

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA  
GUADASSUAR

ESTUDIO SOBRE TRÁFICO Y MOVILIDAD

Solicita:  
EXCELENTÍSIMO AYUNTAMIENTO DE GUADASSUAR

Redacta:  
ARQUITECTO  
JOSÉ LUIS BORGE CABREJAS  
Cdo N° 7514

ARQUITECTA  
ANA TOMÁS ESTELLÉS  
Cdo N° 10474

## ÍNDICE

1 ANTECEDENTES	2
2 EL ESTUDIO DEL MEDIO	2
2.1. SITUACIÓN.	2
2.2. LA CONFIGURACIÓN LOCAL.	2
2.3. LAS RELACIONES ESPACIALES.	3
3 EVOLUCIÓN DEMOGRÁFICA	3
3.1. LAS EXPECTATIVAS DEMOGRÁFICAS Y DE CRECIMIENTO.	3
3.2. VAREMOS POBLACIONALES.	4
4 FLUJOS DE POBLACIÓN	6
4.1. LOS FLUJOS DIARIOS.	6
4.2. LOS FLUJOS SEMANALES.	6
4.3. LOS FLUJOS ESTACIONALES.	7
4.4. ESTADÍSTICA	7
4.4.1 MOVIMIENTOS DE VEHÍCULOS	7
5 LAS INFRAESTRUCTURAS Y MEDIOS DE TRANSPORTE.	8
5.1. LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EXISTENTES	8
5.2. LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE PREVISTAS	9
5.2.1 INFRAESTRUCTURAS MUNICIPALES	9
5.2.2 INFRAESTRUCTURAS SUPRAMUNICIPALES	10
5.3. LOS MEDIOS DE TRANSPORTE	10
5.3.1 LOCALES	11
5.3.2 INTERMUNICIPALES	11
6 SUFICIENCIA DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE	11
6.1. PRINCIPIOS	11
6.1.1 NIVELES DE SERVICIO.	11
6.1.2 SUFICIENCIA DE LAS VIAS.	12
6.1.3 CAPACIDAD IDEAL DE LAS VIAS.	12
6.2. CARRETERAS BIDIRECCIONALES	12
6.2.1 FACTORES DE AJUSTE	12
6.2.1.1 CAPACIDAD DE LAS VIAS.	13
6.2.1.2 INTENSIDAD EN LA HORA PUNTA	13
6.3. CARRETERAS UNIDIRECCIONALES	13
6.3.1 FACTORES DE AJUSTE	13
6.3.2 CAPACIDAD MÁXIMA DE LA VÍA	14
6.4. SUFICIENCIA DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE	14
6.4.1 SUFICIENCIA DE LAS VÍAS RODADAS	14
6.4.1.1 INTENSIDAD DEMANDADA.	15
6.4.1.2 SUFICIENCIA DE LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN.	15
6.4.2 SUFICIENCIA DE LAS ROTONDAS	17
6.4.2.1 CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS Y FORMULACIÓN	18
6.5. SUFICIENCIA DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE.	20
6.6. LAS FORMAS DE TRANSPORTE ALTERNATIVAS.	20
6.6.1 NÚCLEO URBANO-ZONA INDUSTRIAL.	20
6.6.2 L'ALCUDIA-GUADASSUAR-ALGEMESÍ	20
7 CONCLUSIONES	21
8 ANEJOS	22

# MEMORIA

## 1 ANTECEDENTES

El objetivo es elaborar un estudio sobre el tráfico y la movilidad en el término municipal de Guadassuar y su entorno con objeto de tomar las medidas oportunas y establecer los sistemas y la ordenación territorial más adecuada a las circunstancias concretas en las que se encuentra enmarcada esta población.

El estudio analizará los flujos de personas en los contextos temporales y en las circunstancias espaciales que envuelven al núcleo o núcleos de población inscritos dentro del término municipal. Dentro de la temporalidad se tendrá en cuenta los flujos que se producen a lo largo del día, en la situación concreta del fin de semana y en los producidos por las distintas situaciones estacionales. En el ámbito territorial se considerarán los desplazamientos generados por el trabajo, la educación o el ocio, entre los distintos ámbitos en que se producen.

Para el estudio se tendrá en cuenta el planeamiento vigente y en desarrollo y las expectativas de crecimiento del municipio, así como las intervenciones territoriales previstas, sobre todo en materia de transporte, de cara a establecer un modelo funcional válido en la actualidad y en el futuro.

## 2 EL ESTUDIO DEL MEDIO

### 2.1. SITUACIÓN.

El municipio de Guadassuar se encuentra situado en la comarca de la Ribera Alta, provincia de Valencia, cuenta con una superficie de 34.960.880 m<sup>2</sup> y una población de aproximadamente 5.703 habitantes (datos INE 2.005).

El término municipal se encuadra en el territorio de una forma muy extensa, y linda su término municipal con ocho municipios. Los términos municipales colindantes son los que se citan a continuación:

- |             |             |
|-------------|-------------|
| - Alzira    | - L'Alcudia |
| - Algemesí  | - Alginet   |
| - Benimodo  | - Carlet    |
| - Masalavés | - Tous      |

El núcleo de población propiamente dicho, ocupa un porcentaje en superficie respecto a la totalidad del término municipal inferior al 5%.

Dista de la capital de provincia -Valencia - 40 Km.

### 2.2. LA CONFIGURACIÓN LOCAL.

El municipio está constituido principalmente por un núcleo residencial situado en la zona oriental del término, dicho núcleo está bordeado al Oeste por la Autovía CV-50, situándose entre ésta y el núcleo residencial un área industrial. También podemos encontrar en la zona central del término municipal un área industrial que a su vez linda con la autovía A7 en su extremo este.

El planeamiento en desarrollo prevé la creación de una nueva zona residencial al Oeste de la CV-50, así como la ampliación del núcleo residencial existente tanto hacia el Norte como al Este. También está prevista la implantación de otra zona industrial al sur del núcleo residencial, lindando con el municipio de Alzira.

Existen una serie de núcleos dispersos de edificación en el entorno denominado "Casupets".

## 2.3. LAS RELACIONES ESPACIALES.

El municipio de Guadassuar está vinculado a las dos vías de comunicación importantes que atraviesan su término municipal, las autovías CV-50 y A7.

La autovía A7 permiten una comunicación rápida tanto con los municipios cercanos situados anejos a ella (existe una gran cantidad de poblaciones situadas en torno a la A7), como con las grandes ciudades situadas a distancia media (Valencia) y larga (Alicante, Albacete).

La autovía CV-50 comunica el municipio de Guadassuar con poblaciones importantes como puede ser Alzira o Carlet.

Una tercera vía de comunicación es la que forma la carretera CV-523, situada al Este del núcleo urbano, y que además de comunicar Guadassuar con Algemesí sirve como vía de acceso preferente para alcanzar las zonas de playa situadas en Cullera y El Saler y también de enlace con la autopista AP-7 y

Su proximidad a las distintas poblaciones y puntos de interés de mayor importancia (Anexo 1), junto con las referencias de distancias y tiempos aparecen reflejadas en la siguiente tabla.

PUNTO DE REFERENCIA	DISTANCIA (km)	TIEMPO (min)
AUTOVIA A-7	1.5	4"
AUTOVIA CV-50	1.5	4"
L'ALCUDIA (ACCESO A METRO)	3.3	9"
POL. IND. CAMÍ REIAL		
ALGEMESI	5.3	11"
POL. IND. XARA		
CARLET	6.3	11"
POL. IND. CIUTAT DE CARLET	7,0	10"
ALZIRA	7,0	11"
POL. IND. CAMÍ D'ALBALAT		
POL. IND. NÚMERO U		
AUTOPISTA AP-7	8,0	18"
CARCAIXENT	10.6	16"
SUECA	19,0	25"
PICASENT	26.9	23"
PARQUE DE LA ALBUFERA	26.5	33"
CULLERA	27.8	30"
XÁTIVA	30.5	28"
CENTRO DE OCIO ALFAFAR	32,0	25"
VALENCIA	36.9	31"
CENTRO COMERCIAL "EL SALER"	37,0	30"
CIUDAD DE LAS CIENCIAS	37,0	30"
PLAYA DE EL SALER	39.7	29"
PATERNA - KINÉPOLIS	44.5	35"
MANISES (AEREOPUERTO)	50.8	34"

Tabla 1.

*Espaciales. Distancias y tiempo-*

*Relaciones*

## 3 EVOLUCIÓN DEMOGRÁFICA

### 3.1. LAS EXPECTATIVAS DEMOGRÁFICAS Y DE CRECIMIENTO.

Basándonos en los estudios realizados, contamos con los siguientes datos relativos a la población:

Con una población cercana a los 5.703 habitantes, la tendencia actual de la misma es de crecimiento continuado. Si bien entre los años 1.996 y 2.000, se produjo una disminución de la población llegando a los 5.360 habitantes aproximadamente, esta tendencia se ha invertido desde el año 2004 hasta la actualidad, pasando de la población antes referida hasta los actuales 5.703 habitantes (datos demográficos según INE).

Un análisis estimativo de la evolución de la población muestra un crecimiento de aproximadamente el 0,85% cada año. Esta es una tendencia que se viene produciendo desde el año 1.999-2.000.

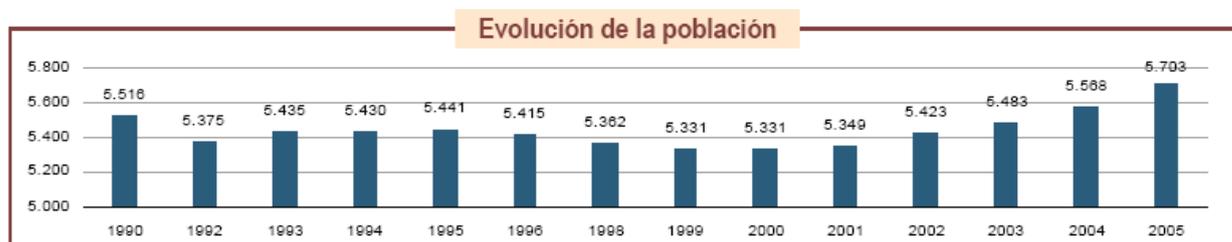


Ilustración 1. Evolución Demográfica

Por otro lado el crecimiento previsto por los sectores residenciales que el nuevo Plan General plantea es el que muestra la tabla adjunta:

SUPERFICIES DE SUELO Y HABITANTES					
SECTOR	SCS	IER	ER	Nº VIV.	Nº HABIT.
SUELO ACTUAL					5.703
SUZR-1	213.790,60	0,45	96.205,77	641	1.346
SUZR-2	129.138,05	0,45	58.112,12	387	813
SUZR-3	62.794,72	0,45	28.257,62	188	395
SUZR-4	255.589,23	0,55	140.574,07	937	1.968
SUZR-6	520.047,00	0,44	226.251,65	2.031	4.265
<b>TOTAL</b>	<b>1.181.359,59</b>		<b>549.401,23</b>	<b>4.184</b>	<b>14.489</b>

Tabla 2. Crecimiento demográfico previsto por el planeamiento

Por tanto resultan las siguientes cifras:

- Población actual: 5.703 habitantes
- Población horizonte: 14.489 habitantes

### 3.2. VAREMOS POBLACIONALES.

Para establecer el posible flujo de vehículos y de población es necesario determinar en primer lugar la composición de la población por edades y por actividad.

A través de la pirámide de población establecemos la población por grupos de edades para englobarlos en las posibles actividades y a partir de aquí estimar el flujo en función del resto de parámetros que se incluyen en este punto (datos obtenidos del Instituto Nacional de Estadística y del Instituto Valenciano de Estadística).

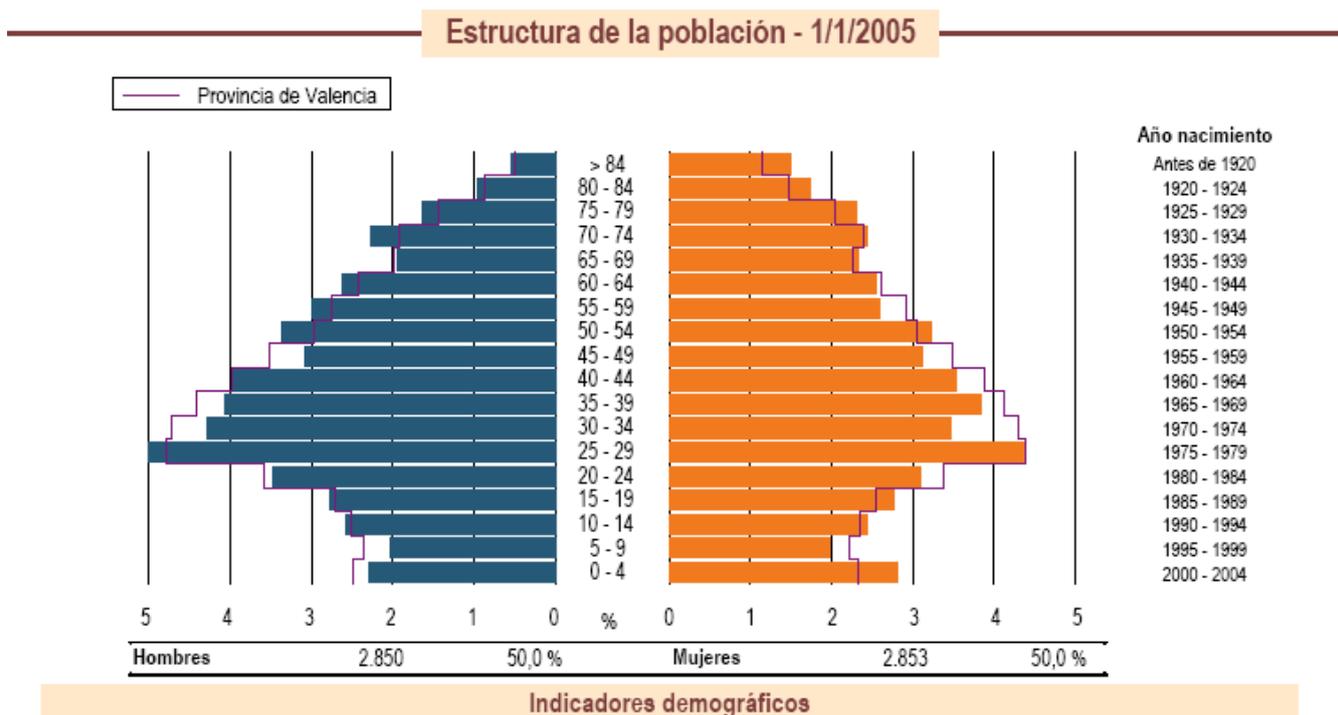


Ilustración 2. Pirámide de Población

En la tabla siguiente se muestra la distribución de la población actual del municipio de Guadassuar atendiendo a criterios de edad, estudio y ocupación.

Extrapolando los datos obtenidos de la clasificación de la población existente en Guadassuar para la evolución demográfica prevista por el planeamiento en desarrollo, obtenemos una distribución de la población tal que:

Edades	nº hab.		Ciclo	Nº hab.	%	Pob. Laboral por sectores		
0-16	838	0-16	no escolarizados (1)	126	15,0%	<b>Sector</b>	<b>%</b>	<b>Trabaj.</b>
17-18	188		Escolar primaria	712	85,0%	Agrícola	10%	335
19-25	540	16-19	Escolar secundaria	169	90,0%	Industrial	22%	737
16-65	3.848	19-25	Universidad	275	51,0%	Construc.	17%	569
>65	1.004	16-65	laboral	3.348	87,0%	Servicios	51%	1707
<b>Pob. Total</b>	<b>14.489</b>		no empleados (2)	500	13,0%	<b>TOTAL</b>		<b>3.348</b>
			>65	jubilado	1.004	100,0%		

(1) Entre los no escolarizados se cuentan los menores de 4 años.

(2) Entre los no empleados se cuentan, en esa orquilla de edad, parados, amas de casa y estudiantes.

Tabla 3. Clasificación de la población existente

Sirviendo esta tabla de base para realizar los cálculos de la distribución demográfica para la población horizonte prevista por el planeamiento en desarrollo.

## 4 FLUJOS DE POBLACIÓN

### 4.1. LOS FLUJOS DIARIOS.

Los flujos previstos a diario son los que se producen los días laborales, en horarios localizados, sobre todo entre las 8 y las 10 de la mañana y las 5 y las 8 de la tarde como periodos punta. Se establecen teniendo en cuenta la población por edades y por sectores, según los cuadros del punto 3.2. Los destinos en función de la causa podrían establecerse según lo siguiente:

- Trabajo. Se pueden producir dentro de la misma localidad, hacia Valencia y hacia las localidades próximas, sobre todo las que disponen polígonos industriales, como Alzira o Carlet. Los trayectos más frecuentados previstos por esta causa son:
  - La misma localidad: Vinculados al sector agrícola, industrial o de servicios. Son recorridos que se pueden realizar a pie. En el caso del futuro polígono industrial emplazado en la zona sur del núcleo urbano se estima un flujo de vehículos importante ya que se prevé una futura ampliación del polígono de Alzira quedando colindante con el proyectado para Guadassuar. Por el sector agrícola se prevén, puntualmente y de forma estacional, desplazamientos de vehículos pesados (tractores, camiones...)
  - Localidades colindantes: L'Alcudia, Alzira y Algemesi. Es similar al anterior, con un uso más intenso del vehículo.
  - Localidades cercanas: Carlet, Alginet y en general a lo largo de la A-7 por los polígonos industriales. El trayecto normal es a través de las dos carreteras que dan acceso a la localidad. Se asocia a los sectores industrial, de la construcción y de servicios.
- Valencia y Xàtiva. El trayecto normal es a través de la A-7. Se vincula al sector servicios.
- Formación. Los trayectos más frecuentados tienen como referencia las localidades donde se encuentran los Colegios, Institutos y la Universidad, en los horarios escolares, 8:30 a 9:30 y 4:30 a 6:30.. Estas son:
  - Enseñanza primaria. Guadassuar. No son flujos intensos por haber varios centros escolares en la propia localidad, pudiendo ser el desplazamiento a pie.
  - Enseñanza secundaria. Guadassuar. Es un trayecto que se puede realizar a pie, bicicleta o bien en ciclomotor. No se trata de un flujo significativo.
  - Valencia. Universidad. La población prevista de universitarios y la existencia de una línea de autobuses que conecta Guadassuar con la universidad de Valencia hacen que el tráfico de universitarios no sea muy importante, siendo el desplazamiento en ciertos casos usando transporte público y en algunos casos ciclomotor o coche.

### 4.2. LOS FLUJOS SEMANALES.

Los flujos previstos semanales hacen referencia a los desplazamientos relacionados con el ocio, entre el núcleo de población y los lugares de ocio o las salidas propias del fin de semana, a otras localidades o desde otras localidades a Guadassuar. Esos trayectos están localizados entre:

- Guadassuar y municipios colindantes: L'Alcudia, Alzira y Algemesí.
- Guadassuar y municipios próximos de mayor tamaño: Alginet, Valencia, Xàtiva, Carlet, Picassent, ...
- Guadassuar y las zonas de ocio próximas: Alfafar, Aldaia-Bonaire, El Saler, L'Albufera, Cullera.
- Otras grandes poblaciones y capitales (Alicante, Valencia, Albacete) con Guadassuar, relacionado en este caso con la segunda residencia con carácter de ocio.

### 4.3. LOS FLUJOS ESTACIONALES.

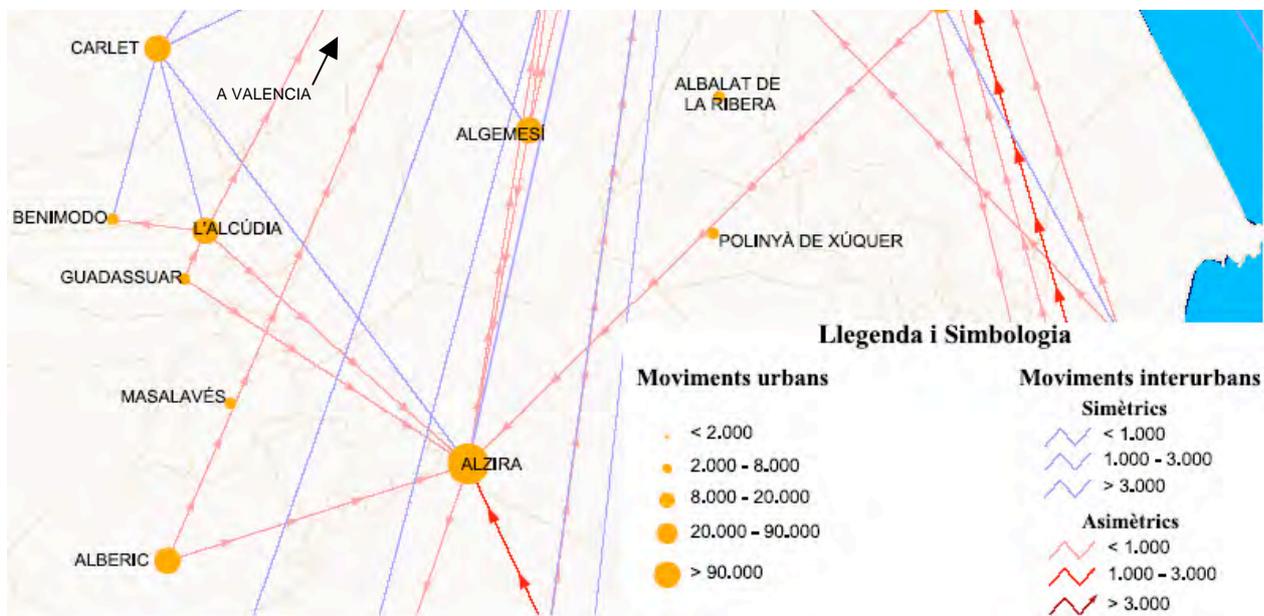
Los flujos estacionales son variaciones en los flujos normales producidos por cambios de residencia en periodos estivales o vacacionales, o por las actividades que en ellas se producen. La relación se establecería entre los siguientes puntos:

- Guadassuar y las zonas de Ocio: similar a los desplazamientos contemplados en el punto 4.2 pero incrementado por el aumento de la población previsto con motivo de esa segunda residencia. VALENCIA
- Guadassuar y zonas de playa: en la actualidad las playas naturales de Guadassuar son la playa de Cullera, y la playa de El Saler.

### 4.4. ESTADÍSTICA

#### 4.4.1 MOVIMIENTOS DE VEHÍCULOS

Del esquema se desprende que el tráfico estimado entre Guadassuar y Valencia, a través del Acceso Norte y de la Rotonda de acceso a la A7 (rotonda 1), y entre Guadassuar y Alzira, a través del Acceso Sur y de la Rotonda de acceso a la CV-50 (rotonda 2), no superarán los 1000 vehículos/día. Es necesario tener en cuenta que la población de Alzira que se desplaza a Valencia lo hace a través de la CV-50, pasando por la rotonda 1.



Il·lustració 3. Movimiento de trabajadores entre las poblaciones

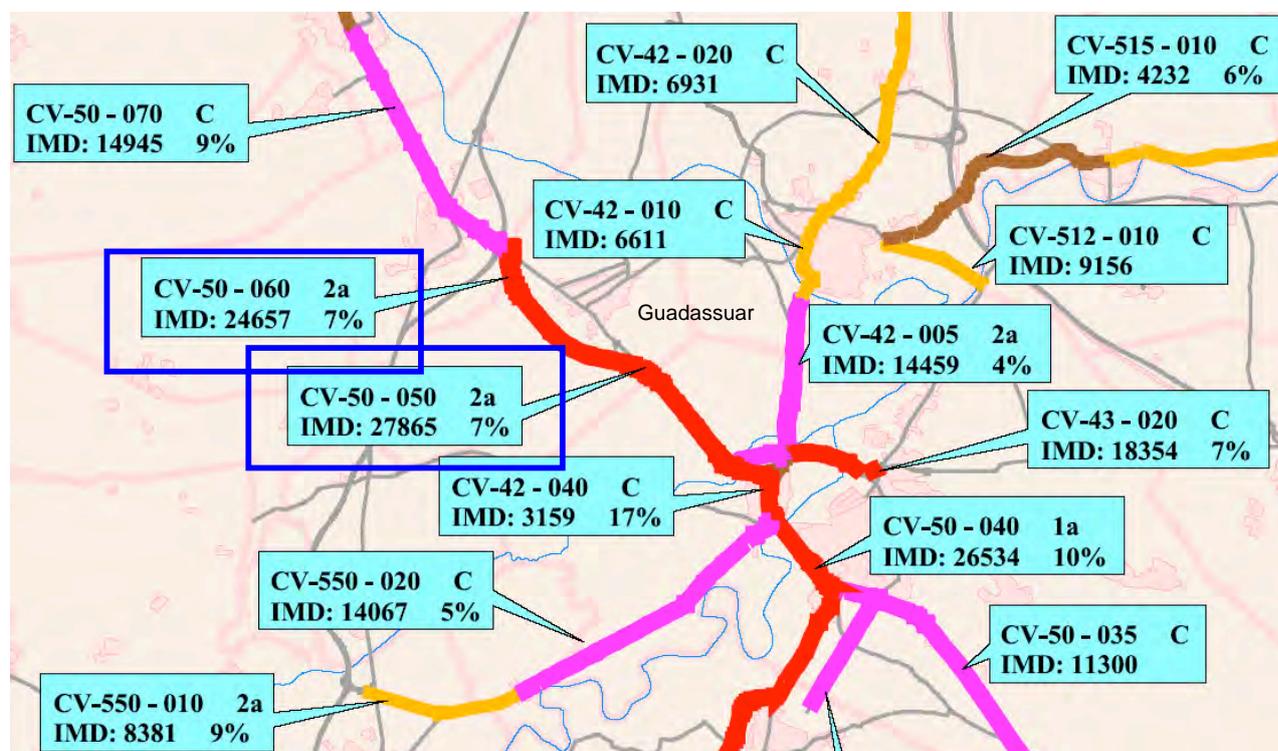


Ilustración 4. IMDs de las carreteras del entorno de Guadassuar

## 5 LAS INFRAESTRUCTURAS Y MEDIOS DE TRANSPORTE.

### 5.1. LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EXISTENTES

Los accesos a Guadassuar se realizan mediante las siguientes vías (Imagen 1 y 2):

- Autovía Valencia-Albacete, A-7 salida 870 en sentido Albacete, donde encontramos dos formas de acceder:
  - Directa, por la salida hacia Guadassuar, accediendo al municipio por el norte
  - Tomando la CV-50 (salida natural hacia Valencia también para las poblaciones de Alzira, Algemesí, L'Alcudia y Carlet), accediendo a la zona sur de Guadassuar y al futuro polígono industrial.
- CV-50 (Liria - Tavernes de la Valldigna), vía de comunicación con otras poblaciones del entorno, Carlet, L'Alcudia y Alzira.
- CV-523, vía de comunicación con Algemesí
- Estación de Metro: Situada en L'Alcudia (Línea 1 Bétera-Villanueva de Castellón)



Ilustración 5. Infraestructuras de Transporte Existentes



Ilustración 6. Accesos principales a Guadassuar

## 5.2. LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE PREVISTAS

### 5.2.1 INFRAESTRUCTURAS MUNICIPALES

Guadassuar cuenta con varias infraestructuras previstas en el núcleo urbano con el objetivo de mejorar la conexión con las principales vías de comunicación y de reducir el tráfico circulante el casco urbano (Imagen 3):

- Ronda Norte. Viario perimetral al sector residencial denominado Nord-L'Alter. Permite desviar el tráfico procedente de Algemesi que pasa directamente a conectar con las autovías CV-50 y con la A-7 evitando así atravesar el núcleo urbano.

- Viario de conexión con el nuevo polígono industrial y con la futura actuación industrial de Alzira, vía V7 (ver imagen 3). Permite evacuar el tráfico pesado procedente de la zona industrial de Alzira hacia Algemesí. También entra dentro de este punto la modificación del acceso desde la rotonda Sur de Guadassuar hasta el nuevo polígono de Alzira.
- Continuación y mejora de la carretera de Algemesí (CV-523). Permite estructurar el nuevo sector residencial e integrar la salida hacia Algemesí.

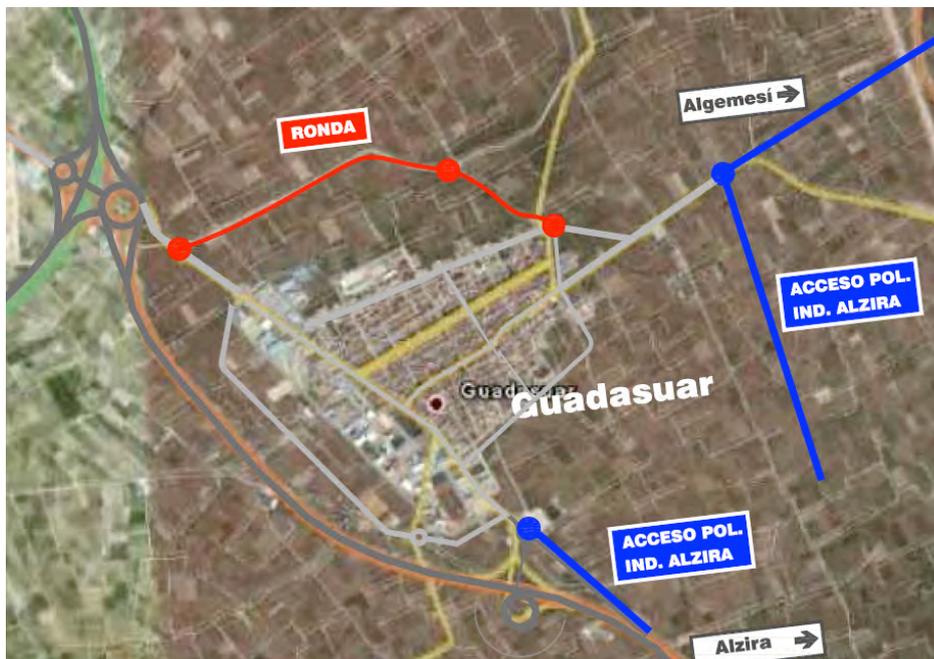


Ilustración 7. Infraestructuras de Transporte Municipales Previstas



Ilustración 8. Nomenclatura de las diferentes vías.

### 5.2.2 INFRAESTRUCTURAS SUPRAMUNICIPALES

Con relación a las infraestructuras de carácter supra municipal, aquellas gestionadas por la administración y cuyo ámbito de influencia supera al municipio, no se prevén actuaciones, salvo las interiores que afectan a la coordinación con las infraestructuras del polígono industrial de Alzira colindante.

### 5.3. LOS MEDIOS DE TRANSPORTE

### 5.3.1 LOCALES

El tamaño de la población actual no hace necesarios medios de transporte especiales de carácter propio, sin embargo la población futura prevista de  habitantes plantea la viabilidad de una línea regular de transporte público que relacione Guadassuar con los municipios cercanos: L'Alcudia (Metro, Línea 1) Alzira y Algemesí.

### 5.3.2 INTERMUNICIPALES

Actualmente el único medio de transporte público de conexión intermunicipal que pase por Guadassuar son los autobuses regulares de las empresas Autocares BUÑOL y Autocares CÁNOVAS, con trayectos de ida y vuelta, que unen Guadassuar, Alzira y Carcaixent con Valencia en el primer caso y Guadassuar con Alzira, L'Alcudia, Carlet y Llobai en el segundo. Los trayectos son diarios de lunes a viernes y dejan de prestar servicio los fines de semana y días festivos.

- Autocares Buñol

SERVICIO DESDE CARCAIXENT - ALZIRA - GUADASSUAR A VALENCIA							
HORARIOS							
DE LUNES A VIERNES LABORABLES							
Carcaixent	6:25	06:35*	7:15	8:30	9:30	13:30	15:00
Alzira	6:35	06:45*	7:25	8:40	9:40	13:40	15:10
Guadassuar	6:50	07:00*	7:40	8:55	9:55	13:55	15:25

Duración aproximada del trayecto 1h.

SERVICIO DESDE VALENCIA A GUADASSUAR - ALZIRA - CARCAIXENT								
HORARIOS								
DE LUNES A VIERNES LABORABLES								
Valencia	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	18:15	19:30	20:45
Blasco Ibáñez*	11:10	12:10	13:10	14:10	15:10	18:25	19:40	20:55
Politécnico*	11:15	12:15	13:15	14:15	15:15	18:30	19:45	21:00

Duración aproximada del trayecto 1h.

*Ilustración 9. Horario Autocares Buñol.*

- Autocares Cánovas

SERVICIO ALZIRA - GUADASSUAR - ALCUDIA - CARLET - LLOMBAI					
HORARIOS					
DE LUNES A VIERNES LABORABLES					
Guadassuar	8:25	9:40	10:25	12:25	16:25

SERVICIO LLOMBAI - CARLET - ALCUDIA - GUADASSUAR - ALZIRA					
HORARIOS					
DE LUNES A VIERNES LABORABLES					
Guadassuar	8:30	11:00	12:00	13:15	18:15

*Ilustración 10. Horario Autocares Cánovas.*

La línea de transporte público más próxima es la Línea 1 de Metro, Bétera-Villanueva de Castellón, y la estación la de L'Alcudia, siendo la línea de autocares Canovas la única que conecta los dos municipios.

## 6 SUFICIENCIA DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE

### 6.1. PRINCIPIOS

#### 6.1.1 NIVELES DE SERVICIO.

Vamos a considerar, inicialmente, el nivel de servicio D general en todas las vías, por tratarse de recorridos locales y, como son los casos del acceso norte y del acceso sur, de salida de la localidad básicamente con recorridos cortos que no suponen un esfuerzo prolongado en la conducción, en los que se podría llegar incluso al nivel de servicio E. En el caso de la carretera de Algemesí consideraremos un NIVEL DE SERVICIO D.

### 6.1.2 SUFICIENCIA DE LAS VIAS.

Actualmente todas las vías objeto de este estudio son bidireccionales, puesto que se estudian las conexiones con las grandes vías (CV-50 y A-7), y no éstas. Además se estudian las rotondas que dan salida a la población. Existe ya el compromiso municipal y la previsión desde el planeamiento de ampliar el acceso Norte, para pasar a tener dos carriles por sentido, ampliando consecuentemente el acceso a la Rotonda Norte (Rotonda 1), y considerándola ya, por tanto, como una vía multicarril. Además se incluye el estudio de la futura Ronda prevista en el PGOU, igualmente como una vía multicarril.

### 6.1.3 CAPACIDAD IDEAL DE LAS VIAS.

La capacidad de las distintas vías puede responder al siguiente gráfico, partiendo de una capacidad ideal de:

Sentido de Transito	Clase de Vía		Capacidad Ideal
Unidireccional	Autopista	2 carriles por sentido	2200 V.L./hr/carril
		3 ó más carriles por sentido	2300 V.L./hr/carril
	Multicarril		2200 V.L./hr/carril
Bidireccional	Dos carriles		2800 V.L./hr/ambos sentidos

Tabla 4. Capacidad ideal de los diferentes tipos de vías.

## 6.2. CARRETERAS BIDIRECCIONALES

### 6.2.1 FACTORES DE AJUSTE

$I/c$ : Relación de la intensidad a la capacidad ideal para un nivel de servicio determinado. Esta relación se obtiene a través de la siguiente tabla, para un terreno llano y un 100 % de prohibido adelantar. Éstas son las condiciones de los viales objeto de estudio.

NS	$I/c$	capacidad
A	0,04	112
B	0,16	448
C	0,32	896
D	0,57	1596
E	1	2800

Tabla 5.. Relación  $I/c$  para los niveles de servicio en terreno llano y % de prohibido adelantar 100%.

$f_R$  : Factor de ajuste según porcentaje distribución por carriles: A partir de la capacidad ideal (50/50) de distribución del tráfico para ambos sentidos 2800 vehículos/hora se establecen factores de corrección por la distinta distribución y su capacidad asociada:

Reparto por sentido	50/50	60/40	70/30	80/20	90/10	100/0
capacidad total (v/h/ambos sentidos)	2800	2650	2500	2300	2100	2000
Factor de ajuste, $f_R$	1	0,94	0,89	0,83	0,75	0,71

Tabla 6. Factor de ajuste de una vía bidireccional según porcentaje de distribución por carriles.

$f_A$  : Factor de ajuste de la anchura de carriles y arcenes: Corrige la disminución de velocidad y, por tanto, de capacidad de la vía, en función de su ancho de carril y del ancho de arcén:

ANCHURA UTIL DEL ARCÉN	3,6	3,6	3,2	3,2	3	3	2,7	2,7
NS	A-B-C-D	E	A-B-C-D	E	A-B-C-D	E	A-B-C-D	E
0	0,7	0,88	0,65	0,82	0,58	0,75	0,49	0,66
0,6	0,81	0,93	0,75	0,88	0,68	0,81	0,57	0,7
1,2	0,92	0,97	0,85	0,92	0,77	0,85	0,65	0,74
1,8	1	1	0,93	0,94	0,84	0,87	0,7	0,76

Tabla 7. Factor de ajuste por anchura de carriles y arcenes

$f_{VP}$  : Factor de ajuste debido a la presencia de vehículos pesados: Corrige la disminución de capacidad de la vía por la presencia de vehículos pesado:

TIPO DE VEHÍCULO		NIVEL DE SERVICIO				
		A	B	C	D	E
Camiones	Ec	2	2,2	2,2	2	2
V. de recreo	Er	2,2	2,5	2,5	1,6	1,6
Autobuses	Eb	1,8	2	2	1,6	1,6

Tabla 8. Factor de ajuste por presencia de vehículos pesados, terreno llano

### 6.2.1.1 CAPACIDAD DE LAS VIAS.

A partir de la capacidad de las vías y de la intensidad estimada que tendrían que soportar estableceremos la comparación para ver la suficiencia de esas vías. La fórmula que se emplea para establecer la capacidad de una vía en función de un nivel de servicio ( $c_n$ ) es la siguiente:

$$c_n = c_i \times (l/c) \times f_R \times f_A \times f_{VP}$$

### 6.2.1.2 INTENSIDAD EN LA HORA PUNTA

A la intensidad estimada, extraída de los cuadros anteriores, le aplicaremos como cociente el factor de hora punta para obtener la intensidad de tráfico en los 15 minutos punta dentro de la hora punta considerada, según el cuadro siguiente:

NIVELES DE SERVICIO	A	B	C	D	E
FACTOR HORA PUNTA	0,91	0,92	0,94	0,95	1

Tabla 9. Factor de hora punta para los 15 minutos punta.

En los análisis y conclusiones estimaremos la conveniencia de esta aplicación.

## 6.3. CARRETERAS UNIDIRECCIONALES

### 6.3.1 FACTORES DE AJUSTE

En el caso de las vías unidireccionales las reducciones de capacidad de la vía vienen dadas por el diseño de la propia vía. Los factores que influyen en esa reducción se cuantifican por la reducción en la velocidad libre, punto de partida para el cálculo.

Reducción de la velocidad libre por presencia o ausencia de mediana (FM):

mediana	FM (Km/h)
CON	SIN
0	2,6

Reducción de la velocidad libre según la anchura del carril (FA):

ancho carril	FA (Km/h)
3	10,62
3,3	3,06
3,6	0

Reducción de la velocidad libre por despeje lateral total (arcen + mediana):

Despeje lat.	4 carriles
0	8,69
0,6	5,79
1,2	2,9
1,8	2,09
2,4	1,45
3	0,64
3,6	0

Pts. acc/Km)	
0	0
6,2	4,02
12,4	8,04
18,6	12,06
24,9	16,09

Reducción de la velocidad libre por densidad de puntos de acceso por Km:

La reducción final de la velocidad resultará de la suma de cada una de las reducciones parciales por las causas recogidas en las tablas anteriores.

En la aplicación de esta reducción de la velocidad y su repercusión sobre la capacidad de la vía se ha estimado que por cada Km/h de reducción de la velocidad se reduce un 1.5 % la capacidad de la vía.

### 6.3.2 CAPACIDAD MÁXIMA DE LA VÍA

A partir de la capacidad ideal de la vía para la velocidad libre de circulación aplicaremos los coeficientes reductores para alcanzar el nivel de servicio, según el cuadro siguiente.

Velocidad	50	58,5	66,5	72,5	80,5	88,50	96,5
Inten. Max. Serv. Por carril	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200
A	0,23	0,25	0,26	0,28	0,3	0,31	0,33
B	0,39	0,42	0,44	0,47	0,5	0,52	0,55
C	0,56	0,6	0,62	66	0,7	0,72	0,75
D	0,69	0,73	0,75	0,79	0,84	0,86	0,89
E	1	1	1	1	1	1	1

Tabla 10. Coeficientes reductores de la capacidad en función de los niveles de servicio y la velocidad libre de circulación

## 6.4. SUFICIENCIA DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE

Dada la morfología del Guadassuar al realizar el estudio de suficiencia de las infraestructuras de transporte en el municipio, se estudiará la suficiencia de las infraestructuras de carácter intermunicipal: relación de Guadassuar con el exterior, puesto que los recorridos interiores en vehículo no suponen ningún conflicto, por tratarse de movimientos locales.

### 6.4.1 SUFICIENCIA DE LAS VÍAS RODADAS

Antes de realizar el estudio propiamente dicho hay que tener en cuenta una serie de consideraciones previas:

- Las vías principales que ahora presenta Guadassuar como vías de comunicación de Guadassuar con el exterior son la Autovía A-7 y la CV-50 y la CV-523.
- Tanto la autovía A-7 como la CV-50 son vías que superan la naturaleza del presente estudio, por lo que nos centraremos en analizar los accesos a dichas vías desde Guadassuar y viceversa, es decir, el acceso Norte y el acceso Sur y sus respectivas rotondas.
- Añadiremos una vía más al estudio: La Ronda, importante en la organización general del tráfico, prevista en el planeamiento y comprometida por el Ayuntamiento.

La intensidad prevista en las situaciones más desfavorables se estima teniendo en cuenta lo siguiente:

- La población horizonte según el planeamiento en desarrollo.
- La estimación de trabajadores por sectores
- Los horarios laborales, con relación a horas punta, por sector:

- Agrícola: (estacional) ida 8 horas, regreso 18 horas.
  - Industrial: ida 8 horas, regreso 19 horas.
  - Servicios: ida 9 horas, regreso 20 horas.
- El número de personas por vehículo en función de la actividad.

Bajo estas premisas y teniendo en cuenta los datos de población de Guadassuar, con su extrapolación a los otros municipios, se estima que el tráfico de vehículos previsto por cada carretera, en las situaciones más desfavorables, relacionadas con las horas punta, considerando los sectores laborales y las siguientes premisas:

- La coincidencia del horario punta de la actividad con la hora punta establecida.
- La intensidad de la actividad en función del momento temporal en que se produce.
- El porcentaje del flujo de cada actividad que sufre cada vial.

Esta comparación se hace a partir de la situación actual y de las previsiones con la población horizonte previstas en el PGOU.

#### 6.4.1.1 INTENSIDAD DEMANDADA.

Teniendo en cuenta las consideraciones iniciales y estas premisas ponderativas se han confeccionado unas tablas que resumen los posibles flujos en las situaciones más desfavorables, con la población actual y con la población horizonte:

**Error! Not a valid link.** Tabla 11. Tráfico previsto soportado con la población actual (vehículos ligero / hora)

VIALES		CV-523		ACCESO SUR		ACCESO NORTE		RONDA	
TRAYECTO		ida	regreso	ida	regreso	ida	regreso	ida	regreso
DIARIO	Trabajo	588	627	1.135	1.313	1.403	1.678	1.025	1.183
	Educ.	61	17	71	19	175	64	86	30
	Ocio	17	29	30	51	39	65	52	87
	<b>TOTAL</b>	<b>667</b>	<b>673</b>	<b>1.236</b>	<b>1.383</b>	<b>1.617</b>	<b>1.807</b>	<b>1.163</b>	<b>1.300</b>
SEMANAL	Trabajo	160	181	549	632	689	794	422	484
	Educ.	26	13	30	15	37	19	13	5
	Ocio	406	464	710	811	913	1.043	869	1.043
	<b>TOTAL</b>	<b>591</b>	<b>658</b>	<b>1.289</b>	<b>1.458</b>	<b>1.639</b>	<b>1.856</b>	<b>1.304</b>	<b>1.533</b>
ESTACIONAL	Trabajo	259	382	761	1.037	952	1.299	607	846
	Educ.	13	4	15	5	23	9	13	5
	Ocio	348	417	507	609	782	939	1.043	1.252
	<b>TOTAL</b>	<b>620</b>	<b>804</b>	<b>1.284</b>	<b>1.651</b>	<b>1.757</b>	<b>2.247</b>	<b>1.663</b>	<b>2.103</b>

Tabla 12. Tráfico previsto soportado con la población horizonte (vehículos ligeros / hora)

#### 6.4.1.2 SUFICIENCIA DE LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN.

A partir de los datos obtenidos anteriormente y de las características de las vías objeto de estudio, incluimos una tabla comparativa entre la intensidad prevista que tiene que soportar cada vial y su capacidad, con los parámetros considerados sobre las vías resumidos en el siguiente cuadro. En los viales bidireccionales la capacidad reflejada se refiere al carril más desfavorable, puesto que las intensidades expresadas son en comunicaciones concretas que afectan a una sola dirección.

**Error! Not a valid link.** Tabla 13. Balance del Tráfico previsto soportado con la población actual (vehículos ligeros / hora)

En la situación actual no existe ningún conflicto por saturación, teniendo todas las vías capacidad suficiente.

	Conceptos	CV-523		ACCESO SUR		ACCESO NORTE		RONDA	
		ida	regreso	ida	regreso	ida	regreso	ida	regreso
	Bidirecc/Unidirec.								
	<b>carriles/sent.</b>	1	1	1	1	2	2	2	2
	<b>NS</b>	D	D	D	D	D	D	D	D
	% carril/Vel. Libre	80/20	80/20	80/21	80/22	72,5	72,5	72,5	72,5
	<b>% V. Pesados</b>	10%	5%	15%	5%	10%	5%	5%	5%
	<b>(I/c)</b>	0,57	0,57	0,57	0,57	0,79	0,79	0,79	0,79
<b>DIARIO</b>	<b>f<sub>R</sub> /---</b>	0,83	0,83	0,83	0,83				
	<b>f<sub>A</sub></b>	0,75	0,75	0,92	0,92	1,00	1,00	0,93	0,93
	<b>fvp</b>	0,93	0,96	0,90	0,96	0,93	0,96	0,96	0,96
	<b>capacidad</b>	<b>741</b>	<b>767</b>	<b>878</b>	<b>940</b>	<b>3002</b>	<b>3002</b>	<b>2770</b>	<b>2770</b>
	<b>Intensidad</b>	<b>702</b>	<b>708</b>	<b>1.301</b>	<b>1.455</b>	<b>1.702</b>	<b>1.902</b>	<b>1.224</b>	<b>1.369</b>
	<b>NS</b>	D	D	D	D	D	D	D	D
	% carril/Vel. Libre	70/30	70/30	80/20	80/20	72,5	72,5	72,5	72,5
	<b>% V. Pesados</b>	2%	2%	3%	2%	5%	5%	5%	5%
	<b>I/c</b>	0,57	0,57	0,57	0,57	0,57	0,57	0,57	0,57
<b>SEMANAL</b>	<b>f<sub>R</sub> /---</b>	0,89	0,89	0,83	0,83				
	<b>f<sub>A</sub></b>	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75
	<b>fvp</b>	0,99	0,99	0,98	0,99	0,96	0,96	0,96	0,96
	<b>capacidad</b>	<b>735</b>	<b>735</b>	<b>778</b>	<b>783</b>	<b>3002</b>	<b>3002</b>	<b>2770</b>	<b>2770</b>
	<b>Intensidad</b>	<b>622</b>	<b>692</b>	<b>1.356</b>	<b>1.535</b>	<b>1.725</b>	<b>1.954</b>	<b>1.373</b>	<b>1.613</b>
	<b>NS</b>	D	D	D	D	D	D	D	D
	% carril/Vel. Libre	70/30	70/30	80/20	80/20	72,5	72,5	72,5	72,5
	<b>% V. Pesados</b>	3%	2%	5%	2%	5%	5%	5%	5%
	<b>I/c</b>	0,57	0,57	0,57	0,57	0,57	0,57	0,57	0,57
<b>ESTACION</b>	<b>f<sub>R</sub> /---</b>	0,89	0,89	0,83	0,83				
	<b>f<sub>A</sub></b>	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75
	<b>fvp</b>	0,98	0,99	0,96	0,99	0,96	0,96	0,96	0,96
	<b>capacidad</b>	<b>730</b>	<b>735</b>	<b>767</b>	<b>783</b>	<b>3002</b>	<b>3002</b>	<b>2770</b>	<b>2770</b>
	<b>Intensidad</b>	<b>653</b>	<b>846</b>	<b>1.351</b>	<b>1.738</b>	<b>1.849</b>	<b>2.365</b>	<b>1.751</b>	<b>2.213</b>

Tabla 14. Balance del Tráfico previsto soportado con la población horizonte (vehículos ligeros / hora)

En la situación considerando la población horizonte se prevé que puedan existir problemas de congestión en el Acceso sur y en la carretera CV 523 a Algemés, provocado esto último por ser esta carretera lugar de paso hacia la costa de la población de L'Alcudia.

En el caso de la CV 523 hay que tener en cuenta que, en las situaciones en las que se producen las sobre-intensidades, son en periodos puntuales (estacional), no a diario, por lo que el nivel de servicio podría establecerse en E, en lugar del D previsto.

En el caso del Acceso Sur, además de poder considerar un nivel de servicio E, existe la posibilidad de distribuir los flujos a través del Acceso Norte y de la Ronda, quedando compensado el balance.

Con estas nuevas premisas los resultados serían los siguientes:

	Conceptos	CV-523		ACCESO SUR		ACCESO NORTE		RONDA	
		ida	regreso	ida	regreso	ida	regreso	ida	regreso
	Bidirecc/Unidirec.	1	1	1	1	2	2	2	2
	<b>carriles/sent.</b>								
	<b>NS</b>	D	D	E	E	D	D	D	D
	% carril/Vel. Libre	80/20	80/20	80/21	80/22	72,5	72,5	72,5	72,5
	<b>% V. Pesados</b>	10%	5%	15%	5%	10%	5%	5%	5%
	<b>(l/c)</b>	0,57	0,57	1	1	0,79	0,79	0,79	0,79
<b>DIARIO</b>	<b>f<sub>R</sub> /---</b>	0,83	0,83	0,83	0,83				
	<b>f<sub>A</sub></b>	0,75	0,75	0,92	0,92	1,00	1,00	0,93	0,93
	<b>fvp</b>	0,93	0,96	0,90	0,96	0,93	0,96	0,96	0,96
	<b>capacidad</b>	<b>741</b>	<b>767</b>	<b>1541</b>	<b>1650</b>	<b>3002</b>	<b>3002</b>	<b>2770</b>	<b>2770</b>
	<b>Intensidad</b>	<b>702</b>	<b>708</b>	<b>905</b>	<b>973</b>	<b>2.050</b>	<b>2.334</b>	<b>1.224</b>	<b>1.369</b>
	<b>NS</b>	D	D	E	E	D	D	D	D
	% carril/Vel. Libre	70/30	70/30	80/20	80/20	72,5	72,5	72,5	72,5
	<b>% V. Pesados</b>	2%	2%	3%	2%	5%	5%	5%	5%
	<b>l/c</b>	0,57	0,57	1	1	0,57	0,57	0,57	0,57
<b>SEMANAL</b>	<b>f<sub>R</sub> /---</b>	0,89	0,89	0,83	0,83				
	<b>f<sub>A</sub></b>	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75
	<b>fvp</b>	0,99	0,99	0,98	0,99	0,96	0,96	0,96	0,96
	<b>capacidad</b>	<b>735</b>	<b>735</b>	<b>1364</b>	<b>1374</b>	<b>3002</b>	<b>3002</b>	<b>2770</b>	<b>2770</b>
	<b>Intensidad</b>	<b>622</b>	<b>692</b>	<b>1.087</b>	<b>1.224</b>	<b>1.937</b>	<b>2.199</b>	<b>1.373</b>	<b>1.613</b>
	<b>NS</b>	E	E	E	E	D	E	D	D
	% carril/Vel. Libre	70/30	70/30	80/20	80/20	72,5	72,5	72,5	72,5
	<b>% V. Pesados</b>	3%	2%	5%	2%	5%	5%	5%	5%
	<b>l/c</b>	1	1	1	1	0,57	1	0,57	0,57
<b>ESTACION</b>	<b>f<sub>R</sub> /---</b>	0,89	0,89	0,83	0,83				
	<b>f<sub>A</sub></b>	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75
	<b>fvp</b>	0,98	0,99	0,96	0,99	0,96	0,96	0,96	0,96
	<b>capacidad</b>	<b>1280</b>	<b>1289</b>	<b>1345</b>	<b>1374</b>	<b>3002</b>	<b>3002</b>	<b>2770</b>	<b>2770</b>
	<b>Intensidad</b>	<b>620</b>	<b>804</b>	<b>1.016</b>	<b>1.292</b>	<b>2.132</b>	<b>2.606</b>	<b>1.751</b>	<b>2.213</b>
	<b>NS</b>	E	E	E	E	D	E	D	D

Tabla 15. Balance del Tráfico previsto soportado con la población prevista. Nuevos parámetros (vehículos ligeros / hora)

#### 6.4.2 SUFICIENCIA DE LAS ROTONDAS

A parte de las vías anteriormente mencionadas otro elemento a tener en cuenta que es susceptible de sufrir colapso por exceso de ocupación son las rotondas.

Este estudio en consecuencia se hace extensivo a las rotondas vinculadas al acceso norte y al acceso sur (Rotonda 1 y Rotonda 2 respectivamente), siendo éstas las que soportarán más volumen de vehículos/hora.

La capacidad de tráfico soportado por las rotondas así como sus accesos ha sido calculada de acuerdo con las recomendaciones establecidas por el MOPU, en su publicación "Recomendaciones sobre glorietas".

La metodología de cálculo se establece determinando la capacidad de las diferentes entradas en función de su geometría, de la geometría de la rotonda y de los vehículos circulantes. Una vez establecidos los parámetros base y mediante un proceso iterativo, se establece un equilibrio entre el flujo de entrada de cada acceso a la rotonda y el flujo de vehículos salientes que nos determina la capacidad de cada acceso.

Se han realizado una serie de CONSIDERACIONES PREVIAS a fin de que el cálculo refleje de la forma más real posible el futuro tráfico circulante en Guadassuar:

- Se considera ejecutada la ampliación de la vía V1 (cuya necesidad queda reflejada en el punto 6.4.1).
- Se considera ejecutada la ampliación, actualmente prevista, del vial V4, habiendo dos carriles por sentido, facilitando así el tránsito del tráfico pesado circulante por la zona.
- El flujo de vehículos que circulan por cada vía viene determinado en el punto 6.4.1, sirviendo a este estudio las mismas hipótesis que se desarrollaron en el mencionado apartado.
- Para el cálculo de la capacidad de tráfico circulante en las rotondas se ha considerado la peor de las hipótesis de tráfico simultaneo dispuesto en el punto 6.4.1, es decir, periodo de retorno en situación estacional.

## 6.4.3 CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS Y FORMULACIÓN

## 6.4.3.1 ROTONDA 1

La Rotonda 1 soporta un importante nivel de tráfico por canalizar los accesos a la CV 50 hacia Alzira y las incorporaciones a la A-7. Se trata de una rotonda bastante grande en que los mayores flujos se producirán en los accesos y salidas relacionados con la CV 50.



Ilustración 11. Nomenglatura.

ACCESOS	A7/Alcudia	A8/A7-O	A2/CV-50	A4/Guad	LEYENDA
v	6,50	5,70	7,50	6,50	v(m): semianchura de la calzada del acceso
e	11,00	12,70	12,00	12,00	e(m): anchura de la entrada
l	30,00	48,00	48,00	13,70	l'(m): longitud del abocinamiento de entrada
Ø	30,00	30,00	30,00	30,00	Ø(g): ángulo entre trayectorias de entrada y anular.
r	20,00	20,00	20,00	20,00	r(m): mínimo radio de la trayectoria de entrada
D	150,00	150,00	150,00	150,00	D(m): diámetro de la isleta central
F	2.924,27	3.209,99	3.359,82	2.730,19	$F = 303 * x * k$
f	0,62	0,66	0,68	0,59	$f = 0,210 * t * k * (1 + 0,2 * x)$
x	9,54	10,47	10,96	8,91	$x = v + (e - v) / (1 + 2*s)$
k	1,01	1,01	1,01	1,01	$k = l - [(\text{Ø} - 33) / 259] - 0,978 * [(l / r) - 0,05]$
t	1,00	1,00	1,00	1,00	$t = l + 0,5 * [l + e \wedge (0,1 * D - 6)]$
s	0,24	0,23	0,15	0,64	$s = 1,6 * (e - v) / l$

Tabla 16. Características geométricas de la rotonda que influyen en su capacidad y formulación.

## 6.4.3.2 ROTONDA 2

Es una rotonda con carácter local, de pequeñas dimensiones, que prácticamente solo canaliza el tráfico relacionado con Guadassuar. Con la futura construcción del Polígono Industrial de Alzira se prevé que pueda tener una mayor afluencia de tráfico, sobre todo de carácter pesado. Esta última posibilidad es la que estudiaremos.



Ilustración 12. Nomenglatura.

ACCESOS	A10 Guad.	A12-CV 50	A1 - Indust.	LEYENDA
v	4,00	3,80	3,00	v(m): semianchura de la calzada del acceso
e	6,16	5,70	6,25	e(m): anchura de la entrada
l	48,00	30,00	48,00	l'(m): longitud del abocinamiento de entrada
Ø	30,00	30,00	30,00	Ø(g): ángulo entre trayectorias de entrada y anular.
r	20,00	20,00	20,00	r(m): mínimo radio de la trayectoria de entrada
D	50,00	50,00	50,00	D(m): diámetro de la isleta central
F	1.804,76	1.648,97	1.738,29	$F = 303 * x * k$
f	0,66	0,63	0,65	$f = 0,210 * t * k * (1 + 0,2 * x)$
x	5,89	5,38	5,67	$x = v + (e - v) / (1 + 2 * s)$
k	1,01	1,01	1,01	$k = l - [(\text{Ø} - 33) / 259] - 0,978 * [(l / r) - 0,05]$
t	1,43	1,43	1,43	$t = l + 0,5 * [l + e \wedge (0,1 * D - 6)]$
s	0,07	0,10	0,11	$s = 1,6 * (e - v) / l$

Tabla 17. Características geométricas de la rotonda que influyen en su capacidad y formulación.

#### 6.4.4 SUFICIENCIA DE LAS ROTONDAS

##### 6.4.4.1 ROTONDA 1

En las tablas siguientes se exponen los valores comparativos entre los flujos previstos en las rotondas y los que son capaces de soportar.

	A7/Alcudia		A8/A7-O		A2/CV-50		A4/Guad	
	Soportable	Previsto	Soportable	Previsto	Soportable	Previsto	Soportable	Previsto
Tráfico en v.l/h	2.744	822	2.478	534	3.025	1.356	1.965	1.617

Tabla 18. Balance del Tráfico previsto a diario (vehículos ligeros / hora)

	A7/Alcudia		A8/A7-O		A2/CV-50		A4/Guad	
	Soportable	Previsto	Soportable	Previsto	Soportable	Previsto	Soportable	Previsto
Tráfico en v.l/h	2.744	523	2.478	340	3.025	863	1.965	1.639

Tabla 19. Balance del Tráfico previsto fin de semana (vehículos ligeros / hora)

	A7/Alcudia		A8/A7-O		A2/CV-50		A4/Guad	
	Soportable	Previsto	Soportable	Previsto	Soportable	Previsto	Soportable	Previsto
Tráfico en v.l/h	2.744	1.345	2.478	874	3.025	2.219	1.965	1.757

Tabla 20. Balance del Tráfico previsto estacional(vehículos ligeros / hora)

La Rotonda 1 del Acceso Norte no presenta, con las condiciones expuestas, problemas de circulación en ninguno de los escenarios.

## 6.4.4.2 ROTONDA 2

	A10 Guad.		A12-CV 50		A1 - Indust.	
	Soportable	Previsto	Soportable	Previsto	Soportable	Previsto
Tráfico en v.l/h	1.394	1.236	1.182	378	1.447	438

Tabla 21. Balance del Tráfico previsto a diario (vehículos ligeros / hora)

	A10 Guad.		A12-CV 50		A1 - Indust.	
	Soportable	Previsto	Soportable	Previsto	Soportable	Previsto
Tráfico en v.l/h	1.394	1.289	1.182	183	1.447	211

Tabla 22. Balance del Tráfico previsto fin de semana (vehículos ligeros / hora)

	A10 Guad.		A12-CV 50		A1 - Indust.	
	Soportable	Previsto	Soportable	Previsto	Soportable	Previsto
Tráfico en v.l/h	1.394	1.284	1.182	254	1.447	346

Tabla 23. Balance del Tráfico previsto estacional(vehículos ligeros / hora)

La Rotonda 2 del Acceso Norte no presenta, con las condiciones expuestas, problemas de circulación en ninguno de los escenarios.

## 6.5. SUFICIENCIA DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE.

En el momento actual no parece que la población de Guadassuar, ni la de las poblaciones colindantes, alcance para pensar en una línea de autobús regular que hiciera posible conectar la población con la Línea 1 de metro.

La futura ampliación de Guadassuar, con el aumento demográfico junto con la creación de los polígonos industriales en la zona sur del municipio y de Alzira, pueden hacer rentable la creación de una línea de autobús que conecte Guadassuar con las localidades próximas (L'Alcudia, Algemesí, Alzira, Carlet) y conecte, por tanto, Guadassuar con la Línea 1 del metro.

## 6.6. LAS FORMAS DE TRANSPORTE ALTERNATIVAS.

Sería importante, dentro de la propia población y entre las poblaciones cercanas, favorecer el tránsito entre los puntos clave de uso diario, prescindiendo del vehículo privado. Esto se puede conseguir mediante la construcción de:

- Sendas peatonales.
- Carriles bici.

Los puntos para los cuales estos medios serían una alternativa al vehículo privado tienen que ver con la distancia y con su importancia. Estos recorridos son los siguientes:

## 6.6.1 NÚCLEO URBANO-ZONA INDUSTRIAL.

Está situado a 0.5 Km. del núcleo urbano en dirección sur-este. La distancia es adecuada tanto para recorrerlo en bicicleta como a pie, siendo en el primer caso un trayecto de 2.5 min., y en el segundo de 7 min.

El trazado de ambos podría ser a lo largo de la carretera Tabernes-Chiva, en su acceso a Guadassuar por el sur, en su margen izquierda según se sale de Guadassuar.

## 6.6.2 L'ALCUDIA-GUADASSUAR-ALGEMESÍ

Se trata de dos poblaciones muy cercanas a Guadassuar, entre los límites urbanos inferior a 6 Km. Esta comunicación podría realizarse mediante un carril bici, en un trayecto total de unos 25 min. que en el caso de Guadassuar sería de 15 minutos con cada una de ellas aproximadamente.

La creación de este carril bici comunicaría Guadassuar y Algemesí con la parada de la Línea 1 del metro existente en L'Alcudia mediante bicicleta. Igualmente, una vía peatonal entre Guadassuar y L'Alcudia conectaría ambos municipios, a pie, en un recorrido de duración aproximada 30 minutos.

En este caso, al tratarse de una intervención supra-municipal sería necesario coordinar a las administraciones municipales implicadas, quedando fuera de la propia finalidad del PGOU.

Esto se puede hacer extensivo al también próximo núcleo de Alzira en lo que respecta al carril bici, para lo que se podría acondicionar algunos de los caminos entre naranjos ya existentes, y mediante su inclusión ya en los nuevos polígonos industriales previstos en el planeamiento.

## 7 CONCLUSIONES

Las infraestructuras presentes y futuras en Guadassuar hacen posible soportar el volumen de tráfico previsto a corto y medio plazo. Los escenarios que se han estudiado permiten hacer una revisión de la evolución del tráfico en el punto de completar las expectativas previstas en el PGOU, hasta agotar la vigencia del documento con una población horizonte que corresponde a 15 años vista.

En consecuencia se estima que, con las modificaciones previstas en el propio PGOU, con la construcción de una Ronda que circunde Guadassuar en todo su perímetro, a excepción de su lado colindante con la CV 50, y con la ampliación del acceso Norte a la rotonda, la situación viaria estudiada es suficiente para asegurar las comunicaciones en condiciones óptimas de funcionamiento a diario, y bastante aceptables en periodos puntuales en los que la afluencia se incrementa por fenómenos de desplazamiento de personas con carácter estacional.

Por último recordaremos las intervenciones pendiente de realiza y recogidas en el PGOU.

- Ampliación de la V1 dotándola con dos carriles por sentido, al menos en el tramo comprendido entre la Rotonda 1 y la Ronda Norte.
- Creación de una Ronda perimetral a Guadassuar, dotada con dos carriles por sentido.

Fdo: Equipo Redactor:

Valencia, noviembre de 2.009



José Luis Borge Cabrerías  
Arquitecto Cdoº 7514



Ana Tomás Estellés  
Arquitecta Cdoº 10.474

## 8 ANEJOS

### ANEJO 1

proximidad a las distintas poblaciones y puntos de  
interés de mayor importancia



