bodi, 1, frente a los nº. 76-78 (bajada) | Carcaixent |
| | 9 | Urbana | Av. Joan XXIII, 22 (Telefónica) | Carcaixent |

Ilustración 43 Ubicación de las paradas de la línea 4

Fuente: Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat.

El servicio de autobuses interurbano solamente realiza su paso por el municipio de Guadassuar a través de la c/ Colón. Tanto el trayecto como los puntos de parada se pueden apreciar en el Mapa 17.



Mapa 17 Recorrido y puntos de parada del transporte público interurbano en Guadassuar

Fuente: Elaboración propia

Por último, se aprecian en la Ilustración 44 y en la Ilustración 45 los puntos de parada ubicados en c/ Colón, los cuáles no disponen ni de una zona de parada ni de una infraestructura adecuada.



Ilustración 44 Punto de parada del sentido de ida

Fuente: Google Maps



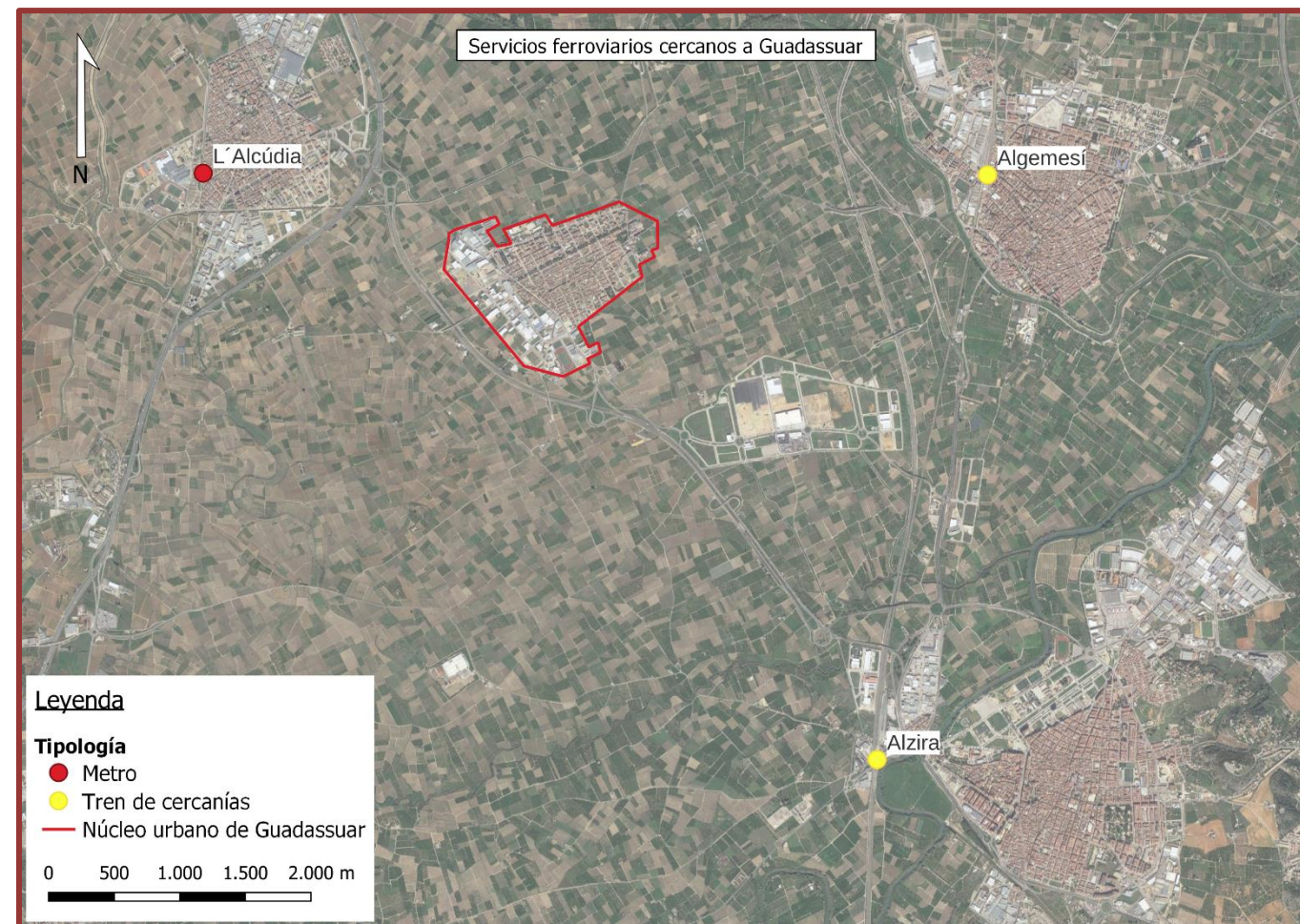
Ilustración 45 Punto de parada del sentido de vuelta

Fuente: Google Maps

SERVICIO DE FERROCARRIL

En la actualidad no existe ninguna parada ni de metro ni de tren de cercanías en el municipio de Guadassuar. Las paradas más cercanas de Metrovalencia y tren se encuentran en los núcleos urbano de L'Alcúdia y de Alcira y Algemesí respectivamente, tal y como se puede apreciar en el Mapa 18.

La línea de metro 1 Bétera – Castelló con parada en l'Alcudia y la línea C-2 Valencia Nord/ Xátiva/ Moixent con parada tanto en el municipio de Alzira como en Algemesí.



Mapa 18 Servicios ferroviarios cercanos a Guadassuar

Fuente: Elaboración propia

4.5 INFRAESTRUCTURA PARA EL TRANSPORTE PRIVADO

Realizado el proceso de recogida de datos mediante grabación georreferenciada se ha procedido a estudiar la oferta viaria de Guadassuar, para ello se han realizado una jerarquización de la red viaria y un inventario de los sentidos de circulación de cada una.

Los siguientes factores representan los condicionantes estáticos y dinámicos de la trama viaria:

- **Longitud y amplitud de la vía:** marcan la importancia de la vía. La longitud total de una vía, así como la amplitud de la calzada y de las aceras, que son indicadores de la capacidad de la vía.
- **Continuidad hacia otras vías:** es importante conocer si una vía confluye en una avenida principal, calle secundaria, travesía, carretera de circunvalación o en una vía de salida del municipio.
- **Carriles y sentidos de circulación:** el número de carriles y la amplitud de los mismos es otro indicador de la capacidad de la vía.
- **Señalización de la vía:** para tipificar la vía una señalización adecuada o deficiente marca el comportamiento de los conductores y por ello es también un aspecto a tener en cuenta.
- **Flujos circulatorios:** su medición proporciona una idea de los itinerarios más comunes, de la saturación de las vías en relación con sus capacidades, así como de los desplazamientos más comunes.

JERARQUIZACIÓN

Con base en la funcionalidad de las vías se han jerarquizado en tres categorías que se describen a continuación.

Vías de comunicación primarias (en rojo en el mapa)

Se han detectado aquellas vías que son utilizadas por un alto porcentaje de vehículos que transitan por el municipio, entendidas como aquellas que canalizan movimientos de larga distancia, de entrada, o salida, así como enlace entre la parte alta con la parte baja o la zona del casco histórico con el resto del municipio.

El listado de vías de comunicación primarias del municipio es el siguiente: Av. de la Diputación, C. Gran Vía, C. Colón, C. Marqués Sotelo, C. d'Ortells, C. Sant Antoni, C. Mayor, C. del Mestre Cuevas, C. Alzira, etc.

Aunque estrictamente no se encuentran dentro del casco urbano, también se incluyen tramos de la CV-5230, pues es de uso cotidiano para la movilidad del casco urbano de Guadassuar.

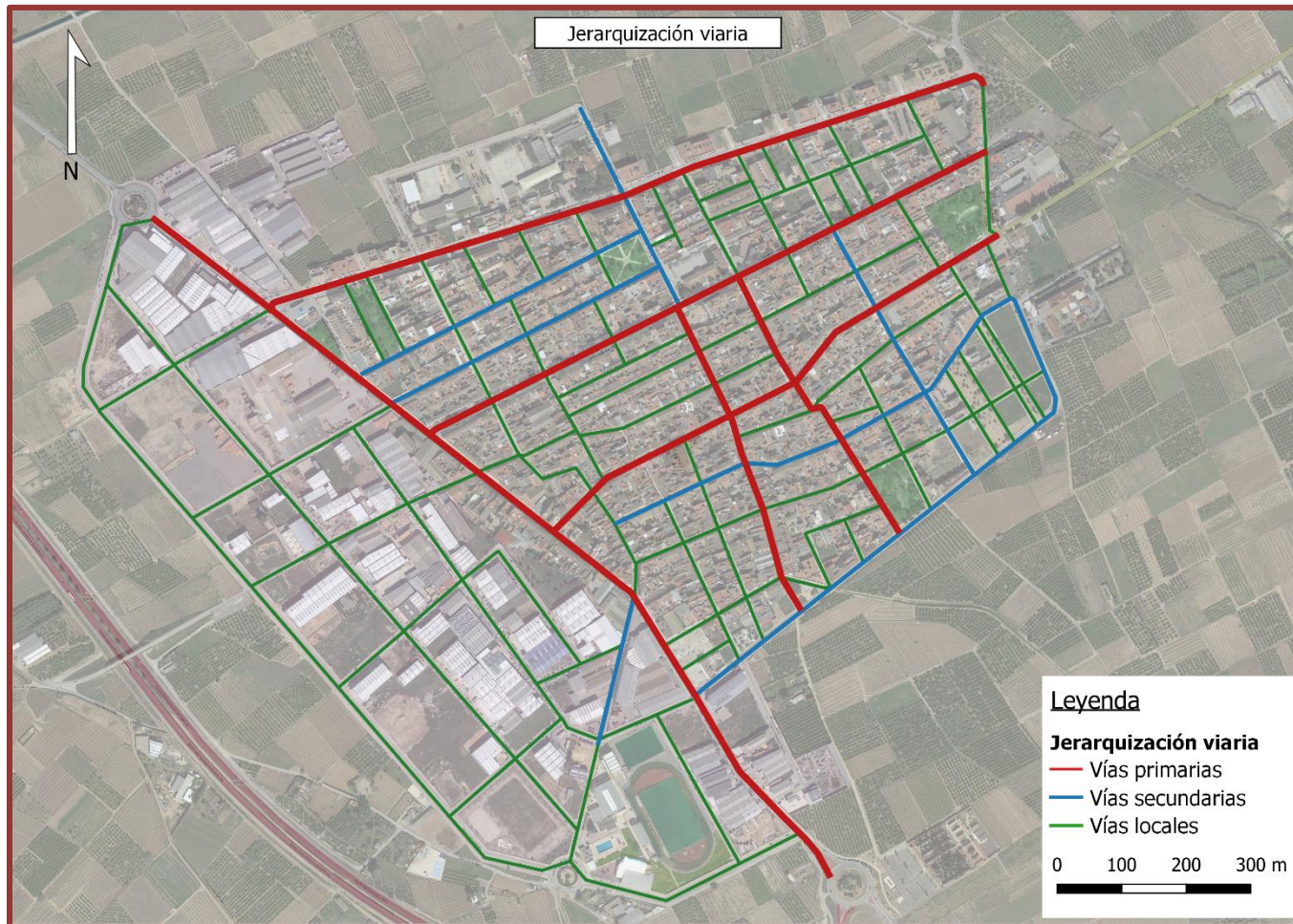
Vías de comunicación distribuidoras o secundarias (en azul en el mapa)

Son aquellas vías que forman la red propia del municipio, cuya función es distribuir y coleccionar el tránsito de vehículos de varias zonas del casco urbano, algunos ejemplos de estas vías son: C. Joan XXIII, C. del

Mestre Serrano, Av. de les Danses, C. Santa. L'ucia, C. del Sol, C. Antonio Torres, C. d'Algemesí, C. del Maestro Giner, C. Benimuslem, C. Pare Estanislao, C. Tarragona, etc.

Vías de comunicación locales (en verde en el mapa)

Aquellas vías cuya función principal es dar acceso a las propiedades colindantes y a los usos ubicados en sus márgenes, por lo que el acceso a vehículos podría restringirse únicamente para vecinos.



Mapa 19 Jerarquización viaria

Fuente: Elaboración propia

A continuación, se muestra la sección tipo de las principales vías primarias, en primer lugar, aquellas de acceso y salida del casco urbano: C. Colón, Av. de la Diputación, C. Gran Vía, C. Mayor.



Ilustración 46 Calle Colón

Fuente: Google Street View



Ilustración 47 Av. de la Diputación

Fuente: Google Street View



Ilustración 48 Calle Gran Vía

Fuente: Google Street View



Ilustración 49 Calle Mayor

Fuente: Google Street View

Y otras 5 que recorren el interior del municipio: C. Marqués Sotelo, C. del Mestre Cuevas, C. Alzira, C. Sant Antoni.



Ilustración 50 Calle Marqués Sotelo

Fuente: Google Street View



Ilustración 51 Calle del Mestre Cuevas

Fuente: Google Street View



Ilustración 52 Calle Alzira

Fuente: Google Street View



Ilustración 53 Calle Sant Antoni

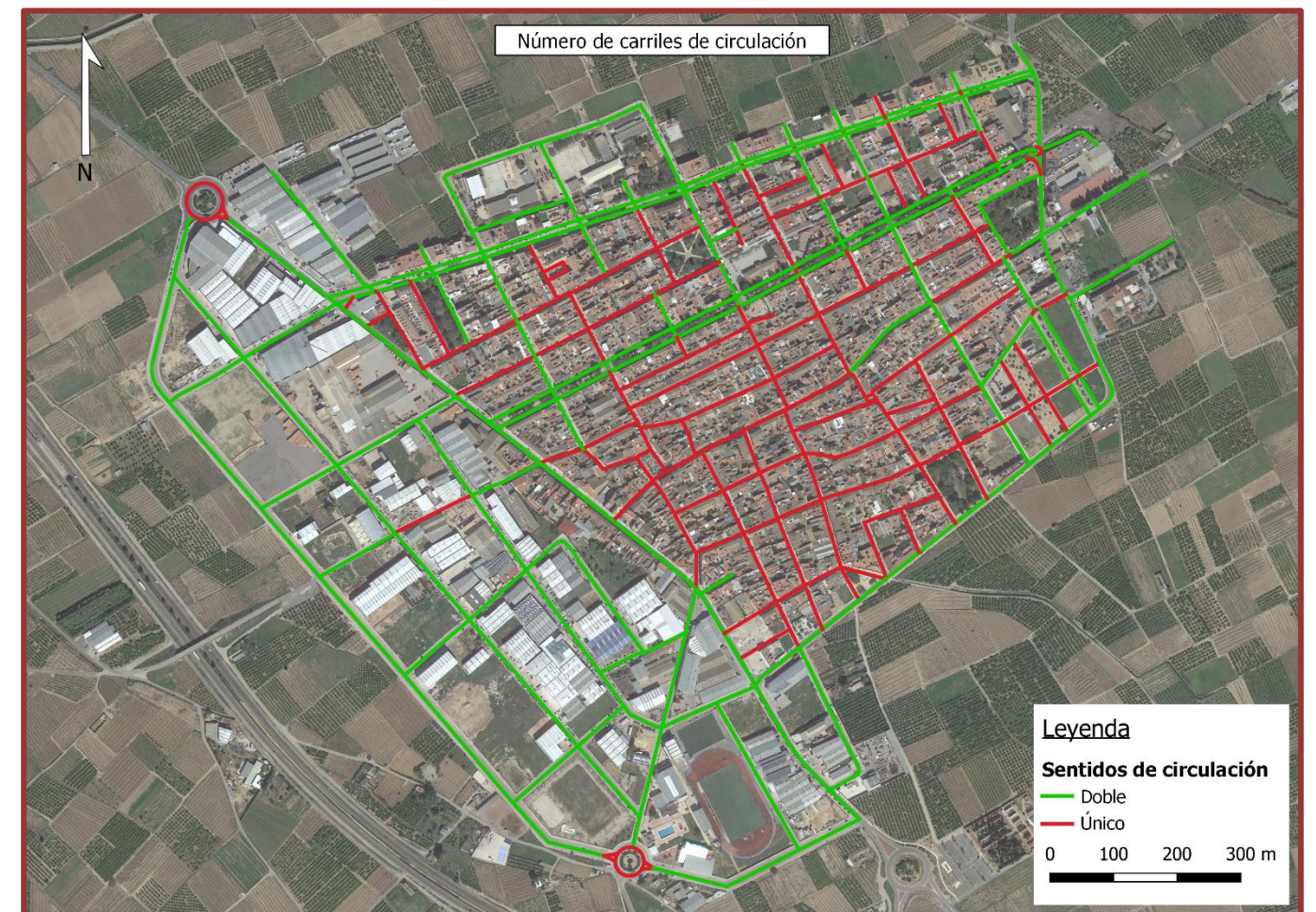
Fuente: Google Street View

SENTIDOS DE CIRCULACIÓN

Además, las vías del municipio se han clasificado por sentido de circulación según si las vías son de doble sentido de circulación o si son de único sentido. Se detallan a continuación las longitudes en kilómetros y su porcentaje respecto del total del viario municipal:

- Doble sentido: 33,98 km (50,62%)
- Único sentido: 33,14 km (49,38%)

En el mapa siguiente se muestra el plano de sentido, mostrando en rojo las calles de sentido único y las calles de doble sentido en verde.



Mapa 20 Sentidos de circulación

Fuente: Elaboración propia

En los resultados obtenidos de la encuesta online realizada a los habitantes de Guadassuar puede observarse que, **un escaso 0,5 % del viario urbano está destinado a uso peatonal**, mientras que el restante 99,2 % está destinado a vehículo privado motorizado o vehículo privado motorizado + peatones. Asimismo, cabe destacar que **el 50,62 % de la red corresponde a vías de doble sentido de circulación**, las cuales generalmente no tienen un ancho suficiente para el cruce de dos vehículos.

4.6 APARCAMIENTO

Que los usuarios de vehículo privado en un ámbito dispongan de una amplia oferta de estacionamiento tanto en el punto de origen como en el destino, influye negativamente a la hora de escoger el modo de transporte para realizar el desplazamiento. La existencia, o no, de plazas de estacionamiento está directamente relacionada con la intensidad de tráfico que se registre en los viales del municipio (a mayor número de plazas, más vehículos se desplazarán por esta zona), lo que da lugar al denominado “círculo vicioso” entre el aparcamiento y el uso del transporte público, tal y como se describe en el esquema de la Unión Internacional del Transporte Público (UITP).

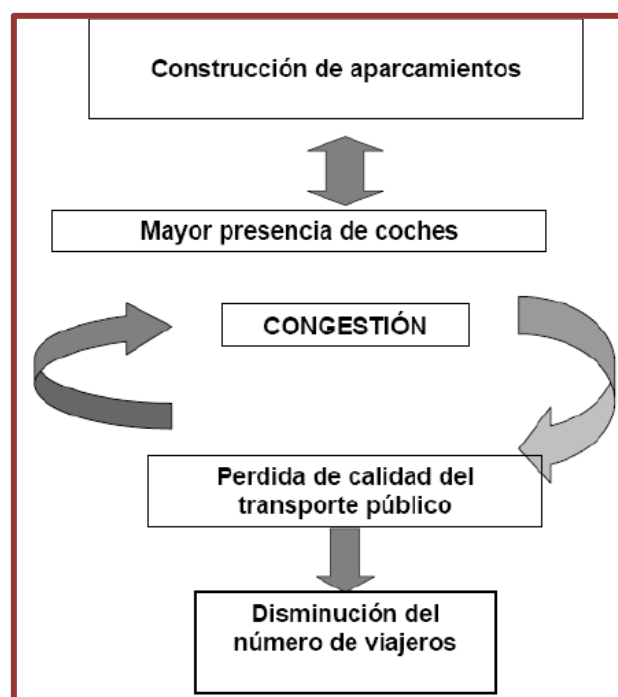


Ilustración 54 Relación aparcamiento-uso transporte público

Fuente: UITP

En la redacción del presente documento se han estudiado tanto las plazas de estacionamiento libre en calzada como aquellas reservadas o reguladas según el tipo de usuario (personas de movilidad reducida, motocicletas, carga y descarga...).

INVENTARIO

Estacionamiento en calzada

En este punto del documento se ha categorizado los diferentes tipos de aparcamiento situados en el espacio público categorizando las plazas que permiten el aparcamiento tanto en batería como en línea, diferenciando en las plazas que están delimitadas de las que no lo están junto con un inventario de las plazas de PMR.

Con respecto a las plazas destinadas para personas con movilidad reducida cabe destacar que parte de ellas están deterioradas y que no se encuentran correctamente señalizadas. Además, en un informe elaborado por la Policía Local del municipio se propuso una ampliación de dichas plazas dotando al final con 24 plazas para personas con movilidad reducida en todo el municipio.

A continuación, se mencionan las ubicaciones en las que se localizan las plazas de movilidad reducida junto con el número de plazas en cada uno de ellas.

Tabla 3 Inventario de las plazas destinadas para personas con movilidad reducida (PMR)

| Localización | Nº plazas PMR |
|---|---------------|
| Calle Colom en el cruce con la calle Maestro Serrano | 1 |
| Calle Maestro Serrano entre los números 69 y 71 | 2 |
| Calle Vicente Pellicer debido a que se encuentra el edificio de servicios sociales | 2 |
| Calle Salvador Mahiques junto al ayuntamiento | 1 |
| Plaza de las Monjas debido al centro cultural | 1 |
| Calle Ermita, uno enfrente del centro de jubilados y los otros dos en la puerta de AGUAFA | 3 |
| Plaza de la Comunitat Valenciana | 1 |
| Calle Fentina ya que se encuentra la residencia de mayores Solimar | 1 |
| Calle Pare Efrén situada en la puerta del auditorio | 1 |
| Calle Pare Estanislao en la Plaza Reginaldo Barberá | 1 |
| Avenida de la Diputación situada en la entrada al colegio Balmes | 1 |
| Calle Tarragona enfrente de la piscina y en el campo del fútbol | 2 |
| Calle Trilladora junto el campo de fútbol | 1 |
| Calle Polígono 33 a las espaldas del polideportivo | 1 |
| Cementerio | 4 |
| Plaza Ravalet | 1 |
| TOTAL | 24 |

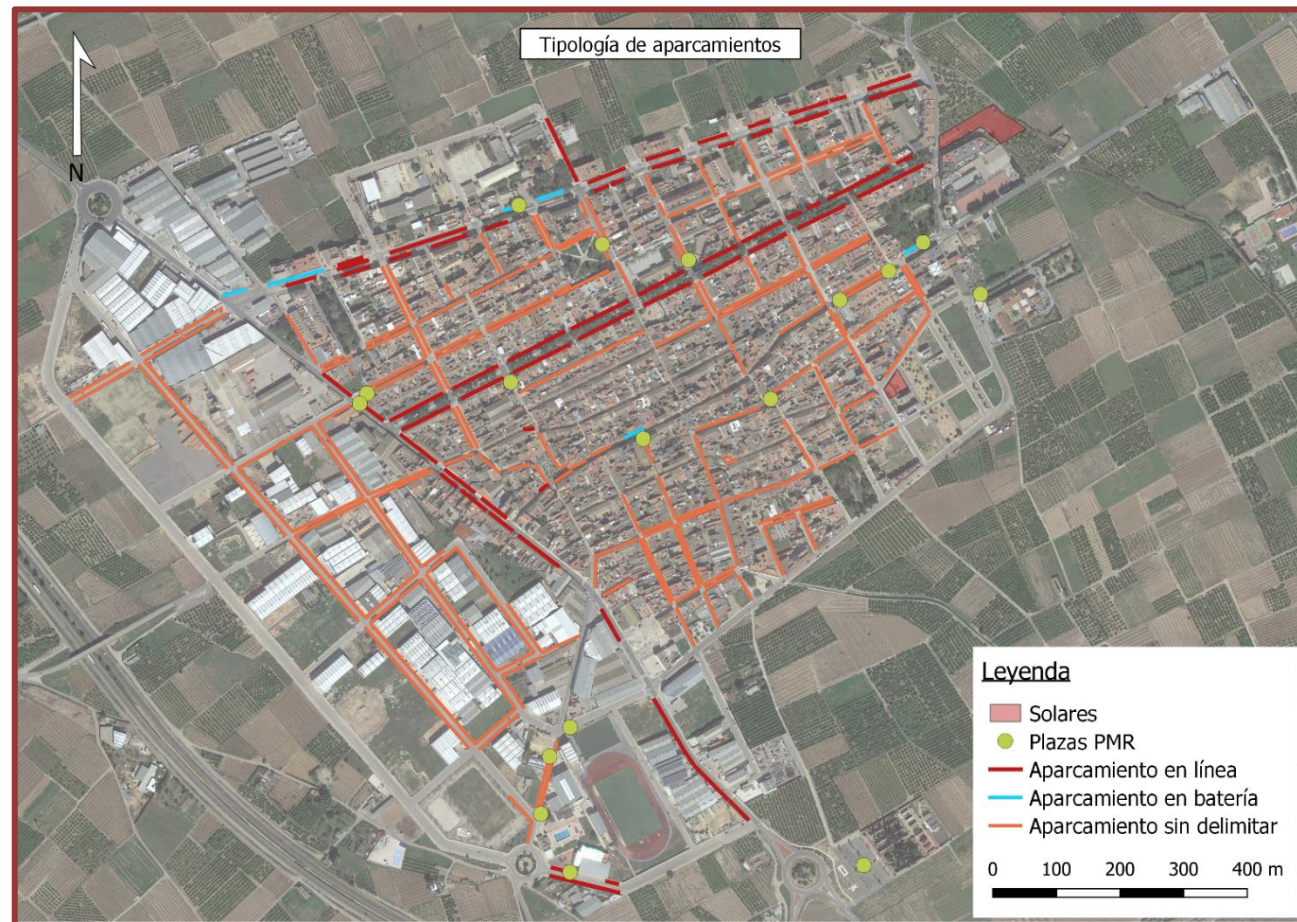
Fuente: Elaboración propia

En cuanto a plazas de carga y descarga de mercancías cabe destacar que el municipio carece de este tipo de plazas, por lo que sería muy conveniente disponer de una ordenanza que regule este tipo de plazas, ya que actualmente sólo se dispone de una señalización tipo vado generando algunos conflictos.

Con lo que respecta al aparcamiento libre en calle se han hecho tres clasificaciones: en línea, en batería y sin delimitar. La identificación de estos espacios permite obtener un panorama de la disponibilidad de plazas de aparcamiento por zonas, y una estimación de la cantidad de vehículos que pueden aparcar de forma libre en la calle, destaca principalmente la poca oferta de aparcamiento en la zona casco antiguo.

En cuanto al aparcamiento libre en la calle se ha diferenciado tres tipos de aparcamiento: el aparcamiento en batería, en línea y el aparcamiento que no dispone de marca vial (señalización horizontal), ya que en ocasiones el aparcamiento cambia en mes par e impar de lado.

Asimismo, se han identificado 2 áreas en parcelas sin edificar o solares en las que los vehículos aparcan, indicados en color rojizo.



Mapa 21 Distribución de plazas aparcamientos por tipología

Fuente: Elaboración propia

La oferta de estacionamiento regulado cuenta con las siguientes tipologías y número de plazas:

Tabla 4 Plazas por tipología de aparcamiento

| TIPOLOGÍA DE APARCAMIENTO | NÚMERO DE PLAZAS |
|---|------------------|
| Aparcamiento controlado | |
| Persona movilidad reducida (PMR) | 24 |
| Aparcamiento libre | |
| En línea con marcaje vial (estimación) | 850 |
| En línea sin marcaje vial (estimación) | 3.000 |
| En batería con marcaje vial | 118 |
| En parcelas sin edificar/solares (estimación) | 120 |
| TOTAL APARCAMIENTO | 4.112 |

Fuente: Elaboración propia

Se muestran a continuación imágenes de las diferentes tipologías de estacionamiento en calzada.



En batería



PMR



En línea sin marcaje vial



En línea con marcaje vial

Ilustración 55 Tipología de aparcamiento en calzada

Fuente: Street view

APARCAMIENTO EN SOLARES

En relación al posible uso de solares para el estacionamiento, durante la campaña de toma de datos, se ha detectado utilización informal de 2 puntos distintos indicados en el mapa, con un área total de 3.200m² aproximadamente. Estos se encuentran, como es frecuente, principalmente en los límites de la zona urbanizada, uno de ellos se encuentra en la entrada de la carretera CV-522, con una superficie de 2.200m² y una capacidad de 110 vehículos (considerando una superficie de 20 m² para cada vehículo y el otro en la intersección entre la calle Antonio Torres y Maestro Giner con una superficie de 1.000 m² y una capacidad de 50 vehículos (considerando una superficie de 20 m² para cada vehículo).



Ilustración 56 Solar aparcamiento CV-522

Fuente: Elaboración propia

INFRAESTRUCTURAS PARA EL TRÁFICO DE MERCANCÍAS

En cuanto a la infraestructura de estacionamiento destinada a la distribución urbana de mercancías, como se ha comentado anteriormente, el municipio carece de este tipo de plazas y actualmente sólo se dispone de una señalización tipo vado que suele presentar conflictos y entorpecimiento de la circulación vial derivados de dicha actividad.

INFRAESTRUCTURA VERDE

El término municipal se ubica en una superficie llana la cual está bañada por el río Magro. Este es colindante con los municipios de Alginet, Algemesí, Masalavés, Benimodo, Tous, La Alcudia, Carlet y Alzira. Además, en este municipio se alcanzan alturas de 23 m sobre el nivel del mar.

En cuanto a la fisiografía, el municipio presenta una cierta variedad de relieves, estando predominado por el relieve ondulado, aunque estando presentes también los relieves fuertemente ondulados y montañosos, tal y como se aprecia en la siguiente imagen.

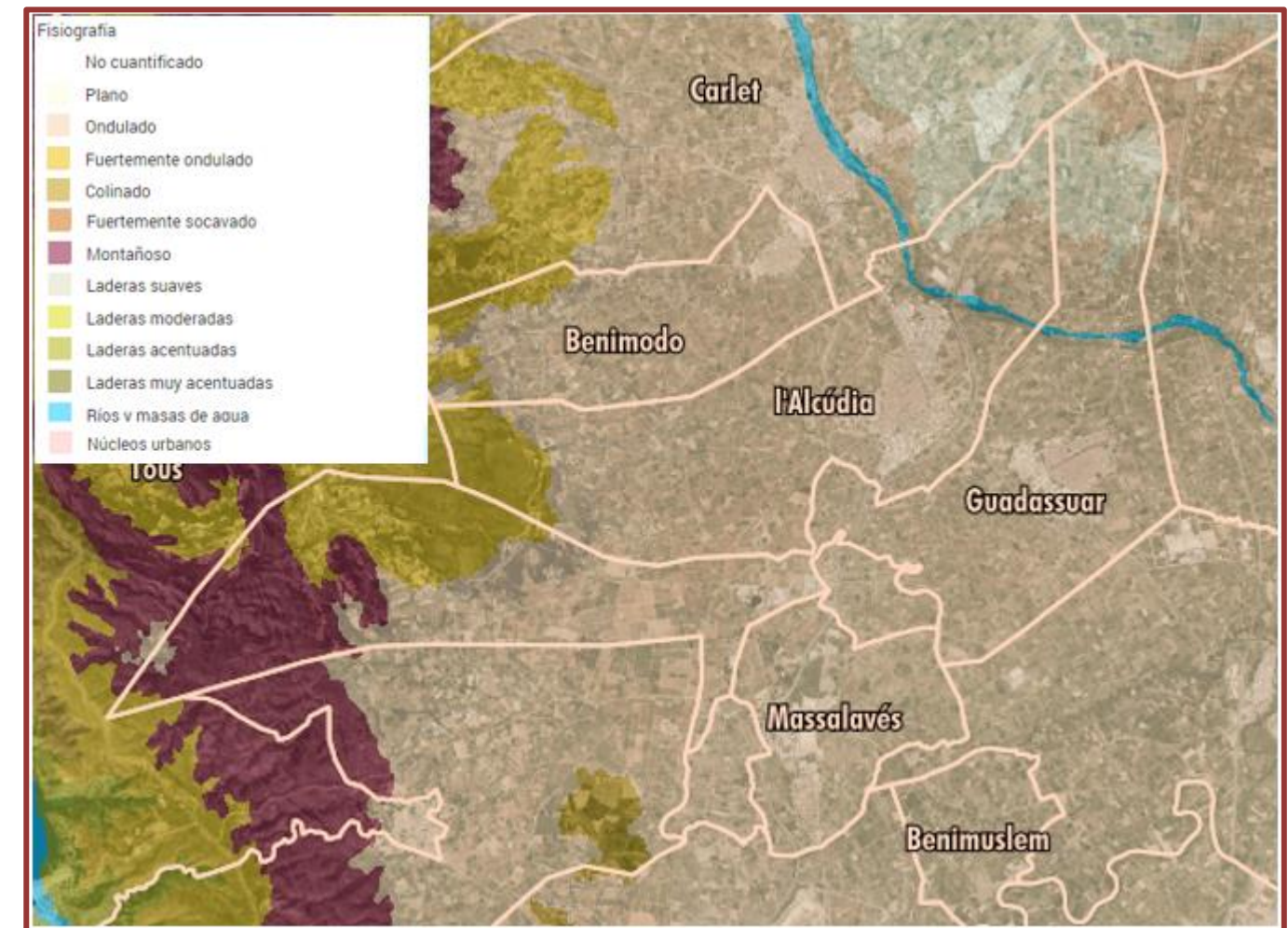


Ilustración 57 Fisiografía

Fuente: Visor cartográfico ICV

Respecto a los riesgos de inundación que presenta el municipio de Guadassuar, se aprecia en la siguiente ilustración solamente una pequeña parte del municipio presenta peligrosidad 2 (frecuencia media 100 años y calado alto >0,8m). Además de esto, la peligrosidad geomorfológica se presenta en una buena parte del territorio del municipio, sobre todo donde se encuentra el núcleo urbano.

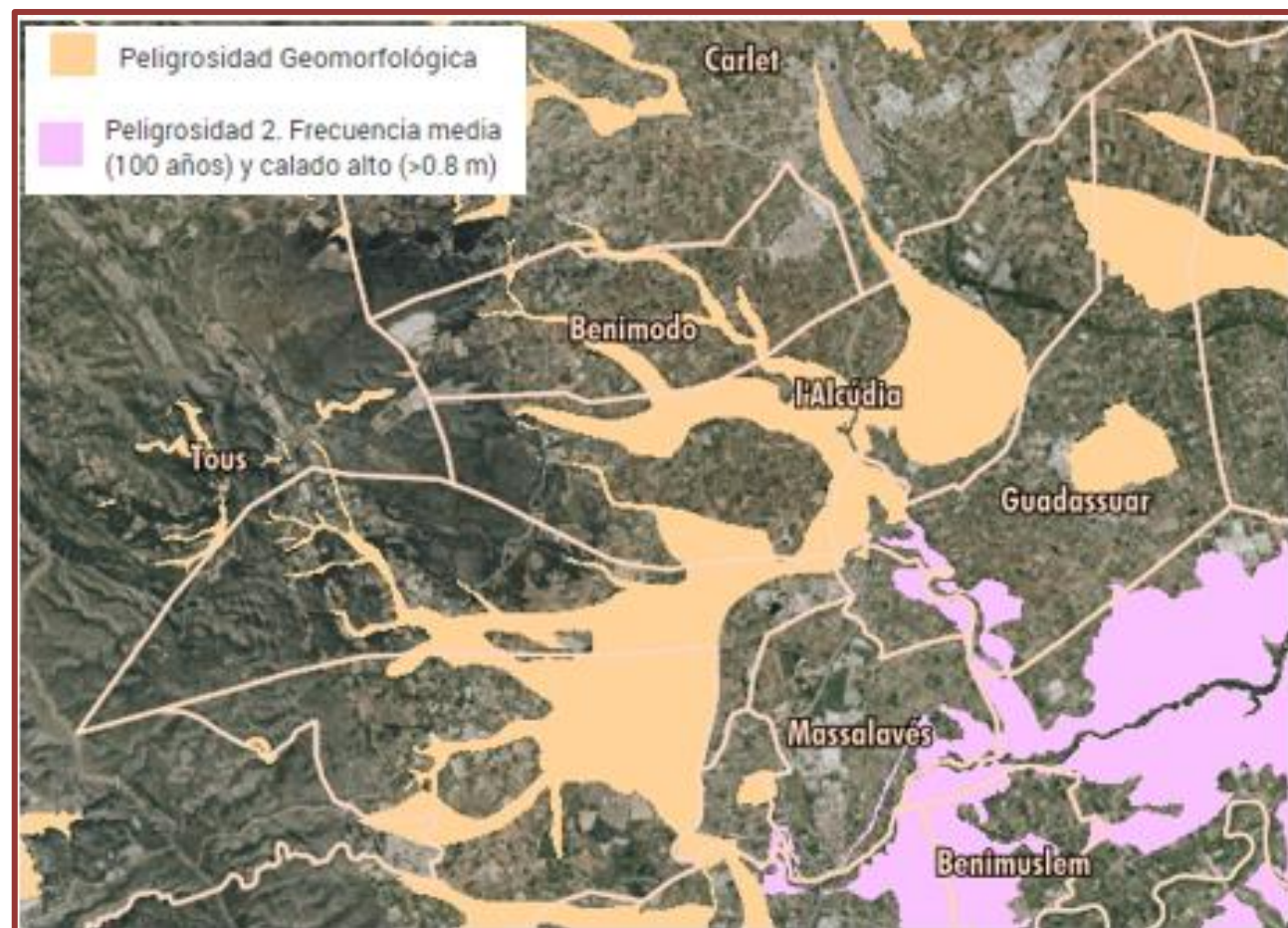


Ilustración 58 Peligrosidad de inundación y geomorfológica (PATRICOVA)

Fuente: Visor cartográfico ICV

En cuanto a los recursos paisajísticos, el municipio de Guadassuar solamente dispone de uno. Este se trata de la Parroquia de San Vicente Mártir y se encuentra en el mismo casco urbano del municipio.

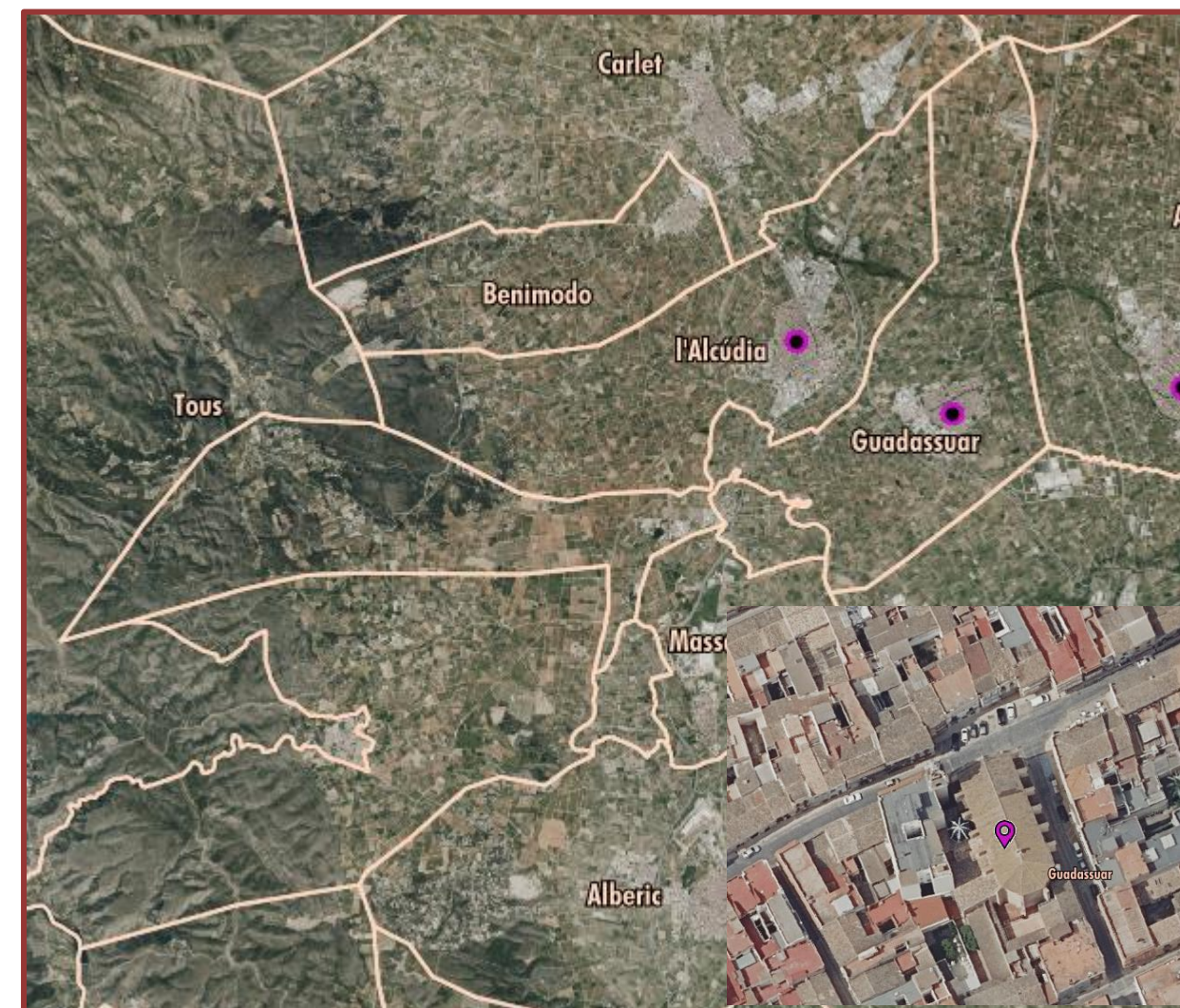


Ilustración 59 Recursos paisajísticos

Fuente: Visor cartográfico ICV

Continuando con los yacimientos arqueológicos existentes en Guadassuar, se disponen tres diferentes los cuáles se pueden apreciar en la Ilustración 60.

De izquierda a derecha según el orden de aparición, los yacimientos son los citados a continuación:

- Yacimiento de Font de la Garrofera de tipo romano. Su cronología pertenece al s.-IV d.C., s. IX-XII d.C.).
- Yacimiento de la Font-Roja de tipo villa romana.
- Yacimiento de Alteret de Marinyet de tipo poblado romano. Su cronología pertenece al s. III d.C.

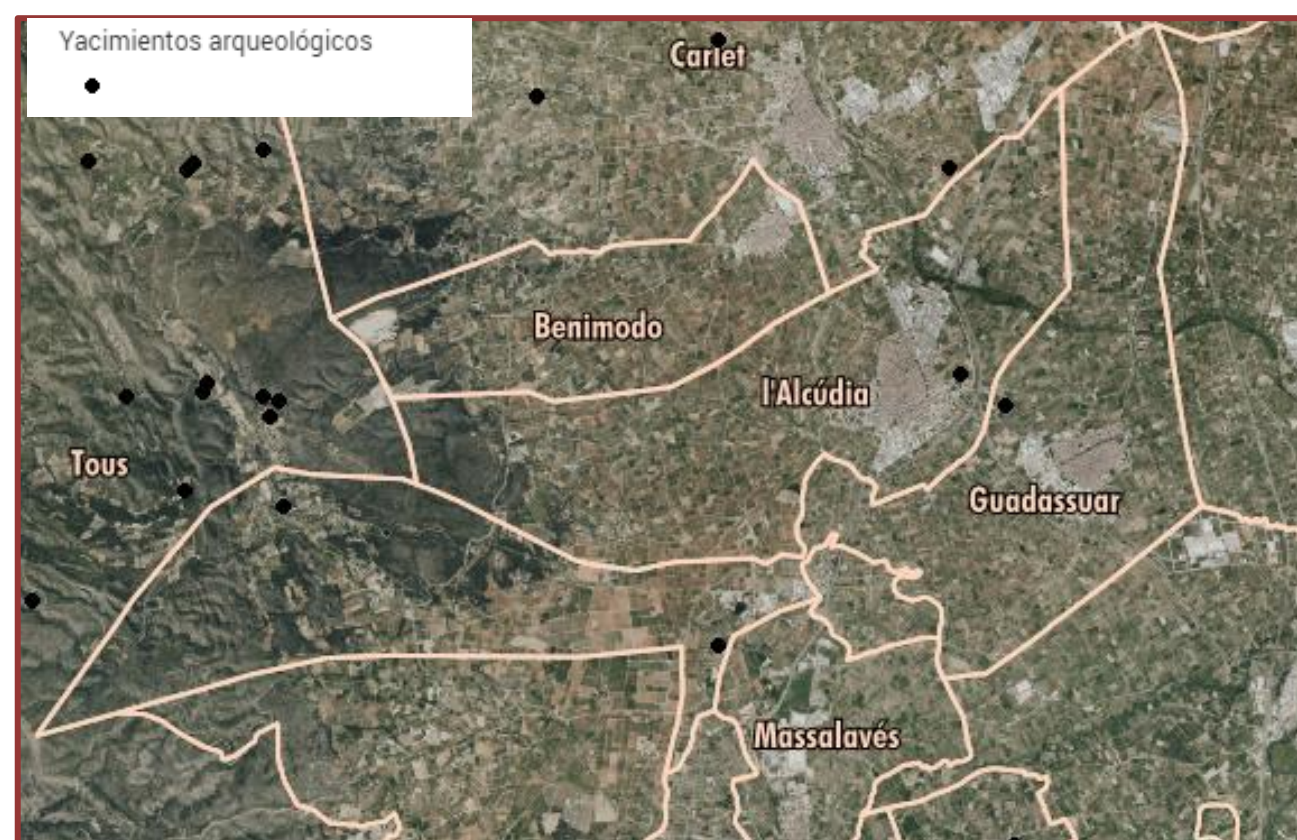


Ilustración 60 Yacimientos arqueológicos

Fuente: Visor cartográfico ICV

Por último, en lo respectivo a vías pecuarias, existen solamente dos tipos de vías que se encuentren en el municipio de Guadassuar, y son veredas (vereda de Guadassuar, vereda de Chimot, vereda del Pollet y vereda del Camino de Játiva) situadas en la mitad oeste del término municipal y en menor medida cañadas (Cañada Real de Castilla) situada en la parte noreste del municipio. En la siguiente ilustración se pueden apreciar la localización de ambas vías pecuarias.



Ilustración 61 Vías pecuarias

Fuente: Visor cartográfico ICV

5. DEMANDA DE MOVILIDAD

Una vez analizada la oferta de movilidad existente en el municipio de Guadassuar, se ha pasado a estudiar la demanda de movilidad. En este sentido, se ha enfocado el estudio principalmente en el casco urbano del municipio, ya que el análisis de la movilidad de grupos diseminados y urbanizaciones no corresponde realmente al entorno urbano y al objetivo de un PMUS. Para el estudio de la demanda se ha analizado a los diferentes actores implicados en la movilidad urbana según el modo de desplazamiento, ya sea mediante modos de movilidad activa o no.

Los aspectos considerados han sido: ubicación de los puntos generadores y atractores de viajes, necesidad de plazas de estacionamiento libre, de estacionamiento regulado...

Mediante una serie de planos y tablas se han inventariado todos los aspectos analizados. Estos servirán como punto de partida para las propuestas de actuación futuras y alcanzar de esta manera el objetivo de mejorar la movilidad de los vecinos aumentando los desplazamientos en medios de transporte más sostenibles, como el caminar o desplazarse en bicicleta.

Las principales fuentes para analizar la demanda han sido fuentes oficiales de datos sobre movilidad, así como la encuesta de movilidad difundida a través de las redes sociales del Ayuntamiento.

5.1 FACTORES DETERMINANTES DE LA DEMANDA DE MOVILIDAD

En este punto, se han analizado los factores determinantes de la demanda de movilidad, como son los modos de desplazamiento, los centros atractores de viajes, el parque vehicular, las principales problemáticas en materia de movilidad, etc.

ESTRUCTURA DEL TRANSPORTE

Modos de desplazamiento

Ya sea como conductores o como acompañantes el principal modo de desplazamiento observado en el municipio es el vehículo privado motorizado, así como el uso de bicicletas eléctricas o VMP que no representen un esfuerzo excesivo para las personas, pero requieren menor espacio público para aparcarse y representan una reducción significativa en las emisiones y cantidad de ruido.

Aunque por norma general también hay un porcentaje considerable de desplazamientos o parte de ellos que se realizan a pie, pues no suelen realizarse de forma exclusiva en un solo medio de transporte, sino que se combinan diferentes modos de desplazamiento.

En el presente documento se han estudiado los desplazamientos en los diferentes modos de transporte con el fin de jerarquizar su uso.

Con el objetivo de que Guadassuar tenga una transición hacia la movilidad sostenible, es decir, que los desplazamientos principales se realicen a través de modos de transporte sin o con número reducido de emisiones, las propuestas de actuación irán encaminadas a conseguir un trasvase de los desplazamientos desde el vehículo privado al transporte público, a desplazarse a pie o en bicicleta/VMP.

Centros de atracción viajes

Un aspecto de especial importancia en el desarrollo de un plan de movilidad consiste en analizar los sitios de interés al ser posibles centros de atracción de viajes, es decir, en conocer, la disposición de los equipamientos principales y los servicios que proporcionan dentro del municipio; con el objetivo de conocer los lugares en los que se desplaza el mayor volumen de personas en los diferentes medios de transporte. Para ello, se han tenido en cuenta dentro del casco urbano:

- Centros generadores de viajes. Son el origen de viajes y por tanto generan desplazamientos a otros puntos.
- Centros atractores de viajes. Son aquellos puntos que atraen a los viajeros, teniendo función de sumideros de flujo de usuarios.

Una vez destacados se pueden localizar las vías que conducen a dichos lugares, las cuales tienen una mayor importancia para la movilidad del municipio y por consecuencia se estudian con un mayor grado de detalle.

Los lugares destacados que se han identificado son: Colegios, Instituto, Centro de Salud, el Auditorio, el Polideportivo, la Biblioteca, el Hogar del Jubilado, la Iglesia de Sant Vicent Màrtir...



Mapa 22 Principales centros atractores

Fuente: Elaboración propia

Las siguientes ilustraciones muestran algunos ejemplos de estos centros de atracción de viajes como el Ayuntamiento y la Iglesia de Sant Vicent Màrtir.



Ilustración 62 Ayuntamiento de Guadassuar



Ilustración 63 Iglesia de San Vicente Màrtir

Parque vehicular e índice de motorización

En la siguiente tabla se muestra la información más reciente que proporciona la DGT respecto al parque vehicular del municipio, identificando el número total de vehículos según tipología y la antigüedad media. Como puede observarse, en Guadassuar el 69 % del total de vehículos son turismos y su antigüedad media es de 11,3 años.

Tabla 5 Parque de vehículos automóviles 2019

| | Número | % | Antigüedad media |
|----------------------------------|--------|-----|------------------|
| Parque total a 31/12/2019 | 4.827 | | 12 |
| Ciclomotores | 328 | 7% | 16,5 |
| Motocicletas | 419 | 9% | 10,5 |
| Turismos | 3.345 | 69% | 11,3 |
| Furgonetas | 166 | 3% | 9,9 |
| Camiones | 482 | 10% | 15 |

Fuente: Elaboración propia con datos de DGT

Sobre un total de población de 3.862 habitantes mayores de 15 años, se obtiene **una ratio de 0,8 vehículos privados motorizado por habitante**.

Aunque de acuerdo a la edad, la población potencial que puede conducir es de 3.862, la información municipal que ofrece la DGT indica que el censo de conductores es de 2.213 hombres y de 1.649 mujeres para un total de 5.902 personas en el municipio.

Intensidades medias diarias vía exterior

También se ha analizado la intensidad media diaria (volumen de vehículos/día) de las estaciones de aforo del área de influencia de Guadassuar, es decir, de las carreteras de la Conselleria: CV-42, CV-43 y CV-50. La siguiente imagen y tabla muestran la información citada.

5.2 ANÁLISIS DE LA DEMANDA DE DESPLAZAMIENTOS

A continuación, se analiza la demanda de desplazamientos mediante los resultados de la encuesta realizada a la población.

RESULTADOS DE LA ENCUESTA

Desplazamientos generales

A través de las redes sociales y página web del Ayuntamiento se ha realizado una encuesta de movilidad general, obteniéndose un total de **259 respuestas**.

Las respuestas se han disgregado por género para realizar de esta forma un análisis más detallado de la movilidad de los ciudadanos desde la variable, perspectiva de género.

Información general

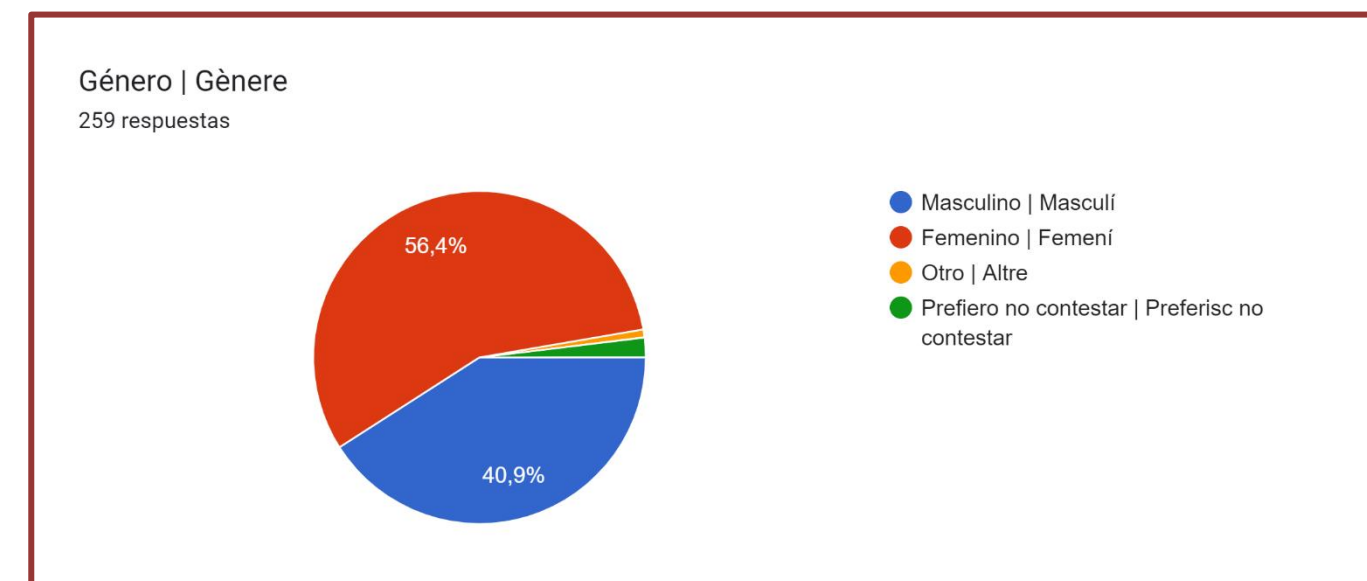


Ilustración 65 Género

Fuente: Elaboración propia

Se ha obtenido una **participación femenina** del **56,4 %** frente a un 40,9 % de masculina.

Nota: el 2,7% de las personas que participaron en la encuesta prefirieron no contestar a esta pregunta.

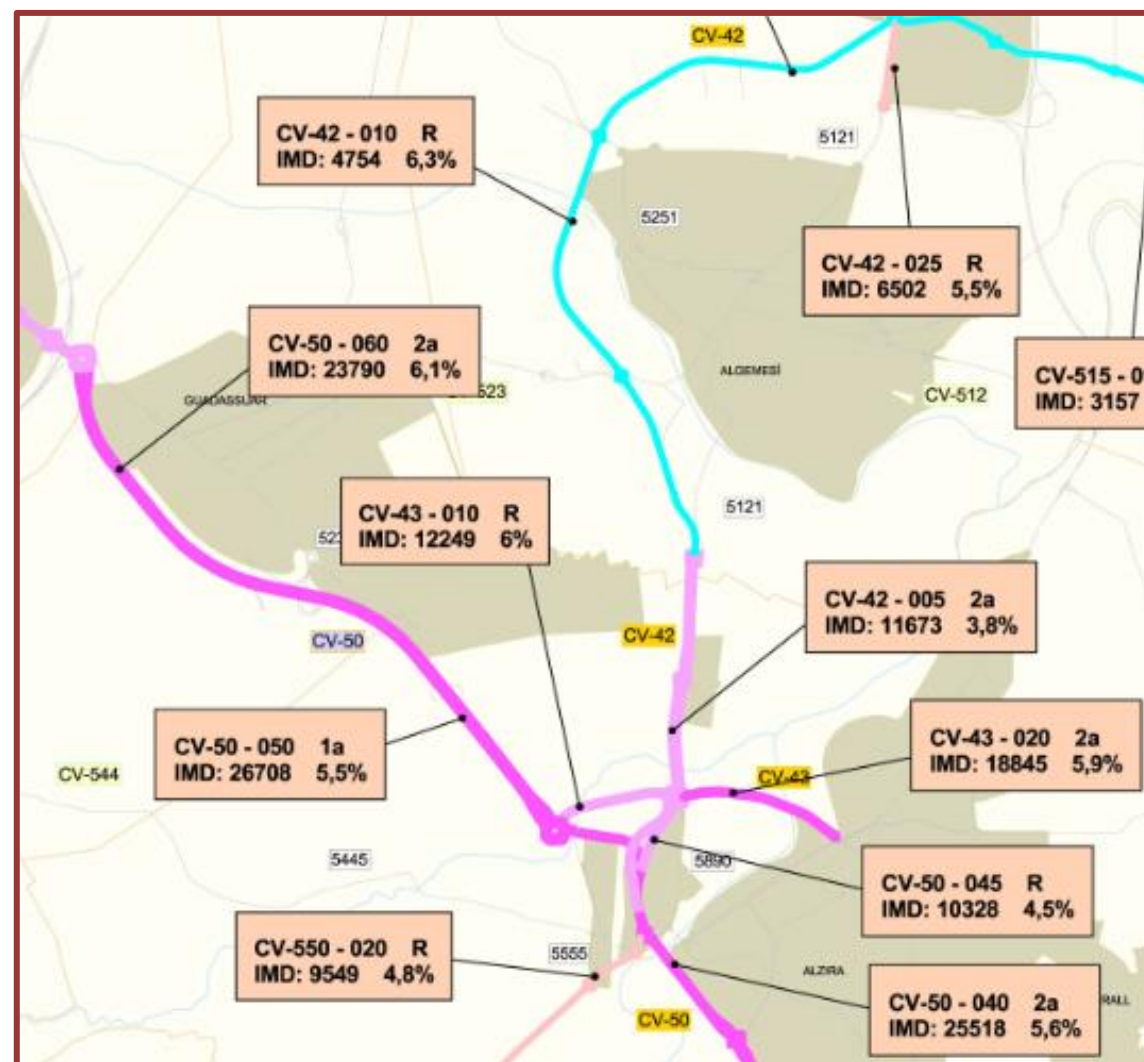


Ilustración 64 Mapa de aforos 2019

Fuente: Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad

Por otro lado, se ha consultado el Libro de Aforos de 2019 de la Diputación de Valencia en el que se pueden consultar los datos de la IMD de dos estaciones cercanas al municipio.

Tabla 6 IMD de carreteras en el entorno del casco urbano de Guadassuar

| Carretera | Tramo | IMD Total (veh/día) | % veh pesados |
|-----------|---|---------------------|---------------|
| CV-522. | De Guadassuar (CV-522) a CV-525 (Alginet) | 1.268 | 1,80 |
| CV-522 | De Guadassuar (CV-522) a Algemesí (CV-42) | 4.202 | 1,88 |

Fuente: Elaboración propia con datos del libro de aforos de 2019, Diputación de Valencia

Asimismo, las preguntas se han diferenciado según cuatro rangos de edad.

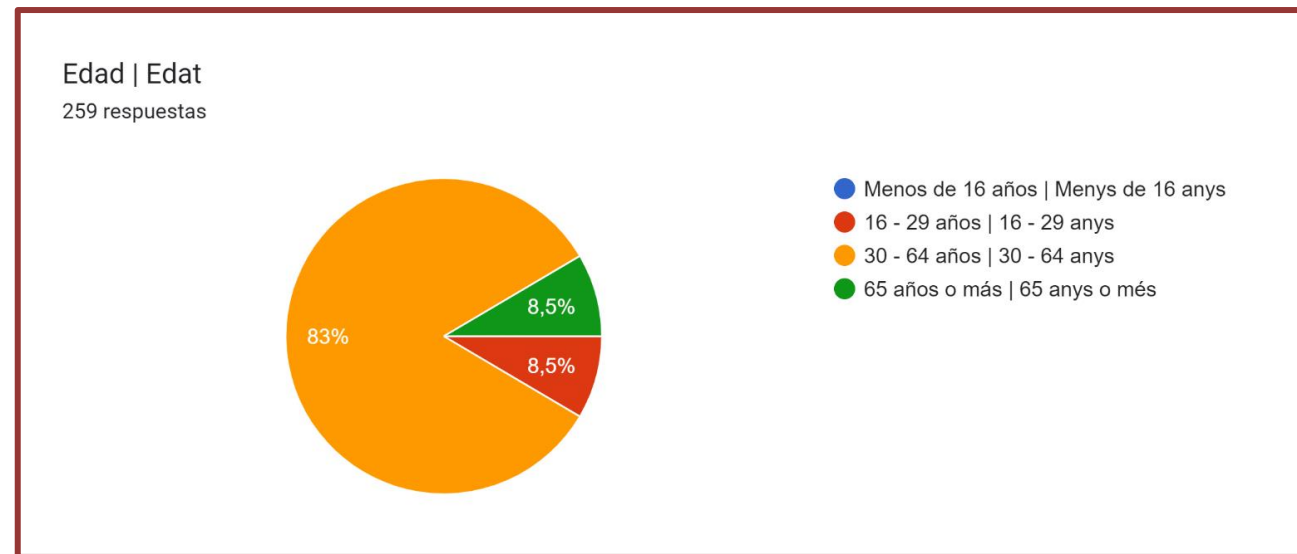


Ilustración 66 Edad

Fuente: Elaboración propia

Un **8,5 %** de las respuestas corresponden a personas del rango de **edad de 16-29 años**, un **83 % de 30-64 años** y finalmente un **8,5 % de 65 años o más**. Por otra parte, no se han registrado respuestas de rango de edad de menores de 16 años.

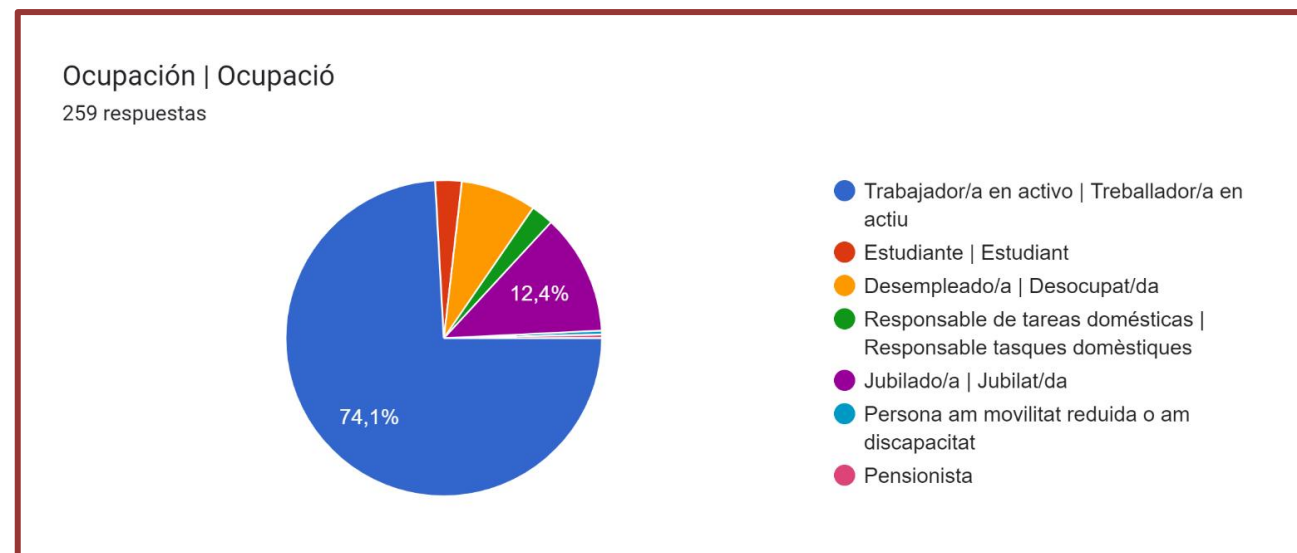


Ilustración 67 Ocupación

Fuente: Elaboración propia

El **74,1 %** de los encuestados son **trabajadores en activo**, un **12,4 % jubilados**, un **7,7 % desempleados**, un **2,7 % estudiantes**, un **2,3 % responsables de tareas domésticas**, un **0,4 % personas con movilidad reducida** y otro **0,4 % pensionistas**.



Ilustración 68 ¿Dispone de coche/moto propia?

Fuente: Elaboración propia

El **91,9 %** de los encuestados **dispone de vehículo (coche o moto) propia**, frente a un 8,1 % que declara lo contrario.

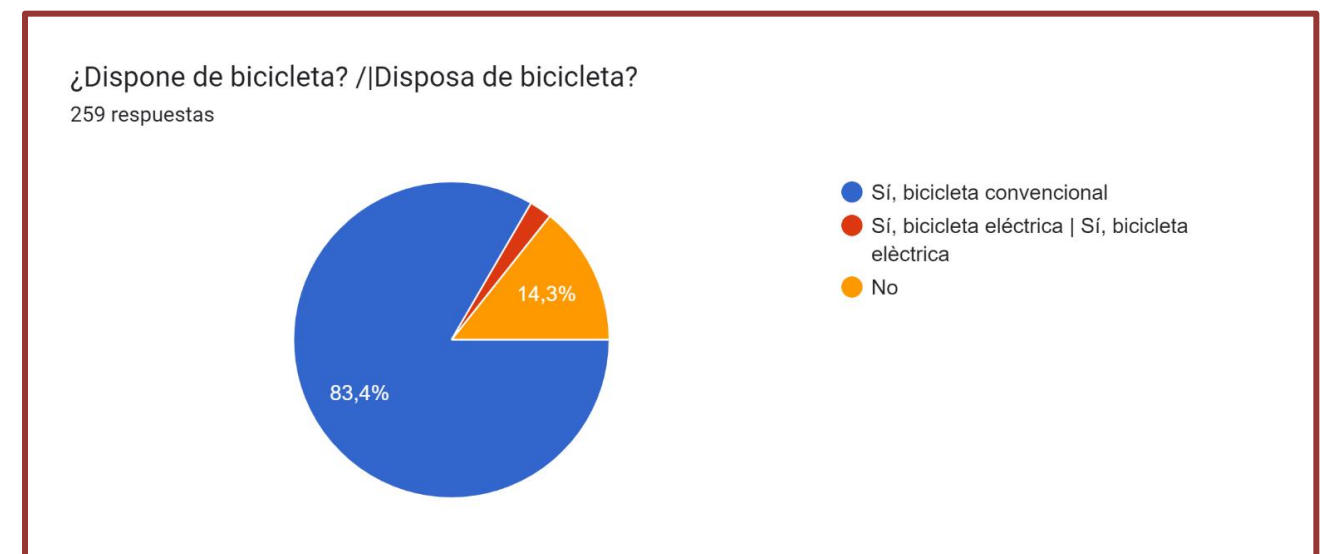


Ilustración 69 ¿Dispone de bicicleta?

Fuente: Elaboración propia

Los encuestados que declaran **disponer de bicicleta** representan el **86 %** frente a un 14 % que no dispone de ella. Es por ello que la penetración de este modo de desplazamiento activo es significativa.

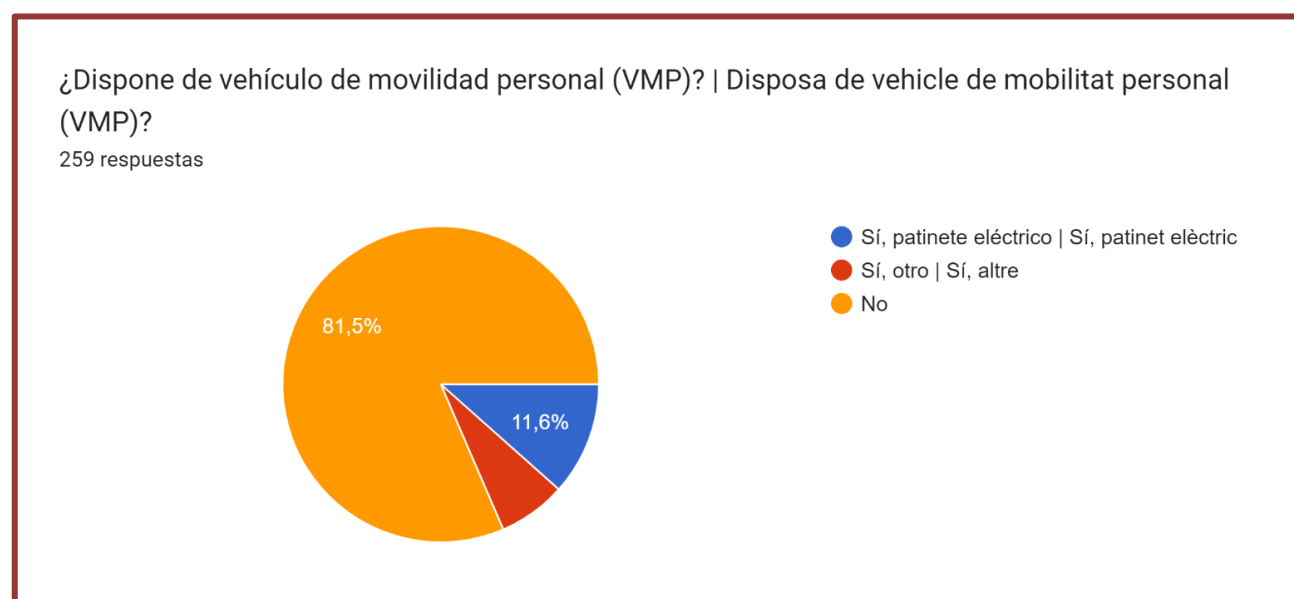


Ilustración 70 ¿Dispone de vehículo de movilidad personal (patinete, patinete eléctrico...)?

Fuente: Elaboración propia

Respecto de los **vehículos de movilidad personal (patinete, patinete eléctrico...)** un **18,5 %** indica que dispone de este elemento de micromovilidad, un porcentaje relativamente alto y a potenciar, frente a un amplio 81,5 % de población que no dispone.

Desplazamiento PRINCIPAL

Respecto al municipio de origen del desplazamiento principal, se han obtenido los siguientes resultados:

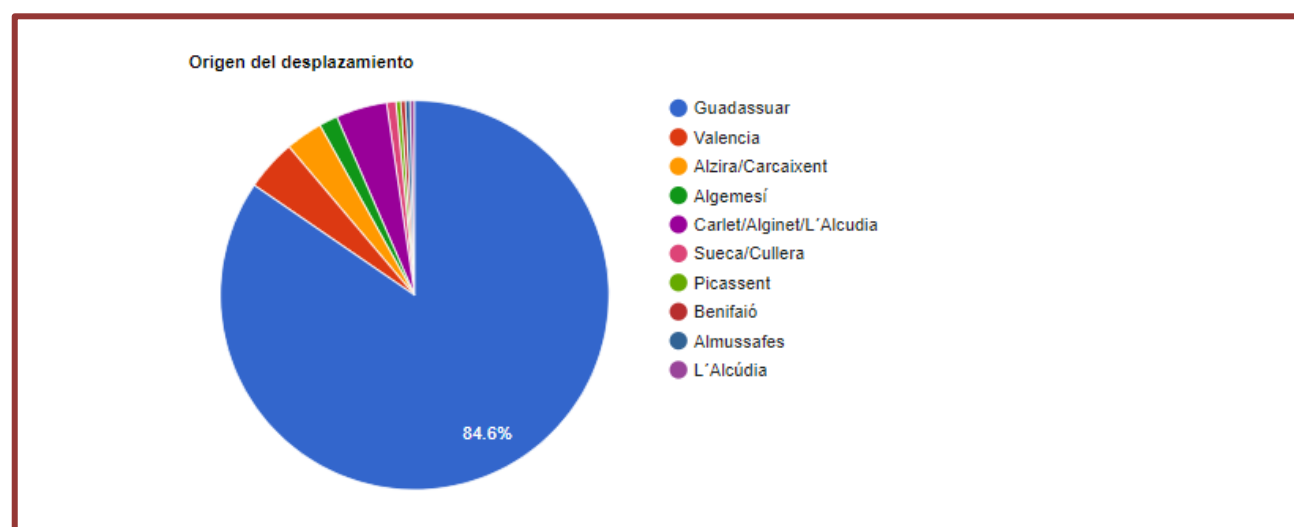


Ilustración 71 ¿En cuál de las siguientes zonas tuvo ORIGEN su desplazamiento PRINCIPAL?

Fuente: Elaboración propia

Un **84,6 % inicia su desplazamiento desde Guadassuar**, seguido de un **4,2 %** que tiene como origen la **ciudad de Valencia**, un **4,2 %** que tiene como origen del desplazamiento Carlet/Alginet/L'Alcúdia y un **3,1 %** de los encuestados tiene como origen de su desplazamiento Alzira/Carcaixent.

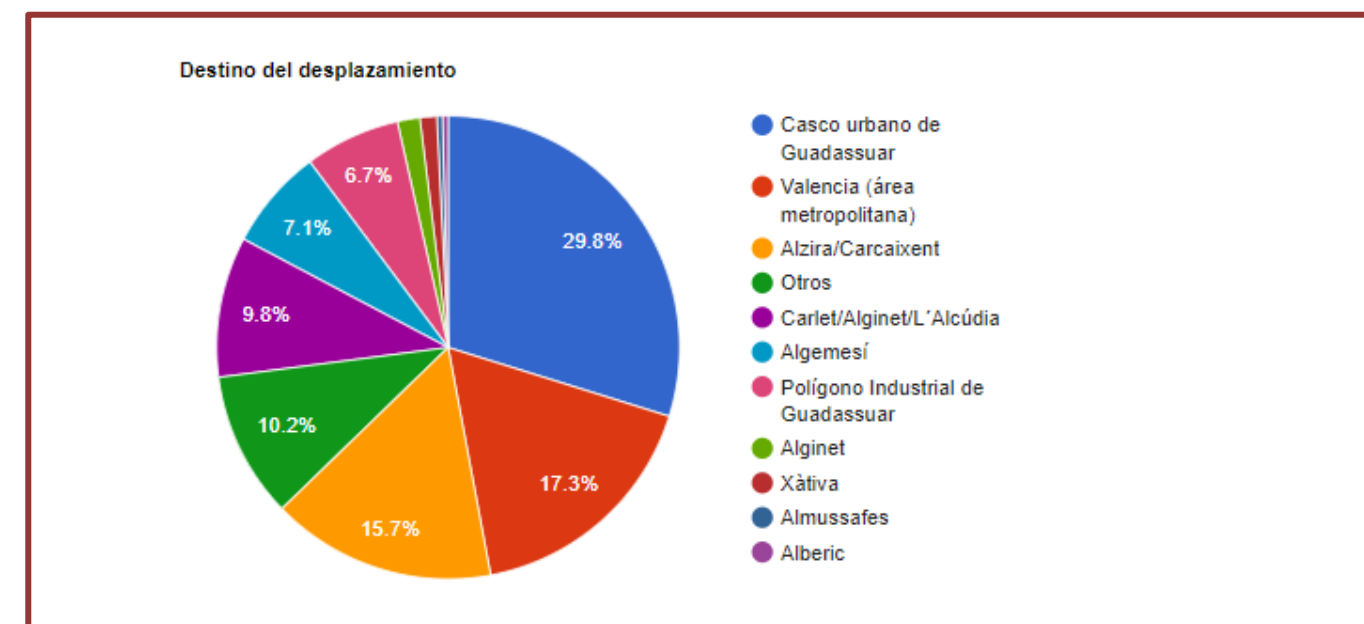


Ilustración 72 ¿Cuál fue la zona o municipio de DESTINO de su desplazamiento PRINCIPAL?

Fuente: Elaboración propia

Un **29,8 % se desplaza al casco urbano de Guadassuar**, seguido de un **17,3 %** que se desplaza hacia **Valencia (área metropolitana)**. Asimismo, un **15,7 %** de los encuestados tiene como destino de su desplazamiento **Alzira/Carcaixent**. Un **10,2 %** indica que su destino fueron otros municipios.

La opción de **"Otros"** municipios, aglutina a los siguientes:

- Albalat, Aldaia, Alfafar, Buñol, Burjasot, Canals, Catadau, Llauri, Massalavés, Moncada, Picassent, Sollana, Sueca/Cullera y Torrent.

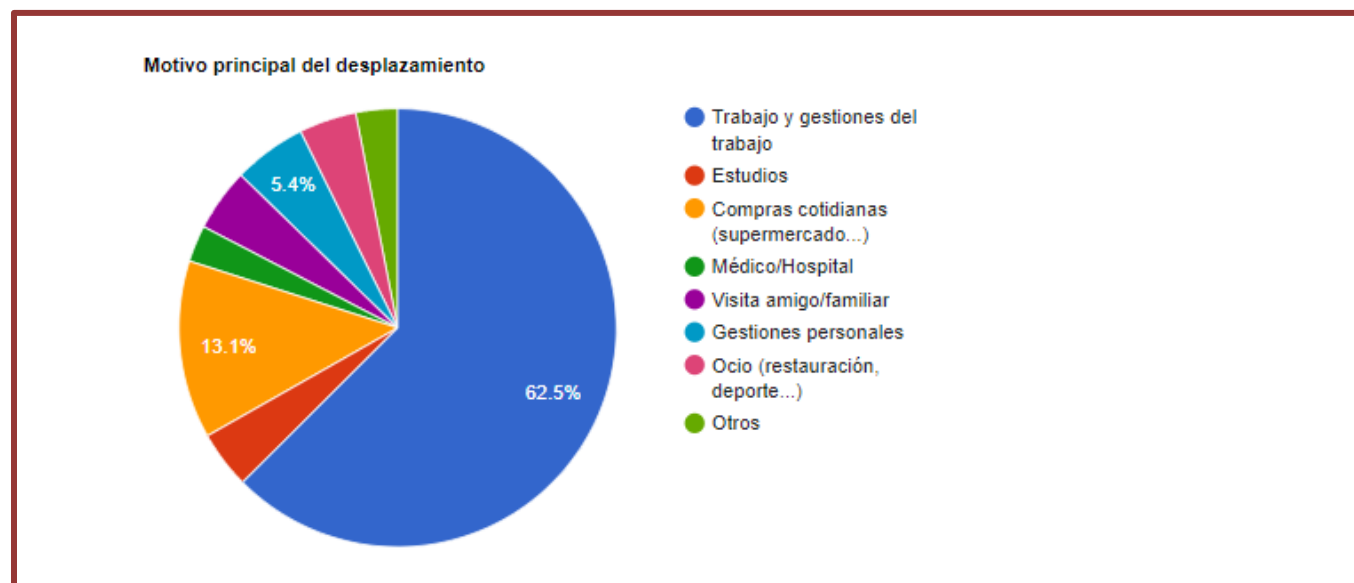


Ilustración 73 ¿Cuál fue el motivo de su desplazamiento PRINCIPAL?

Fuente: Elaboración propia

La **movilidad ocupacional** (trabajo y gestiones del trabajo + estudios) representa el **66,7 %** (62,5 % + 4,2 %) de los desplazamientos, frente a una **movilidad no ocupacional** del 42 %.

Dentro de la **movilidad no ocupacional**, destaca un **13,1 %** de los desplazamientos de **compras cotidianas** y un 5,4 % en gestiones personales.

Asimismo, se ha preguntado a los encuestados respecto de la **frecuencia de este desplazamiento** principal.

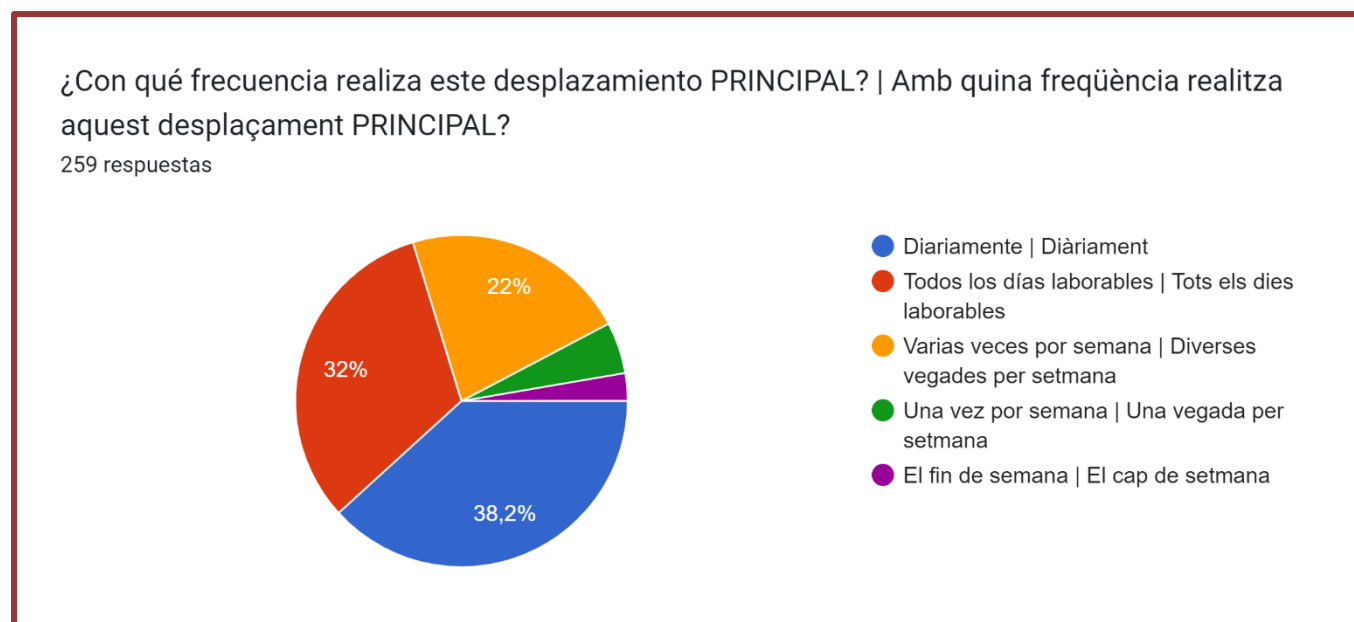


Ilustración 74 ¿Con qué frecuencia realiza ese desplazamiento PRINCIPAL?

Fuente: Elaboración propia

Un **38,2 %** lo realiza **diariamente**, un **32 % todos los días laborables**, un **22 % varias veces por semana**, un **5 %** solamente **una vez por semana** y un **2,7 % el fin de semana**.

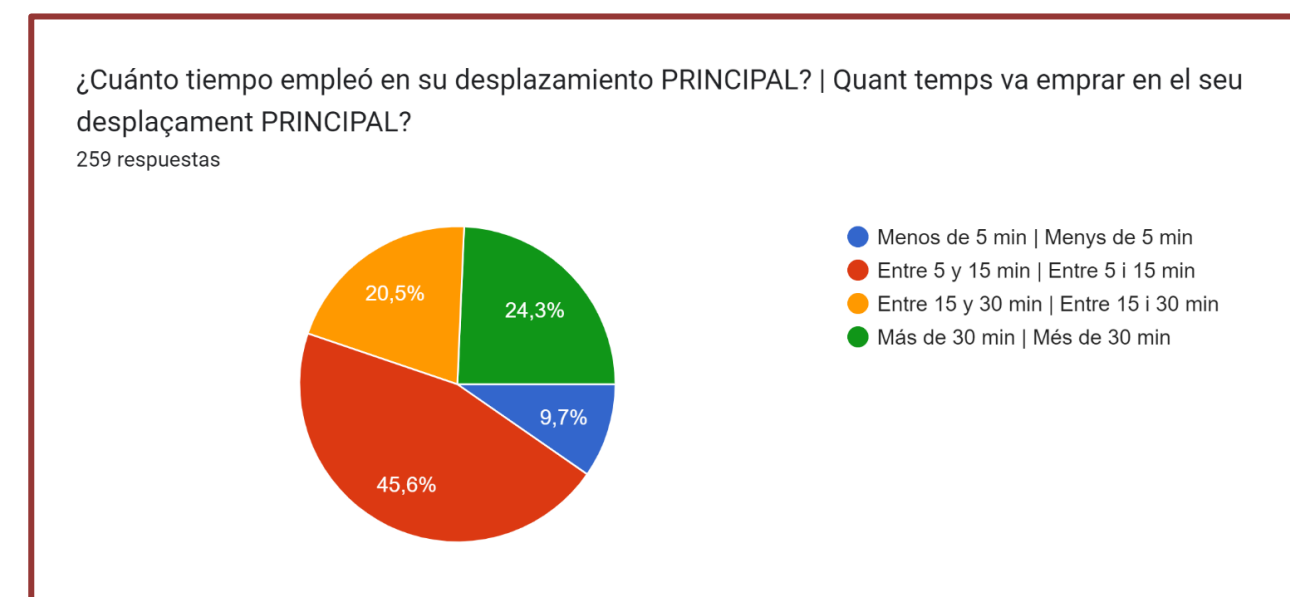


Ilustración 75 ¿Cuánto tiempo empleó en su desplazamiento PRINCIPAL?

Fuente: Elaboración propia

Respecto al **tiempo de desplazamiento** un **45,6 %** indica que emplea en su desplazamiento principal **entre 5 y 15 minutos**, seguido de un 24,3 % (más de 30 minutos), un 20,5 % (entre 15 y 30 min) y un 9,7 % (menos de 5 min).

Los **modos de desplazamiento** más utilizados por los vecinos de Guadassuar son los siguientes:

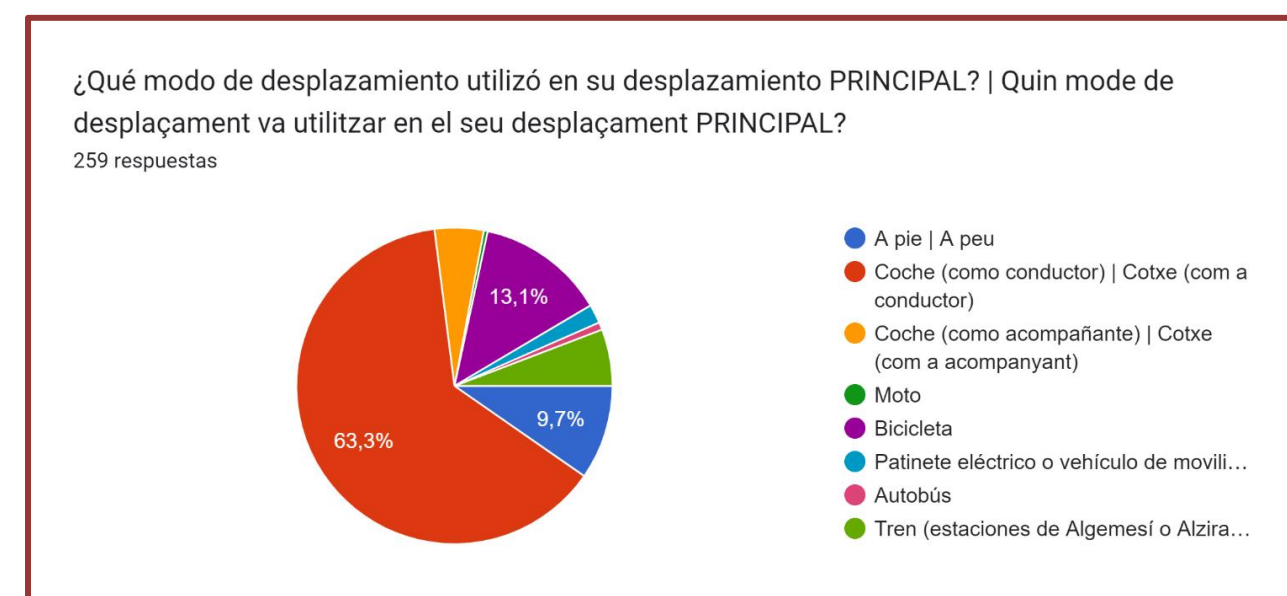


Ilustración 76 ¿Qué modo de desplazamiento utilizó en su desplazamiento PRINCIPAL?

Fuente: Elaboración propia

El **coche como conductor (63,3 %)** es el modo más común, aunque no es despreciable que un 13,1 % de los desplazamientos se realizan principalmente en bicicleta, seguido de un 9,7 % los realiza a pie.

A continuación, se describen una serie preguntas diferenciando por medio de transporte utilizado en el desplazamiento de las personas que han realizado la encuesta.

Desplazamiento en COCHE/MOTO

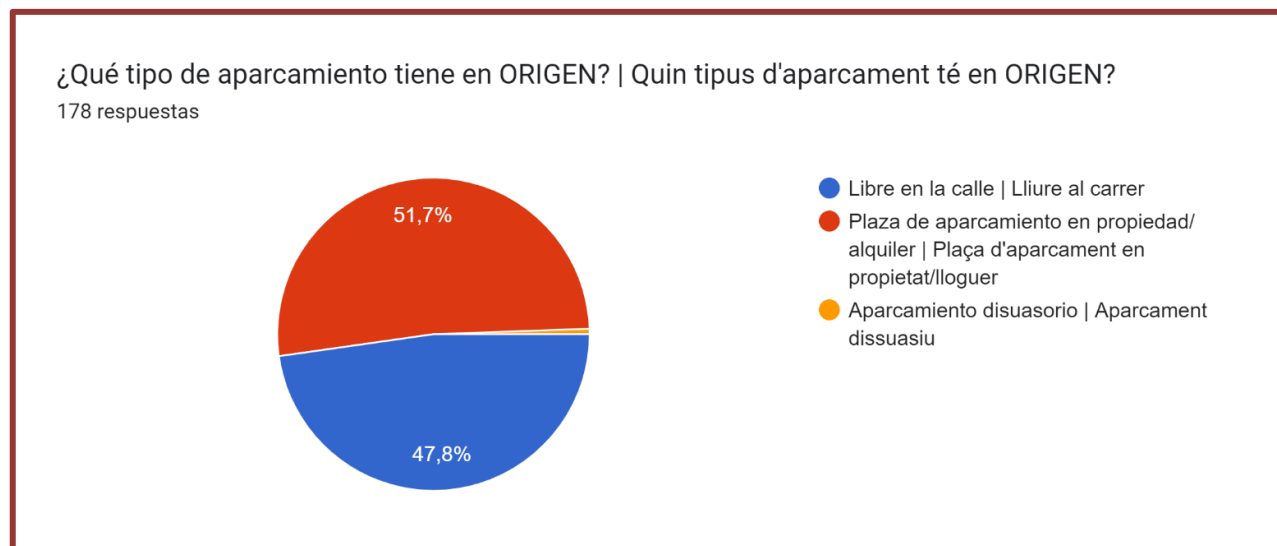


Ilustración 77 ¿Qué tipo de aparcamiento tiene en ORIGEN?

Fuente: Elaboración propia

De entre los **usuarios que se desplazan en coche/moto**, en su origen, un **47,8 % estaciona libre en la calle**, un 51,7 % dispone de plaza de aparcamiento en propiedad y un 0,5 % estaciona su vehículo en un aparcamiento disuasorio.

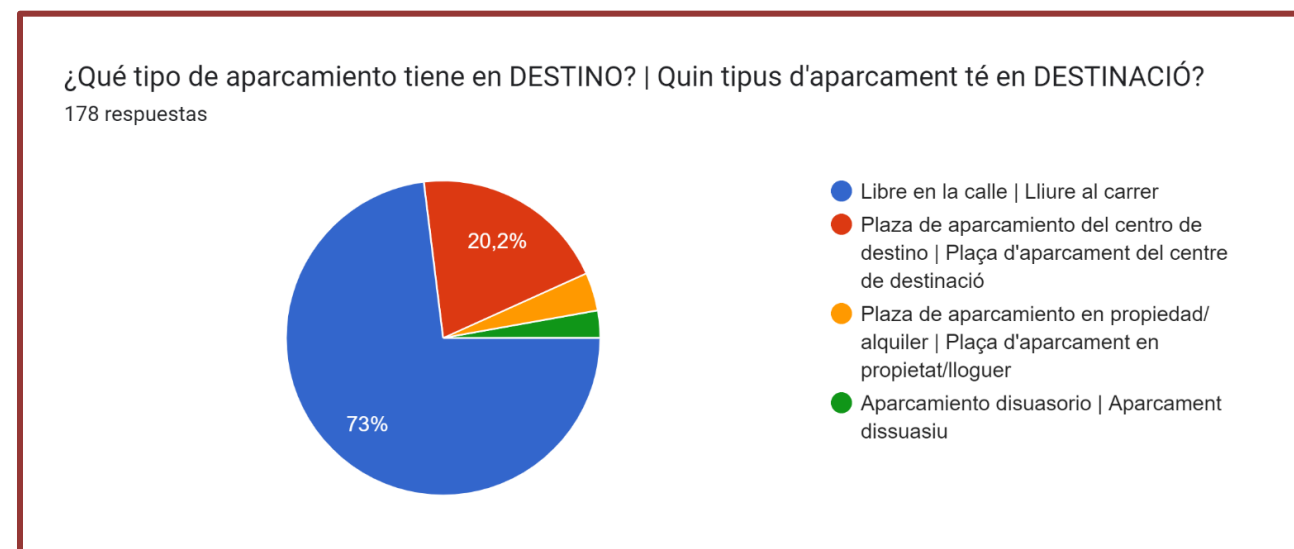


Ilustración 78 ¿Qué tipo de aparcamiento tiene en DESTINO?

Fuente: Elaboración propia

De entre los **usuarios que se desplazan en coche/moto**, en su destino, un **73 % estaciona libre en la calle**, un 20,2 % dispone de plaza de aparcamiento en el destino, un 3,9 % corresponde a aquellos usuarios que disponen de plaza de aparcamiento en propiedad y, el 2,8 % utiliza aparcamientos disuasorios en destino.

De las calles por las que se suele desplazar la gente se disponían una serie de opciones, las cuáles se podían ver resumidas en la Ilustración 79.

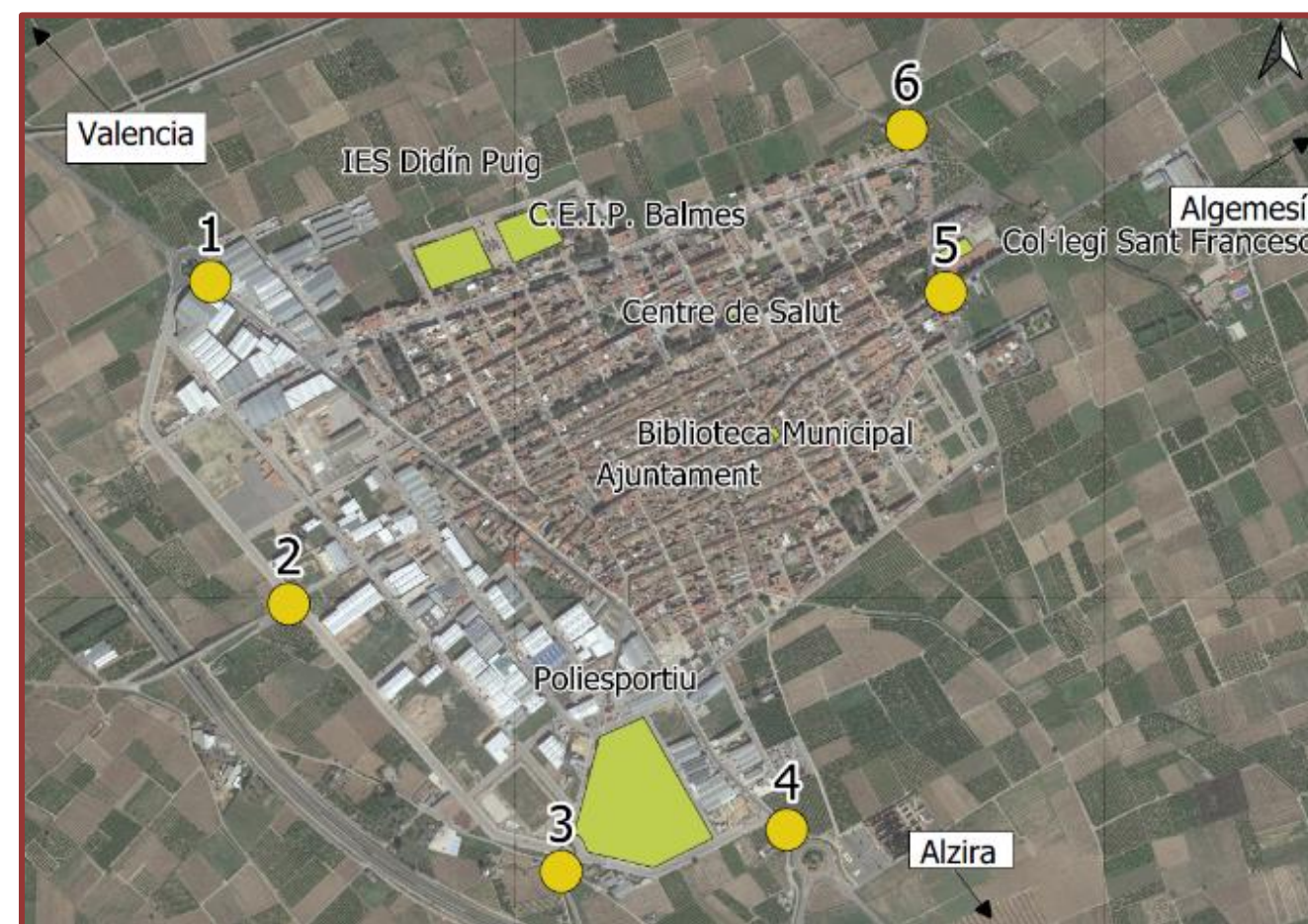


Ilustración 79 Calles por las que suele entrar y/o salir del núcleo de Guadassuar

Fuente: Elaboración propia

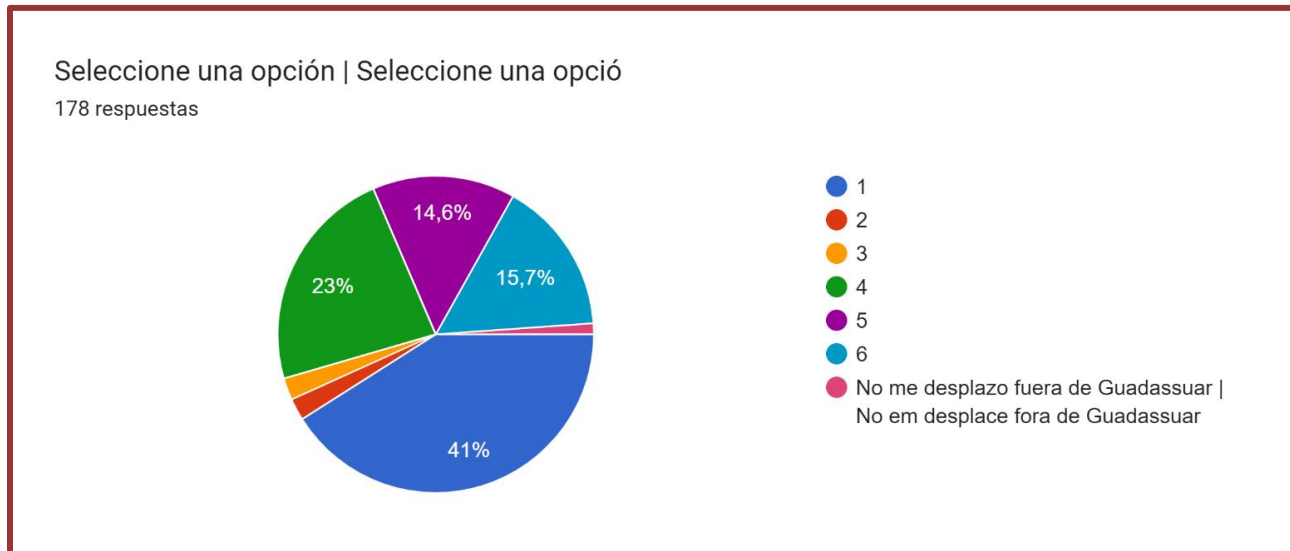


Ilustración 80 Seleccione una opción

Fuente: Elaboración propia

De las calles por las que suele salir la gente del municipio de Guadassuar, se obtuvieron mediante las respuestas del cuestionario los resultados mostrados a continuación los cuáles se relacionan con la Ilustración 81. El 41 % de las personas encuestadas realiza su entrada y/o salida por el punto 1 y el 23 % por el punto 4, siendo estos dos los dos principales puntos de entrada y/o salida del municipio. Por otra parte, se encuentran el punto 6 con un 15,7 % de las respuestas y el punto 5 con un 14,6 % de las respuestas.

Nota: en las ilustraciones de este tipo, los porcentajes acumulados de resultados no suman el 100 %, debido a que era posible responder más de una opción.

De entre los las opiniones recogidas sobre diferentes aspectos de la **movilidad eléctrica**, un 70,9 % opina que se deberían proporcionar ayudas para comprar un coche eléctrico/híbrido, un 34,3 % opina que deberían instalarse más cargadores para vehículos eléctrico y un 23,4 % no considera esta una cuestión importante.

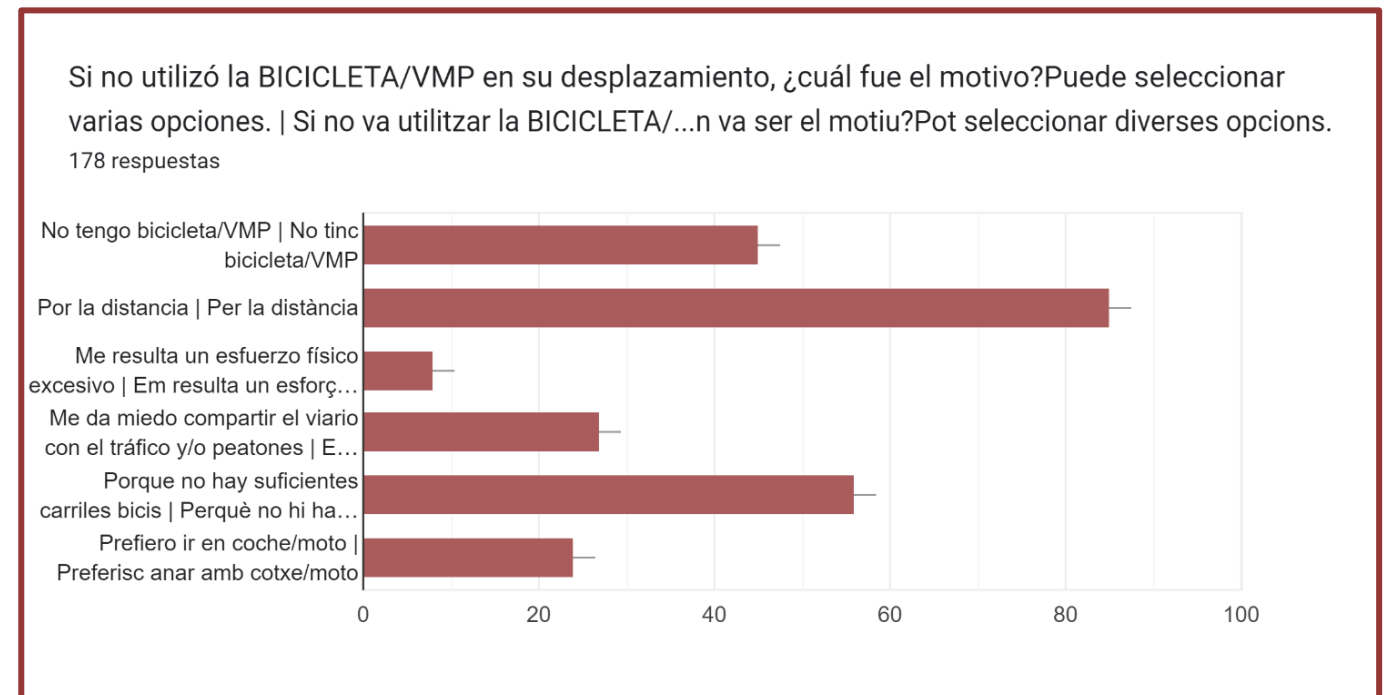


Ilustración 82 Si no utilizó la BICICLETA en su desplazamiento, ¿cuál fue el motivo?

Fuente: Elaboración propia

Un **47,8 %** de los encuestados declara que **no utilizó la bicicleta por la excesiva distancia**, un 31,5 % por las pendientes y un 25,3 % porque no dispone de ella.

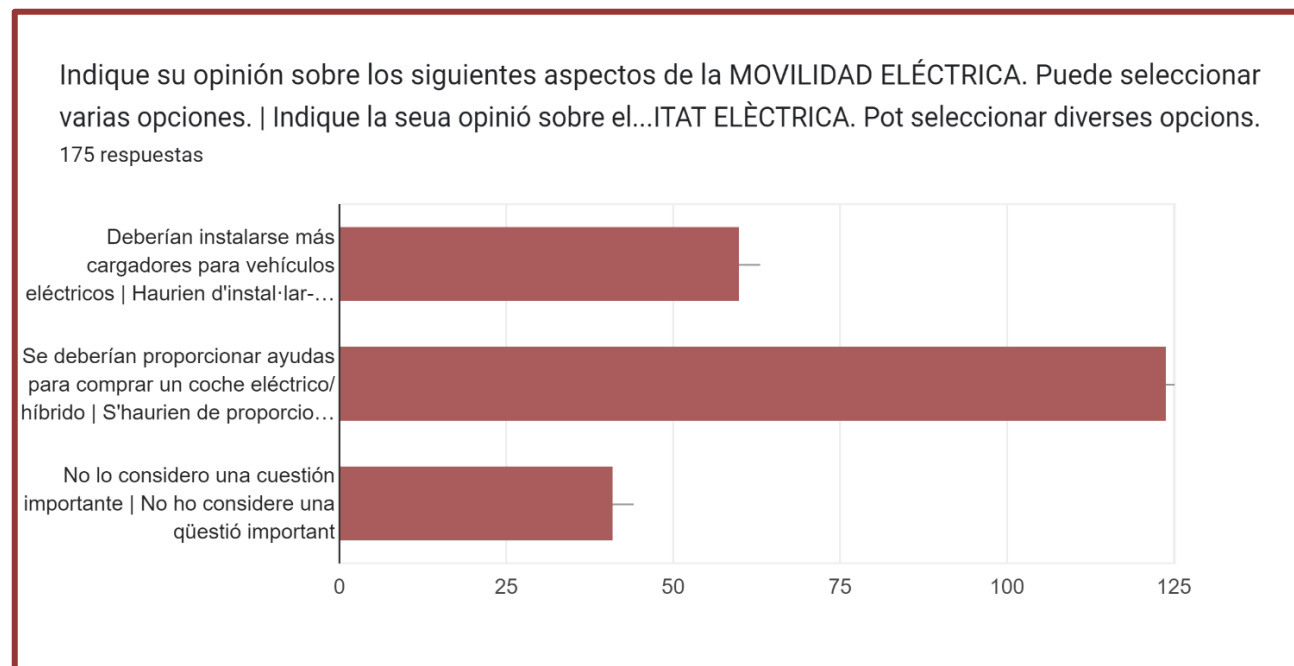


Ilustración 81 Indique su opinión sobre los siguientes aspectos de la MOVILIDAD ELÉCTRICA

Fuente: Elaboración propia

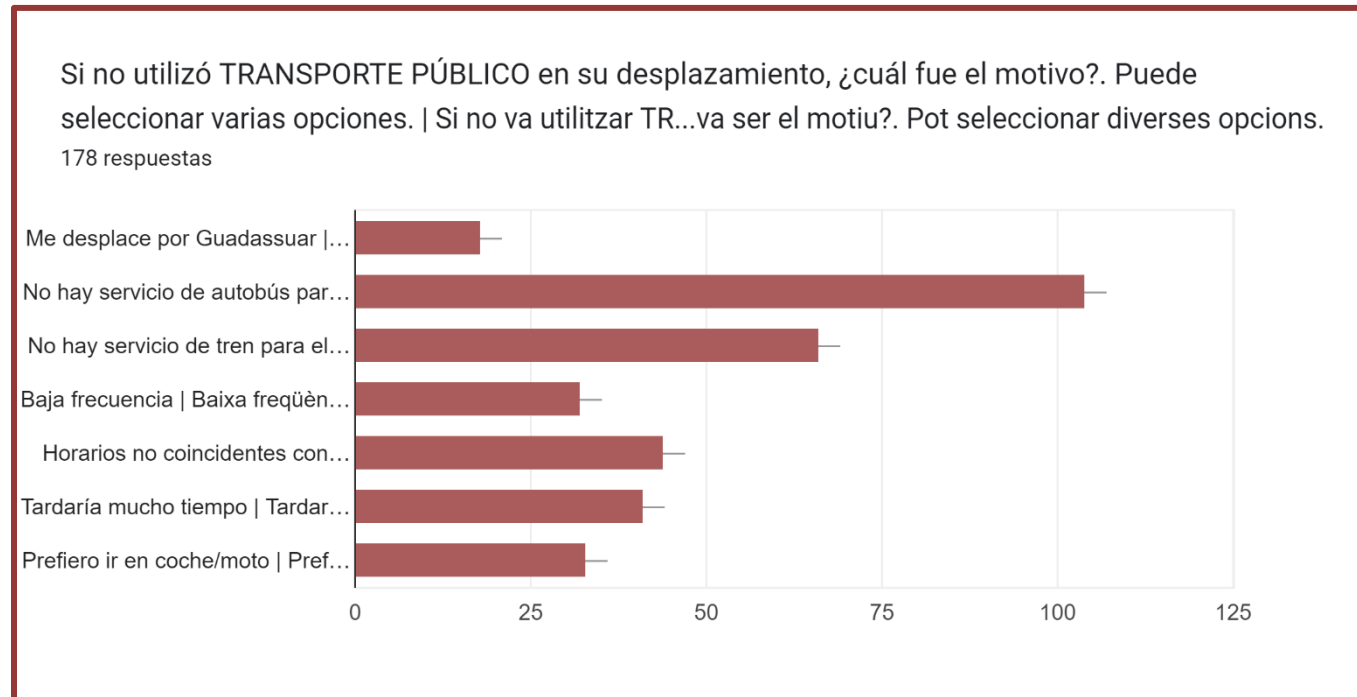


Ilustración 83 Si no utilizó el TRANSPORTE PÚBLICO en su desplazamiento, ¿cuál fue el motivo?

Fuente: Elaboración propia

Un **58,4 %** declara que no utilizó el autobús porque **no hay servicio de autobuses para el destino al que se quiere desplazar**, seguido de un **37,1 %** porque **no hay servicio de tren para el destino al que se quiere desplazar**, un **24,7 %** debido a horarios no coincidentes con sus necesidades, y finalmente un **23 %** indica que tardaría mucho en llegar.

Por último, a estos usuarios de vehículo privado motorizado se les ha consultado si estarían **dispuestos a cambiar a un modo de transporte más sostenible**.

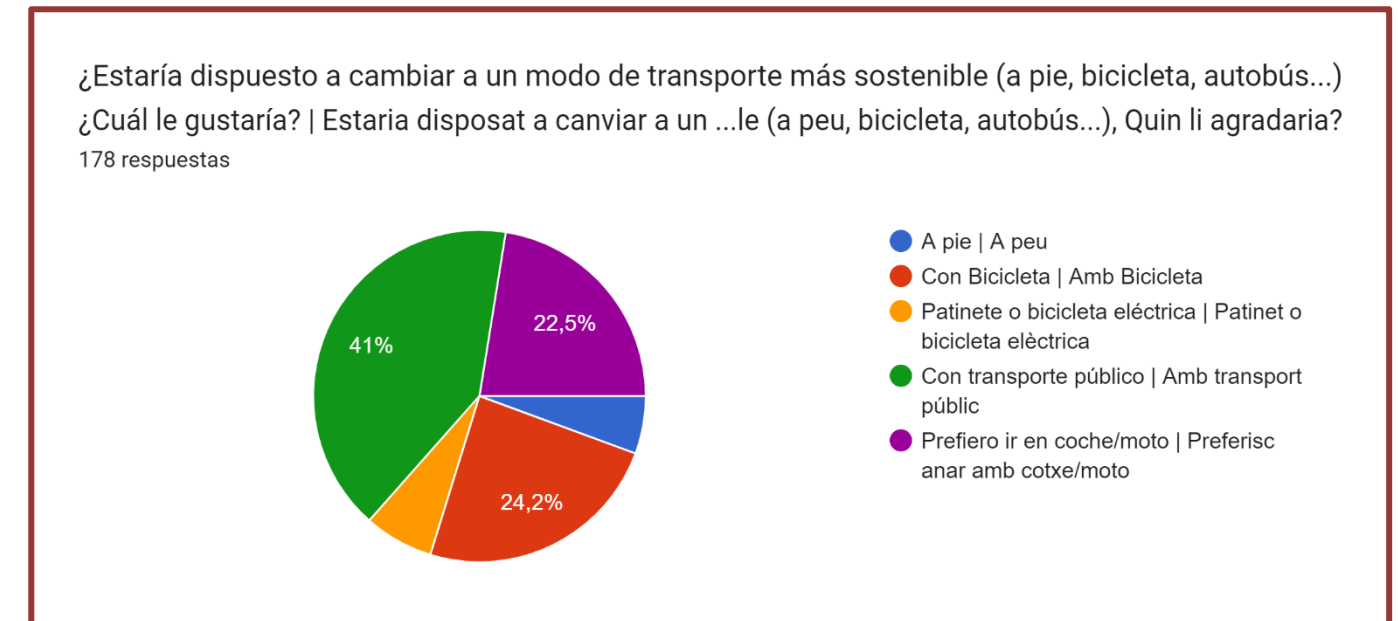


Ilustración 84 ¿Estaría dispuesto a cambiar a un modo de transporte más sostenible (a pie, bicicleta, autobús...)? ¿Cuál le gustaría?

Fuente: Elaboración propia

Es de destacar que de acuerdo a la encuesta un **77,5 % (suma de la movilidad a pie 5,6 %, con bicicleta 24,2 %, en patinete o bicicleta eléctrica 6,7 % y con transporte público 41 %)** estaría dispuesto a **cambiar de modo a uno más sostenible**, teniendo en primer lugar el **transporte público** con un **41 %**, seguido de un **22,5 %** que cambiaría a desplazarse **en bicicleta**, igualmente un **6,7 %** está dispuesto a utilizar **bicicleta eléctrica o VMP**, un **5,6 % a pie** y en contraparte un **22,5 % no está dispuesto a cambiar de modo**. Por lo tanto, se resalta la necesidad de una mejora del transporte público en el núcleo urbano, así como el propiciar un entorno seguro para bicicletas y VMP.

Desplazamiento en BICICLETA

Los usuarios de bicicleta indican que utilizan este modo por ser más barato, cómodo y ecológico, así como por no tener carnet de conducir.

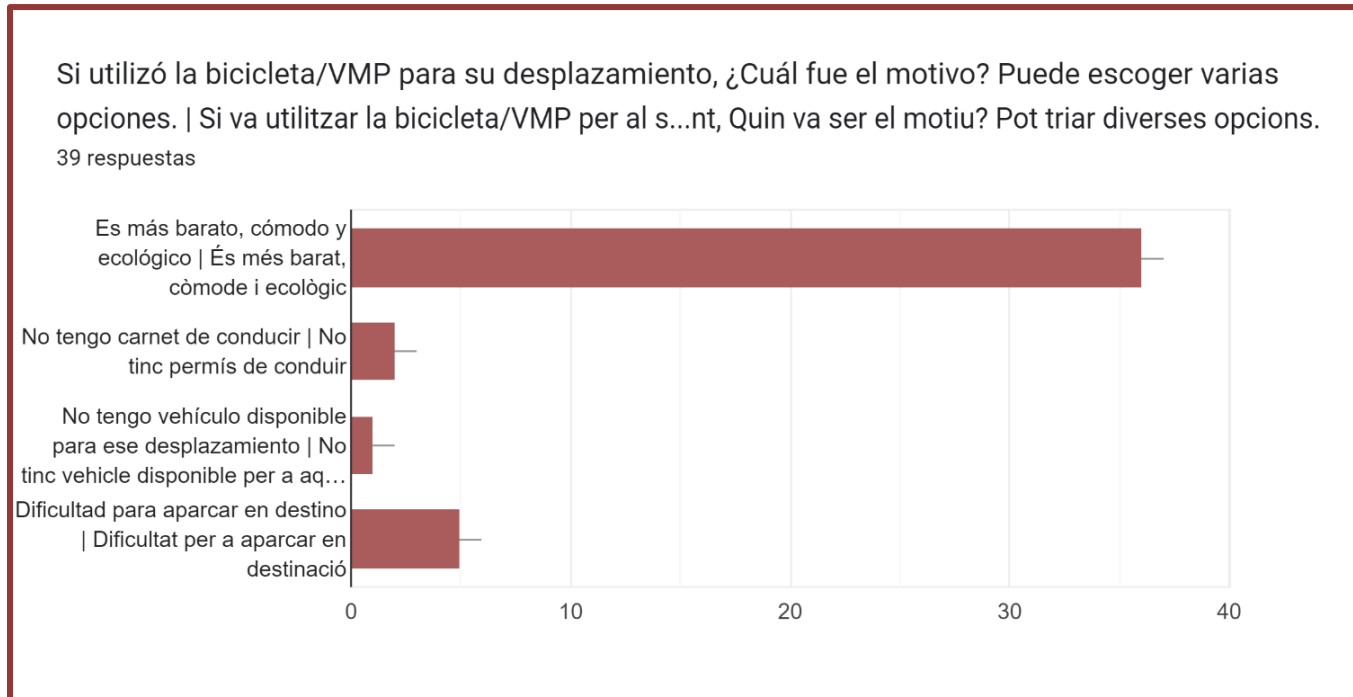


Ilustración 85 Si utilizó la bicicleta/VMP para su desplazamiento. ¿Cuál fue el motivo?

Fuente: Elaboración propia

Del total de personas que ha realizado la encuesta y cuyo **desplazamiento** lo realiza en **bicicleta/VMP**, un **92,3 %** declara que se desplaza en este medio de transporte debido a que es **más barato, cómodo y ecológico** seguido de un 12,8 % que declara la dificultad que existe para aparcar en su destino.

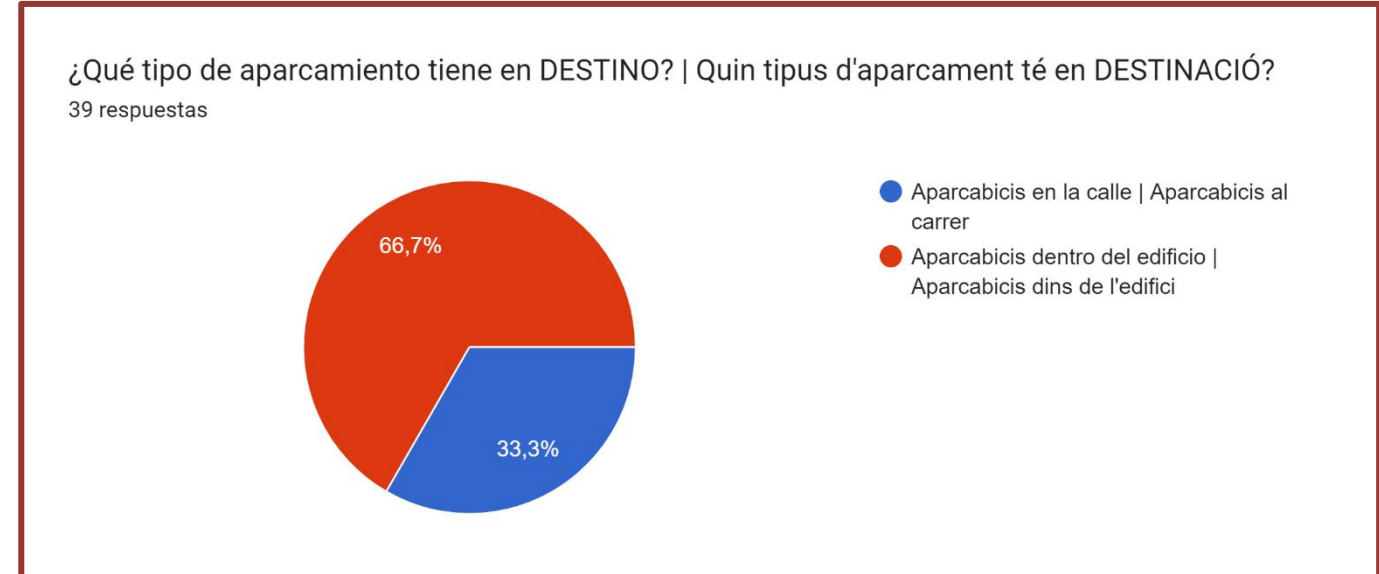


Ilustración 86 ¿Qué tipo de aparcamiento tiene en destino?

Fuente: Elaboración propia

En cuanto al tipo de **aparcamiento en destino**, el **66,7 %** deja aparcada su bicicleta/VMP **dentro del edificio** mientras que el 33,3 % restante realiza su aparcamiento en la calle.

Desplazamiento en TRANSPORTE PÚBLICO

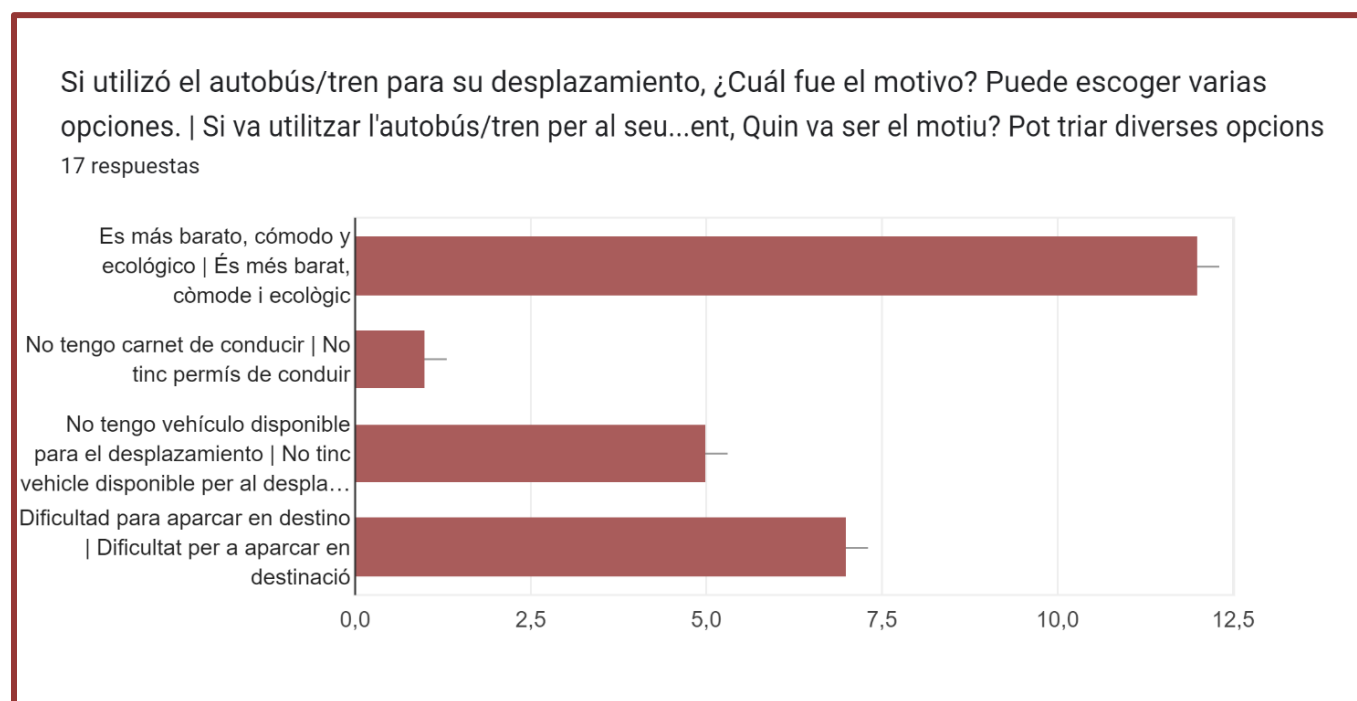


Ilustración 87 Si utilizó el autobús/tren para su desplazamiento, ¿cuál fue el motivo?

Fuente: Elaboración propia

De los usuarios del autobús urbano, se indica que el uso de este modo es principalmente debido a que es más barato, cómodo y ecológico con un 70,6 % de los encuestados, a lo que se le suma un 41,2 % que indica que existe dificultad para aparcar en el destino.

Por otro lado, el **35,3 % restante está representado por usuarios cautivos**, pues estos declaran que no tienen carnet de conducir ni vehículo disponible.

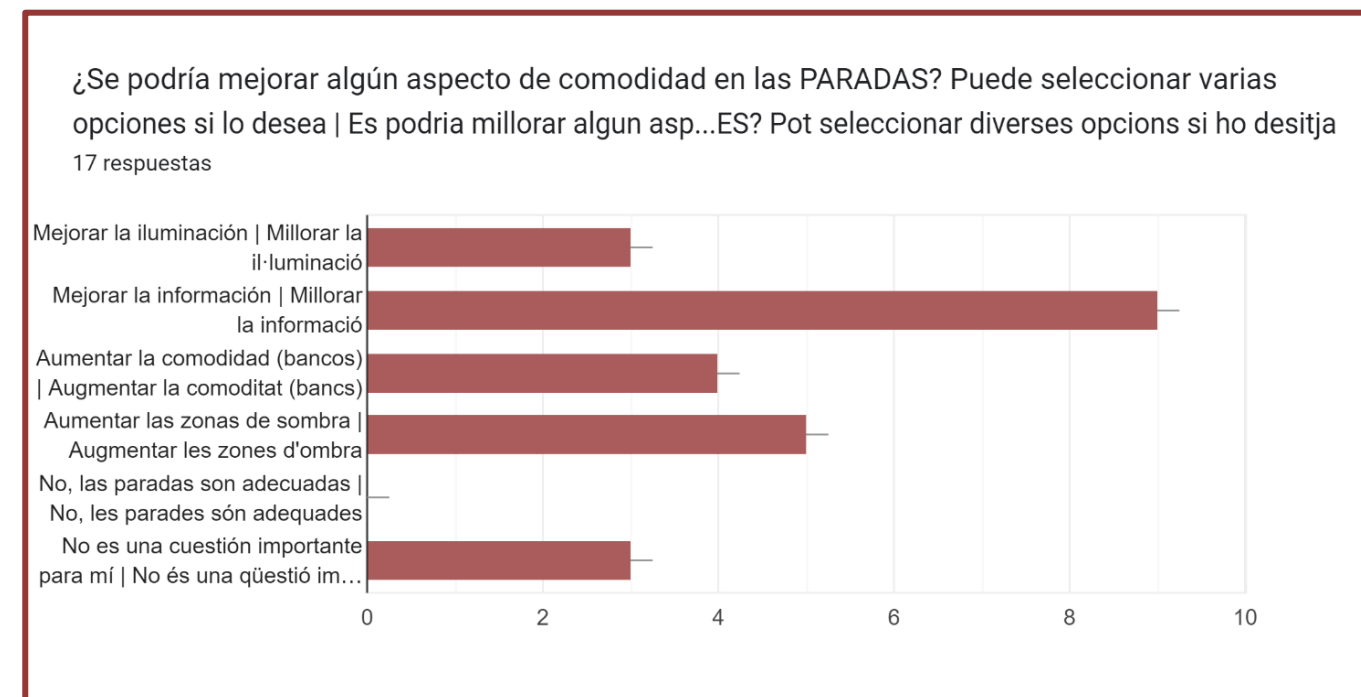


Ilustración 88 ¿Se podría mejorar algún aspecto de comodidad en las PARADAS?

Fuente: Elaboración propia

Respecto a los aspectos a mejorar en las paradas destaca con un **52,9 % mejorar la información a los usuarios**, seguido de un **29,4 % en aumentar las zonas de sombra**, y un 23,5 % en aumentar la comodidad, implementando bancos o mejorando los existentes.

Desplazamiento SECUNDARIO

Además del desplazamiento principal, se ha consultado sobre si se realiza habitualmente otro desplazamiento SECUNDARIO. Este desplazamiento, generalmente, es del tipo no ocupacional.



Ilustración 89 Además de su desplazamiento principal, si realizó otro desplazamiento SECUNDARIO, ¿Cuál fue el motivo?

Fuente: Elaboración propia

El motivo de desplazamiento secundario más realizado corresponde a **compras cotidianas (supermercado...)** con un **38,6 %**, seguido de **gestiones personales** con un **18,1 %** y ocio (restauración deporte...) con un **12,7 %**, así como visita a amigo/familiar con un 11,6 %.

Y con respecto al modo de desplazamiento de este desplazamiento secundario, los modos más utilizados son los mostrados en la Ilustración 90.

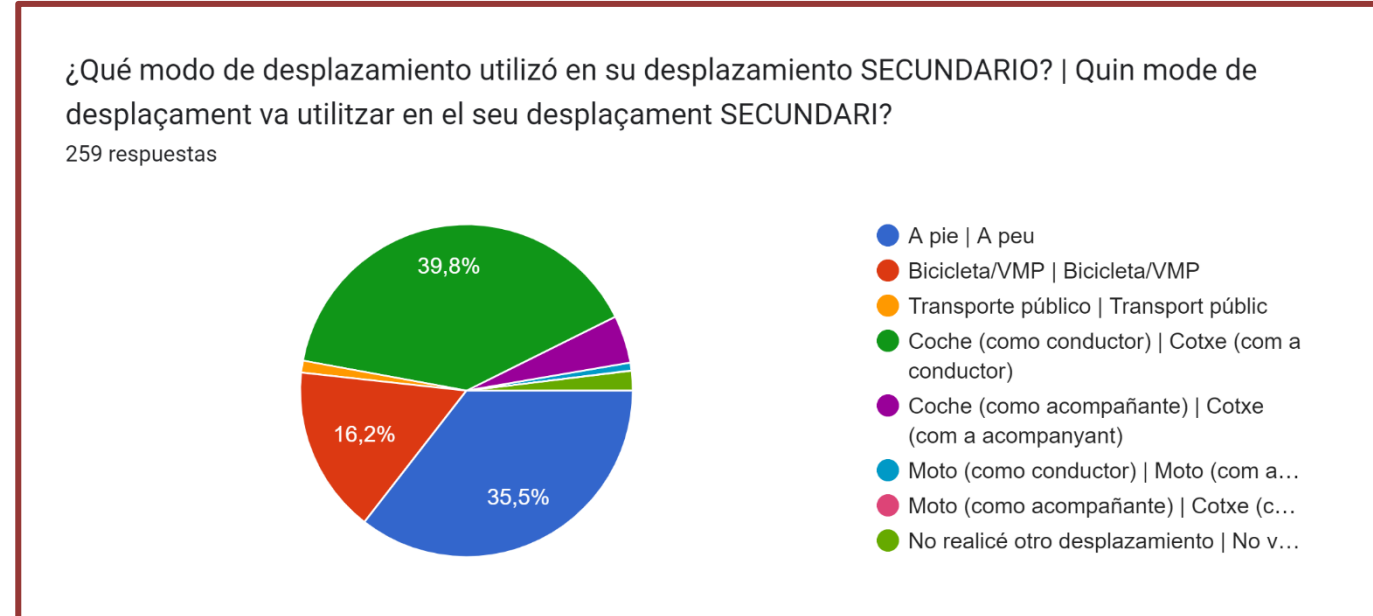


Ilustración 90 ¿Qué modo de desplazamiento utilizó en su desplazamiento SECUNDARIO?

Fuente: Elaboración propia

Nuevamente, el **coche como conductor (39,8 %)** es el más utilizado, seguido de **desplazamiento a pie** con un **35,5 %**, y bicicleta/VMP con un 16,2 %.

Por otra parte, se ha consultado por donde se realizan las entradas y salidas al casco urbano de Guadassuar.

Desplazamientos internos si vives o vienes a Guadassuar

Para la cuestión en la que se preguntaba por las calles en las que la persona encuestada se desplazaba se realizó el siguiente mapa en el que se especificaban estas calles:

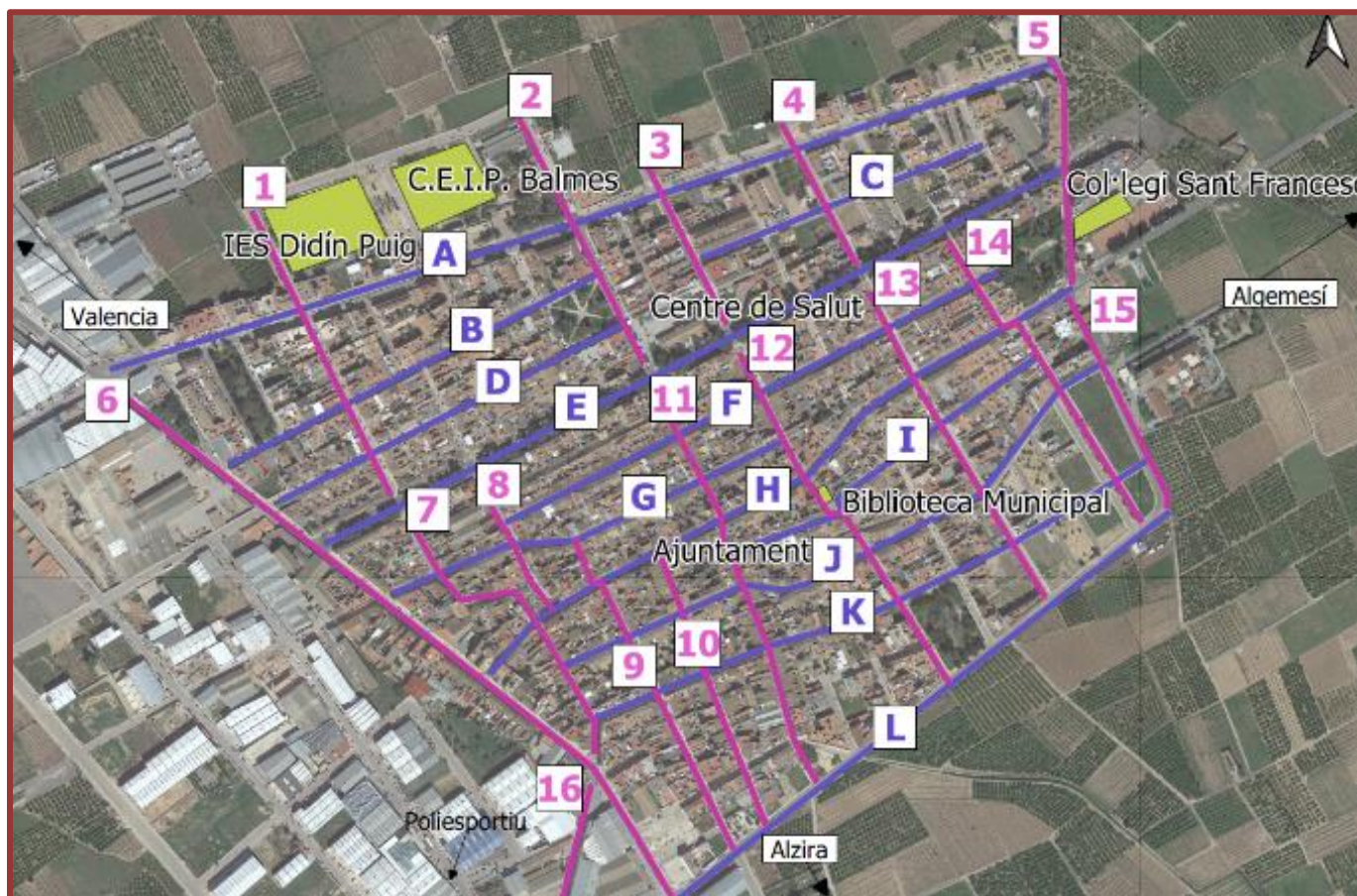


Ilustración 91 Desplazamientos internos si vives en Guadassuar

Fuente: Elaboración propia

Por otra parte, en la Ilustración 92 se especifican las respuestas dadas por las personas encuestadas en cuanto a las calles por las que realizan sus desplazamientos internos en el caso de que vivieran en Guadassuar.

Seleccione todas por las que suele desplazarse. | Seleccione totes per les quals sol desplaçar-se.
259 respuestas

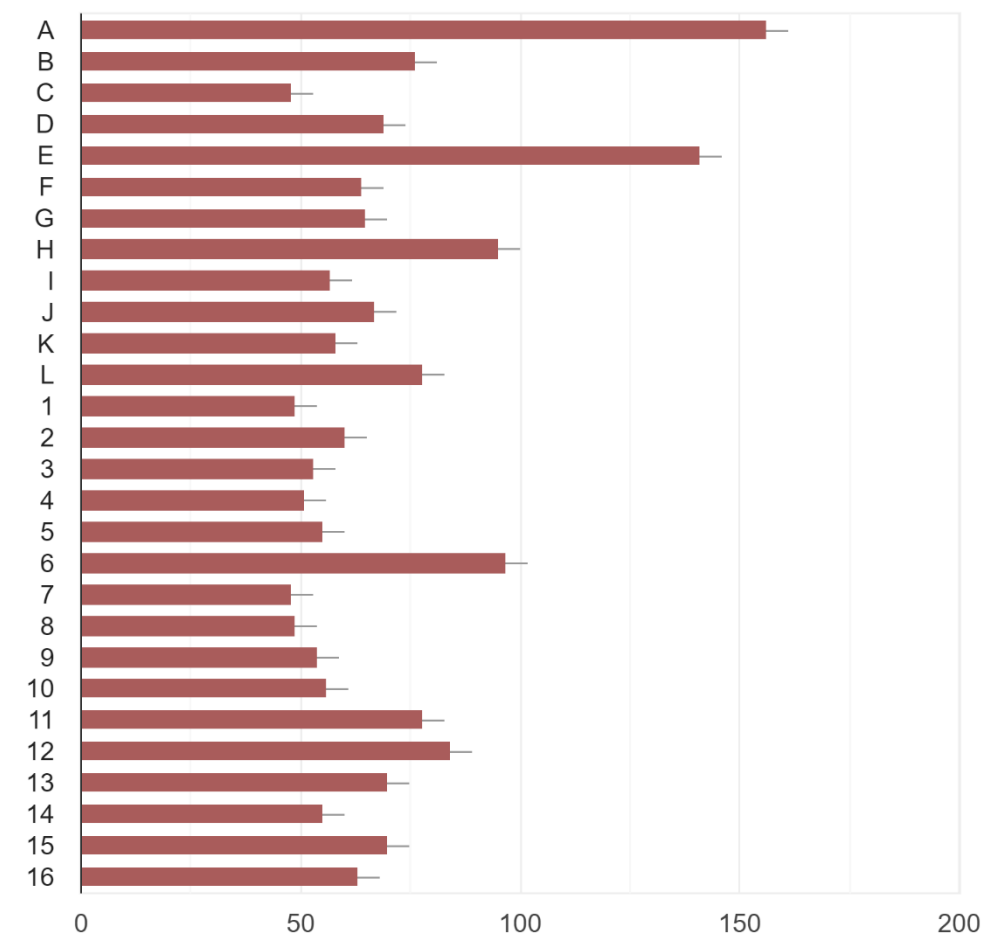


Ilustración 92 Seleccione todas por las que suele desplazarse

Fuente: Elaboración propia

De los desplazamientos internos realizados en el municipio de Guadassuar, se les preguntó a los usuarios por las calles por las que se desplazan mostradas en la Ilustración 91 y arrojando los siguientes resultados. En sentido horizontal, las dos calles más transitadas son la A (Av. de la Diputación) con un 60,2 % de respuestas y la E (c/ Gran Vía) con un 54,4 % de respuestas. En cuanto a las vías en sentido vertical, las dos con mayor tránsito son tanto la 6 (c/ Colón) con un 37,5 % de las respuestas como la calle 12 (que agrupa las calles c/ del Marqués Sotelo, c/ Venerable Agustí A. Pas, c/ d' Ortells y c/ Sant Antoni) con un 32,4 % de las respuestas.

Como habitante de Guadassuar, indique su opinión.

En el siguiente bloque de preguntas se ha obtenido la percepción que tienen los vecinos de Guadassuar sobre diferentes propuestas relacionadas con la movilidad sostenible.

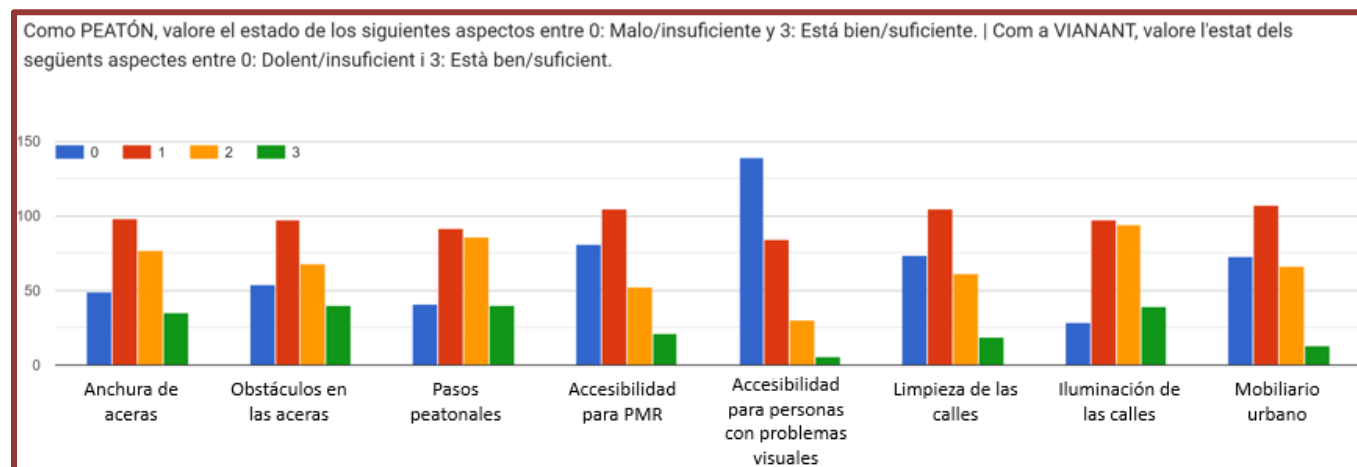


Ilustración 93 Valore el estado de los diferentes aspectos. Peatón.

Fuente: Elaboración propia

Nota: en la ilustración los porcentajes de resultados no suman el 100 %, debido a que era posible responder más de una única opción.

Los dos aspectos que **peor estado** presentan son tanto la **accesibilidad para personas con problemas visuales** como el **mobiliario urbano** en general. Por otra parte, los **aspectos mejor valorados** son tanto la **iluminación de las calles** como los **pasos peatonales**.

¿Considera que deberían habilitarse más calles de la siguiente tipología? (Puede seleccionar varias opciones): | Considera que haurien d'habilitar més carrers de la següent tipologia? (Pot seleccionar diverses opcions):
259 respuestas

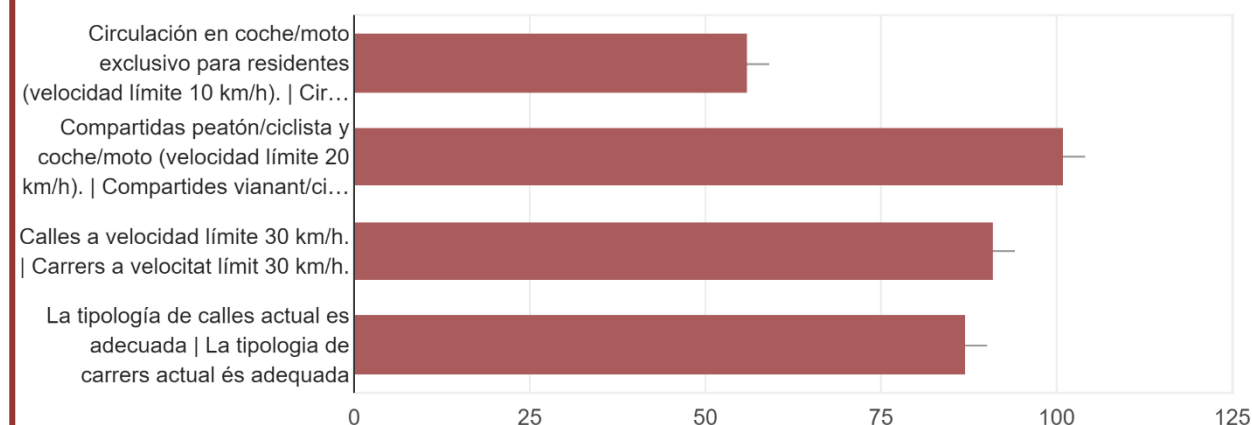


Ilustración 94 ¿Considera que deberían implantarse calles?

Fuente: Elaboración propia

En cuanto a la habilitación de diferentes tipologías de calles, según datos aportados por la encuesta, hasta el **39 %** considera que deberían implantarse **calles compartidas por el peatón/ciclista y coche/moto (velocidad límite 20 km/h)** seguido de las **calles con un límite de velocidad de 30 km/h**, con un **35,1 %** de las respuestas.

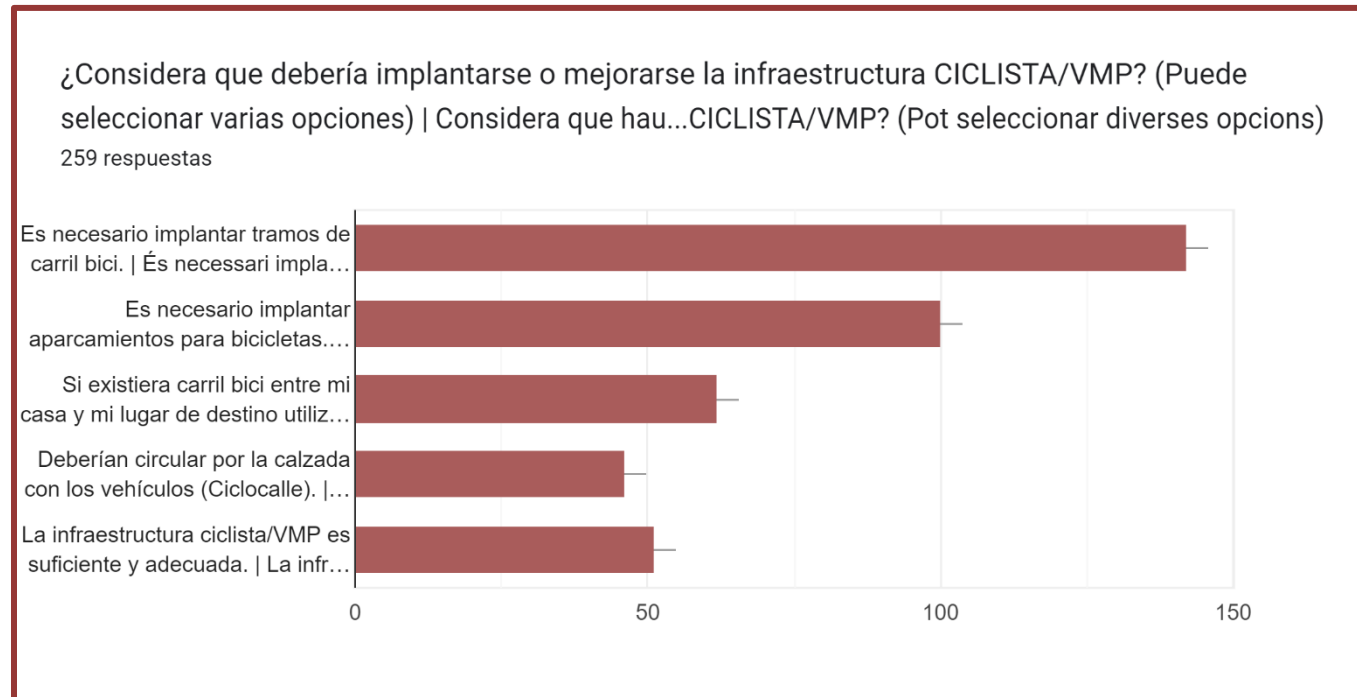


Ilustración 95 Implantación o mejora de la infraestructura CICLISTA/VMP

Fuente: Elaboración propia

En cuanto a la implantación de infraestructura ciclista, el **54,8 % declara que es necesario implantar tramos de carril bici**, un 38,6 % que es necesario implantar aparcamientos para bicicletas y, por otro lado, el 23,9 % declara que si existiera un carril bici entre su casa y el lugar de destino utilizaría la bicicleta.

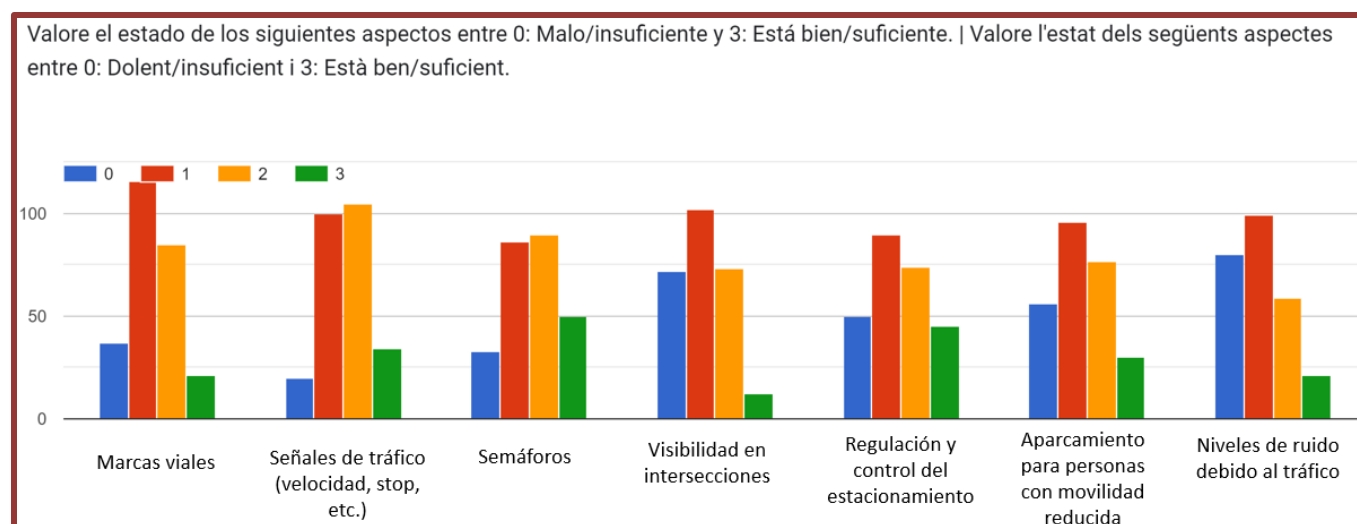


Ilustración 96 Valore del estado de los diferentes aspectos. Carril bici.

Fuente: Elaboración propia

Nota: en la ilustración los porcentajes de resultados no suman el 100 %, debido a que era posible responder más de una única opción.

Los dos aspectos que **peor estado** presentan son tanto la **los niveles de ruido debido al tráfico como la visibilidad en intersecciones**. Por otra parte, los **aspectos mejor valorados** son tanto los **semáforos** como las **señales de tráfico**.

5.3 ANÁLISIS DE LA DEMANDA DE APARCAMIENTO

Guadassuar cuenta con una amplia oferta de aparcamiento en comparación con la demanda, cabe destacar la falta de aparcamiento en la zona más centro del municipio, ya que tiene una tipología de calles más estrechas, lo que provoca que, en determinadas situaciones, los vehículos aparquen en sitios indebidos, causando problemas al tráfico vial y la movilidad en general, pues también bloquean el paso de peatones.

De acuerdo con los datos que ofrece DGT sobre el municipio, se tiene un total de 3.511 vehículos entre turismos y furgonetas, y conforme a datos de la encuesta alrededor de un 29,8% de las personas se desplaza hacia algún punto del casco urbano en un su desplazamiento principal y solo un 3,9 % de las personas dispone de plaza de aparcamiento en propiedad en destino, lo que representa una estimación de demanda de aparcamiento libre en calle de 1.538 plazas de aparcamiento sin considerar los desplazamientos provenientes de otros municipios.

De acuerdo a la oferta estimada se tienen aproximadamente 4.112 plazas entre aparcamiento regulado con y sin marcaje vial, así como aparcamiento en solares, lo cual se observa un exceso de aparcamiento.

Sin embargo, se observa una gran demanda en ciertas horas del día en varios centros atractores como son el colegio Balmes y del instituto Didín Puig, por lo que se podría disponer de una zona de estacionamiento en la parte trasera de ambos centros escolares.

6. ANÁLISIS DAFO Y DIAGNÓSTICO INTEGRADO

El presente apartado describe el análisis de Debilidades, Fortalezas, Amenazas y Oportunidades, así como el diagnóstico integrado del presente plan de movilidad.

6.1 MATRIZ DAFO

Complementariamente a los apartados de oferta y demanda de movilidad, en este punto se ha realizado un análisis conocido como diagrama DAFO.

El objetivo es que pueda emplearse como punto de partida en la toma de decisiones y en la jerarquización de las propuestas de actuación que incluye el PMUS.

Se trata de un diagnóstico de los aspectos positivos y negativos de origen interno y externo que influyen en la movilidad urbana de Guadassuar.



Ilustración 97 Esquema análisis DAFO genérico

Fuente: Elaboración propia

Las debilidades, fortalezas, amenazas y oportunidades que detectadas son las siguientes:

| DEBILIDADES | FORTALEZAS |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Aceras estrechas en la mayor parte del municipio. • Aparcamiento en aceras en momentos puntuales que interrumpe la movilidad peatonal. • Gran parte de las aceras presentan obstáculos, escalones y pavimento resbaladizo. • Cruces peatonales y aceras sin adaptar a PMR mayoritariamente en c/ Gran Vía. • Inexistencia de aparcamientos para bicicletas/VMP. • Pocos viales principales, lo que hace compleja la reducción de tránsito de vehículos. • Estado de calles mejorable, en especial casco urbano. • Deterioro de las aceras en la c/ Gran Vía debido al crecimiento de las raíces de los árboles. • Aumento o mantenimiento de uso de vehículo privado. • Falta de bancos, árboles, etc. que impidan aparcamiento en aceras y den prioridad al peatón. • Falta de regulación de la ordenanza de plazas de C/D para evitar conflictos y aparcamiento indebido. • Tramo de carril bici de corta longitud y sin señalizar en avenida de la Diputación. • Existencia de calles estrechas con doble sentido de circulación en el casco antiguo. • Conflicto entre peatones y C/D en la zona del polideportivo. | <ul style="list-style-type: none"> • Orografía llana que facilita la transición hacia modos de movilidad activa. • Alto uso de la bicicleta. • Distancias asumibles para modos de transporte sostenible. • Clima adecuado durante todo el año que permite el uso de bicicletas eléctricas y VMP. • Concentración de la población en un único núcleo, permitiendo una mejor gestión de la movilidad. • Municipio bien comunicado con accesos adecuados. • Protocolos de cierre de calles para dar seguridad al peatón (colegios, mercadillo y restauración en Plaza Reginaldo Barbera). • Porcentaje elevado de desplazamientos a pie. • Ciudadanía a favor de la implantación de tramos de carril bici. • Población residente con interés en mejorar el bus interurbano. • Aprovechar la cantidad de personas (13,1 %) que utilizan la bicicleta para fomentar su uso en la movilidad diaria. • Un 77,5 % de encuestados estaría dispuesto a cambiar a un modo de transporte más sostenible siendo la mayor parte usuarios de bicicleta. • El planeamiento urbanístico de Guadassuar se encuentra regulado por el Plan General de Ordenación Urbana Guadassuar |
| AMENAZAS | OPORTUNIDADES |
| <ul style="list-style-type: none"> • Movilidad desde otros municipios principalmente por vehículo privado. • Bajo uso de bus interurbano por preferencia del vehículo privado. • Falta de conexión de transporte público con hospital de Alzira (Hospital Universitario de la Ribera). • Cercanía relativa con Valencia y tiempo de transporte público poco competitivo que fomenta el uso de vehículo privado en desplazamientos de trabajo. • Escasa oferta de transporte público interurbano actual, en especial con los municipios cercanos. • Necesidad de adecuación de los puntos de parada de bus interurbano. • Servicio de bus interurbano mejorable (información al usuario, cumplimiento de horarios). | <ul style="list-style-type: none"> • Implementación progresiva de plataforma única con prioridad peatonal y ciclista. • Adaptar el bus interurbano a futuras necesidades (ampliar las frecuencias de paso). • Mejora de la información al usuario de bus interurbano. • Implementar infraestructura ciclista/VMP de acceso al municipio. • Mejora de los servicios de transporte público que conecten con las estaciones de cercanías de Alzira y Algemesí y metro de La Alcuía. • Aplicar políticas encaminadas al fomento del deporte y el ocio saludable para toda la ciudadanía. • Mejorar la conectividad de otros municipios con el polígono industrial. |

Ilustración 98 Esquema análisis DAFO Guadassuar

Fuente: Elaboración propia

6.2 DIAGNÓSTICO INTEGRADO

Una vez analizada la demanda de movilidad existente en el casco urbano de Guadassuar, se ha pasado a compararla con la oferta de transporte existente.

El principal elemento de análisis ha consistido en analizar los distintos modos de desplazamiento, y contrastarlos con los resultados de la encuesta y la información disponible en cuanto a la movilidad existente.

Mediante los planos y tablas elaborados se han podido inventariar todos los aspectos analizados de manera que sirvan como punto de partida para elegir y detallar las propuestas del PMUS.

En base a la oferta de transporte existente y futura, se puede concluir que Guadassuar tiene como principal fortaleza la realización de desplazamientos a pie y en bicicleta dentro del casco urbano y dispone de gran potencial para disminuir considerablemente el uso de vehículo privado dentro del propio municipio.

En cuanto a los principales destinos de desplazamientos destacan los viajes internos (casco urbano y polígono industrial) con un 34,8 %, seguido de un 16,6 % al área metropolitana de Valencia y un 15,4 % hacia Alzira y Carcaixent.

Es por ello que, desde el Ayuntamiento, y la colaboración de la ciudadanía y demás agentes, la responsabilidad más importante a potenciar en cuanto a movilidad está en los modos de transporte no motorizados, realizando mejoras e inversiones necesarias para fomentar aún más la movilidad a pie y la accesibilidad universal, así como fomentando que los desplazamientos en bicicleta y VMP sean cada vez más cómodos, seguros y agradables y, por lo tanto, cada vez más frecuentes. Dichos esfuerzos deberán hacerse de forma conjunta con los municipios vecinos, por la estrecha relación que tienen., para ello se tiene previsto que se generen ayudas de la Generalitat Valenciana que permitan la inversión en proyectos estratégicos, pero además de los recursos se requerirá de la iniciativa de quitarle prioridad al vehículo privado y el aparcamiento, recuperando espacio público para los otros modos de transporte.

Además, destaca de la encuesta que aproximadamente un 83,4 % posee bicicleta convencional, porcentaje alto que con la gestión adecuada podría disminuir el uso del vehículo privado, con la respectiva reducción de emisiones, ruido y afecciones a la seguridad vial.

Para alcanzar los objetivos descritos en el PMUS, se ha realizado un **diagnóstico integrado** donde se han jerarquizado, en base a la relevancia de cada uno de los problemas detectados durante el análisis y diagnóstico.

Estos problemas, se han jerarquizado según tres tipos de relevancia (elevada, media y baja).

Elevada

- Aceras estrechas en la mayor parte del municipio.
- Aparcamiento en aceras en momentos puntuales que interrumpe la movilidad peatonal.
- Gran parte de las aceras presentan obstáculos, escalones y pavimento resbaladizo.
- Cruces peatonales y aceras sin adaptar a PMR mayoritariamente en c/ Gran Vía.

- Servicio de bus urbano mejorable (información al usuario, cumplimiento de horarios).
- Pocos viales principales, lo que hace compleja la reducción de tránsito de vehículos.
- Deterioro de las aceras en la c/ Gran Vía debido al crecimiento de las raíces de los árboles.
- Bajo uso de bus interurbano con preferencia del vehículo privado.
- Escasa oferta de transporte público interurbano actual, en especial con los municipios cercanos.

Media

- Inexistencia de aparcamientos para bicicletas/VMP.
- Necesidad de adecuación de los puntos de parada de bus interurbano.
- Estado de calles mejorable, en especial el casco urbano.
- Aumento o mantenimiento de uso de vehículo privado.
- Tramo de carril bici de corta longitud y sin señalizar en avenida de la Diputación.
- Falta de conexión de transporte público con hospital de Alzira (Hospital Universitario de la Ribera).

Baja

- Movilidad desde otros municipios principalmente por vehículo privado.
- Falta de bancos, árboles, etc. que impidan aparcamiento en aceras y den prioridad al peatón.
- Falta de regulación de la ordenanza de plazas de C/D para evitar conflictos y aparcamiento indebido.
- Cercanía relativa con Valencia y tiempo de transporte público poco competitivo que fomenta el uso de vehículo privado en desplazamientos de trabajo.

FASE II. DEFINICIÓN DE OBJETIVOS ESPECÍFICOS Y PROPUESTAS

1. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

En este apartado se concretan los objetivos generales de la fase anterior en algunos objetivos específicos a alcanzar con el Plan de Movilidad Urbana Sostenible tras realizar el análisis de la oferta y demanda de movilidad en Guadassuar, así como, detectar sus fortalezas y debilidades en el diagnóstico. Dichos objetivos servirán como directrices para definir el conjunto de propuestas y medidas a aplicar.

Los objetivos específicos que se han definido para el PMUS de Guadassuar son:

1. Aumentar el porcentaje de los desplazamientos realizados a pie, disminuyendo el uso del vehículo privado.
2. Creación de aceras más anchas con pavimentos no resbaladizos.
3. Aumento de los pasos peatonales adaptados a PMR.
4. Aumentar el porcentaje de calles de plataforma única.
5. Priorizar modos de desplazamiento más sostenibles.
6. Creación de itinerarios escolares seguros.
7. Disminuir el aparcamiento en aceras.
8. Creación de plazas de C/D de mercancías.
9. Mejora de la frecuencia, así como, de la información a los usuarios del bus interurbano.
10. Renovación de la señalización de las paradas de bus interurbano.
11. Implantación de marquesinas y/o bancos en aquellas paradas que el espacio público lo permite.
12. Implantación de infraestructura ciclista/VMP.
13. Aumentar el número de calles con prioridad peatonal/ciclista (velocidad 20 km/h).
14. Creación de itinerarios cómodos, seguros y atractivos para el uso de VMP.
15. Disminución de emisiones derivadas de la movilidad.

2. PLAN DE ACTUACIÓN

Tras analizar y diagnosticar la situación en la que se encuentra la movilidad urbana de Guadassuar tanto a nivel general como con mayor grado de detalle. En esta fase, se han definido en primer lugar los siguientes objetivos numéricos:

- Aumentar la anchura de las aceras de manera que el 100% de los metros lineales cumplan los requisitos de accesibilidad.
- Aumentar entre un 5% y 15% el número de usuarios que se desplazan a pie por el municipio.
- Aumentar en un 100% las zonas peatonales o de prioridad invertida.
- Aumentar en un 100% la infraestructura ciclista en el casco urbano.
- Implantar 7 aparcabicis y 5 aparcapatinetes en los centros atractores de viajes de mayor relevancia.
- Aumentar entre un 5% y 15% el número de usuarios de bicicleta.
- Aumentar entre un 4% y 8% el número de usuarios de transporte público interurbano.

Cuya consecución ha sido la base del plan de propuestas de actuación del PMUS mediante la elaboración de fichas propuesta. Cada una de las cuales cuenta con la siguiente información.

El periodo de implantación para estudiar y desarrollar cada propuesta de actuación se ha definido mediante 3 intervalos temporales:

- Corto plazo: 0 – 2 años
- Medio plazo: 2 – 4 años
- Largo plazo: 4 – 10 años

El coste de ejecución de cada propuesta se ha expresado mediante los siguientes rangos presupuestarios:

- Bajo: < 20.000 €
- Medio: 20.000 € - 200.000 €
- Alto: > 200.000 €

La importancia de las propuestas de actuación se ha clasificado según 3 niveles, y para su definición se han comparado las diferentes propuestas entre sí. Los niveles son:

- Baja (☆)
- Media (☆☆)
- Alta (☆☆☆)

Los indicadores de seguimiento se han asociado a cada medida según su tipología o sus posibles interacciones y su función es evaluar y cuantificar numéricamente el cumplimiento de los objetivos definidos en el PMUS.

Los promotores o responsables de desarrollar las propuestas de actuación son las entidades que intervienen en el proceso de implantación de cada medida, tales como: organismos públicos, asociaciones, etc.

Las propuestas de actuación redactadas en el presente documento se han clasificado según 7 tipologías y dentro de cada una se han codificado con diferentes índices y subíndices:

1. Vehículo privado (V. i)
2. Transporte de mercancías (TM. i)
3. Movilidad peatonal (P. i)
4. Movilidad en bicicleta/VMP (B. i)
5. Accesibilidad (A. i)
6. Transporte público (TP. i)

Cada ficha de propuesta de actuación consta de su descripción, de los objetivos a alcanzar, del ámbito de actuación, del modo de ejecución y de ejemplos prácticos. También consta de: el límite temporal de implementación disgregados en 3 niveles (Corto (🕒), Medio (🕒🕒) o Largo plazo (🕒🕒🕒)), el coste de la propuesta (Bajo (€), Medio (€€) o Alto (€€€)), la prioridad (Baja (★), Media (★★) o Alta (★★★)) de los indicadores asociados y del responsable de implementación.

Finalmente se adjunta un cronograma donde se han organizado las propuestas de actuación según su duración en el tiempo, así como el momento adecuado de implantación si es necesario desarrollar previamente una propuesta anterior.

Se define la ficha tipo de propuesta de actuación utilizada.

| PROPUESTA DE ACTUACIÓN: | | TIPOLOGÍA A LA QUE PERTENECE | |
|---|-------------------------------|--|--|
| CÓDIGO | TÍTULO DE LA MEDIDA | | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Descripción de la medida. • Objetivos. • Ámbito de actuación (vías, intersecciones, etc.) • Modo de ejecución. | Límite temporal: | Corto (🕒) / Medio (🕒🕒) / Largo plazo (🕒🕒🕒) | |
| | Coste de la propuesta: | Bajo (€) / Medio (€€) / Alto (€€€) | |
| | Prioridad: | Baja (☆) / Media (☆☆) / Alta (☆☆☆) | |
| | Indicadores: | Indicadores asociados | |
| | Promotor/Responsable: | Organismos o agentes implicados | |
| | | | |

3. PROPUESTAS

A continuación, se detallan y desarrollan cada una de las propuestas que conforman el plan de actuaciones del PMUS de Guadassuar, de acuerdo con 6 tipologías descritas.

3.1. VEHÍCULO PRIVADO

Durante la recolección de datos en la fase de desarrollo del diagnóstico del PMUS se ha observado el excesivo uso del vehículo privado en los desplazamientos del municipio. Esta situación, conlleva que una gran parte de la vía pública se encuentre destinada a este uso.

Los objetivos de este apartado son:

- La transferencia de los desplazamientos, del vehículo privado a otros modos de transporte más sostenibles (caminar, bicicleta o transporte público).
- La mejora de la infraestructura existente mediante la implementación de medidas de aumento de la seguridad vial.

Los resultados obtenidos a través de las encuestas llevadas en cabo en la primera fase del presente plan son:

- El 91,9% de los encuestados dispone de vehículo (coche o moto) propio.
- Un 29,8 % se suele desplazar únicamente dentro de Guadassuar.
- Analizando solamente los datos de los desplazamientos dentro de Guadassuar, un 63,3 % se realizan en coche como conductor.
- Respecto al tiempo de desplazamiento un 24,3 % indica que emplea en su desplazamiento principal, más de 30 minutos, seguido de un 45,6 % (entre 5 y 15 minutos), un 9,7 % (menos de 5 minutos) y un 20,5 % (entre 15 y 30 minutos).
- Analizando únicamente los datos de los desplazamientos dentro Guadassuar, un 13,5 % declara que no utilizó la bicicleta porque prefiere ir en coche/moto.
- A los usuarios de vehículo privado motorizado se les ha consultado si estarían dispuestos a cambiar a un modo de transporte más sostenible, respondiendo un 22,5 % que no estarían dispuesto a cambiar de modo.
- Un 35,1 % de los encuestados considera que se deberían implantar calles con velocidad límite 30 km/h.
- Las propuestas más destacadas son las siguientes: mejorar visibilidad de las intersecciones y mejora de las marcas viales.

Por todo ello, se considera que las actuaciones respecto del uso del vehículo privado deben ser las que se detallan a continuación:

1. Conservación de la señalización.
2. Calmado del tráfico en las calles de mayor afluencia de vehículos motorizados.

PROPUESTA DE ACTUACIÓN:
VEHÍCULO PRIVADO
V. 1
CONSERVACIÓN DE LA SEÑALIZACIÓN
Descripción de la medida:

La propuesta se basa en conservar la señalización del municipio. Tras el análisis y diagnóstico, se han detectado distintos puntos de señalización que se encuentran deteriorados tanto de señalización horizontal como vertical.

La señalización horizontal observada se encuentra bastante deteriorada debido al desgaste que producen los vehículos sobre el pavimento. Por otro lado, las señales verticales de las que dispone el municipio se encuentran algo deterioradas debido al paso de los años las pinturas de las señales se encuentran descoloridas o dobladas, los postes oxidados, etc.

Es necesario disponer de un buen mantenimiento y conservación de la señalética para que esta sea comprensible por todas las personas usuarias que se desplacen dentro del municipio y de esta manera garantizar una correcta gestión de la movilidad, minimizando y evitando en la medida de lo posible cualquier riesgo de accidente.

Debido al desgaste que producen los vehículos sobre el pavimento, existen puntos de la trama urbana donde se ha detectado señalización deteriorada, pintura antigua que según la luz se hace visible o señales verticales en mal estado.

Objetivo:

5, 6, 10 y 11.

Ámbito de actuación (vías, intersecciones, etc.):

Todas las vías del municipio.

Modo de ejecución:

El primer paso a realizar sería la actualización del inventario sobre el estado de las señales de circulación en el casco urbano. Una vez comprobadas aquellas que se encuentren en estado deteriorado, se procederá a la mejora y mantenimiento de estas, de manera que cumplan con las especificaciones normativas de marcas viales.

En función del estado de las señales verticales se actuará de una forma u otra, ya sea mediante la limpieza de la señal, el cambio total de la placa, métodos antioxidantes, etc. En el caso de las marcas viales horizontales que se encuentran en la calzada, se ejecutará el repintado de estas para mejorar la circulación de los vehículos e indicar las zonas de estacionamiento.

Se realizará el cambio de todas las señales que se encuentren en mal estado de conservación, dotando al municipio de una mejora de la señalización.

En la actualidad, en el municipio se disponen numerosas señales que necesitan una renovación debido a que no se encuentran en buen estado. Estas están dobladas, descoloridas o con el poste oxidado, etc.

Además del cambio de señales en mal estado, se realizará también una conservación de todas las señales de tráfico que requieran de alguna acción para su conservación.

Límite temporal:

Corto (🕒) / Medio plazo (🕒🕒)

Coste de la propuesta:

Bajo (€)

Prioridad:

Media (☆☆)

Indicadores:

I04, I05

Promotor/Responsable:

Ayuntamiento de Guadassuar

Ejemplos prácticos:

Además de las ilustraciones, otros puntos detectados que requieren señalización son:

- Marcas viales sobre la calzada que indiquen la dirección de circulación en c/ de la Ermita con c/ Valencia.

Marcas viales sobre la calzada delimitando la zona de estacionamiento y la de circulación en c/ Gran Vía.



Ilustración 101 Ejemplo de señal descolorida en c/ del Pare Efrén



Ilustración 100. Señal descolorida y con óxido en Av. de la Diputació



Ilustración 99 Ejemplo de señalización a substituir en c/ Colón

PROPUESTA DE ACTUACIÓN:

VEHÍCULO PRIVADO

V. 2

CALMADO DE TRÁFICO EN LAS CALLES DE MAYOR AFLUENCIA DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS

Descripción de la medida:

El calmado de tráfico se basa en la implementación de una serie de medidas para reducir la velocidad de los vehículos motorizados y aumentar la seguridad de los peatones y ciclistas en la vía pública.

Además, con esta medida se mejora el entorno urbano al producirse la optimización energética con un modelo de conducción más eficiente. Por lo que se reducen los gases de efecto invernadero, la contaminación acústica y la accidentalidad vial, mejorando así la interacción entre los distintos modos de transporte.

Implementar diferentes medidas para la reducción de la velocidad de los vehículos.

Objetivos:

3, 5, 6 Y 14

Ámbito de actuación (vías, intersecciones, etc.):

Esta medida será de aplicación en aquellos puntos o viales donde la velocidad sea superior a la permitida, en las vías de uso compartido de ciclistas y vehículos motorizados, y en las zonas de prioridad peatonal donde circulen vehículos motorizados.

Algunas de las calles afectadas por esta propuesta son las siguientes:

- Banda reductora de velocidad en C/ del Riu Magre a la altura de la Ermita de Sant Roc
- Paso de peatones sobreelevado a la altura de Av. Diputación con c/ Pare Estanislao.
- Paso de peatones sobreelevado a la altura de Av. Diputación con c/ Elx.

Modo de ejecución:

El municipio de estudio es atravesado por la CV – 5230, de modo que para aumentar la seguridad de los peatones y ciclistas en dicho tramo se propone en las intersecciones con dicha calle (Carrer Colom) la colocación de pasos peatonales sobreelevados, de manera que los vehículos al llegar a dichos cruces reduzcan la velocidad.

Dependiendo del tipo de vía, su geometría y del problema detectado, existen varias soluciones, por lo que cada caso será necesario llevarlo a estudio, en esta ficha se comentarán diferentes soluciones a aplicar.

| | |
|-------------------------------|---|
| Límite temporal: | Corto (🕒)/Medio plazo (🕒🕒) |
| Coste de la propuesta: | Media (€€) |
| Prioridad: | Alta (★) / Media (★★) |
| Indicadores: | I01, I02, I04, I06, I38, I39, I40, I41, I42 |
| Promotor/Responsable: | Ayuntamiento de Guadassuar |

Algunos elementos disponibles para el calmado del tráfico a implementar en el municipio de Guadassuar son los siguientes:



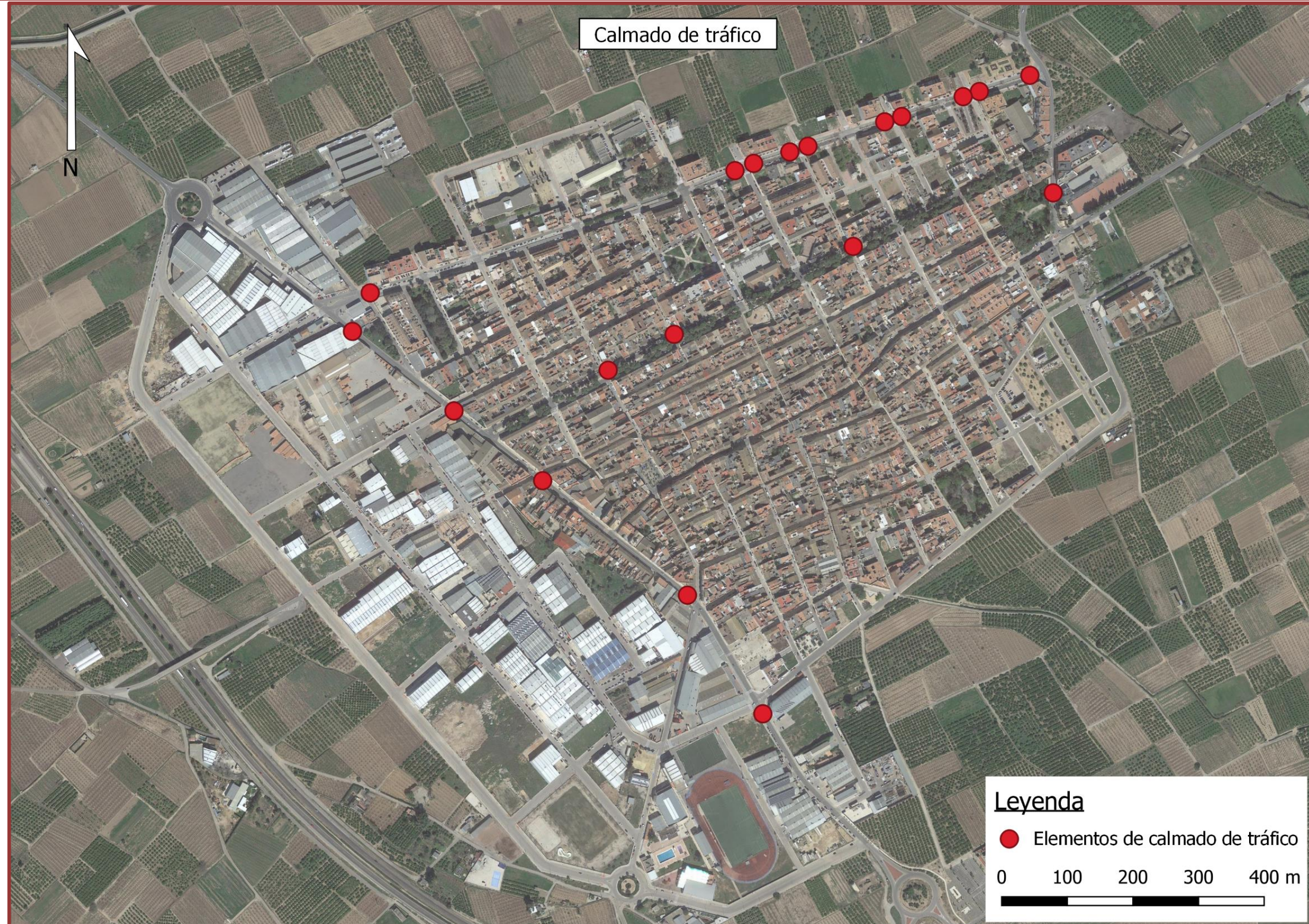
Ilustración 102 Paso sobreelevado para el calmado de tráfico

Fuente: Maps



Ilustración 103 Bandas reductoras de velocidad para el calmado del tráfico

Fuente: Maps



Mapa 23 Propuesta de pasos de peatones elevados

3.2. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

El transporte de mercancías constituye un factor relevante en la movilidad urbana por:

- La distribución urbana de mercancías, en los comercios y servicios del municipio.
- La necesidad de transporte que generan los diversos polígonos industriales.

De la fase de diagnóstico se destacan los siguientes puntos:

- No existe ninguna plaza C/D dentro del término municipal destinada a la distribución urbana de mercancías.
- Guadassuar cuenta con un considerable número de comercios y servicios concentrados en la parte central del casco urbano.

Las problemáticas/propuestas más relevantes para el transporte de mercancías obtenidas en la consulta ciudadana son:

- Inexistencia de plazas de carga y descarga.
- Control del acceso y estacionamiento de los vehículos pesados en el casco urbano.

Respecto de este punto, se enuncian y detallan las propuestas de actuación que debe incluir el PMUS:

1. Creación de una ordenanza municipal para la regulación de plazas de C/D.
2. Propuesta de ubicación de plazas C/D.
3. Mejora de la señalización para vehículos de mercancías.

PROPUESTA DE ACTUACIÓN:

TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

| | |
|--------------|--|
| TM. 1 | CREACIÓN DE UNA ORDENANZA MUNICIPAL PARA LA REGULACIÓN DE PLAZAS DE C/D |
|--------------|--|

- Descripción de la medida:**
 Creación de una ordenanza municipal para la regulación de plazas de C/D para así evitar los estacionamientos inadecuados de los vehículos en las zonas comerciales.
- Objetivos:**
 7, 8, 14 y 15
- Ámbito de actuación (vías, intersecciones, etc.):**
 Todo el municipio de Guadassuar
- Modo de ejecución:**
 La concesión de vados por parte del Ayuntamiento de Guadassuar no se ajusta con las necesidades de los comercios. El problema nace de la concesión de vados por parte del Ayuntamiento, en vez de la puesta en funcionamiento de zonas de carga y descarga en las inmediaciones de los mismos comercios afectados. El problema de la concesión de un vado, es la prohibición de estacionamiento en este, por cualquier persona no autorizada. En cambio, de concederse plazas de carga y descarga con una limitación horaria para su utilización, los comerciantes podrían hacer uso de estas plazas cuando las necesidades comerciales así lo requiriesen. Así como, los vecinos como zona de estacionamiento en el horario que no funcionen como plazas de carga y descarga.

| | |
|-------------------------------|------------------------------|
| Límite temporal: | Corto (🕒) / Medio plazo (🕒🕒) |
| Coste de la propuesta: | Bajo (€) |
| Prioridad: | Media (☆☆) |
| Indicadores: | I07, I08 |
| Promotor/Responsable: | Ayuntamiento de Guadassuar |

La señalización de estas zonas propuesta para C/D deberá estar compuesta por una señal vertical en la que se indiquen las horas en las que funcione como zona de C/D y en las que funcione como plaza de aparcamiento regulada, además de las marcas viales ubicadas sobre la zona de estacionamiento.



Ilustración 104 Ejemplo de puesta en funcionamiento de zonas de C/D

Se propone la puesta en funcionamiento de una ordenanza municipal que regule la concesión de vados y zonas de carga y descarga para acabar así con dicha problemática y mejorar la fluidez, la facilidad de estacionamiento y la convivencia de los vecinos de Guadassuar.



Ilustración 105 Ejemplo de señalización vial en el pavimento



Ilustración 106 Ejemplo de señalización vertical

PROPUESTA DE ACTUACIÓN:

TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

TM. 2

PROPUESTA DE UBICACIÓN DE PLAZAS DE C/D

- **Descripción de la medida:**
Creación de plazas de C/D a lo largo de todo el municipio.
- **Objetivos:**
7, 8, 14 y 15
- **Ámbito de actuación (vías, intersecciones, etc.):**
Plaza Reginaldo Barbera

| | |
|-------------------------------|----------------------------|
| Límite temporal: | Medio plazo (🕒🕒) |
| Coste de la propuesta: | Bajo (€) |
| Prioridad: | Baja (☆) / Media (☆☆) |
| Indicadores: | I07, I08 |
| Promotor/Responsable: | Ayuntamiento de Guadassuar |

- **Modo de ejecución:**
Para facilitar la convivencia entre los diferentes negocios y los habitantes del municipio, se propone crear una serie de plazas de carga y descarga a lo largo de todo el municipio facilitando así la parada de los vehículos que realicen carga y/o descarga, sin necesidad de entorpecer el paso de vehículos o peatones en la vía pública.
Principalmente, se propone la creación de plazas en las zonas en las que la densidad de negocios dedicados a la restauración sea mayor, debido a que la afluencia de vehículos de carga y descarga en estas zonas es relativamente mayor que en otras zonas.
A continuación, se puede apreciar un plano en el que se aprecian los estacionamientos habilitados para carga y descarga de mercancías a lo largo del municipio de Guadassuar.



PROPUESTA DE ACTUACIÓN:

TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

| | |
|--------------|---|
| TM. 3 | MEJORA DE LA SEÑALIZACIÓN PARA VEHÍCULOS DE MERCANCÍAS |
|--------------|---|

- Descripción de la medida:**
 Mejora de la señalización en la prohibición de paso para vehículos de mercancías.
- Objetivos:**
 7, 8, 14 y 15
- Ámbito de actuación (vías, intersecciones, etc.):**
 - Rotonda entre c/ Colón y c/ Benifaió
 - Rotonda carretera Tabernes Chiva.
- Modo de ejecución.**

La mejora de la señalización propone la colocación de señales en ambas ubicaciones especificadas en el apartado de "Ámbito de actuación". Esta señalización tiene como principal objetivo el de prohibir el paso de los vehículos de mercancías por c/ Colón para evitar que atraviesen el municipio.

La propuesta recoge un itinerario complementario para estos vehículos de mercancías, el cual se puede apreciar en el mapa adjunto a esta ficha. Además de este itinerario complementario, se representa también la ubicación de las señales disuasorias de camiones en ambos accesos al municipio por la carretera CV-5230.

La mejora de la señalización propone la colocación de señales en los accesos al municipio. Esta señalética tiene como objetivo principal prohibir la circulación y estacionamientos de los vehículos destinados al transporte de mercancías dentro del municipio, regulado por la correspondiente Ordenanza de Movilidad.

En ciertos accesos, como en la entrada noreste del municipio (accediendo por la CV – 522) se encuentra dicha señal prohibiendo la entrada de vehículos pesados dentro del casco urbano y permitiendo únicamente la circulación de estos por el polígono industrial.

La medida se basa en la colocación de dichas señales antes de entrar al municipio para de esta manera asegurar su cumplimiento, dejando claro el recorrido que debe seguir el vehículo pesado.

Una propuesta de ubicación sería en el acceso de la CV – 5230 por el norte desde la A – 7, antes de llegar a la rotonda disponer la señal de prohibición de vehículos pesados en el municipio salvo en el polígono industrial, y en la primera salida de la rotonda (calle Benifaió) una señal de indicación del Polígono Industrial. De esta manera, se dota a los usuarios de una información mucho más entendible sobre el recorrido por el que se debe circular.

De la misma manera, se actuaría en la entrada sur de la CV – 5230, indicando en la intersección que se observa en el mapa la prohibición de circulación y estacionamiento de vehículos pesados dentro del casco urbano, así como la indicación de dónde se encuentra el polígono industrial.

| | |
|-------------------------------|------------------------------|
| Límite temporal: | Corto (🕒) / Medio plazo (🕒🕒) |
| Coste de la propuesta: | Bajo (€) |
| Prioridad: | Media (☆☆) / Alta (☆☆☆) |
| Indicadores: | I09, I38, I39, I40, I41, I42 |
| Promotor/Responsable: | Ayuntamiento de Guadassuar |

La propuesta de señalización en ambas glorietas de acceso es la siguiente:



Ilustración 107 Prohibición de entrada a vehículos de transporte de mercancías



Ilustración 108 Itinerario obligatorio para el paso de vehículos pesados



3.3. MOVILIDAD PEATONAL

Uno de los modos de desplazamientos más sostenibles es la movilidad peatonal, es por ello que este primer punto del plan y desarrollo de propuestas enuncia diferentes propuestas de actuación para aumentar la comodidad y la seguridad de los desplazamientos a pie con el fin de incentivarla.

Es importante remarcar la necesidad de recuperación del espacio urbano para el peatón, favoreciendo sus desplazamientos tanto con la clarificación de itinerarios como con la recualificación del paisaje urbano.

Los principales objetivos que se persiguen son:

1. La mejora de la comodidad y seguridad de los itinerarios peatonales
2. El aumento del número de desplazamientos caminando
3. El establecimiento de nuevas áreas con prioridad peatonal

Durante la encuesta realizada en la fase de diagnóstico de la situación actual, se han obtenido los siguientes resultados relacionados con la movilidad peatonal.

- Escasa anchura de aceras para el fomento de los recorridos peatonales, aunque el 99,2% de las calles dispone de aceras, una gran mayoría de estas no cumplen con las características mínimas.
- Ausencia significativa de calles e itinerarios peatonales cómodos y seguros en el municipio.
- Presencia de vehículos en las aceras, lo que hace entorpecer los itinerarios de los peatones.
- Un 84,6% de la población realiza un desplazamiento dentro del término municipal de Guadassuar.
- Solamente un 9,7% de la población ha declarado que se desplaza a pie habitualmente.
- Solamente el 1% de las calles son de uso peatonal exclusivo.
- La gran mayoría de los encuestados consideran que tanto la accesibilidad para las personas con problemas visuales como el mobiliario urbano en general son dos aspectos que se encuentran en mal estado.
- Un 39% de la población piensa que deberían implantarse calles compartidas por el peatón/ciclista y coche/moto.
- Un 35,1% de los encuestados considera que se debería implantar calles con un límite de velocidad de 30 km/h.

Asimismo, un considerable número de usuarios, de los que participaron en la encuesta, propone la peatonalización o la implantación de zonas de prioridad invertida en el casco urbano antiguo, además de restringir el acceso únicamente a residentes y a vehículos autorizados.

Las propuestas de actuación relacionadas con la movilidad peatonal que debe seguir el PMUS de Guadassuar, se presentan en las siguientes fichas:

1. Mejora de las aceras, pasos de peatones e intersecciones
2. Creación de calles de prioridad invertida
3. Señalización de tiempos en itinerarios peatonales
4. Creación de itinerarios escolares seguros
5. Mejora del mobiliario urbano
6. Creación de plataforma única

PROPUESTA DE ACTUACIÓN:
MOVILIDAD PEATONAL
P. 1
MEJORA DE LAS ACERAS, PASOS DE PEATONES E INTERSECCIONES

- Descripción de la medida:**

Aumentar el ancho de las aceras y mejorar la seguridad al peatón, ya que en gran parte de las vías del municipio se han detectado aceras de ancho insuficiente. Por lo que, en las calles que la sección sea igual o mayor a 9 metros, se deberá considerar la ampliación de las aceras para aumentar la seguridad y la comodidad de los usuarios cuando se desplacen por ellas.

- Objetivos:**

1, 2, 3, 5, 7, 13, 14 Y 15

- Ámbito de actuación (vías, intersecciones, etc.):**

Aceras de todo el municipio.

- Modo de ejecución:**

La actuación se basa en renovar las aceras, en especial aquellas que se encuentren en mal estado y dificulten los desplazamientos a pie ya sea porque las aceras tienen un ancho insuficiente o porque presenten ciertos obstáculos.

Aquellas aceras que presenten un ancho insuficiente se ampliará su sección para proporcionar mayor seguridad al peatón. Además, en dicha renovación se dispondrá de orejas, se trata de un elemento que se instala de manera adyacente a los pasos peatonales reduciendo la zona de cruce. Dichos elementos aumentan la visibilidad de los conductores lo que contribuye a reducir la posibilidad de que el peatón sufra un atropello.

Asimismo, se actuará en aquellas aceras que presenten obstáculos y no permitan una circulación libre y fluida por el municipio. Aquellos obstáculos observados, serán eliminados y se estudiará la incorporación de mobiliario urbano (farolas, bancos, papeleras, etc.) tras la ampliación de las aceras, de manera que no suponga un obstáculo, sino que se implemente a la acera en la ubicación correcta para favorecer la movilidad a pie y en bici.

Por último, se deberá aplicar un tratamiento antideslizante para evitar caídas de peatones, en especial en aquellas aceras que dispongan de cierta pendiente lo que dificulta el desplazamiento por ellas sobre todo en situaciones de inclemencias meteorológicas.

Límite temporal:

Medio plazo (🕒🕒)

Coste de la propuesta:

Medio (€€)

Prioridad:

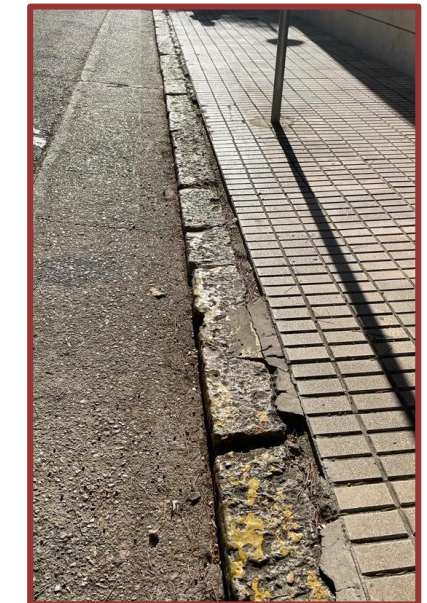
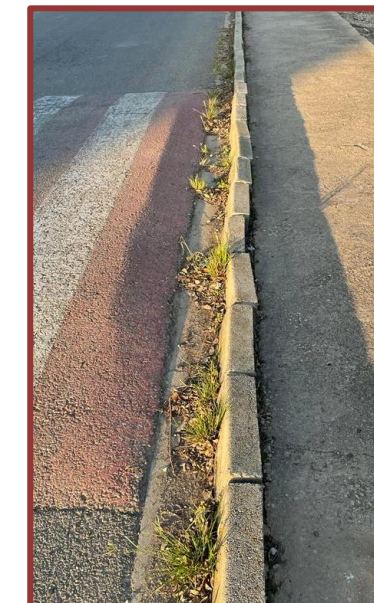
Baja (★) / Media (★★)

Indicadores:

I10, I11

Promotor/Responsable:

Ayuntamiento de Guadassuar



PROPUESTA DE ACTUACIÓN:
MOVILIDAD PEATONAL
P. 2
CREACIÓN DE ZONAS PACIFICADAS
Descripción de la medida:

Creación de zonas pacificadas, priorizando otros modos de desplazamiento no motorizados con la creación de calles peatonales, zonas de prioridad invertida y la creación de plataforma única. La creación de estas zonas colabora en la restricción de las condiciones de circulación de vehículos privados a favor de la circulación de bicicletas/VMP y peatones.

Objetivos:

1, 5, 13, 14 y 15

Ámbito de actuación (vías, intersecciones, etc.):

Vías delimitadas en la propuesta de actuación.

Modo de ejecución:

En la actualidad, el núcleo urbano de Guadassuar no dispone de ninguna zona pacificada por lo que la necesidad de adaptación hacia un modelo más sostenible hace que una gran parte de su casco urbano antiguo deba adaptarse a modos de desplazamiento no motorizados. De esta forma, se fomentaría el uso de la bicicleta/VMP y/o desplazamiento peatonal, disminuyendo el uso del vehículo privado.

Esta propuesta se dividirá en 2 zonas:

- **Zona peatonal:** se implementará en el carrer Major, a los alrededores del IES Didín Puig y CEIP Balmes y en la Plaza Reginaldo Barbera, donde se encuentran los principales puntos atractores del municipio. Las zonas peatonales propuestas se muestran en color verde en el mapa adjunto.
- **Zona de prioridad invertida:** se ejecutará en el casco urbano del municipio, así como sus alrededores, en distintas fases a medida que vaya creciendo la zona peatonal.

Esta acción deberá acompañarse de campañas de información a los vecinos sobre que usuario tiene la prioridad en cada uno de los nuevos espacios definidos y de la señalización adecuada especificando esta nueva tipología de vía. Las fases deberán implantarse por áreas completas, con una planificación general para que no interfieran unas fases con otras y puedan desarrollarse en el menor tiempo posible. Además, ambas zonas contarán con un pavimento en calzada única que sigan las recomendaciones de la guía "Criterios de Movilidad de la fundación RACC (Real Automóvil Club de Cataluña)".

En el **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.** siguiente mapa se puede apreciar la propuesta de creación de calles de prioridad invertida y peatonales una vez se hayan finalizado todas las fases de implantación.

| | |
|-------------------------------|--|
| Límite temporal: | Corto (🕒) / Medio (🕒🕒) / Largo plazo (🕒🕒🕒) |
| Coste de la propuesta: | Medio (€€) |
| Prioridad: | Media (☆☆) / Alta (☆☆☆) |
| Indicadores: | I12, I13, I14, I15, I16, I17, I21 |
| Promotor/Responsable: | Ayuntamiento de Guadassuar |

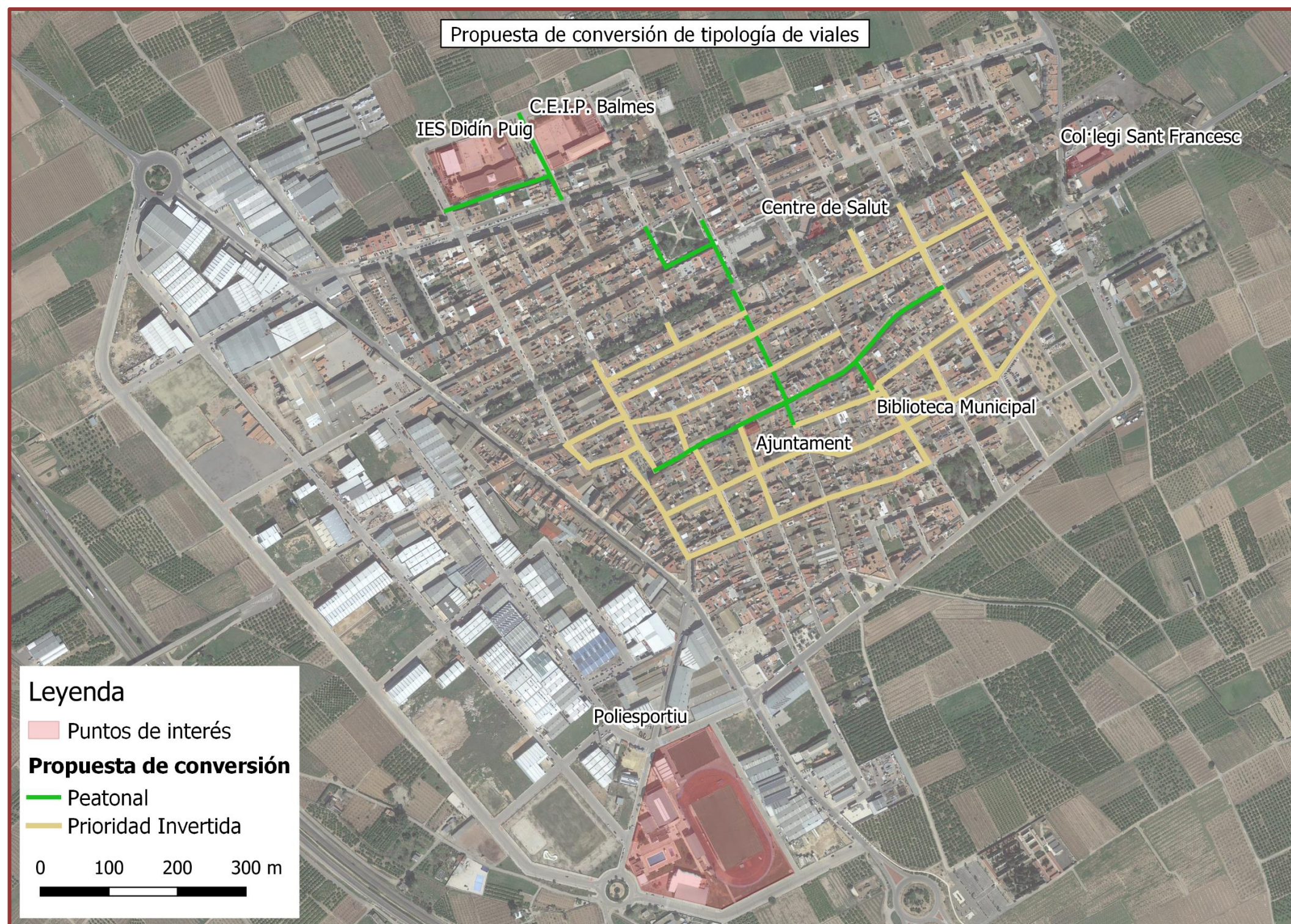
| Zona peatonal | Zona prioridad invertida |
|---|--|
|  |  |
| Velocidad a paso humano | Máxima 20 km/h |
| Para calles con sección de cualquier anchura. | |
| No permite estacionamiento en superficie. | No permite estacionamiento en superficie, salvo determinadas excepciones |
| Los ciclistas y peatones comparten el espacio. Solo pueden acceder vehículos de servicio especial. | Prioridad para ciclistas y peatones. Los vehículos que circulan por estas calles se dirigen a sus plazas privadas de aparcamiento. |

PROPUESTA DE ACTUACIÓN:

MOVILIDAD PEATONAL

P. 2

CREACIÓN DE ZONAS PACIFICADAS



PROPUESTA DE ACTUACIÓN:
MOVILIDAD PEATONAL
P. 3
SEÑALIZACIÓN DE TIEMPOS EN ITINERARIOS PEATONALES

- Descripción de la medida:**

Señalar la red de itinerarios peatonales con la información de diferentes lugares de interés dentro de una zona con tráfico exclusivamente peatonal, en especial todos los centros atractores/generadores de viajes (centros educativos, ayuntamiento, supermercados, polideportivo, centro de salud, etc.) mediante los recorridos más cortos, más agradables y más seguros, fomentando de esta forma el desplazamiento mediante este modo sostenible.

- Objetivos:**

1 y 5

- Ámbito de actuación (vías, intersecciones, etc.):**

Vías que conecten centros atractores/generadores de viajes.

- Modo de ejecución:**

Deberá valorarse la reurbanización de estas vías para crear paseos más atractivos.

No necesariamente deben unirse mediante vías completamente peatonales, pero si disponer de una sección suficiente para este uso.

En el caso de las vías principales del municipio se plantearán tanto la ampliación de aceras como la eliminación o recolocación de obstáculos sobre ellas (farolas, bancos, cajas de luces, etc.) con el fin de crear rutas atractivas para desplazarse con modos de movilidad activa.

A continuación, se plantea una propuesta de creación de estos itinerarios peatonales, remarcando la zona delimitada con calles.

Límite temporal:

Largo plazo (🕒🕒🕒)

Coste de la propuesta:

Bajo (€)

Prioridad:

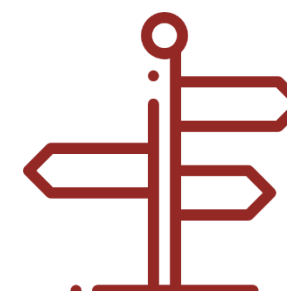
Baja (☆) /Media (☆☆)

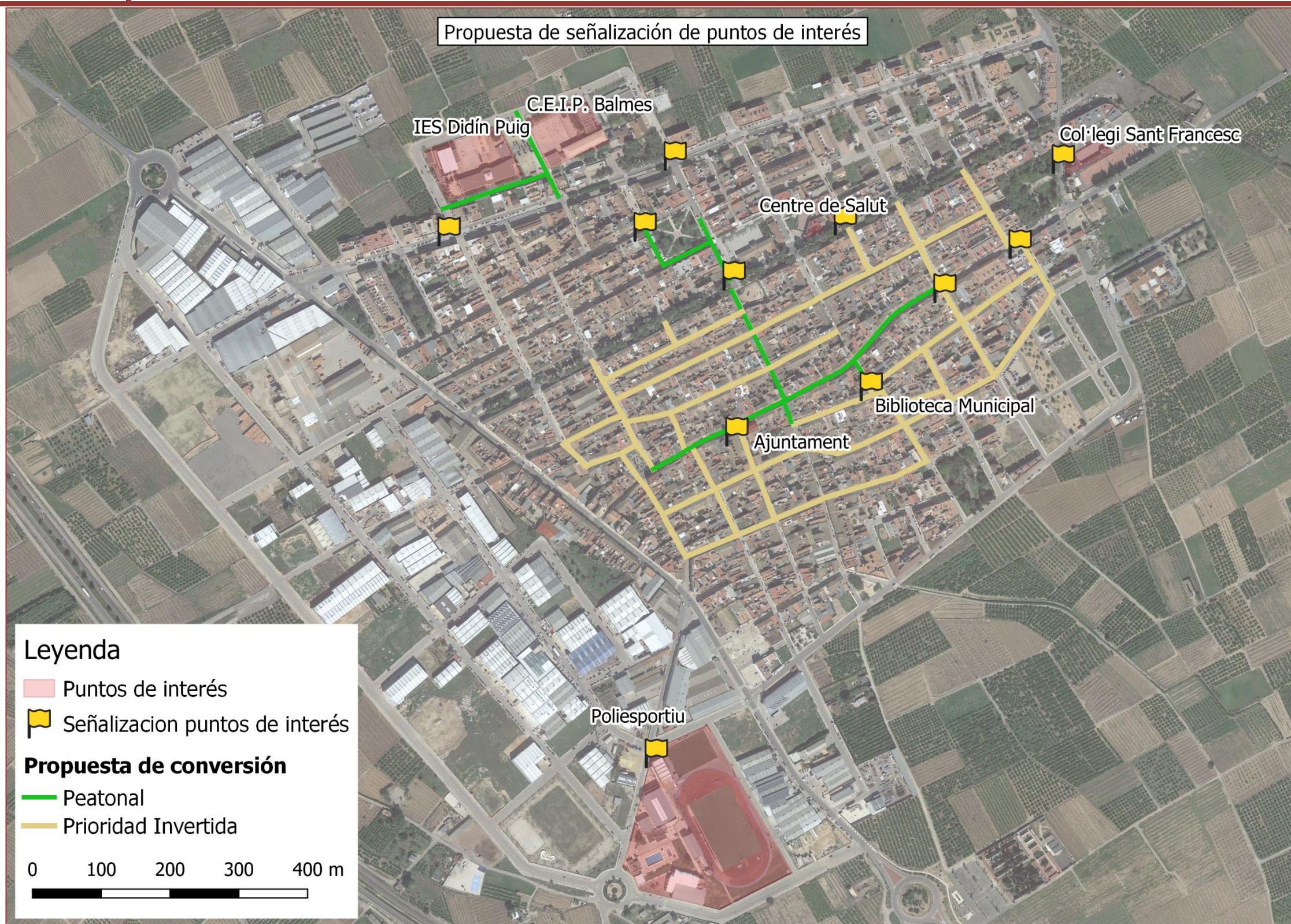
Indicadores:

I15

Promotor/Responsable:

Ayuntamiento de Guadassuar





PROPUESTA DE ACTUACIÓN:
MOVILIDAD PEATONAL
P. 4
ITINERARIOS ESCOLARES SEGUROS

- Descripción de la medida:**

Diseño de caminos escolares seguros para los distintos centros educativos de Guadassuar (IES Didín Puig, C.E.I.P. Balmes, Escuela infantil Prada y Colegio San Francisco), buscando modificar los hábitos de desplazamiento de los estudiantes, personal del centro y adultos que los acompañan de modos de transporte motorizados a modos no motorizados mediante las rutas más empleadas de acceso a cada centro.

- Objetivos:**

1, 5, 6, 13, 14 y 15

- Ámbito de actuación (vías, intersecciones, etc.):**

Itinerarios más concurridos de acceso a cada centro educativo. Calles: Padre Estanislao, del Mestre Cuevas, Alzira, Major, de l'Ermita, Riu Magre, un tramo de Gran Vía, Riu Xúquer y Avenida de la Diputació.

- Modo de ejecución.**

Diseñando las rutas mediante la participación de todos los agentes involucrados.

Para el desarrollo de estos itinerarios se tendrán que tomar medidas que sirvan para mejorar la seguridad de los más vulnerables, como la disposición de policía en las intersecciones más importantes, la ayuda de vecinos, comerciantes, etc. en caso de necesidad, una señalética reforzada, cruces sin ningún problema de visibilidad, elementos que identifiquen esa ruta como itinerario escolar seguro, etc.

Las características principales que definen estos itinerarios escolares son:

1. Debe ser una infraestructura segura por la que se desplacen los peatones usuarios con destino los centros escolares, y equipada, acorde a tal fin.
2. Debe presentar una adaptación estética para los niños, de modo que se favorezca un desplazamiento alegre y entretenido y se genere una atracción para los mismos, potenciando así que estos desplazamientos peatonales se incrementen. Como medidas se propone el uso de pinturas que den color al pavimento, dibujos en el pavimento o incluso la utilización de señalización horizontal y vertical en el itinerario con alguna temática de entretenimiento infantil.
3. Ubicación de señalización vertical en los cruces más importantes de los itinerarios con las calles del municipio, indicando la presencia de dicho itinerario para que los usuarios de vehículos motorizados aumenten su nivel de alerta.
4. Se debe realizar una divulgación de la existencia y características de estos itinerarios para concienciar a la población, tanto en los centros escolares como de modo genérico en el resto de la población.


Límite temporal:

Medio (🕒) / Largo plazo (🕒🕒)

Coste de la propuesta:

Bajo (€)

Prioridad:

Baja (★) / Media (★★)

Indicadores:

I11, I16, I18, I19

Promotor/Responsable:

Ayuntamiento de Guadassuar / Centros escolares

Como actividad asociada a la divulgación de los itinerarios escolares se propone la inclusión de realización de actividades para los escolares en la Semana de la Movilidad, con el fin de que conozcan y potencien los hábitos de dichos itinerarios; en estos talleres o actividades sería conveniente la participación de las Asociaciones de Padres y Madres (AMPAs) de los distintos centros para dar apoyo organizativo, así como para que tomen conciencia de los itinerarios.

A modo de ejemplo se muestran 2 imágenes de actividades de concienciación para escolares realizadas por la EMT de València.



Fuente: EMT



PROPUESTA DE ACTUACIÓN:

MOVILIDAD PEATONAL

P. 5

MEJORA DEL MOBILIARIO URBANO

Descripción de la medida:

Esta medida trata de acometer una mejora en el conjunto de elementos de mobiliario urbano deficientes del municipio de Guadassuar, así como una implementación de los elementos necesarios. De esta forma, se potenciaría la movilidad peatonal desde el uso recreativo del espacio público, mejorando áreas que se encuentran deterioradas y/o poco utilizadas por ser poco llamativas o cómodas.

Objetivos:

1, 5, 11, 14 y 15

Ámbito de actuación (vías, intersecciones, etc.):

Parques y plazas de Guadassuar

Modo de ejecución:

La propuesta de mejora del mobiliario urbano sigue dos vertientes diferentes:

Adaptación y mejora del mobiliario urbano actual

A lo largo de todo el municipio existen elementos del mobiliario urbano que no se encuentran adaptados para ofrecer una buena accesibilidad al conjunto de la ciudadanía. Esto es el caso de farolas que se encuentra en el medio de aceras estrechas y pasos de peatones o los semáforos, entre otros.



Límite temporal:

Largo plazo (🕒🕒🕒)

Coste de la propuesta:

Medio (€€)

Prioridad:

Baja (☆)

Indicadores:

I11, I12, I14, I16, I19, I20

Promotor/Responsable:

Ayuntamiento de Guadassuar

Implementación de nuevos elementos de mobiliario urbano

En esta vertiente se incluye la implementación de fuentes en inmediaciones de centros educativos además de en los parques públicos, aumento del número de bancos en paseos y parques y marquesinas para el transporte público, estando recogido este último en otra ficha de propuesta.



Fuente: isotckphotos

PROPUESTA DE ACTUACIÓN:

MOVILIDAD PEATONAL

P. 6

CREACIÓN DE PLATAFORMA ÚNICA

Descripción de la medida:

Creación de plataforma única.

Objetivos:

1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 13, 14 y 15

Ámbito de actuación (vías, intersecciones, etc.):

Carrer Major.

Modo de ejecución:

Esta propuesta trata de crear vías de plataforma única en las calles en donde el tránsito peatonal sea elevado, transformando así vías de prioridad vehicular en calles peatonales. Esta medida junto con la peatonalización del casco antiguo de Guadassuar fomentará modos de desplazamientos más sostenibles.

La propuesta de conversión a plataforma única se realizará en dos fases:

- o Fase 1: desde la Plaza de San Bernardo hasta la calle Alzira.
- o Fase 2: desde la calle Alzira hasta la calle del Maestro Giner, en concreto, hasta el hogar del jubilado ubicado en la intersección de la calle de l'Ermita con la calle del Maestro Giner.

Además, se deberá seguir una serie de parámetros tanto estéticos como de accesibilidad. En cuanto a esto último, es necesario tener como referencia lo recogido en la normativa vigente en materia de accesibilidad en lo que concierne a la urbanización, recogido en DECRETO 65/2019, de 26 de abril, del Consell, de regulación de la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos. [2019/5000], el cual garantiza una total accesibilidad a PMR.

En cuanto a los parámetros estéticos, la conversión de la calle a plataforma única, deberá disponer de un pavimento adecuado para el tránsito peatonal y que se encuentre estéticamente integrado en la estética general de la zona.

A continuación, se puede apreciar una ejemplo de conversión a plataforma única integrada en la estética de la calle.

Total de plataforma única propuesta 6,3 km.

Límite temporal:

Corto (🕒) / Medio (🕒🕒) / Largo plazo (🕒🕒🕒)

Coste de la propuesta:

Alto (€€€)

Prioridad:

Alta (☆☆☆)

Indicadores:

I10, I11, I12, I13, I17, I21

Promotor/Responsable:

Ayuntamiento de Guadassuar

ANTES



DESPUÉS



PROPUESTA DE ACTUACIÓN:

MOVILIDAD PEATONAL

P. 6

CREACIÓN DE PLATAFORMA ÚNICA



3.4. MOVILIDAD CICLISTA

La movilidad ciclista representa uno de los modos de desplazamientos sostenibles que se deben abordar en la redacción de un PMUS dado que: es accesible para la mayoría de la población, mejora la salud física y mental, requiere una reducida inversión frente a otros modos de desplazamiento motorizados y no emite gases contaminantes para la atmosfera, como vehículos de movilidad personal (VMP) y bicicletas.

Mediante estas propuestas del programa de actuaciones se pretenden alcanzar los siguientes objetivos:

1. Crear una infraestructura ciclista interna mediante ciclocalles en todo el término municipal de Guadassuar.
2. Crear una conexión con la infraestructura ciclista de los municipios más próximos.
3. Mejorar la seguridad ciclista y su interacción con el resto de usuarios implicados en la movilidad.
4. Fomentar el uso de este medio de transporte sostenible entre los vecinos.

Una vez analizadas las respuestas de las encuestas desarrolladas durante la fase de diagnóstico del plan, se obtuvieron los siguientes resultados:

- Los usuarios que declaran disponer de bicicleta representan el 83,4% frente a un 14,3% que no dispone de ella.
- Respecto de los vehículos de movilidad personal (patinete, patinete eléctrico...) solamente un 11,6 % indica que dispone de este elemento de micromovilidad.
- Un 13,1% de los encuestados utiliza la bicicleta como medio de desplazamiento habitual.
- Un 24,2% estaría dispuesto a utilizar la bicicleta como medio de desplazamiento habitual.
- Un 39 % que considera que deberían ser compartidas peatón/ciclista y coche/moto (velocidad límite 20 km/h).
- Un 54,8 % de los encuestados considera que es necesario implantar más tramos de carril bici, seguido de un 38,6 % que considera importante implantar más aparcamientos para bicicletas.

Se enumeran las propuestas de actuación que se detallan en las siguientes fichas.

1. Red ciclista/VMP interna
2. Red ciclopeatonal/VMP externa
3. Estacionamientos para bicicletas/VMP
4. Campaña de concienciación del uso de medios activos de transporte

PROPUESTA DE ACTUACIÓN:

MOVILIDAD CICLISTA

C. 1

CREACIÓN DE CICLOCALLES

Descripción de la medida:

Incorporación de ciclocalles en el municipio de Guadassuar que tengan como objetivo proporcionar un lugar que invite a utilizar la bicicleta, aumentando la seguridad de dichos usuarios, así como disuadir a los conductores de vehículos privados motorizados de utilizar dichas calles.

Objetivos:

5, 7, 12, 14 y 15

Ámbito de actuación (vías, intersecciones, etc.):

Esta medida contempla la señalización y adaptación en diferentes calles del municipio representadas en el mapa.

Modo de ejecución:

Esta propuesta trata de realizar una conversión de determinadas vías en dirección a la convivencia entre vehículos motorizados y vehículos no motorizados, reduciendo a su vez la velocidad en las vías internas del municipio a 30 km/h, convirtiendo dicha vía en ciclocalle.

Se señalarán algunos itinerarios principales (ciclocalles) de forma que se le dé un impulso a la movilidad ciclista/VMP dentro del casco urbano, tanto alertando a conductores de la presencia de VMP y bicicletas en la calzada, como para que los usuarios estén al tanto de que pueden circular por esas calles con seguridad y comodidad.

Esta red de itinerarios conectará los principales lugares de interés del núcleo urbano, así como los carriles bici que se propondrán en la siguiente actuación, conectando al municipio de Guadassuar con los municipios más próximos.

En el mapa se detalla la propuesta de cambio de tipología de viales, estando representado en color azul la propuesta de conversión a ciclocalles, se contempla la conversión de los viales principales de circulación del núcleo urbano a ciclocalles.

| | |
|-------------------------------|--|
| Límite temporal: | Corto (🕒)/ Medio plazo (🕒🕒) |
| Coste de la propuesta: | Medio (€€) |
| Prioridad: | Alta (☆☆☆) |
| Indicadores: | I22, I23, I24, I27, I28, I38, I39, I40, I41, I42 |
| Promotor/Responsable: | Ayuntamiento de Guadassuar |

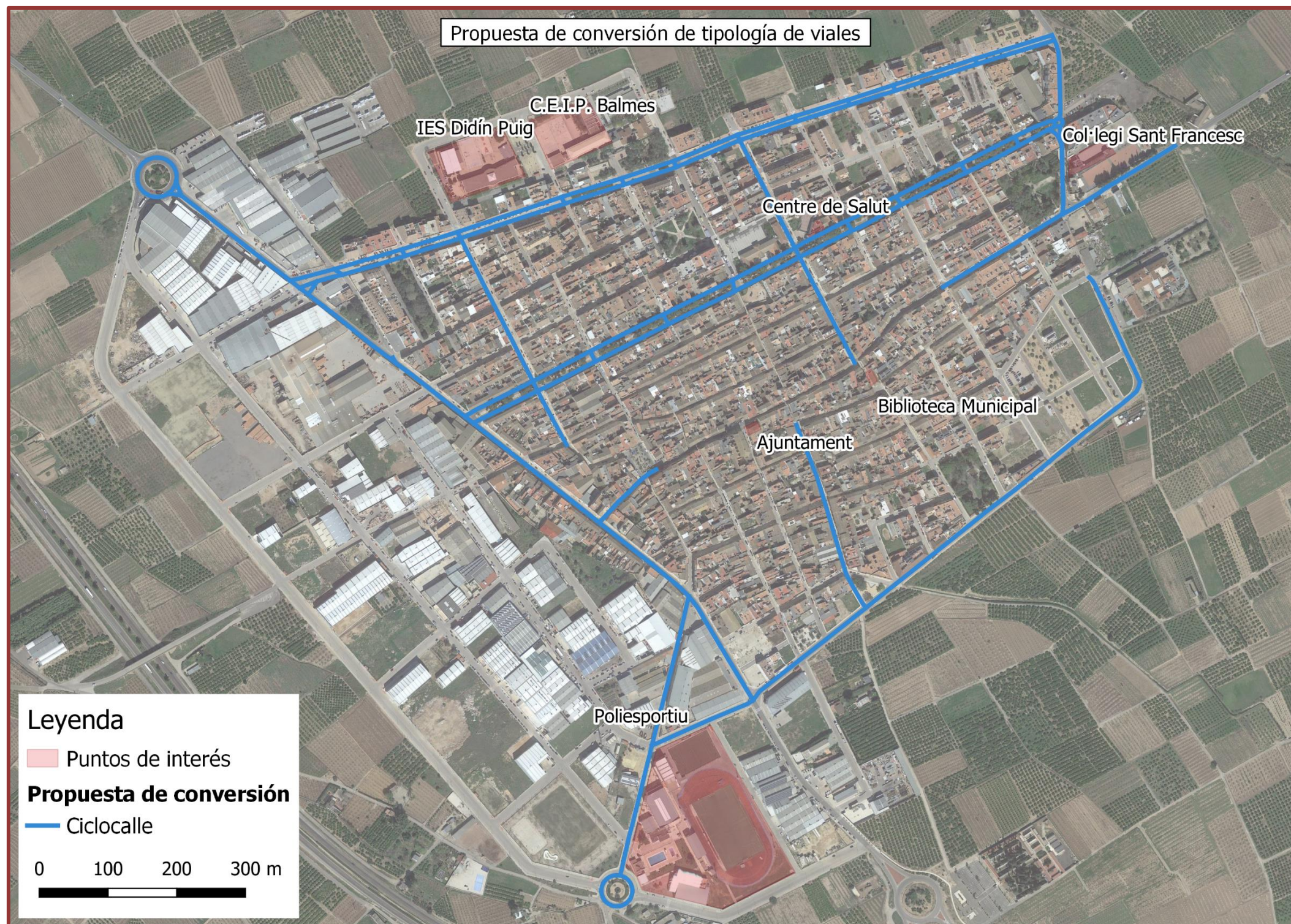


PROPUESTA DE ACTUACIÓN:

MOVILIDAD CICLISTA

C. 1

CREACIÓN DE CICLOCALLES



PROPUESTA DE ACTUACIÓN:

MOVILIDAD CICLISTA

C. 2

RED CICLOPEATONAL/VMP EXTERNA

- **Descripción de la medida:** creación de una red de itinerarios de conexión.
- **Objetivos:**
5, 7, 12, 14 y 15
- **Ámbito de actuación (vías, intersecciones, etc.):**
Vías de conexión entre Guadassuar y los municipios colindantes:
- L'Alcudia (CV-50 y CV-5230)
- Algemesí (CV-523)
- **Modo de ejecución:**

Se propone la adecuación de las vías de conexión entre Guadassuar y los municipios colindantes, creando así una red de itinerarios ciclistas de conexión que permitan una movilidad ciclista segura entre municipios.

En la actualidad la Xarxa d'Itineraris No Motorizats (XINM), ya recoge la propuesta de creación de una conexión ciclopeatonal entre L'Alcudia y Alzira.

Es por esto que la propuesta actual de conexión, recogería la realización de una propuesta realizada en la XINM que iría de Guadassuar hasta la Algemesí por la carretera CV-523. De esta manera, el núcleo urbano de Guadassuar estaría conectado con los municipios colindantes mediante una infraestructura ciclista.

La infraestructura a ejecutar sería de igual tipología que la del carril bici propuesto entre L'Alcudia y Guadassuar. En cuanto a la tipología dentro del núcleo, se propondrá una adecuación a ciclocalle.

| | |
|-------------------------------|---|
| Límite temporal: | Medio plazo (🕒🕒) |
| Coste de la propuesta: | Alto (€€€) |
| Prioridad: | Media (☆☆) |
| Indicadores: | I22, I23, I24, I27, I28 |
| Promotor/Responsable: | Ayuntamiento de Guadassuar / Diputación de Valencia / Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad |

A continuación se puede apreciar un mapa en el que se detalla la propuesta de implementación de carriles bici de conexión recogidos en la XINM junto con la propuesta de conexión entre Guadassuar y Algemesí.



Ilustración 109 Propuesta de infraestructura ciclista de conexión

| Municipio | Distancia (km) |
|-----------|----------------|
| L'Alcudia | 4,63 |
| Algemesí | 2,69 |
| Alzira | 1 |



PROPUESTA DE ACTUACIÓN:

MOVILIDAD CICLISTA

C. 3

ESTACIONAMIENTOS SEGUROS PARA BICICLETAS/VMP

Descripción de la medida:

Implantación de una red de aparcamientos para bicicletas y VMP en los mayores centros atractores de viajes a lo largo de todo el núcleo de población.

Objetivos:

5, 12, 14 y 15

Ámbito de actuación (vías, intersecciones, etc.):

Puntos de interés del término municipal de Guadassuar.

Modo de ejecución:

En cada punto del mapa, se propone la implantación de aparcamientos para patinetes, ya que es la mejor alternativa a los modos motorizados en el municipio Guadassuar. A su vez, en cada punto se propone también la implantación de aparcabicis con forma de "u" invertida como se muestra en una de las imágenes.

Dichos aparcamientos se ubicarán en las zonas próximas a los principales puntos de interés en el núcleo, es decir en los centros escolares, el Ayuntamiento, en la biblioteca municipal y en el polideportivo de Guadassuar. Cabe destacar que para la localización de los aparcamientos que se encuentren en parcelas privadas, se realizará una recomendación para la implantación de los mismos.

Límite temporal:

Largo plazo (🕒🕒🕒)

Coste de la propuesta:

Bajo (€)

Prioridad:

Baja (☆)

Indicadores:

I22, I25, I26

Promotor/Responsable:

Ayuntamiento de Guadassuar

En el siguiente mapa, se pueden apreciar las propuestas de localización tanto de los aparcabicis como de los aparcapatinetes.



Fuente: istockphotos



Ilustración 110 Propuesta de ubicación de aparcabicis/VMP

PROPUESTA DE ACTUACIÓN:

MOVILIDAD CICLISTA

C. 4

CAMPAÑA DE CONCIENCIACIÓN DEL USO DE MEDIOS ACTIVOS DE TRANSPORTE

- Descripción de la medida:

Crear campañas de concienciación del uso de medios activos de transporte promoviendo las ventajas sociales, ambientales y económicas de la movilidad sostenible, principalmente en VMP por ser la más adecuada en el municipio, así como labores de concienciación sobre las medidas definidas en el plan respecto a este tipo de movilidad y la interacción de los distintos modos, de forma que todos los usuarios compartan el espacio público de forma óptima. Además de publicitar las ayudas para la compra de bicicletas urbanas y/o Vehículos de Movilidad Personal (VMP) eléctrico de la GVA.

- Objetivos:

5, 12, 14 y 15

- Ámbito de actuación (vías, intersecciones, etc.):

Toda la población de Guadassuar.

- Modo de ejecución:

Se propone el fomento de la movilidad en VMP (en mayores de 16 años) y bicicleta en dos ámbitos principales: Movilidad al trabajo y movilidad escolar.

En ambos casos se proponen las siguientes acciones concretas:

- Semana de la movilidad sostenible, en la que con el apoyo de la Policía Local se procure señalar y dar prioridad a estos modos, de forma que las personas puedan realizar su desplazamiento cotidiano de esta forma, y comprobar que es seguro y cómodo.
- Fomentar la instalación de aparcamientos seguros para VMP y bicicletas, además de los mencionados en la ficha anterior, trabajando en conjunto con empresas y centros educativos privados, de forma que estos también implementen este tipo de medidas que resultan económicas y beneficiosas.
- Cursos, principalmente para niños de "aprende a ir en bici", y de "aprende a ir en VMP" a personas mayores de 16 años, de forma que conozcan este modo, sepan utilizarlo de forma segura y aprendan la normativa que les aplica.
- Realizar eventos como "día sin coches" o "Día de bicicleta escolar" en el que los niños disfruten de las calles sin el riesgo de compartir infraestructura con vehículos, de forma que sirva como experimento y aprendizaje para todo el municipio.
- Talleres trimestrales de conocimiento, donde se socialice a la comunidad actividades relacionadas con la reparación de bicicletas, elementos de seguridad para uso de estos modos de transporte, normativa, circulación adecuada, responsabilidad como actor vial, entre otros.



Límite temporal:

Corto (🕒) / Medio (🕒🕒) / Largo plazo (🕒🕒🕒)

Coste de la propuesta:

Bajo (€)

Prioridad:

Baja (★) / Media (★★)

Indicadores:

I22, I27

Promotor/Responsable:

Ayuntamiento de Guadassuar

En cuanto a la movilidad escolar esta suele hacerse en coche, parcialmente, porque se percibe que las calles no son seguras para los niños, por lo que al fomentar la movilidad sostenible disminuye el uso del vehículo privado junto con la inseguridad alrededor de los centros escolares. Además, los hábitos de movilidad son difíciles de cambiar en personas adultas pues la mayoría está acostumbrada a utilizar el vehículo privado, si se pretende que a largo plazo el reparto modal sea distinto, es prioritario fomentarlo en los entornos educativos.



Fuente: istockphotos



3.5. ACCESIBILIDAD

La accesibilidad es un punto muy importante en la elaboración del PMUS, dado que una adecuada accesibilidad favorece los desplazamientos a pie y sobre todo facilita estos a las personas de movilidad reducida (PMR).

Durante la encuesta realizada en la fase de análisis y diagnóstico de la situación actual, se han obtenido que, en cuanto a los desplazamientos habituales, solamente un 9,7 % de los desplazamientos internos se realizan a pie.

Y de la jornada de participación ciudadana desarrollada se ha obtenido las siguientes propuesta:

- Aumentar anchura de aceras.
- Crear vías de plataforma única.

Las propuestas de actuación en materia de accesibilidad del presente PMUS se detallan a continuación:

1. Adaptación de semáforos.
2. Adaptación de bordillos y pasos de peatones

PROPUESTA DE ACTUACIÓN:

TIPOLOGÍA A LA QUE PERTENECE

A.1

ADAPTACIÓN DE LA SEMAFORIZACIÓN

• **Descripción de la medida:**

La medida se basa en la adecuación de los semáforos para que las personas con discapacidad visual puedan cruzar los pasos peatonales de manera segura y cómoda.

Además, se coordina con las otras propuestas de accesibilidad para el resto de peatones, en especial aquellas personas con movilidad reducida aumentando la accesibilidad universal en el entorno urbano.

• **Objetivos:**

3, 5

• **Ámbito de actuación (vías, intersecciones, etc.):**

Todo el municipio de Guadassuar

• **Modo de ejecución:**

La actuación se basa en la adaptación de los semáforos del municipio a las necesidades de las personas con discapacidad visual.

Los semáforos adaptados cuentan con un sistema que emite señales acústicas para facilitar el cruce de las personas usuarias. Estos avisan mediante sonidos del color del semáforo, emite los distintos tonos para que el peatón distinga las zonas para efectuar el cruce (zona de cruce, zona de paso y fin de paso). Además, dicho sistema se activa cuando es necesario, lo que permite que el semáforo no esté de manera continua emitiendo un sonido que pueda ser molesto para el resto de la ciudadanía. Esta activación puede ser bajo demanda, a través de un mando a distancia o una aplicación móvil, o con activación automática, mediante reconocimiento bluetooth.

Con todo ello, se aumenta la seguridad de los cruces, dotándoles de mayor autonomía y movilidad por el municipio.

La implementación trata de acoplar al semáforo ya existente una señal acústica para invidentes además de la implementación de pavimento podo táctil.

Límite temporal:

Corto (🕒) / Medio (🕒🕒) / Largo plazo (🕒🕒🕒)

Coste de la propuesta:

Bajo (€)

Prioridad:

Baja (★) / Media (★★) / Alta (★★★)

Indicadores:

I30, I31

Promotor/Responsable:

Ayuntamiento de Guadassuar

En la siguiente imagen se puede apreciar el estado actual en el que se encuentra el semáforo situado en c/ Riu Magre.



PROPUESTA DE ACTUACIÓN:
ACCESIBILIDAD
A. 1
ADAPTACIÓN DE BORDILLOS Y PASOS PEATONALES
Descripción de la medida:

Mejorar la accesibilidad tanto de las PMR como del resto usuarios implicados en la movilidad peatonal. En el capítulo de análisis y diagnóstico se han destacado ejemplos de pasos de peatones no adaptados a personas de movilidad reducida (PMR), haciendo énfasis en el entorno de los centros de atracción más relevantes del municipio (colegios, centro de salud, biblioteca, pabellón), así como una clasificación de los pasos que tienen resalto, y por lo tanto son más seguros, de los que no.

Objetivos:

1, 3, 5 y 14

Ámbito de actuación (vías, intersecciones, etc.):

Bordillo y pasos de peatones comprendidos en el núcleo urbano que requieran de adaptación.

Modo de ejecución:

Se deberá tener como objetivo que todos los cruces y pasos peatonales del municipio sean adecuados para PMR, para ello se tendrá especial atención a los entornos de edificios públicos para realizar las actuaciones de adaptación, así como los itinerarios peatonales principales. Se deberá tener en cuenta también aquellos casos en que se reorganizará próximamente las calles a plataforma única, de forma que se tenga una optimización de recursos, y se realicen adaptaciones donde se mantendrán aceras. Se realizará una transición entre la acera y la calzada de modo que cumpla con las especificaciones de movilidad y accesibilidad con el fin de que no supongan un obstáculo.

En primer lugar, se definirán aquellos cruces peatonales en que se implantará un resalto, haciendo que el cruce se ubique al mismo nivel que la acera. Este tipo de solución es la más segura y cómoda para los peatones, más no debe aplicarse en todos los casos pues entorpece la circulación vial. Por lo tanto debe reservarse para aquellos casos en que es necesario por seguridad vial, como el entorno de colegios o cruces con un alto aforo de peatones. Una vez definidos los cruces en que se implementará un resalto, el resto se deberán adaptar con rebaje de bordillos y con la colocación de pavimento podo táctil, asegurando siempre rampas con una pendiente adaptada. De esta forma se evita que se produzcan casos en que se tienen rampas y resaltos en el mismo cruce, caso particularmente negativo para PMR. Asimismo, se deberán adaptar aquellos cruces en que se tiene la problemática anterior mencionada, eliminando las rampas de forma que se encuentren al mismo nivel que el resalto.

Respecto a los puntos prioritarios de actuación se destacan:

- Entornos escolares en que es necesario adaptar los cruces con resalto (Colegio San Francisco, IES Didín Puig y C.E.I.P Balmes)
- Inmediaciones del Auditorio y del Centro de Salud.
- Acceso al Polideportivo
- Necesidad de adaptación de la mayor parte de pasos de peatones de la c/ Gran Vía.

Se ha detectado también que las plazas de Reginaldo Barbera y de la Libertad no se encuentran adaptadas a PMR. La primera de ellas no dispone de rebajes en alguno de los pasos de peatones de acceso a la misma y la segunda presenta la falta de pasos de peatones de acceso a la plaza, además de la colocación de señales en medio de la acera. Como parte de la adaptación dentro de esta propuesta, se recoge también la colocación de pavimento podo táctil en los pasos de peatones, facilitando la inclusión en la movilidad a PMR, en especial a personas con discapacidad visual. Estos sistemas se basan en pavimentos con relieves diferenciando las zonas de cruce, facilitando así la orientación en las aceras.

| | |
|-------------------------------|--|
| Límite temporal: | Corto (🕒) / Medio (🕒🕒) / Largo plazo (🕒🕒🕒) |
| Coste de la propuesta: | Bajo (€) |
| Prioridad: | Media (☆☆) / Alta (☆☆☆) |
| Indicadores: | I29, I30 |
| Promotor/Responsable: | Ayuntamiento de Guadassuar |



Ilustración 111 Paso de peatones en pl. Reginaldo Barbera sin rebaje



Ilustración 112 Señal en medio de la acera en pl. de la Libertad

3.6. TRANSPORTE PÚBLICO

De la encuesta *online* realizada en la fase de diagnóstico se ha obtenido que solamente un 0,8% de los encuestados utiliza el autobús, como medio de desplazamiento habitual. Es por ello que este modo de transporte presenta un alto potencial de mejora.

De las encuestas se ha obtenido:

- Un 24,7 % declara que no utilizó el autobús porque los horarios no son coincidentes con sus necesidades y un 58,4 % porque no hay servicio de autobús en su lugar de destino.
- Un 41% estaría dispuesto a cambiar su modo de desplazamiento, al transporte público, si se mejorara la oferta de transporte.

Las problemáticas/propuestas más relevantes para el transporte público obtenidas en la consulta ciudadana son:

- Mejora de las frecuencias de las líneas de autobús.
- Conexión ferroviaria con València y Alcira.

Con todo ello se considera que las medidas de transporte público en el PMUS deben seguir las siguientes propuestas de actuación, presentadas en las fichas mostradas a continuación:

1. Mejora de información al usuario del transporte público (bus interurbano)
2. Adecuación de las paradas del bus
3. Conexión Guadassuar-Algemesí.

PROPUESTA DE ACTUACIÓN:

TRANSPORTE PÚBLICO

TP. 1 MEJORA DE INFORMACIÓN AL USUARIO DEL TRANSPORTE PÚBLICO (BUS INTERURBANO)

Descripción de la medida:

Colocación de mapas y horarios actualizados en todas la paradas, contacto de incidencias de tal forma que a los usuarios se les facilite la comprobación de los horarios de paso y las paradas, aumentando el uso del bus interurbano disminuyendo, a su vez, el uso del vehículo privado.

Objetivos:

5, 9, 10, 11 y 15

Ámbito de actuación (vías, intersecciones, etc.):

Paradas de autobús interurbano localizadas en la calle Colom.

Modo de ejecución:

En las paradas con marquesinas se colocará un mapa indicando las paradas de cada una de las líneas, la ubicación en la que se encuentra el usuario y el horario de servicio. Además, se indicarán los diferentes contactos a los que acudir en caso de incidencia en alguno de los servicios y un código QR enlace con una página web actualizada del servicio.

En las siguientes imágenes se aprecia tanto la situación actual de los puntos de paradas en Guadassuar, así como la propuesta de conversión de los mismos.

| | |
|-------------------------------|---|
| Límite temporal: | Corto (🕒) / Medio plazo (🕒🕒) |
| Coste de la propuesta: | - |
| Prioridad: | Media (☆☆) / Alta (☆☆☆) |
| Indicadores: | I32, I33, I35, I37 |
| Promotor/Responsable: | Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad |



PROPUESTA DE ACTUACIÓN:

TRANSPORTE PÚBLICO

TP. 2

ADECUACIÓN DE LAS PARADAS DEL BUS INTERURBANO

Descripción de la medida:

Instalación tanto de marquesinas para que las personas usuarias puedan resguardarse de las inclemencias meteorológicas como de una plataforma para evitar los estacionamientos indebidos, facilitando la subida y bajada de las personas.

Objetivos:

5, 9, 10, 11 y 15

Ámbito de actuación (vías, intersecciones, etc.):

Paradas de autobús interurbanos en la calle Colon

Modo de ejecución:

Dentro de esta medida está comprendida la adecuación de los dos puntos de parada que existen actualmente en el núcleo urbano.

C/ Colom dirección L'Alcudia

En este sentido de circulación, al estar dotado de un punto de parada como tal, se propone la colocación de una plataforma modular a base de piezas auto encajables, que ahuyente los estacionamientos indebidos y que facilite la subida y bajada de los usuarios del transporte público. En la siguiente imagen, se puede apreciar un ejemplo de plataforma reservada para la espera del autobús.

C/ Colom dirección Alzira

En este punto de parada, se propone la colocación de una marquesina de pequeño tamaño que sirva para resguardarse de las inclemencias meteorológicas, además de disponer de bancos para sentarse. Como ejemplo de estructura para implementar este punto de parada, se puede tomar como ejemplo la marquesina que se aprecia en la siguiente imagen.

| | |
|-------------------------------|---|
| Límite temporal: | Corto (☺) / Medio (☺☺) / Largo plazo (☺☺☺) |
| Coste de la propuesta: | Medio (€€) |
| Prioridad: | Media (☆☆) / Alta (☆☆☆) |
| Indicadores: | I32, I33, I35, I36, I37 |
| Promotor/Responsable: | Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad |



PROPUESTA DE ACTUACIÓN:

TRANSPORTE PÚBLICO

TP. 3

CONEXIÓN GUADASSUAR - ALGEMESÍ

• **Descripción de la medida:**

La actuación se basa en crear una conexión entre Guadassuar y Algemesí que ofrezca un servicio de transporte público.

• **Objetivos:**

5, 9 y 10

• **Ámbito de actuación (vías, intersecciones, etc.):**

Municipios de Guadassuar y Algemesí

• **Modo de ejecución:**

Como se ha visto en la encuesta, Guadassuar dispone de una gran demanda que se desplaza a Algemesí. Según el Proyecto definitivo CV – 111 – La Ribera Alta – Valencia de Proyectos definitivos de servicio público de transportes de viajeros en autobús de la Generalitat Valenciana, entre ambos municipios no existe conexión directa de transporte público. Sin embargo, cada uno de ellos dispone de conexiones entre el resto de municipios cercanos a través de distintas líneas.

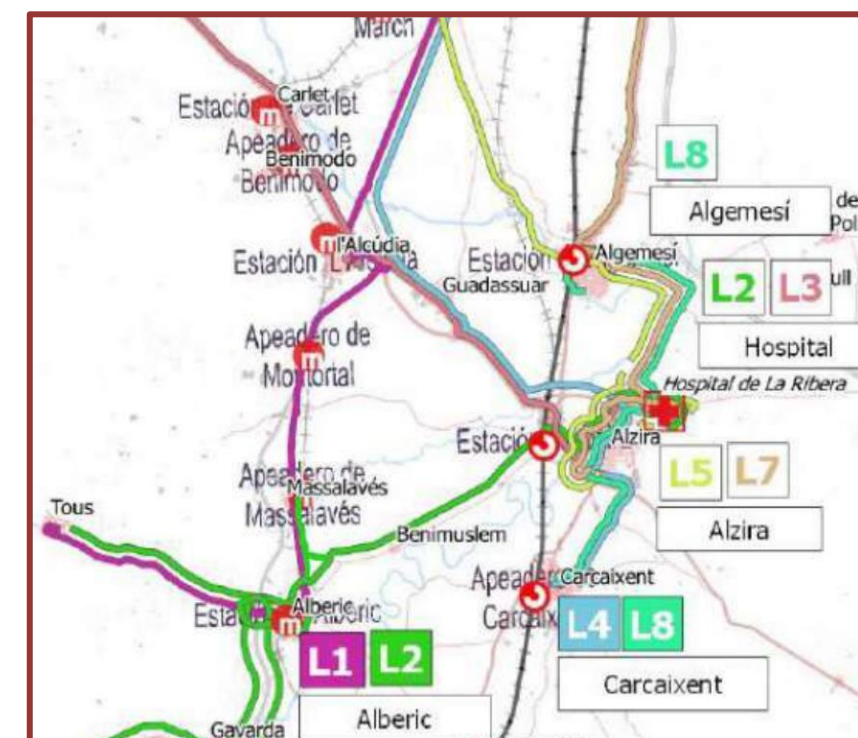
Por todo ello, se propone crear una conexión entre los municipios de Guadassuar y Algemesí a través de las líneas de la CV – 111. Dicha conexión puede realizarse por líneas distintas:

Por un lado, se encuentra la línea L4: Carcaixent – València que pasa por el municipio de Guadassuar. En este caso se propone que en la línea se incluya una parada en Algemesí

Por otro lado, la línea L5: Alginet – Hospital – Alzira presenta un recorrido con parada en Algemesí, pero no en Guadassuar. La propuesta en dicha línea sería incluir parada en el municipio de estudio.

De esta manera, se proporcionaría un servicio de transporte público para la demanda de viajeros entre ambos pueblos. Dando una opción de desplazamiento más sostenible y eficiente a la ciudadanía, frente al vehículo privado.

| | |
|-------------------------------|---|
| Límite temporal: | Medio (🕒🕒) plazo |
| Coste de la propuesta: | - |
| Prioridad: | Baja (☆) / Media (☆☆) |
| Indicadores: | I32, I34, I37, I38, I39, I40, I41, I42 |
| Promotor/Responsable: | Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad |



3.7. CRONOGRAMA DE PROPUESTAS Y PRESUPUESTO ESTIMADO

| Cumplimiento de pilares básicos de un PMUS | | | Indicadores | Corto plazo | | | | | Medio plazo | | | | | Largo plazo | | | | |
|---|---|---|--|-------------|------|------|------|------|-------------|------|------|------|------|-------------|--|--|--|--|
| 1 | 2 | 3 | | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | | | | | |
| 3.1. Vehículo privado (V.i) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | V.1: Conservación de la señalización | I04, I05 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | V.2: Calmado de tráfico en las calles de mayor afluencia de vehículos motorizados | I01, I02, I04, I06, I38, I39, I40, I41, I42 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.2. Transporte de mercancías (TM.i) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | TM.1: Creación de una ordenanza municipal para la regulación de plazas de C/D | I07, I08 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | TM.2: Propuesta de ubicación de plazas C/D | I07, I08 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | TM.3: Mejora de la señalización para vehículos de mercancías | I09, I38, I39, I40, I41, I42 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.3. Movilidad peatonal (P.i) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | P.1: Mejora de las aceras, pasos de peatones e intersecciones | I10, I11 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | P.2: Creación de zonas pacificadas | I12, I13, I14, I15, I16, I17, I21 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | P.3 : Señalización de tiempos en itinerarios peatonales | I15 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | P. 4: Itinerarios escolares seguros | I11, I16, I18, I19 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | P. 5: Mejora del mobiliario urbano | I11, I12, I14, I16, I19, I20 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | P. 6: Creación de plataforma única | I10, I11, I12, I13, I17, I21 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.4. Movilidad ciclista (C.i) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | C. 1: Creación de ciclocalles | I22, I23, I24, I27, I28, I38, I39, I40, I41, I42 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | C. 2: Red ciclopeatonal/VMP externa | I22, I23, I24, I27, I28 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | C. 3: Estacionamientos seguros para bicicletas/VMP | I22, I25, I26 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | C. 4: Campaña de concienciación del uso de medios activos de transporte | I22, I27 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.5. Accesibilidad (A.i) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | A.1: Adaptación de la semaforización | I30, I31 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | A.2: Adaptación de bordillos y pasos peatonales | I29, I30 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.6. Transporte público (TP.i) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | TP.1: Mejora de información al usuario del transporte público (bus interurbano) | I32, I33, I35, I37 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | TP.2: Adecuación de las paradas del bus interurbano | I32, I33, I35, I36, I37 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | TP.3: Conexión Guadassuar - Algemesí | I32, I34, I37,I38, I39, I40, I41, I42 | | | | | | | | | | | | | | | |

Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible debe sustentarse sobre 3 pilares fundamentales, que son los objetivos principales que se pretenden alcanzar con la aplicación del mismo. Estos son:

- 1_Reducir los costes **económicos** del transporte y las externalidades negativas del mismo
- 2_Reducir los costes **sociales** del transporte
- 3_Reducir los costes **ambientales** de la movilidad actual



En las tres columnas iniciales ubicadas a la izquierda del cronograma se realiza una clasificación de las actuaciones adoptadas en el PMUS, según éstas contribuyan o no a cumplir los objetivos arriba fijados, marcando en la fila de cada actuación concreta las celdas correspondientes a cada objetivo con el color correspondiente.

| | Financiamiento | Corto plazo | | Medio plazo | | Largo plazo | | | | | |
|---|-----------------------------|--------------|----------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|------------|------------|
| 3.1. Vehículo privado (V.i) | | | | | | | | | | | |
| V.1: Conservación de la señalización | Ayuntamiento | | 7.000,00 € | 7.000,00 € | | | | | | | |
| V.2: Calmado de tráfico en las calles de mayor afluencia de vehículos motorizados | Ayuntamiento | 13.000,00 € | 13.000,00 € | 14.000,00 € | | | | | | | |
| 3.2. Transporte de mercancías (TM.i) | | | | | | | | | | | |
| TM.1: Creación de una ordenanza municipal para la regulación de plazas de C/D | Ayuntamiento | | 15.000,00 € | | | | | | | | |
| TM.2: Propuesta de ubicación de plazas C/D | Ayuntamiento | | | 3.000,00 € | | | | | | | |
| TM.3: Mejora de la señalización para vehículos de mercancías | Ayuntamiento | | 6.000,00 € | | | | | | | | |
| 3.3. Movilidad peatonal (P.i) | | | | | | | | | | | |
| P.1: Mejora de las aceras, pasos de peatones e intersecciones | Ayuntamiento | | | 20.000,00 € | 20.000,00 € | 20.000,00 € | 20.000,00 € | | | | |
| P.2: Creación de zonas pacificadas | Ayuntamiento / Subvenciones | | | 10.000,00 € | 10.000,00 € | 10.000,00 € | 10.000,00 € | 10.000,00 € | | | |
| P.3: Señalización de tiempos en itinerarios peatonales | Ayuntamiento | | | | | 2.000,00 € | 2.000,00 € | 2.000,00 € | | | |
| P. 4: Itinerarios escolares seguros | Ayuntamiento | | | 4.000,00 € | 4.000,00 € | | | | | | |
| P. 5: Mejora del mobiliario urbano | Ayuntamiento | | | | | 10.000,00 € | 10.000,00 € | 5.000,00 € | 5.000,00 € | 5.000,00 € | 5.000,00 € |
| P. 6: Creación de plataforma única | Ayuntamiento / Subvenciones | 625.000,00 € | 625.000,00 € | 625.000,00 € | 625.000,00 € | 625.000,00 € | 625.000,00 € | 625.000,00 € | | | |
| 3.4. Movilidad ciclista (C.i) | | | | | | | | | | | |
| C. 1: Creación de ciclocalles | Ayuntamiento | 15.000,00 € | 15.000,00 € | 15.000,00 € | 15.000,00 € | | | | | | |
| C. 2: Red ciclopeatonal/VMP externa | Consellería | | | 142.000,00 € | 138.000,00 € | 138.000,00 € | 138.000,00 € | 138.000,00 € | 138.000,00 € | | |
| C. 3: Estacionamientos seguros para bicicletas/VMP | Ayuntamiento | | | 4.250,00 € | 4.250,00 € | | 4.250,00 € | 4.250,00 € | | | |
| C. 4: Campaña de concienciación del uso de medios activos de transporte | Ayuntamiento | | 2.000,00 € | 2.000,00 € | 2.000,00 € | | | 2.000,00 € | | | 2.000,00 € |
| 3.5. Accesibilidad (A.i) | | | | | | | | | | | |
| A.1: Adaptación de la semaforización | Ayuntamiento | | 3.000,00 € | 3.000,00 € | 3.000,00 € | 3.000,00 € | 3.000,00 € | | | | |
| A.2: Adaptación de bordillos y pasos peatonales | Ayuntamiento | | 4.000,00 € | 4.000,00 € | | | | | | | |
| 3.6. Transporte público (TP.i) | | | | | | | | | | | |
| TP.1: Mejora de información al usuario del transporte público (bus interurbano) | Consellería | | Según proyecto | | | | | | | | |
| TP.2: Adecuación de las paradas del bus interurbano | Ayuntamiento/Consellería | | 20.000,00 € | 20.000,00 € | | | | | | | |
| TP.3: Conexión Guadassuar - Algemesí | Consellería | | Según proyecto | | | | | | | | |
| | TOTAL | 653.000,00 € | 710.000,00 € | 866.000,00 € | 817.000,00 € | 808.000,00 € | 812.250,00 € | 786.250,00 € | 143.000,00 € | 5.000,00 € | 7.000,00 € |
| | TOTAL AYUNTAMIENTO | 340.500,00 € | 387.500,00 € | 403.750,00 € | 365.750,00 € | 352.500,00 € | 356.750,00 € | 326.150,00 € | 74.000,00 € | 5.000,00 € | 7.000,00 € |
| | | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 |

4. CÁLCULO DE EMISIONES RELACIONADAS CON LA MOVILIDAD

El objeto de este punto es definir y calcular las emisiones relacionadas con el transporte en el casco urbano de Guadassuar, las cuales en los vehículos a motor se miden en unidades de masa por longitud (g/km).

Los agentes contaminantes considerados para el cálculo han sido los listados a continuación y se han clasificado según grupos:

Precusores del ozono:

- CO: Monóxido de carbono.
- NO₂: Monóxido de nitrógeno.
- COVNM: Compuestos orgánicos volátiles a excepción del metano

Gases de efecto invernadero:

- CO₂: Dióxido de carbono.
- N₂O: Óxido nitroso.

Acidificadores:

- NH₃: Amoniaco

Metales pesados:

- Pb: Plomo

Las emisiones de contaminantes de una categoría de vehículos en un tramo y en un periodo de tiempo, son igual al producto de emisión asociado a la categoría, por el número de vehículos de dicha categoría que circulan por el tramo, por la longitud del tramo.

Siendo la fórmula la siguiente:

Emisiones por periodo de tiempo [g] = Factor de emisión según tipo de combustible [g/km] x Número de vehículos por kilometraje recorrido [veh-km]

Factor de emisión según tipo de combustible

Según la información del parque de vehículos automóviles que publica la Dirección General de Tráfico, en el municipio de Guadassuar la antigüedad media del parque de vehículos corresponde a 12,00 años.

Tabla 7 Parque de vehículos automóviles 2020

| | Número | % | Antigüedad media |
|----------------------------------|--------|-----|------------------|
| Parque total a 31/12/2020 | 4827 | | 12,00 |
| Ciclomotores | 328 | 7% | 16,55 |
| Motocicletas | 419 | 9% | 10,52 |
| Turismos | 3345 | 69% | 11,36 |
| Furgonetas | 166 | 3% | 9,93 |
| Camiones | 482 | 10% | 15,02 |

Fuente: Elaboración propia con datos de DGT

Según la ficha municipal elaborada por el Institut Valencià d'Estadística del año 2021, el parque de vehículos de Guadassuar, según tipo de carburante, se encuentra conformado por un 56 % diésel y un 42 % gasolina. Siendo marginal el resto de tipo de vehículos, teniendo únicamente 18 vehículos eléctricos.

| VEHÍCULOS POR TIPO Y CARBURANTE - 2021 | | | | | |
|---|--------------|--------------|--------------|-----------|-----------|
| Datos a 31 de diciembre | | | | | |
| | Total | Diésel | Gasolina | Electr. | Resto |
| Total | 4.907 | 2.739 | 2.060 | 18 | 90 |
| Turismos | 3.357 | 2.064 | 1.269 | 9 | 15 |
| Motocicletas | 425 | 1 | 423 | 1 | 0 |
| Furgonetas y camiones | 635 | 594 | 40 | 0 | 1 |
| Autobuses | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Tractores industriales | 37 | 37 | 0 | 0 | 0 |
| Ciclomotores | 323 | 7 | 316 | 0 | 0 |
| Otros | 130 | 36 | 12 | 8 | 74 |

Ilustración 113. Ficha municipal

Fuente: Institut Valencià d'Estadística

Y, según el capítulo 7. Transporte por carretera de los Inventarios Nacionales de Emisiones a la Atmósfera 1990-2012 que publica el Ministerio para la Transición Ecológica, los factores de emisión medios por kilómetro recorrido según categoría de vehículos son los siguientes:

Table 3-17: Tier 2 exhaust emission factors for passenger cars, NFR 1.A.3.b.i

| Type | Technology | CO | NMVOG | NO _x | N ₂ O | NH ₃ | Pb |
|---------------|----------------------|--------|------------------|-------------------------------------|------------------|-----------------|----------|
| Units | | g/km | g/km | g/km | g/km | g/km | g/km |
| Notes | | | Given as THC-CH4 | Given as NO ₂ equivalent | | | |
| Petrol Medium | PRE ECE | 37.3 | 2.8 | 2.53 | 0.01 | 0.0020 | 1.82E-05 |
| | ECE 15/00-01 | 29.6 | 2.19 | 2.53 | 0.01 | 0.0020 | 1.82E-05 |
| | ECE 15/02 | 21.7 | 2.060 | 2.40 | 0.01 | 0.0020 | 1.82E-05 |
| | ECE 15/03 | 21.1 | 2.06 | 2.51 | 0.01 | 0.0020 | 1.82E-05 |
| | ECE 15/04 | 13.4 | 1.68 | 2.66 | 0.01 | 0.0020 | 1.82E-05 |
| | Open Loop | 6.49 | 0.29 | 1.29 | 0.01 | 0.0020 | 1.82E-05 |
| | Euro 1 - 91/441/EEC | 3.92 | 0.530 | 0.485 | 0.01 | 0.0922 | 1.82E-05 |
| | Euro 2 - 94/12/EEC | 2.04 | 0.251 | 0.255 | 0.006 | 0.1043 | 1.82E-05 |
| | Euro 3 - 98/69/EC I | 1.82 | 0.119 | 0.097 | 0.002 | 0.0342 | 1.82E-05 |
| | Euro 4 - 98/69/EC II | 0.62 | 0.065 | 0.061 | 0.002 | 0.0342 | 1.82E-05 |
| | Euro 5 - EC 715/2007 | 0.62 | 0.065 | 0.061 | 0.0013 | 0.0123 | 1.82E-05 |
| Euro 6 a/b/c | 0.62 | 0.065 | 0.061 | 0.0013 | 0.0123 | 1.82E-05 | |
| Euro 6 d-temp | 0.62 | 0.065 | 0.061 | 0.0013 | 0.0123 | 1.82E-05 | |
| Euro 6 d | 0.62 | 0.065 | 0.061 | 0.0013 | 0.0123 | 1.82E-05 | |
| Diesel Medium | Conventional | 0.688 | 0.159 | 0.546 | 0.00 | 0.0010 | 1.82E-05 |
| | Euro 1 - 91/441/EEC | 0.414 | 0.047 | 0.690 | 0.003 | 0.0010 | 1.82E-05 |
| | Euro 2 - 94/12/EEC | 0.296 | 0.035 | 0.716 | 0.005 | 0.0010 | 1.82E-05 |
| | Euro 3 - 98/69/EC I | 0.089 | 0.02 | 0.773 | 0.007 | 0.0010 | 1.82E-05 |
| | Euro 4 - 98/69/EC II | 0.092 | 0.014 | 0.58 | 0.01 | 0.0010 | 1.82E-05 |
| | Euro 5 - EC 715/2007 | 0.040 | 0.0080 | 0.55 | 0.004 | 0.0019 | 1.82E-05 |
| | Euro 6 up to 2016 | 0.049 | 0.0080 | 0.45 | 0.004 | 0.0019 | 1.82E-05 |
| | Euro 6 2017-2019 | 0.049 | 0.0080 | 0.35 | 0.004 | 0.0019 | 1.82E-05 |
| Euro 6 2020+ | 0.049 | 0.0080 | 0.17 | 0.004 | 0.0019 | 1.82E-05 | |

Ilustración 114. Factores de emisiones por tipo de combustible

Fuente: EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2019

Se han seleccionado las unidades de masa por longitud de los vehículos diésel y gasolina Euro 5 (2010-2014), por ser los correspondientes a la edad media del parque móvil de Guadassuar (12), destacadas en el rectángulo de color rojo.

El factor de CO₂ se obtiene de la Guía de vehículos turismo de venta en España con indicación de consumos y emisiones de CO₂, 2021, del Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE) siendo de 178,46 g/km para gasolina y de 162,5 g/km para diésel.

4.1. EMISIONES ESCENARIO ACTUAL

A continuación, se ha calculado la cantidad emitida de cada uno de los contaminantes en el escenario actual sin una implantación del plan y sin realizar actuaciones en materia de movilidad.

Para el cálculo de las emisiones relacionadas con el transporte, generadas por los vehículos privados motorizados, ha sido necesario estimar el número de vehículos-kilómetro recorridos en el núcleo urbano de Guadassuar. Para ello, se ha partido de los datos que ofrece la DGT del censo de conductores, indicando 1649 mujeres y 2213 hombres, lo que representa un total de 3862 personas que pueden conducir.

Por otra parte, de la encuesta online de movilidad general se han obtenido los siguientes resultados:

- El 64 % de la población se desplaza fuera de Guadassuar habitualmente y aproximadamente un 85 % de ellos realiza el desplazamiento en coche.
- El otro 36 % de los encuestados únicamente realiza viajes dentro de Guadassuar y un 38 % de esos viajes principales se realizan en coche.

Para los desplazamientos principales al exterior (fuera de Guadassuar), se ha supuesto un recorrido medio tomando como origen el Ayuntamiento y como destino el acceso a la autovía A-7 por ser el acceso más utilizado, siendo la distancia euclídea 2,5 km. Lo que supondría un recorrido diario de 5 km/día considerando ida y vuelta.

Asimismo, las personas que realizan su desplazamiento principal fuera de Guadassuar, también realizan un segundo desplazamiento dentro de la localidad y en un 38 % de los casos en coche. Para este segundo desplazamiento se ha supuesto un recorrido medio tomando como origen el Ayuntamiento y como destino el C.E.I.P Balmes, siendo la distancia euclídea 1,5 km. Lo que supondría un recorrido diario de 3 km/día.

Para los desplazamientos internos (dentro del casco urbano de Guadassuar), asimismo, se ha supuesto un recorrido medio tomando como origen el Ayuntamiento y como destino el C.E.I.P Balmes, siendo la distancia euclídea 1,5 km. Pero en este caso realizándose 2 desplazamientos diarios, que representan considerando ida y vuelta, 6 km/día.

Por lo que el número de vehículos por kilómetro recorrido/día se ha calculado mediante la siguiente expresión:

$$\text{Número de vehículos por kilómetro recorrido/día} = 3862 * (0,64 * 0,85 * 5 + 0,64 * 0,38 * 3 + 0,36 * 0,38 * 6) = \mathbf{17.457 \text{ veh*km/día.}}$$

A partir de los veh*km obtenidos y los datos proporcionados por la tabla de la página anterior sobre la cantidad de contaminantes que emiten cada una de las clases de vehículos. A continuación, se muestran los resultados:

| Emisiones escenario actual | | | | | | | | |
|----------------------------|--------------|----------|--------|-----------------|------------------|-----------------|---------|-----------------|
| Tipología de Vehículo | Veh*km (día) | CO | NM VOC | NO _x | N ₂ O | NH ₃ | Pb | CO ₂ |
| Diesel | 9.926 | 397,05 | 79,41 | 5.459,43 | 39,70 | 18,86 | 0,18 | 1.613.014 |
| Gasolina | 7.466 | 4.628,62 | 485,26 | 455,40 | 9,71 | 91,83 | 0,14 | 1.332.297 |
| Total (g/día) | | 5.025,67 | 564,67 | 5.914,83 | 49,41 | 110,69 | 0,32 | 2.945.311 |
| Total (Tn/día) | | 0,01 | 0,00 | 0,01 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 2,95 |
| Total (Tn/año) | | 1,43 | 0,161 | 1,69 | 0,014 | 0,032 | 0,00009 | 839,41 |

Nota: solamente se ha considerado el casco urbano consolidado donde se concentra la mayor parte de la población.

Resaltando las emisiones anuales de CO₂, o huella de carbono que genera el tráfico en el municipio es de **839 Tn CO₂/año**.

4.2. EMISIONES ESCENARIO IMPLANTACIÓN DEL PMUS

Con la implementación de medidas a corto plazo (de aplicación más sencilla y económica), así como las medidas a mediano y largo plazo (aquellas que requieren mayor planeación, inversión y participación de agentes), que son más complejas de ejecutar, pero a su vez tienen un mayor impacto, se conseguirá una mayor reducción de los movimientos en vehículo privado.

De tal forma, en base al reparto modal actual y, tras la implementación de las propuestas se prevé alcanzar una reducción de los desplazamientos internos en vehículo privado en el municipio de 10 puntos porcentuales, trasladándose a otros modos de transporte sostenibles como caminar, o desplazarse en VMP/bicicleta. A su vez, se estima que los desplazamientos externos en vehículo privado se reduzcan un 5 % en el largo plazo, ambos con respecto al escenario 0 inicial.

Quedando el número de vehículos por kilómetro recorrido/día de la siguiente manera:

Número de vehículos por kilómetro recorrido/día = $3862 * (0,64 * 0,8 * 5 + 0,64 * 0,28 * 3 + 0,36 * 0,28 * 6) = 14.299 \text{ veh*km/día}$.

En base al nuevo reparto modal obtenido, se han calculado de nuevo las emisiones que se generarían. Estas emisiones se muestran en la siguiente tabla.

| Emisiones escenario futuro | | | | | | | | |
|----------------------------|--------------|----------|--------|-----------------|------------------|-----------------|---------|-----------------|
| Tipología de Vehículo | Veh*km (día) | CO | NM VOC | NO _x | N ₂ O | NH ₃ | Pb | CO ₂ |
| Diesel | 8.131 | 325,22 | 65,04 | 4.471,81 | 32,52 | 15,45 | 0,15 | 1.321.217 |
| Gasolina | 7.466 | 4.628,62 | 485,26 | 455,40 | 9,71 | 91,83 | 0,14 | 1.332.297 |
| Total (g/día) | | 4.953,85 | 550,30 | 4.927,21 | 42,23 | 107,27 | 0,28 | 2.653.514 |
| Total (Tn/día) | | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 2,65 |
| Total (Tn/año) | | 1,41 | 0,157 | 1,40 | 0,012 | 0,031 | 0,00008 | 756,25 |

Por lo que, de implementarse todas las medidas del PMUS de forma óptima, se estima que las emisiones anuales de CO₂, o huella de carbono que genera el tráfico en el municipio sería de **756 Tn CO₂/año**.

Por lo tanto, tras la implementación de todas las medidas del PMUS de Guadassuar, se estima que las emisiones anuales de CO₂ se reducirían en un **10 %**, con respecto al escenario actual.

5. SEGUIMIENTO

5.1. INDICADORES DE SEGUIMIENTO SELECCIONADOS

Las actuaciones propuestas en el PMUS, con las que se pretende incrementar la calidad de vida de los ciudadanos, se podrán ir aplicando progresivamente sobre los sistemas de movilidad del municipio.

Con el objetivo de poder evaluar el éxito de la implantación de las medidas propuestas y constatar la evolución de los objetivos marcados, el PMUS establece una serie de Indicadores de Seguimiento del Plan, estructurados en consonancia con las propuestas de actuación a través de las mismas.

Estos indicadores constituyen instrumentos de evaluación y seguimiento de la implantación de las propuestas del plan, y ofrecen información de forma sintética, específica y susceptible de comparar en distintos escenarios:

- **Sintética**, dado que un indicador es un parámetro numérico obtenido generalmente mediante formulación matemática
- **Específica**, dado que cada indicador representa un objetivo determinado acorde a las distintas propuestas del plan
- **Susceptible de comparar** en distintos escenarios, sean temporales de Guadassuar u otras ciudades

El conjunto de los indicadores definidos ofrecerá una visión de la situación de la movilidad global en el contexto determinado que se esté evaluando. Así pues, realizando un control y seguimiento periódico de estos parámetros de movilidad, se podrán evaluar los efectos de la implantación de las actuaciones propuestas en el PMUS, y en caso necesario ante posibles desviaciones negativas, proceder a tiempo y en consecuencia mediante acciones correctivas o complementarias.

Dada la importancia que tiene el seguimiento y control del proceso de implantación de las actuaciones propuestas en el PMUS para la consecución de los objetivos de movilidad y sostenibilidad marcados, se considera interesante proponer la creación de un equipo de trabajo, integrado por elementos del Ayuntamiento de Guadassuar, cuya misión sea la gestión de toda la información relacionada con el seguimiento del cumplimiento de los objetivos del PMUS. En particular, se encargará de la actualización periódica, control y evaluación de los Indicadores de Seguimiento, así como de la elaboración de informes periódicos para informar de la evolución de los resultados de la movilidad sostenible a las administraciones competentes y a la ciudadanía, para así informar y hacer partícipe a la sociedad en las tomas de decisiones que afectan a la movilidad.

A. CRITERIOS DE EVALUACIÓN

Los valores de partida de los distintos indicadores serán los correspondientes a la situación actual de los parámetros de movilidad en Guadassuar.

Se debe resaltar que el éxito de la implantación de las actuaciones no consiste tan sólo en cuantificar la aproximación a los Objetivos conseguidos desde la situación de partida, sino comparando con el mismo

instante que se instauren las actuaciones, dado que el objetivo de alguna de las medidas propuestas consiste en corregir la inercia del fenómeno a empeorar.

Por tanto, la eficacia de las actuaciones del PMUS se debe medir comparando el escenario real con ambos escenarios, el de Partida y el Tendencial. De este modo, se evitarán malinterpretaciones como consecuencia de realizar la comparación del valor del indicador únicamente con el Escenario de Partida, ignorando el valor tendencial.

En el esquema siguiente se ilustra perfectamente el criterio de evaluación de los indicadores. Esta imagen ha sido extraída de la publicación "Guía para la elaboración de planes de movilidad sostenible en municipios de Andalucía adheridos al Programa Ciudad 21".

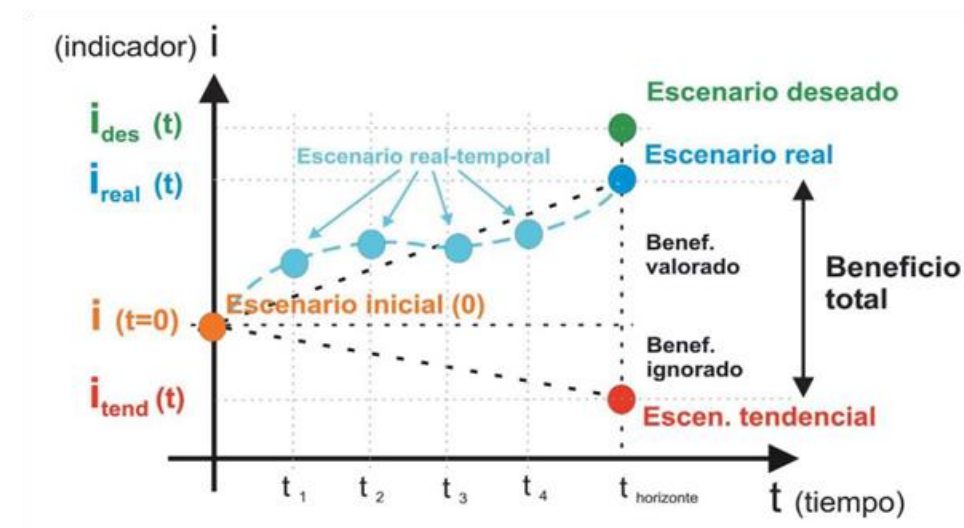


Ilustración 115 Esquema ilustrativo del criterio de evaluación de los indicadores

Fuente: Guía para la elaboración de planes de movilidad sostenible en municipios de Andalucía adheridos al Programa Ciudad 21

B. CRITERIOS DE SELECCIÓN DE INDICADORES

Los indicadores se seleccionan de acuerdo con los resultados de la fase de diagnóstico, por tanto, adaptados a las características de la movilidad del municipio de Guadassuar y su problemática, siendo de este modo representativos de las propuestas de actuación. Asimismo, en su elección se ha considerado que sean parámetros **accesibles, sencillos de obtener, significativos, comprensibles y sensibles a los cambios**, tanto sean negativos como positivos.

La mayoría de los indicadores seleccionados están relacionados con parámetros físicos del sistema viario y el espacio público: longitudes de tramos, superficies, número de elementos, etc., y están formulados en porcentaje para que ofrezcan una descripción del sistema viario en su conjunto.

La obtención de los valores de un segundo paquete de indicadores necesitará de campañas de toma de datos en campo, como por ejemplo Relación tiempo de viaje en transporte público / tiempo de viaje en vehículo privado, etc.

En las tablas siguientes se presentan los indicadores de seguimiento y evaluación seleccionados para el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Guadassuar. En ellos se indica la fuente de procedencia de los datos: Ayuntamiento, concesionarias de transporte público, campañas de toma de datos o encuestas de movilidad.

| 1.VEHÍCULO PRIVADO | | | |
|---|--------------|----------|--|
| Indicador | Valores | | Fuente para el seguimiento |
| | Inicial | Objetivo | |
| I01. Índice de motorización | 0,8 | 0,75 | Estadísticas municipales de Guadassuar |
| I02. % desplazamientos en vehículo privado | A determinar | - | PMUS y Ayuntamiento de Guadassuar |
| I03. Contaminantes a la atmósfera procedentes de la combustión del tráfico rodado: CO2 (Tn/año) | 1722,89 | 1411,21 | Ayuntamiento de Guadassuar |
| I04. Número de cruces peatonales con resalto nuevos | A determinar | 19 | PMUS y Ayuntamiento de Guadassuar |
| I05. Instalación de señalización sobre el tráfico, señalética peatonal, ciclista... | A determinar | + | Ayuntamiento de Guadassuar |
| I06. Nuevas ordenanzas que favorezcan la movilidad sostenible | 0 | 1 | Ayuntamiento de Guadassuar |

| 2.TRANSPORTE DE MERCANCÍAS | | | |
|---|--------------|--------------|-----------------------------------|
| Indicador | Valores | | Fuente para el seguimiento |
| | Inicial | Objetivo | |
| I07. Oferta de plazas de carga y descarga totales existentes | 0 | A determinar | PMUS y Ayuntamiento de Guadassuar |
| I08. % de comercios sin plaza de carga y descarga en un radio menor de 50 m respecto del total de comercios | A determinar | - | Ayuntamiento de Guadassuar |
| I09. Instalación de señalización para mercancías | 0 | | Ayuntamiento de Guadassuar |

| 3. MOVILIDAD PEATONAL | | | |
|---|--------------|----------|---|
| Indicador | Valores | | Fuente para el seguimiento |
| | Inicial | Objetivo | |
| I10. % de los m de aceras sin adecuar respecto del total | A determinar | - | PMUS y Ayuntamiento de Guadassuar |
| I11. Inversión económica en mejoramiento de plazas y espacios públicos | A determinar | + | Ayuntamiento de Guadassuar |
| I12. % desplazamientos peatonales respecto del total desplazamientos anual | 9,7 | 20 | Encuestas en PMUS y futuras |
| I13. Km de zonas de prioridad invertida y peatonales nuevas | 0 | 33 | Ayuntamiento de Guadassuar |
| I14. Inversión económica en actuaciones relacionadas con la movilidad peatonal | A determinar | + | Ayuntamiento de Guadassuar |
| I15. Señales de itinerarios peatonales | 0 | 11 | Ayuntamiento de Guadassuar |
| I16. Inversión económica en propuestas y programas relacionados con la igualdad en la movilidad | A determinar | + | Ayuntamiento de Guadassuar |
| I17. % de red viaria de zona de prioridad invertida respecto del total | 0 | 50 | PMUS y Ayuntamiento de Guadassuar |
| I18. Longitud de "camino escolar" implantado (km) | 0 | 2,5 | Ayuntamiento de Guadassuar, Centros escolares |
| I19. Número de talleres de concienciación para la movilidad sostenible celebrados | 0 | 5 | Ayuntamiento de Guadassuar |
| I20. Número espacios públicos mal iluminados e inseguros | A determinar | - | Ayuntamiento de Guadassuar |
| I21. Longitud calle plataforma única (km) | 0 | 6,3 | PMUS y Ayuntamiento de Guadassuar |

| 4. MOVILIDAD EN VMP/BICICLETA | | | |
|---|--------------|----------|-----------------------------------|
| Indicador | Valores | | Fuente para el seguimiento |
| | Inicial | Objetivo | |
| I22. % desplazamientos en VMP/bicicleta respecto del total desplazamientos anual | 13,1 | 23,1 | PMUS y Ayuntamiento de Guadassuar |
| I23. Longitud de infraestructura VMP/ciclista (km) | 0 | 33 | Ayuntamiento de Guadassuar |
| I24. Total de km ciclables (longitud de carriles bici/VMP y calles con prioridad invertida) | 0 | 66 | Ayuntamiento de Guadassuar |
| I25. % de habitantes con disponibilidad de VMP/bicicleta | 83,4 | 90 | Ayuntamiento de Guadassuar |
| I26. Número de puntos aparcabici/VMP | 1 | 13 | PMUS y Ayuntamiento de Guadassuar |
| I27. Inversión económica en actuaciones relacionadas con la movilidad ciclista/VMP | A determinar | + | Ayuntamiento de Guadassuar |
| I28. % desplazamientos en VMP/bicicleta respecto del total desplazamientos anual | 13,1 | 23,1 | PMUS y Ayuntamiento de Guadassuar |

| 5. ACCESIBILIDAD | | | |
|--|--------------|----------|----------------------------|
| Indicador | Valores | | Fuente para el seguimiento |
| | Inicial | Objetivo | |
| I29. Nuevos pasos de peatones adaptados para PMR | A determinar | + | Ayuntamiento de Guadassuar |
| I30. Inversión económica en accesibilidad | A determinar | + | Ayuntamiento de Guadassuar |
| I31 % de semáforos adaptados | 0 | 100% | |

| 6. TRANSPORTE PÚBLICO | | | |
|--|--------------|----------|-----------------------------------|
| Indicador | Valores | | Fuente para el seguimiento |
| | Inicial | Objetivo | |
| I32. % desplazamientos en transporte público respecto del total de desplazamientos anuales | 0,8 | 6,8 | PMUS y Ayuntamiento de Guadassuar |
| I33. Paradas con información del servicio interurbano al usuario | 0 | 2 | PMUS y Ayuntamiento de Guadassuar |
| I34. Emisiones emitidas por el transporte público interurbano | A determinar | - | Ayuntamiento de Guadassuar |
| I35. Paradas con señalización vial adecuada | 0 | 2 | PMUS y Ayuntamiento de Guadassuar |
| I36. Paradas con marquesina adecuada | 0 | 2 | PMUS y Ayuntamiento de Guadassuar |
| I37. Inversión económica en actuaciones relacionadas con la movilidad en transporte público después del PMUS | A determinar | + | Ayuntamiento de Guadassuar |

| 7. MEDIOAMBIENTALES | | | |
|---|---------|----------|-----------------------------------|
| Indicador | Valores | | Fuente para el seguimiento |
| | Inicial | Objetivo | |
| I38. Emisiones de CO2 (Tn/año) | 839,41 | 756,25 | PMUS y Ayuntamiento de Guadassuar |
| I39. Emisiones de N ₂ O (Tn/año) | 0,014 | 0,012 | PMUS y Ayuntamiento de Guadassuar |
| I40. Emisiones de NMVOC (Tn/año) | 0,161 | 0,157 | PMUS y Ayuntamiento de Guadassuar |
| I41. Emisiones de CO (Tn/año) | 1,43 | 1,41 | PMUS y Ayuntamiento de Guadassuar |
| I42. Emisiones de NO _x (Tn/año) | 1,69 | 1,40 | PMUS y Ayuntamiento de Guadassuar |

5.2. METODOLOGÍA DE SEGUIMIENTO

Medición o cálculo inicial de indicadores

En las primeras semanas o meses desde la aprobación del PMUS se buscará tener un valor inicial de todos los indicadores, de forma que se tenga el punto de partida de todos los aspectos que se quieren mejorar y evaluar

Revisión periódica de indicadores

De igual manera, en aquellos casos que sea sencillo obtener los valores se recomienda una evaluación anual de los indicadores, particularmente de aquellos que tienen relación con actuaciones que se implementen en los primeros años. Para los casos en que es más complicado obtener información, como aquellos indicadores que requieren de encuestas domiciliarias o aforos, se podrán evaluar cada dos o cuatro años según se determine conveniente. La revisión periódica de indicadores tanto generales como específicos es clave para identificar el impacto de las actuaciones, además, se debe tener en cuenta que la modificación en el reparto modal se da con tendencias a largo plazo, pues implican un cambio en los hábitos diarios en la vida de la población.

Elaboración y comunicación de reportes de avances en la movilidad sostenible

Es importante junto con el fomento de medidas a implementar y talleres de concientización, el difundir los avances que tiene el municipio hacia una movilidad sostenible, por ello se propone que en la periodicidad en que se revisen los indicadores definidos en el PMUS se elaboren a su vez análisis de los cambios conseguidos por parte del Ayuntamiento para que los vecinos de Guadassuar estén informados y motivados hacia el cambio benéfico para todos, económica, social y ambientalmente.

Dichos análisis servirán para ajustar medidas que no estén funcionando de manera óptima, así como evitar destinar recursos de forma ineficiente. Además, servirá como base para debatir continuamente los objetivos y medidas que se plantea el Ayuntamiento de Guadassuar en conjunto con la ciudadanía.

Revisión del PMUS

Además del seguimiento periódico de indicadores generales y específicos, se propone que 4 años después de la aprobación definitiva del PMUS, se realice una revisión y actualización completa del Plan, en la que se evalúen los impactos en la movilidad, el grado de consecución de actuaciones y los aprendizajes obtenidos durante su implementación. Con el diagnóstico de la movilidad actualizado se podrán ajustar los objetivos, al igual que se modificarán, eliminarán o agregarán las medidas que se consideren necesarias.

5.3. METODOLOGÍA DE SEGUIMIENTO MEDIOAMBIENTAL

Cálculo de la huella de carbono derivada del modelo de movilidad propuesto

El Ayuntamiento podrá calcular la huella de carbono asociada a la movilidad con la Metodología de cálculo de las emisiones relacionadas con el transporte (EMEP-CORINAIR) descrita con mayor detalle en el apartado 4 de la fase II del PMUS, dicho cálculo requiere de una estimación del reparto modal, por lo que la periodicidad de dicho cálculo estará relacionada con la periodicidad en que se realicen encuestas de movilidad para conocer dicho reparto. Se propone que, al menos, cada 4 años se realice dicha encuesta y el posterior cálculo.

La metodología de estimación está basada en la siguiente fórmula:

$$\text{Emisiones por periodo de tiempo [g]} = \text{Factor de emisión según tipo de combustible [g/km]} \times \text{Número de vehículos por kilometraje recorrido [veh-km]}$$

El factor de emisión según tipo de combustible se puede obtener a través de los Inventarios Nacionales de Emisiones que elabora el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

El número de vehículos por tipo de combustible se puede obtener anualmente del Banco de Datos Territorial, del Institut València d'Estadística.

La distancia de los desplazamientos se puede obtener del cálculo realizado en el apartado 4 de la fase II siendo de 4,6 km/día considerando ida y vuelta para los desplazamientos fuera del casco urbano, y de 3 km/día considerando ida y vuelta para desplazamientos internos (se deben tener también en cuenta los desplazamientos secundarios, así como su reparto modal).

6. COMUNICACIÓN Y DIVULGACIÓN

Debido a la existencia de condicionantes culturales, normativas y educativos que limitan los modos de transporte más sostenibles, es necesario fomentar los desplazamientos en modos más benignos mediante programas de sensibilización, comunicación y promoción. A través de intervenciones municipales, se facilitaría la consideración de los modos de movilidad más sostenibles en la política municipal general.

Con el fin de tener una mayor aceptación del PMUS, se propone comunicar con un mismo eslogan como puede ser "Guadassuar pacificado", "Guadassuar sostenible" o una frase similar, que sea identificable por los vecinos, de forma que se perciba como una estrategia unificada y para bien del municipio en general. El eslogan deberá tener colores y tipología reconocibles, que podrá difundirse al momento de realizar campañas de concienciación, y utilizarse en el momento de implantar las propuestas, como puede ser en obras de reurbanización o infraestructura sostenible (aparcamientos VMP, paradas de autobús, bancos, etc.).

La campaña se podría plantear en tres puntos principales:

- Movilidad global
- Movilidad al trabajo
- Movilidad a centros escolares

6.1 PROGRAMA DE DIVULGACIÓN GLOBAL

Una adecuada gestión de la movilidad puede hacer posible que los desplazamientos en vehículo privado dejen de ser mayoría, para que, junto con los otros modos de transporte colectivo, el peatonal y el uso de VMP/bicicleta, se vaya redefiniendo un nuevo reparto modal.

En el ámbito municipal, debe ser el Ayuntamiento de Guadassuar el encargado de la coordinación de medidas en el contexto de la movilidad global. Las medidas de comunicación y divulgación, sensibilización, fomento y promoción han de ser elementos indispensables para la aceptación, por parte de la ciudadanía, de las medidas y del nuevo esquema de movilidad.



A. DESCRIPCIÓN

Los puntos de actuación sobre la ciudadanía han de integrar los siguientes aspectos:

Comunicación y Divulgación: Se trata de poner en conocimiento de la ciudadanía y de los colectivos implicados la situación actual del transporte, sus posibilidades de mejora, y las actuaciones posibles propuestas o en realización, para poder lograr unos objetivos de sostenibilidad.

Sensibilización: Con estas campañas los objetivos perseguidos son:

- Conseguir que el conjunto de la ciudadanía adquiera conciencia acerca de la necesidad de adoptar unas medidas que en muchos casos chocan con una serie de hábitos sociales fuertemente arraigados.
- Lograr una predisposición en el conjunto de la ciudadanía para que sean aceptados los programas y proyectos relacionados con la movilidad sostenible.

Las medidas de sensibilización han de ser puestas en práctica en un proceso continuo, incluyendo acciones educativas hacia los ciudadanos desde su infancia, y acciones formativas sobre otras alternativas de movilidad sostenible hacia los adultos.

Fomento y Promoción: El objetivo de este conjunto de campañas es la potenciación de modos y usos del transporte más sostenible energéticamente y socialmente, ofreciendo por un lado alicientes e incentivos a los usuarios y, por otro lado, estimulándoles a que conozcan el funcionamiento y las ventajas individuales y colectivas del transporte sostenible.

Uno de los objetivos del plan de divulgación y comunicación global es establecer medidas de comunicación y difusión del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, con el objetivo de llegar al mayor número de ciudadanos e incidir positivamente en una reflexión colectiva sobre la movilidad sostenible. Asimismo, se trata de crear una conciencia entre todos los colectivos implicados en la movilidad, particulares, empresas, gestores de centro de trabajo y comercios, acerca de la necesidad de cambiar los hábitos que han sido establecidos de manera arraigada como óptimos, orientándolos en cambio hacia una sostenibilidad.

La herramienta de presentación de la campaña por este tipo de canales se basa en el empleo de slogans, logotipos, dibujos diseñados, etc.; con elementos propios e identificativos de la localidad.

Dado que el Ayuntamiento de Guadassuar dispone de redes sociales y web propia donde los vecinos pueden informarse, resultará de gran utilidad utilizar estos canales para la promoción de las actuaciones a desarrollar.

Por otra parte, es esencial para la promoción del PMUS, aprovechar actividades organizadas por el Ayuntamiento para implementar las siguientes medidas:

- Entrega folleto sobre Hábitos de Movilidad Saludables. Destacar los beneficios que dichos hábitos suponen para cada uno de los siguientes aspectos:
 - Beneficios para la salud: emplear modos no motorizados. Evitar el estrés que causa la búsqueda de espacio para aparcamiento.

- Beneficios para la localidad. “La menor cantidad de emisiones contaminantes y ruido redundan en una mayor calidad de vida”, y “El mejor aprovechamiento del espacio público al reducir el uso indiscriminado del vehículo privado se traduce en una ciudad más habitable”.
- Itinerario pedagógico sobre accesibilidad, desde el punto de vista de la discapacidad y la accesibilidad universal.
- Talleres y circuitos de educación vial a diferentes colectivos (niños, jóvenes, adultos...).
- Imposición de multas o sanciones simbólicas a los conductores menos respetuosos por parte de los menores.
- Campaña de publicación de fotos con irregularidades asociada con un "hashtag" en la que los vecinos muestren problemas de movilidad.
- Consultas ciudadanas sobre la aplicación de medidas o para el control de la satisfacción de otras medidas ya aplicadas.
- Realizar marcha en bicicleta mostrando las rutas principales.
- Cerrar al tráfico puntos emblemáticos del municipio y recoger las opiniones generadas.
- Implantar zonas con prioridad invertida de forma temporal para observar si se producen problemas derivados de esta nueva configuración.

6.2. PROGRAMA DE DIVULGACIÓN EN EL TRABAJO

El modelo territorial y productivo actual, con distancias cada vez mayores entre domicilio y puesto de trabajo, y el consiguiente protagonismo de los medios de transporte motorizados, especialmente el vehículo privado, provoca un notable impacto social.

En Guadassuar, la relativa cercanía con los municipios del entorno, obliga a parte de los habitantes a recorrer grandes distancias a los centros de empleo fuera del municipio, sin una oferta de transporte público adecuada a sus complicaciones particulares. El caso de la bicicleta es adverso en estas condiciones, dado que el usuario se ve obligado a recorrer grandes distancias, si optara por este uso, sin una infraestructura ciclista conectada urbana. Estas carencias provocan un rechazo de los trabajadores y visitantes hacia el empleo de modos de transporte sostenibles, optando mayoritariamente por el vehículo privado.



Fuente: istockphotos

Este sistema es, para una gran parte de los viajes realizados, muy ineficiente tanto social como energéticamente, e influye negativamente en la calidad de vida. Por ello, la implantación de medidas que reduzcan el peso del uso del vehículo privado, aplicadas directamente en el entorno laboral, sería de gran utilidad para alcanzar los objetivos marcados en el marco de la movilidad sostenible del municipio.

Los objetivos deben ser por tanto el modificar las pautas en la accesibilidad a los centros de trabajo orientándolas hacia la sostenibilidad. Es prioritario establecer los mecanismos para que los trabajadores puedan llegar al centro de trabajo en un tiempo razonable y en condiciones de seguridad, minimizando los efectos negativos sobre el entorno.

Convencer a los colectivos implicados de que, el hecho de conseguir que una parte de estos desplazamientos se traslade a otros modos significaría una gran mejora medioambiental en la movilidad del municipio. Estos colectivos implicados son:

- Colectivos de trabajadores
- Promotores
- Administración municipal
- Operadores de transporte público
- Asociaciones empresariales de los polígonos industriales



Fuente: depositphotos

A. DESCRIPCIÓN

Se debería establecer la creación de una “mesa” de encuentro de todas las partes, donde se argumentarán las motivaciones que pueden hacer posible un cambio de modelo de movilidad y se avance en la ejecución de actuaciones.

Algunas de las acciones que se pueden llevar a cabo dentro del ámbito de la empresa para el fomento de una movilidad más sostenible son:

- Difusión de modos de transporte sostenibles y seguros
- Información a trabajadores por vía de la empresa
- Jornadas informativas sobre transporte sostenible
- Estudio de los hábitos de movilidad de los empleados
- Encuestas a los trabajadores
- Guías de accesibilidad para empresas
- Aparcamientos para VMP/bicicletas y vestuarios en los centros de trabajo
- Autobuses propios (consorciados por polígonos)
- Flexibilidad horaria

- Fomento del uso de VMP/bicicleta
- Cláusulas de movilidad sostenible en convenios colectivos

6.3. PROGRAMA DE DIVULGACIÓN EN LOS CENTROS ESCOLARES

Los niños son los que más rápido aprenden y más fácil se adaptan a cambios y nuevas tendencias. Los programas denominados “Camino escolar” a pie o en bicicleta, combinan la educación vial y la concienciación sobre los beneficios de estos modos de transporte.

Los desplazamientos a colegios, históricamente, se han realizado a pie, pero han sido reemplazados en parte por el uso del vehículo privado en los últimos años. La consecuencia es un incremento de inseguridad que ha ido motivando cada vez mayor utilización del vehículo privado para acceder a los centros educativos, generando nuevos problemas de inseguridad en el trayecto de casa al colegio.

Los principales conflictos son:

- La accesibilidad hasta los centros genera problemas que ponen en riesgo la seguridad de los escolares, lo que dificulta el acceso peatonal a los mismos.
- La circulación y/o aparcamiento de coches en espacios peatonales cercanos, o en los itinerarios históricos de acceso hasta los centros escolares.
- La falta de cumplimiento de las normas de circulación en los pasos de peatones o los semáforos por parte de los vehículos motorizados.
- Una señalización que no está concebida para favorecer a los viandantes y que les obliga a tomar caminos más largos para acceder a los centros.
- La escasa normativa destinada a proteger los entornos de los colegios del peligro de los coches.

El objetivo principal del programa es la mejora peatonal del entorno del colegio, creando un camino escolar seguro y cómodo para los alumnos.

Se deberá revisar la protección del entorno de los centros escolares:

- Reducir el consumo energético en los desplazamientos a los centros escolares.
- Reducir las emisiones de gases de invernadero procedentes de la movilidad al centro escolar.
- Evitar la congestión en las entradas/salidas de los colegios.
- Incrementar la seguridad en el camino escolar.

A. DESCRIPCIÓN

Es necesario por tanto emprender acciones por parte del Ayuntamiento que incentiven el uso de modos de transporte más benignos en este tipo de desplazamiento.

- Para ello deberá incluir un planteamiento participativo que incluya a todos los implicados en el desplazamiento a los centros escolares del municipio (Escuela Infantil Prada, Colegio Sant Francesc, CEIP Balmes, IES Didín Puig); desde el cuerpo directivo de los centros, las AMPAs, y a los propios alumnos. Igualmente, el Ayuntamiento debe estar presente en el programa con los responsables de educación y de la policía local.

Se plantea como propuesta la realización de programas piloto en los centros educativos:

- Propuestas de actuaciones generales de protección en los entornos de los centros escolares (protección del entorno escolar a través de diseños que permitan proteger las entradas en los centros, reducción de la velocidad, etc.).
- Impulso del “Camino escolar seguro”.
- Incentivos para la movilidad a pie/bicicleta
- Proporcionar guías de accesibilidad para colegios
- Elaboración de itinerarios más utilizados por los propios alumnos
- Difusión campaña del camino escolar
- Taller de señalización horizontal en calles adyacentes a centros con pinturas elaboradas por los alumnos sobre el asfalto
- Señalización vertical de los caminos escolares mediante talleres de participación elaborados por los alumnos recordando la presencia de los escolares
- Jornada de traslado en transporte público
- Audiencia municipal con escolares
- Talleres y circuitos de educación vial
- Reparto folletos normas viales

EQUIPO REDACTOR DEL PLAN

El presente Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Guadassuar ha sido redactado, siguiendo las indicaciones y directrices del Ayuntamiento de Guadassuar, por la empresa consultora CPS Infraestructuras Movilidad y Medio Ambiente, S.L., empresa adjudicataria de la redacción del PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE GUADASSUAR.

El equipo redactor de este documento está compuesto por las siguientes personas:

David Saura Blasco. Especialista en Planificación Estratégica Local y Planeamiento territorial, urbanístico y de infraestructuras. Jefe del equipo y autor del proyecto.

Borja López Beltrán. Especialista en Diseño Urbano y Planeamiento Urbanístico.

Paula Selma Villalonga. Especialista Medio Ambiente y Eficiencia Energética.

Ferran Samper Salvador. Especialista en Movilidad Urbana y Participación Ciudadana.

Enrique Villalonga Bautista. Especialista en Seguridad Vial Urbana y Diseño Urbano.

Esteban Reygadas Padilla. Ingeniero de Transporte y Territorio

Ana Soler Tormo. Ingeniera de Transporte y Territorio

Paula Jover Marín. Ingeniera de Transporte y Territorio

Pablo Mato Rozas. Graduado en Geografía y Ordenación del Territorio

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

| | | | |
|---|----|---|----|
| Ilustración 1 Etapas de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible..... | 4 | Ilustración 48 Calle Gran Vía..... | 38 |
| Ilustración 2 Situación y emplazamiento..... | 7 | Ilustración 49 Calle Mayor..... | 38 |
| Ilustración 3 Empresas activas por sector..... | 10 | Ilustración 50 Calle Marqués Sotelo..... | 39 |
| Ilustración 4 Clasificación del suelo en Guadassuar..... | 11 | Ilustración 51 Calle del Mestre Cuevas..... | 39 |
| Ilustración 5 Usos del suelo en Guadassuar por Corine 2018..... | 11 | Ilustración 52 Calle Alzira..... | 39 |
| Ilustración 6 Calificación del suelo de Guadassuar..... | 12 | Ilustración 53 Calle Sant Antoni..... | 39 |
| Ilustración 7 Realización de trabajos de campo..... | 13 | Ilustración 54 Relación aparcamiento-uso transporte público..... | 40 |
| Ilustración 8 Cámara Nextbase 522GW Dash Cam..... | 14 | Ilustración 55 Tipología de aparcamiento en calzada..... | 41 |
| Ilustración 9 Captura visor video-georreferenciado..... | 15 | Ilustración 56 Solar aparcamiento CV-522..... | 42 |
| Ilustración 10 Encuesta Movilidad general (1)..... | 15 | Ilustración 57 Fisiografía..... | 42 |
| Ilustración 11 Encuesta Movilidad general (2)..... | 15 | Ilustración 58 Peligrosidad de inundación y geomorfológica (PATRICOVA)..... | 43 |
| Ilustración 12 Encuesta general..... | 16 | Ilustración 59 Recursos paisajísticos..... | 43 |
| Ilustración 13 Punto de acceso 1..... | 18 | Ilustración 60 Yacimientos arqueológicos..... | 44 |
| Ilustración 14 Punto de acceso 2..... | 18 | Ilustración 61 Vías pecuarias..... | 44 |
| Ilustración 15 Punto de acceso 3..... | 18 | Ilustración 62 Ayuntamiento de Guadassuar..... | 46 |
| Ilustración 16 Punto de acceso 4..... | 18 | Ilustración 63 Iglesia de San Vicente Mártir..... | 46 |
| Ilustración 17 Punto de acceso 5..... | 19 | Ilustración 64 Mapa de aforos 2019..... | 47 |
| Ilustración 18 Punto de acceso 6..... | 19 | Ilustración 65 Género..... | 47 |
| Ilustración 19 Calle Alzira..... | 20 | Ilustración 66 Edad..... | 48 |
| Ilustración 20 Calle Carlet..... | 20 | Ilustración 67 Ocupación..... | 48 |
| Ilustración 21 Calle Mayor..... | 21 | Ilustración 68 ¿Dispone de coche/moto propia?..... | 48 |
| Ilustración 22 Calle peatonal y de plataforma única..... | 21 | Ilustración 69 ¿Dispone de bicicleta?..... | 48 |
| Ilustración 23 Aparcamiento en aceras..... | 21 | Ilustración 70 ¿Dispone de vehículo de movilidad personal (patinete, patinete eléctrico...)?..... | 49 |
| Ilustración 24 Tipos de pasos de peatones..... | 22 | Ilustración 71 ¿En cuál de las siguientes zonas tuvo ORIGEN su desplazamiento PRINCIPAL?..... | 49 |
| Ilustración 25 Cruce peatonal c. Rui Magre..... | 24 | Ilustración 72 ¿Cuál fue la zona o municipio de DESTINO de su desplazamiento PRINCIPAL?..... | 49 |
| Ilustración 26 Falta de anchura en los accesos peatonales a la biblioteca..... | 25 | Ilustración 73 ¿Cuál fue el motivo de su desplazamiento PRINCIPAL?..... | 50 |
| Ilustración 27 Paso de peatones adaptado en c. Marqués Sotelo..... | 25 | Ilustración 74 ¿Con qué frecuencia realiza ese desplazamiento PRINCIPAL?..... | 50 |
| Ilustración 28 Falta de rampas o adecuación a PMR c/ Gran Vía..... | 26 | Ilustración 75 ¿Cuánto tiempo empleó en su desplazamiento PRINCIPAL?..... | 50 |
| Ilustración 29 Falta de rampas o adecuación a PMR en c. Dolores Ibárruri (izq.) y av. Pablo Iglesias (dcha.)..... | 27 | Ilustración 76 ¿Qué modo de desplazamiento utilizó en su desplazamiento PRINCIPAL?..... | 50 |
| Ilustración 30 Intersección Av. Diputación y c. Ruíz Pons..... | 27 | Ilustración 77 ¿Qué tipo de aparcamiento tiene en ORIGEN?..... | 51 |
| Ilustración 31 Obstáculo en Avenida de la Diputación..... | 31 | Ilustración 78 ¿Qué tipo de aparcamiento tiene en DESTINO?..... | 51 |
| Ilustración 32 Obstáculo en Calle Gran Vía..... | 31 | Ilustración 79 Calles por las que suele entrar y/o salir del núcleo de Guadassuar..... | 51 |
| Ilustración 33 Obstáculos en Calle Río Magro..... | 31 | Ilustración 80 Seleccione una opción..... | 52 |
| Ilustración 34 Obstáculos en Calle Colón..... | 32 | Ilustración 81 Indique su opinión sobre los siguientes aspectos de la MOVILIDAD ELÉCTRICA..... | 52 |
| Ilustración 35 Tramo de carril bici en Av. de la Diputació..... | 32 | Ilustración 82 Si no utilizó la BICICLETA en su desplazamiento, ¿cuál fue el motivo?..... | 52 |
| Ilustración 36 Aparcabis Lugar del Jubilado..... | 33 | Ilustración 83 Si no utilizó el TRANSPORTE PÚBLICO en su desplazamiento, ¿cuál fue el motivo?..... | 53 |
| Ilustración 37 Horarios de ida bus interurbano de Llombai al hospital de Alcira..... | 34 | Ilustración 84 Estaría dispuesto a cambiar a un modo de transporte más sostenible (a pie, bicicleta, autobús...) ¿Cuál le gustaría?..... | 53 |
| Ilustración 38 Horarios de vuelta bus interurbano del Hospital de Alcira a Llombai..... | 34 | Ilustración 85 Si utilizó la bicicleta/VMP para su desplazamiento. ¿Cuál fue el motivo?..... | 54 |
| Ilustración 39 Ubicación de las paradas de la línea 3a..... | 34 | Ilustración 86 ¿Qué tipo de aparcamiento tiene en destino?..... | 54 |
| Ilustración 40 Ubicación de las paradas de la línea 3b..... | 35 | Ilustración 87 Si utilizó el autobús/tren para su desplazamiento, ¿cuál fue el motivo?..... | 55 |
| Ilustración 41 Horarios de ida bus interurbano de Carcaixent a Valencia..... | 35 | Ilustración 88 ¿Se podría mejorar algún aspecto de comodidad en las PARADAS?..... | 55 |
| Ilustración 42 Horarios de vuelta bus interurbano de Carcaixent a Valencia..... | 35 | Ilustración 89 Además de su desplazamiento principal, si realizó otro desplazamiento SECUNDARIO, ¿Cuál fue el motivo?..... | 56 |
| Ilustración 43 Ubicación de las paradas de la línea 4..... | 35 | Ilustración 90 ¿Qué modo de desplazamiento utilizó en su desplazamiento SECUNDARIO?..... | 56 |
| Ilustración 44 Punto de parada del sentido de ida..... | 36 | Ilustración 91 Desplazamientos internos si vives en Guadassuar..... | 57 |
| Ilustración 45 Punto de parada del sentido de vuelta..... | 36 | Ilustración 92 Seleccione todas por las que suele desplazarse..... | 57 |
| Ilustración 46 Calle Colón..... | 38 | Ilustración 93 Valore el estado de los diferentes aspectos. Peatón..... | 58 |
| Ilustración 47 Av. de la Diputación..... | 38 | Ilustración 94 ¿Considera que deberían implantarse calles?..... | 58 |
| | | Ilustración 95 Implantación o mejora de la infraestructura CICLISTA/VMP..... | 59 |

| | |
|---|-----|
| Ilustración 96 Valore del estado de los diferentes aspectos. Carril bici | 59 |
| Ilustración 97 Esquema análisis DAFO genérico | 60 |
| Ilustración 98 Esquema análisis DAFO Guadassuar | 60 |
| Ilustración 3 Ejemplo de señalización a substituir en c/ Colón | 66 |
| Ilustración 2. Señal descolorida y con óxido en Av. de la Diputació | 66 |
| Ilustración 1 Ejemplo de señal descolorida en c/ del Pare Efrén | 66 |
| Ilustración 5 Paso sobreelevado para el calmado de tráfico..... | 67 |
| Ilustración 103 Bandas reductoras de velocidad para el calmado del tráfico | 67 |
| Ilustración 104 Ejemplo de puesta en funcionamiento de zonas de C/D..... | 70 |
| Ilustración 105 Ejemplo de señalización vial en el pavimento | 70 |
| Ilustración 106 Ejemplo de señalización vertical..... | 70 |
| Ilustración 107 Prohibición de entrada a vehículos de transporte de mercancías..... | 72 |
| Ilustración 108 Itinerario obligatorio para el paso de vehículos pesados | 72 |
| Ilustración 109 Propuesta de infraestructura ciclista de conexión | 88 |
| Ilustración 110 Propuesta de ubicación de aparcabicis/VMP | 89 |
| Ilustración 111 Paso de peatones en pl. Reginaldo Barbera sin rebaje | 93 |
| Ilustración 112 Señal en medio de la acera en pl. de la Llibertat..... | 93 |
| Ilustración 113. Ficha municipal | 100 |
| Ilustración 114. Factores de emisiones por tipo de combustible | 101 |
| Ilustración 115 Esquema ilustrativo del criterio de evaluación de los indicadores | 103 |

| | |
|--|----|
| Mapa 11 Entorno y cierres por restauración..... | 28 |
| Mapa 12 Semaforización vista general de Guadassuar | 29 |
| Mapa 13 Semaforización en zona este de Guadassuar..... | 29 |
| Mapa 14 Semaforización en zona este de Guadassuar..... | 30 |
| Mapa 15 Semaforización en zona oeste de Guadassuar (intersección C/ Colón – C/ Alcudia) | 30 |
| Mapa 16 Semaforización en zona oeste de Guadassuar (intersección C/ Colón – C/ Tarragona)..... | 31 |
| Mapa 17 Recorrido y puntos de parada del transporte público interurbano en Guadassuar | 36 |
| Mapa 18 Servicios ferroviarios cercanos a Guadassuar | 37 |
| Mapa 19 Jerarquización viaria | 38 |
| Mapa 20 Sentidos de circulación | 39 |
| Mapa 21 Distribución de plazas aparcamientos por tipología | 41 |
| Mapa 22 Principales centros atractores..... | 46 |
| Mapa 1 Propuesta de pasos de peatones elevados..... | 68 |

ÍNDICE DE TABLAS

| | |
|--|-----|
| Tabla 1 Tabla climática de Guadassuar | 9 |
| Tabla 2 Tipología de infraestructura ciclista..... | 33 |
| Tabla 3 Inventario de las plazas destinadas para personas con movilidad reducida (PMR) | 40 |
| Tabla 4 Plazas por tipología de aparcamiento | 41 |
| Tabla 5 Parque de vehículos automóviles 2019 | 46 |
| Tabla 6 IMD de carreteras en el entorno del casco urbano de Guadassuar | 47 |
| Tabla 7 Parque de vehículos automóviles 2020 | 100 |

ÍNDICE DE MAPAS

| | |
|---|----|
| Mapa 1 Principales centros atractores en Guadassuar | 8 |
| Mapa 2 Viales externos y accesos al municipio..... | 17 |
| Mapa 3 Tipología de calles..... | 20 |
| Mapa 4 Entorno centros escolares (IES, CEIP y Escuela Infantil Prada)..... | 23 |
| Mapa 5 Entorno centros escolares (Colegio San Francisco)..... | 23 |
| Mapa 6 Entorno Biblioteca municipal | 25 |
| Mapa 7 Entorno Centro de Salud, Auditorio Municipal y Aulas Informativas..... | 26 |
| Mapa 8 Entorno Centro de día y Llar del Jubilat | 26 |
| Mapa 9 Entorno del Polideportivo Municipal | 27 |
| Mapa 10 Entorno y cierres en mercadillo..... | 28 |

PMUS GUADASSUAR_ED02

Puede acceder a este documento en formato PDF - PAdES y comprobar su autenticidad en la Sede Electrónica usando el código CSV siguiente:




URL (dirección en Internet) de la Sede Electrónica: <https://guadassuar.sede.dival.es/>

Código Seguro de Verificación (CSV): NCAA YWE7 J4RN NMC4 UN3V

En dicha dirección puede obtener más información técnica sobre el proceso de firma, así como descargar las firmas y sellos en formato XAdES correspondientes.

Resumen de firmas y/o sellos electrónicos de este documento

| Huella del documento para el firmante | Texto de la firma | Datos adicionales de la firma |
|--|---|--|
|  | Registrado el 05/10/2022 Nº de entrada 4640 / 2022 | Sello electrónico - 05/10/2022 8:48 Sede Electrónica AJUNTAMENT DE GUADASSUAR |