

IDOM

DOCUMENTO DE DIAGNÓSTICO

JULIO 2020









PMUS



Tabla de contenido

1.	ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD	2
	1.1. INTRODUCCIÓN	2
	1.1.1. Marco Estratégico	4
	1.1.2. Antecedentes	7
	1.2. ÁMBITO TERRITORIAL DEL PLAN DE MOVILIDAD	7
	1.2.1. Análisis territorial y de planeamiento	8
	1.2.2. Análisis Socioeconómico	28
	1.3. TRABAJOS DE CAMPO	42
	1.3.1. Encuesta de Movilidad PMoMe	42
	1.3.2. Encuesta a los Servicios de Transporte Público Interurbano	50
	1.3.3. Aforos de Tráfico	51
	1.3.4. Crowd Monitoring – Canet d'en Berenguer	63
	1.4. ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD ACTUAL	71
	1.4.1. Espacio Público – El espacio del peatón	71
	1.4.2. La bicicleta	77
	1.4.3. El Transporte Público	82
	1.4.4. El vehículo privado motorizado	90
	1.4.5. El estacionamiento	96
	1.4.6. Reglamentos y ordenanzas con afección en la movilidad	103
	1.5. ANÁLISIS AMBIENTAL DE LA MOVILIDAD	105
	1.5.1. Consumo energético	105
	1.5.2. Contaminación acústica	105
	1.5.3. Contaminación atmosférica	106
2.	DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD ACTUAL	115
	2.1. DIAGNÓSTICO TÉCNICO PRELIMINAR	115
	2.2. DIAGNÓSTICO PARTICIPATIVO	119
FIG	GURAS Y TABLAS	120
	FIGURAS	120
	ΤΔΡΙΔς	123



1. ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD

1.1. INTRODUCCIÓN

La movilidad sostenible es una inquietud compartida por la mayoría de las ciudades, que pretenden sensibilizar a la población de la importancia que, para su avance económico y social, supone la adopción de medidas que respondan al desafío que plantea el desarrollo urbano. Para ello, las ciudades apuestan por una mayor calidad en el transporte público, por la promoción de los modos no motorizados (mejorando el espacio público urbano) y, en definitiva, por la utilización de aquellos más eficientes desde una perspectiva energética y medioambiental, suscribiendo políticas de transporte y movilidad que potencien el uso de dichos modos.

Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible es un plan estratégico diseñado para satisfacer las necesidades de movilidad de personas y empresas en las ciudades y sus alrededores para una mejor calidad de vida. Se basa en prácticas de planificación existentes y tiene en cuenta los principios de integración, participación y evaluación. Tal y como se recoge en el portal ELTIS de la Unión Europea, la planificación de la movilidad se ha convertido en una tarea cada vez más compleja, y las personas encargadas de planificar (así como las de formular políticas) se enfrentan a muchas demandas, a menudo contradictorias: mantener una alta calidad de vida y al mismo tiempo crear un entorno atractivo para las empresas; restringir el tráfico en áreas sensibles sin limitar el movimiento necesario de bienes y personas; garantizar la movilidad para toda la ciudadanía con una limitación presupuestaria. Además, hay cuestiones más amplias que se ven afectadas por el transporte y la movilidad, como la salud pública, el cambio climático, la dependencia del petróleo, el ruido y la contaminación atmosférica, entre otras.

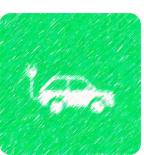
La necesidad de procesos de planificación más sostenibles e integradores como una forma de abordar esta complejidad e identificar un conjunto apropiado de políticas ha sido ampliamente reconocida. Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible abarca esta idea de enfoque integrado; fomenta el desarrollo equilibrado de todos los modos de transporte pertinentes, al tiempo que fomenta un cambio hacia modos más sostenibles.

El desarrollo e implementación de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible no debe verse como una capa adicional de planificación del transporte, sino que ha de realizarse de conformidad y tomando como base los planes y procesos actuales. Su concepto ha sido diseñado con los mejores ejemplos europeos en mente y debería formar parte de la práctica de planificación diaria en todas las ciudades y municipios europeos.











Un aspecto fundamental para la planificación del futuro de las ciudades es poner el foco en la ciudadanía; como personas que viajan, que son empresarias, consumidoras, clientes o cualquier otra función que una persona pueda asumir. Las personas deben ser parte de la solución: preparar un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) significa "planificar para las personas". Para dar respuesta a este marco, el PMUS de Canet d'en Berenguer se plantea unas premisas de trabajo enfocadas a redactar un PMUS que sea realista, es decir, que el Ayuntamiento tenga capacidad de implementarlo y que sea transformador.

Los aspectos clave que se han tenido en consideración en la elaboración del PMUS de Canet d'en Berenguer son:

- ✓ Un PMUS estrechamente **ligado al PGOU**. El PGOU no es expansivo, es decir, que las previsiones de crecimiento urbano son moderadas e incluso limitadas, lo que facilita la planificación de la movilidad.
- ✓ **Cambio de perspectiva**: de la oferta a la demanda. Históricamente se han solucionado los problemas de capacidad viaria a través de la mejora de la oferta (más infraestructura). Actuar en la oferta ya no es la mejor de las soluciones, pues a largo plazo los problemas aparecen de nuevo. El PMUS pondrá especial énfasis en actuar sobre la demanda, es decir, potenciar un cambio modal que racionalice el uso y construcción de nueva infraestructura.
- ✓ Priorización de la **accesibilidad**. Las propuestas del PMUS estarán dirigidas a garantizar el acceso, a todos los segmentos de población, a los distintos puntos de la ciudad, priorizando o potenciando aquellos más sostenibles.
- ✓ La movilidad como **palanca de transformación urbana**. La movilidad urbana genera externalidades, algunas de ellas positivas. Las propuestas del PMUS irán encaminadas a mejorar la calidad de vida y el dinamismo urbano del municipio. Transformar la manera en la que nos movemos por la ciudad es una potente herramienta para mejorar el conjunto de la ciudad.
- ✓ Potenciación del **efecto social, económico y medioambiental**. El PMUS busca alcanzar el triple objetivo de maximizar el impacto social, económico y medioambiental de las propuestas planteadas. En primer lugar, busca mejorar la eficiencia del sistema de movilidad para incrementar la del sistema productivo y ahorrar tiempo y recursos. En segundo lugar, busca la inclusión social de los colectivos más vulnerables y la mejora del bienestar general. En tercer lugar, tiene por objetivo la reducción de las emisiones producidas por el sistema de transporte, contribuyendo a mitigar el efecto sobre el cambio climático.
- ✓ Trabajo **multiescalar**. El análisis, el diagnóstico y las propuestas no solo se fijarán en la escala urbana, sino que se fijarán en la escala de barrio y calle, donde aparece la movilidad cotidiana, y donde el espacio público y la calidad del diseño urbano son fundamentales. Por otro lado, también se integrarán las propuestas en el ámbito metropolitano, trabajando conjuntamente con las propuestas del Plan de Movilidad sostenible del área Metropolitana de València (PMoMe).
- ✓ El PMUS como un **proceso**. La política pública debe aprovechar las posibilidades que nos ofrece el testeo de prácticas innovadoras, involucrando a la sociedad a través de procesos participativos. Con una perspectiva de la ciudad como laboratorio de pruebas, colocando en el centro a la ciudadanía.



La redacción del Plan de Movilidad Urbana Sostenible permite disponer de un documento estratégico en el que se establecen las líneas de actuación en materia de movilidad y transporte para el municipio de Canet d'en Berenguer, tanto para el presente como para el futuro más próximo.

1.1.1. Marco Estratégico

El desarrollo sostenible es uno de los retos más importantes que se plantea la sociedad desarrollada actual. Para conseguir avanzar hacia un desarrollo sostenible es necesario incidir en diversos campos, entre los que ocupa un lugar destacado la planificación del transporte y la movilidad urbana.

El libro Blanco de la Unión Europea plantea claramente la "necesidad de integrar el transporte en el desarrollo sostenible" y entre sus propuestas figura la "racionalización del transporte urbano", apostando por incrementar la presencia de los modos más eficientes de transporte desde el punto de vista energético y medioambiental, potenciando el transporte público, la marcha a pie o en bici y un uso más racional del vehículo privado.

Para poder actuar en la esfera de la movilidad urbana resulta esencial la elaboración de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible en el cual, a partir del estudio y diagnóstico de la situación actual, se desarrollen propuestas enfocadas a la mejora de la movilidad y en consecuencia de la sostenibilidad, con la definición de estrategias encaminadas a lograr un cambio modal hacia modos de transporte con menor consumo de energía y hacia una utilización más racional de los modos existentes.

Se recogen a continuación las principales normativas sobre movilidad y medioambiente que se han considerado para la realización del PMUS de Canet d'en Berenguer.

A. Ámbito europeo

El Consejo Europeo de Göteborg decidió que el reequilibrio entre modos de transporte constituyese el núcleo de la estrategia de desarrollo sostenible del transporte. A partir de esa decisión se redacta el Libro Blanco del Transporte titulado "La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad" que describe cuál debe ser la política común de transporte hasta el año 2010. Todos los avances conseguidos con el Libro Blando del Transporte de 2001 han quedado recogidos y están siendo potenciados en el nuevo Libro Blanco del Transporte de 2011 "Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible."

Las medidas y actuaciones planteadas en materia de movilidad y transporte por el Libro Blanco del Transporte de 2011 se ven apoyadas y complementadas por otros planes y estrategias como:

 EUROPA 2020, "Una estrategia para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador", (2010), para conseguir una Europa que aproveche eficazmente los recursos ayudar a desligar crecimiento económico y uso de recursos, reduciendo las emisiones de carbono de nuestra economía, incrementando el uso de energías renovables, modernizando el sector del transporte y promoviendo un uso eficaz de la energía.





- Plan de Acción de Movilidad Urbana (2009), que establece un marco coherente para iniciativas de la UE sobre movilidad urbana, fomentando y apoyando el desarrollo de políticas de movilidad urbana sostenible que contribuyan a alcanzar los objetivos generales de la UE.
- Libro Verde, "Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana" (2007), nacido a partir de la revisión intermedia del Libro Blanco del transporte 2001, que pretende aprovechar al máximo el uso de todos los modos de transporte y organizar la «comodalidad» entre los distintos modos de transporte colectivo (tren, tranvía, metro, autobús y taxi) y entre los diversos modos de transporte individual (automóvil, bicicleta y marcha a pie).

B. Ámbito estatal

El marco legal que regula en la actualidad el transporte terrestre en España está basado en la Ley 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), de 30 de julio y su correspondiente Reglamento aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, así como, a efectos competenciales, en la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable (Disposición Adicional Primera y Segunda sobre la vigencia de los Convenios de 1950), B.O.E. de 31 de julio. La LOTT y su Reglamento constituyen el marco normativo general del transporte terrestre en España incluyendo, en parte, el urbano.

La publicación de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, que en su Título III. Sostenibilidad medioambiental, Capítulo III. Transporte y movilidad sostenible se impulsa decididamente la transformación del sector del transporte para incrementar su eficiencia económica y medioambiental y la competitividad en el mismo, ocupándose en su Sección 3.ª Movilidad sostenible, de la movilidad sostenible.

C. Ámbito autonómico

La aprobación en abril del 2011 de la Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunidad Valenciana [2011/3979], encomienda a las administraciones públicas autonómicas un papel central de cara a impulsar patrones equilibrados de movilidad y, en particular, el uso del transporte público y la potenciación de los desplazamientos en bicicleta y, sobre todo, a pie.

De entre sus artículos, se debe destacar especialmente:

"Capítulo III Planes de Movilidad. Artículo 9. Los planes de movilidad son los instrumentos que concretan, en un ámbito o implantación determinada, los objetivos planteados en esta ley, y en particular el paulatino progreso hacia patrones más equilibrados de movilidad, con participación creciente de los modos no motorizados y del transporte público. Tales planes definen igualmente las acciones y estrategias a emprender en orden a alcanzar tales objetivos, sirviendo por lo tanto de marco de referencia a la planificación concreta en materia de servicios públicos de transporte, de infraestructuras y del resto de acciones en relación con el acondicionamiento del espacio urbano".

En este mismo ámbito, cabe destacar los objetivos y preceptos establecidos por el Plan de Acción Territorial Valencia (PATEVAL) y la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana.



Por un lado, el Plan de Acción Territorial Valencia (PATEVAL), cuenta entre sus objetivos con algunos destinados a la mejora de las infraestructuras de movilidad para:

- Propiciar un cambio de la estructura de la movilidad actual en favor de los modos de transporte más sostenibles, con especial incidencia en el transporte público y la movilidad no motorizada.
- Vincular la accesibilidad en sistemas de transporte público de alta capacidad a los nuevos usos del territorio, potenciando los modelos urbanos compactos y con un adecuado equilibrio en términos de residencia, empleo y dotaciones.
- Asegurar unas condiciones óptimas de conectividad e intermodalidad para el conjunto metropolitano
 y del área funcional que permita mejorar la eficiencia global de este territorio respecto de las
 demandas de movilidad.
- Gestionar eficazmente la movilidad y el sistema de estacionamiento disuasorio en congruencia con las políticas de transporte público y los modos no mecanizados de viajes.
- Diseñar las infraestructuras de movilidad de forma que minimicen sus efectos barrera, eviten duplicidades que propicien un consumo innecesario de suelo e incorporen en su diseño las alternativas de movilidad en transporte público o en medios no motorizados.

Por otro lado, la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana es el instrumento que establece los objetivos, metas, principios y directrices para la ordenación del territorio de la Comunitat Valenciana y cuya finalidad es la consecución de un territorio más competitivo en lo económico, más respetuoso en lo ambiental y más integrador en lo social. En el capítulo dedicado a las infraestructuras de movilidad enuncia como principios directores y objetivos, entre otros, la necesidad de potenciar los sistemas de transporte no motorizados y fomentar el uso del transporte público para todos los colectivos ciudadanos, así como fomentar sistemas de transporte cada vez más eficientes desde el punto de vista del consumo energético y de la disminución de los niveles de ruido y emisiones atmosféricas con efectos negativos sobre la salud y el bienestar de las personas. Así mismo se expresa el objetivo de recuperar la calle para el peatón y desarrollar planes de movilidad para municipios, áreas urbanas integradas y áreas funcionales del territorio y fomentar la creación de entes de coordinación del transporte para el desarrollo de dichos planes.

Además de los Planes y Estrategias anteriores desde el año 2013 se define la Estrategia Valenciana ante el Cambio Climático 2013-2020 (EVCC) y la Estrategia Energética de la Comunidad Valenciana2014-2020(EECV 2020). Ambas estrategias tienen como objetivos propuestos la elaboración de Planes DE Movilidad Sostenible.

Por último, es importante destacar la importancia de la cumplimentación de la accesibilidad universal en toda intervención en el espacio urbano y al transporte. A este respecto, las directrices, recomendaciones y obligatoriedades establecidas en la Ley 9/2009, de 20 de noviembre, de la Generalitat, de Accesibilidad Universal al Sistema de Transportes de la Comunitat Valenciana. [2009/13457]; así como la ley de Ley 1/1998, de 5 de mayo, de la Generalitat Valenciana, de Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas, Urbanísticas y de la Comunicación; se tendrán en cuenta en todo momento para la elaboración de los planes y estrategias de movilidad sostenible en este PMUS de Canet d'en Berenguer.



1.1.2. Antecedentes

Las Normas Subsidiarias (NNSS) son actualmente el principal documento que define las directrices de movilidad actuales y futuros del municipio de Canet d'en Berenguer.

En este sentido los antecedentes, a nivel de planificación, que hay que tener presentes en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible son:

- Plan General de Canet d'en Berenguer (PGOU): aprobado en el 27 de diciembre de 2001.
- Plan de Movilidad sostenible del área Metropolitana de València (PMoMe). En el año 2017 la Conselleria licitó la redacción del PMoMe del área metropolitana de València. Dentro del ámbito del Plan Metropolitano (71 municipios) se encuentra el municipio de Canet d'en Berenguer.

1.2. ÁMBITO TERRITORIAL DEL PLAN DE MOVILIDAD

El territorio, su configuración y sus características condicionan la forma de comportarse de sus habitantes, sus maneras de moverse y de socializar. Sin embargo, es en las ciudades donde este reflejo de la territorialidad se observa de forma clara, donde el carácter propio hace acto de presencia en su trama, su configuración espacial y la manera en que se han ido creando los diferentes espacios urbanos.

En este contexto, la ciudad tradicional mediterránea, densa y compacta, juega un papel fundamental en la consecución de unos espacios urbanos cercanos y "humanos", resultado de una evolución histórica previa al desarrollo del vehículo motorizado, donde la escala urbana era el módulo de diseño urbano. A principios de los años 90 se da un resurgimiento del ideal de sostenibilidad ambiental de la ciudad tradicional, donde se produce la ruptura de los ideales urbanos del Movimiento Moderno con la creación del "Movement for the Reconstruction of the European City" y su manifiesto fundacional Architecture reationelle (León Krier), donde se establecen los puntos en los que la ciudad tradicional favorece unos entornos urbanos más sostenibles:

- Un entorno urbano tradicional fomenta los valores del ecologismo, tanto los medioambientales como los sociales.
- La alta densidad economiza el uso del suelo y facilita el tránsito peatonal y del transporte colectivo.
- La mezcla de usos genera sinergias entre actividades y fomenta la creatividad.
- El protagonismo del espacio público promueve el contacto entre personas de diversas condiciones sociales.

Por tanto, es vital el conocimiento en detalle de las realidades territoriales, desde el planeamiento hasta la caracterización social de sus habitantes, para entender la realidad de la movilidad urbana interna y externa, como punto de partida para la generación de soluciones que fomenten una movilidad más sostenible. Este apartado analiza los aspectos territoriales y socioeconómicos del municipio de Canet d'en Berenguer, analizando en detalle la realidad territorial del municipio con los datos más actualizados disponibles.







1.2.1. Análisis territorial y de planeamiento

A. Estructura territorial de Canet d'en Berenguer

La estructura urbana del municipio es uno de los principales factores que impactan en la movilidad urbana de un municipio. El primer factor que describe la movilidad de un municipio son las actividades económicas y dónde se desarrollan (dentro del municipio o fuera de este), siendo el segundo la propia estructura urbana. Si el primer factor nos describe las relaciones de movilidad (de dónde a dónde nos tenemos que mover para trabajar, estudiar...), la estructura urbana nos define cómo podremos desplazarnos. En una ciudad compacta y densa, los desplazamientos a pie o en bicicleta (desplazamientos de proximidad) juegan un papel clave. En los municipios o zonas de baja densidad, los desplazamientos a pie o incluso en transporte público son prácticamente inexistentes y el papel del vehículo privado pasa a ser primordial.

La estructura urbana de Canet d'en Berenguer se caracteriza por estructurarse en dos ámbitos diferenciados: el casco urbano histórico y la zona de playa. El casco histórico se caracteriza por un esquema tradicional de tipo cardo y decumano, donde las calles Carrer del Calvari, Carrer Carretera de Morvedre, Carrer de les Parres y Carrer del Riu conforman la estructura básica urbana sobre la cual se ha desarrollado el municipio. En la encrucijada de estas calles se encuentra la Plaza de la Iglesia, área de esponjamiento urbano natural del tejido urbano junto con la Plaza del Castell. El resto del tramado urbano del casco histórico ha seguido una estructura en cuadricula o damero, con una prevalencia de las manzanas rectangulares frente a las manzanas clásicas de ensanche.

Por otro lado, encontramos el entorno de playa. Con un desarrollo principalmente a partir de los años 60, la playa de Canet d'en Berenguer destaca por una estructura en cuadrícula en su primera línea de playa que va evolucionando hacia un trazado más orgánico conforme se aleja el tejido urbano de la costa, coincidente con los desarrollos urbanos más recientes y siendo las calles José Segrelles y Entre Naranjos los límites entre una tipología y otra. En comparación con la edificación compacta de la mayor parte del casco histórico, el núcleo de costa destaca por una edificación con densidades medias, con poca presencia de las características edificaciones en altura de otros tramos de la costa valenciana. Sin embargo, la configuración de la edificación



en grandes parcelas con servicios interiores, como piscinas o entornos recreativos, incrementa el espacio ocupado por la edificación, rebajando la densidad real edificatoria. Esto conlleva unas mayores distancias para los modos no motorizados en el entorno de playa respecto a las distancias efectivas en el entorno del casco histórico.

Respecto a los límites municipales, Canet d'en Berenguer únicamente tiene como municipio adyacente a Sagunt, cuyo término municipal circunda Canet d'en Berenguer en sus límites municipales norte, oeste y sur. Mientras que el límite norte resulta más difuso y únicamente se observa por el trazado viario de limite, el límite sur lo configura el Rio Palancia, mientras que la CV320 define el límite oeste.



Figura 1. Límites urbanos municipio de Canet d'en Berenguer. Fuente: IDOM

B. Estructura de usos de suelo y crecimiento futuro del municipio

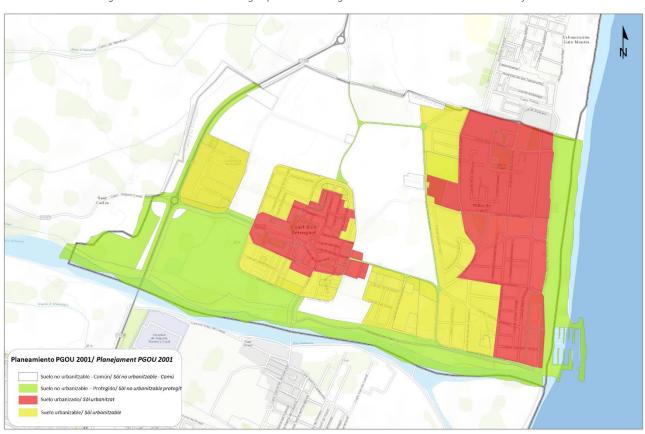
El municipio de Canet d'en Berenguer se ha desarrollado en los últimos años según lo establecido por su planeamiento anterior de 1985 y el vigente, aprobado en el año 2001. El PGOU vigente establecía un crecimiento del municipio de manera radial para el núcleo histórico, mientras que establecía un crecimiento paralelo a la costa, con el objetivo de colmatar y unir los núcleos de playa y el casco urbano histórico o pueblo. El entorno del río Palancia se establecía como protegido, con el desarrollo de un área industrial en el acceso al centro urbano desde la CV320. Con dicha planificación aprobada, el municipio preveía una reserva de suelo urbanizable de casi el 17,5% del total del territorio municipal.



Tabla 1. Zonificación PGOU 2001. Fuente: IDOM con datos PGOU y GVA

Zonificación PGOU 2001	km2	% total superficie
Dotaciones y equipamientos (educación, sanitario, administración)	0,1573	3,9%
Dotaciones - infraestructura viaria	0,0676	1,7%
Dotaciones - zonas verdes	0,1794	4,5%
Zona de nuevo desarrollo industrial	0,1150	2,9%
Zona de nuevo desarrollo residencial	0,5549	13,9%
Zona de nuevo desarrollo terciaria	0,0237	0,6%
Zona urbanizada residencial	0,7080	17,7%
Zona urbanizada industrial	-	-
Zona urbanizada terciaria	0,0731	1,8%
Zona rural común forestal	1,1169	27,9%
Zona rural protegida	1,0054	25,1%
Total	4,0013	100,0%

Figura 2. Clasificación del suelo según planeamiento vigente 2001. Fuente: IDOM con datos PGOU y GVA





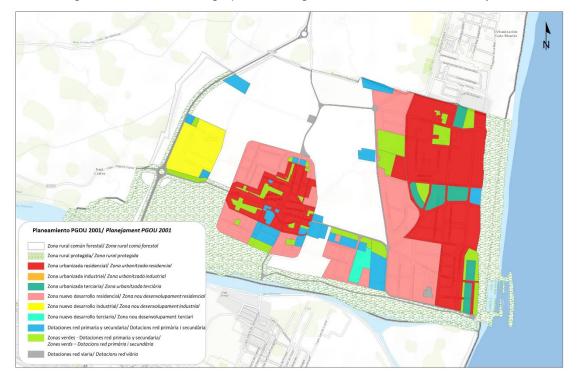


Figura 3. Zonificación del suelo según planeamiento vigente 2001. Fuente: IDOM con datos PGOU y GVA

Con el paso de los años y el desarrollo del municipio, se ha ido desarrollando la urbanización de los suelos reservados para el crecimiento futuro. En la actualidad, la práctica totalidad del suelo urbanizable ha pasado a encontrarse urbanizado, si bien no totalmente construido, con un gran número de parcelas sin edificar.

La definición de los entornos urbanizables ha dado lugar a un aumento de la superficie de áreas verdes disponibles en el municipio, pasando del 4,5% del total de territorio a cerca del 7% en la actualidad. Por tanto, el crecimiento futuro del municipio en cuanto a ocupación del territorio será muy reducido en los próximos años, únicamente quedando por urbanizar el entorno entre las calles Mariano Benlliure y Av. Alcalde Enric Atabella y Ferrer. El crecimiento del municipio se dará por la edificación de las parcelas existentes, principalmente alrededor del núcleo histórico. El entorno de playa se encuentra prácticamente colmatado, tanto en lo que respecta a urbanización del suelo como a edificación de las parcelas.

Tabla 2. Zonificación PGOU 2001 desarrollada en la actualidad a fecha 2020. Fuente: IDOM con datos PGOU y GVA

Zonificación desarrollada 2020	km2	% total superficie
Dotaciones y equipamientos (educación, sanitario, administración)	0,1621	4,1%
Dotaciones - infraestructura viaria	0,0676	1,7%
Dotaciones - zonas verdes	0,2754	6,9%
Zona de nuevo desarrollo industrial	0,0000	0,0%
Zona de nuevo desarrollo residencial	0,0115	0,3%
Zona de nuevo desarrollo terciaria	0,0237	0,6%
Zona urbanizada residencial	1,1506	28,8%
Zona urbanizada industrial	0,1150	2,9%
Zona urbanizada terciaria	0,0731	1,8%
Zona rural común forestal	1,1169	27,9%
Zona rural protegida	1,0054	25,1%
Total	4,0013	100,0%



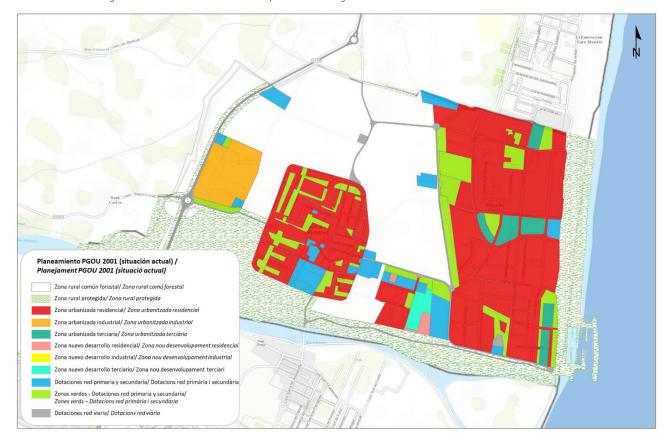


Figura 4. Situación a fecha de 2020 del planeamiento vigente. Actualización a situación actual. Fuente: IDOM

Respecto a los usos de los inmuebles, según los datos disponibles, la mayor parte de los inmuebles de Canet d'en Berenguer tienen un uso residencial (65,4%) o se dedican a usos de almacén o estacionamiento (31,1%). El resto de usos resulta muy reducido, reflejando el bajo peso que el sector industrial tiene en el municipio.

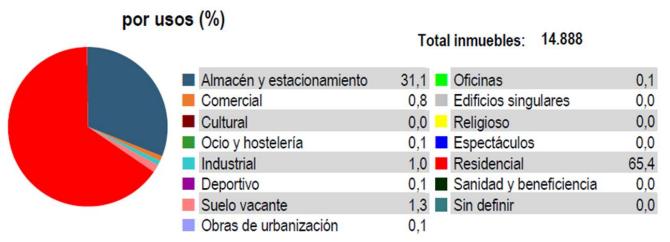


Figura 5. Usos de los inmuebles en Canet d'en Berenguer a fecha de 2018 (en %). Fuente :Portal estadístico GVA



En cuanto a la edad de la edificación, el mayor crecimiento del municipio en lo que a edificaciones se refiere, se dio principalmente en el periodo 2000-2009, concentrando casi el 60% de los inmuebles que conforman la realidad construida del municipio. Como segundo periodo de gran construcción encontramos justo el periodo anterior de los años 90, con un primer crecimiento importante durante los años 70, en especial en la zona de costa.

> 10-12 plantas/ plantes 12-14 plantas/ plantes

Fuente: Portal estadístico GVA Antes de 1950 1,1 1950 - 1959 1960 - 1969

Figura 6. Antigüedad de los inmuebles en Canet d'en Berenguer a fecha de 2018 (en %).



Por lo que se refiere a la concentración en altura, de acuerdo con datos del catastro, los edificios de mayor altura presentes en el municipio se encuentran en el límite norte, con torres de altura cercana a las 15 plantas. sin embargo, el municipio se caracteriza por una edificación de mediana y baja altura, con una mayor concentración en altura en la zona de costa frente a la menor altura del entorno del casco histórico. La mayor concentración de edificación en altura se da en el tramo central del área de playa de Canet d'en Berenguer, con una presencia de menor altura y densidad al norte del entorno costero.

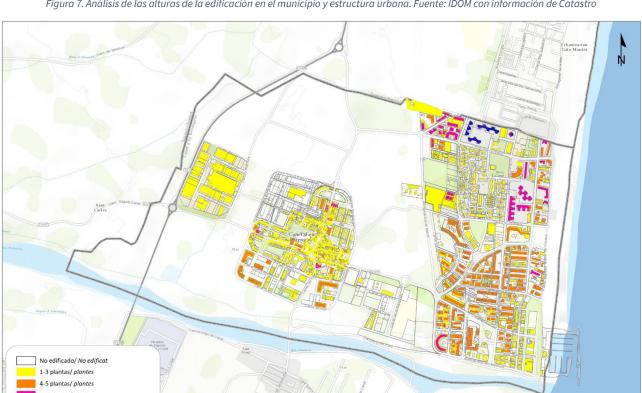


Figura 7. Análisis de las alturas de la edificación en el municipio y estructura urbana. Fuente: IDOM con información de Catastro



C. Estructura suelo productivo (terciario-industrial)

La estructura productiva de Canet d'en Berenguer se encuentra concentrada principalmente junto a la CV320 en lo que se refiere a zonas industriales. Respecto a actividad terciaria, esta se focaliza principalmente en el entorno de playa, a lo largo de las calles Flor de Mayo y Jaime I. La presencia de grandes áreas industriales no es una característica territorial del municipio, siendo el municipio cercano de Sagunt el que concentra la mayor actividad industrial de la Comarca, en especial en el entorno del puerto y el desarrollo logístico e industrial de Parc Sagunt.

Figura 8. Entorno del Polígono Industrial de Canet d'en Berenguer. Fuente: IDOM









D. El tejido urbano

El PGOU en su documento de memoria define de manera muy detallada la historia y evolución que ha tenido el municipio de Canet desde su fundación. Según el mismo, los asentamientos de población en el municipio de Canet están documentados incluso en época romana, si bien el Área Urbana Primigenia, o "Pueblo" en adelante, sólo parece que comienza a configurarse a partir del siglo XVI, observándose grandes crecimientos y desarrollos a finales del siglo XVIII y en la década de los años veinte a treinta, hasta alcanzar una población en torno a 1.200 habitantes, mantenida con pequeñas oscilaciones hasta casi nuestros días. El Pueblo es, en cualquier caso, el centro administrativo e institucional del municipio y el ámbito de los y las residentes de forma permanente en el mismo, cuanto menos hasta fecha muy reciente. Su superficie en la actualidad se cifra en torno a 20,00 Ha.

Morfológicamente hay que distinguir en este Área tres tejidos urbanos diferenciados. En primer lugar el "Núcleo Histórico", la mayor parte del cual data de finales del siglo XVIII, aunque son abundantes las sustituciones de edificación posteriores. En segundo lugar, la Zona que podemos denominar de "Ampliación de Casco", que corresponde a los ensanches de los siglos XIX y primeras décadas del siglo XX. En tercer lugar, las zonas desarrolladas a partir del planeamiento urbanístico institucionalizado posterior a los años setenta y ochenta, denominadas Ciudad Jardín.

Finalmente desarrollando también el Plan General anterior de abril de 1985, se han urbanizado tres grandes sectores de suelo urbanizable que han proporcionado a la zona espacios libres de funcionalidad local y dotaciones públicas hasta el momento inexistentes, si bien no se dispone en la zona de un gran parque urbano al servicio de todos los ciudadanos.



15



Figura 10. Ortofoto 2000-2008-2019 del municipio de Canet d'en Berenguer. Fuente: ICV









Por tanto, el crecimiento se ha dado de manera escalonada de manera radial en el casco histórico, así como paralelo a la costa, con un mayor grado de crecimiento territorial del área de la playa frente al centro histórico en cuanto a m2 de suelo desarrollado, como se puede observar en el siguiente esquema de crecimiento.

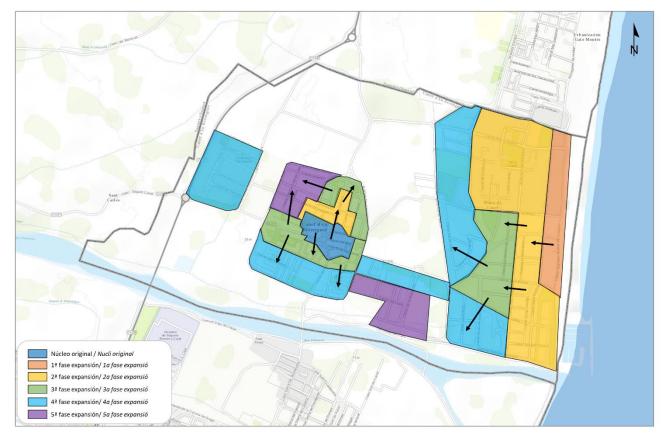


Figura 11. Esquema crecimiento urbano del municipio. Fuente: IDOM



E. Áreas protegidas y de interés paisajístico

Respecto a las áreas protegidas con interés para el desarrollo del PMUS, actualmente el Plan General (PGOU) establece el entorno del río Palancia, así como la partida rural al sur de área industrial como zona rural protegida. Estas áreas corresponden a entornos con riesgo de inundación, según se establece en el PATRICOVA. El resto del territorio no urbanizado se encuentra en la actualidad clasificado como zona rural común forestal, con las protecciones para su conservación y no ocupación según lo establecido por la LOTUP.



Figura 12. Suelos protegidos y de tipo rural común según planeamiento en vigor. Fuente: IDOM con datos del PGOU

Cabe destacar que el PAT de infraestructura verde del litoral o PATIVEL no tiene una afección relevante sobre el municipio, únicamente estableciendo como Suelos no urbanizables de protección litoral el entorno del río Palancia, protección ya contemplada por la normativa urbanística vigente.

Por otro lado, el municipio dispone de una red de caminos rurales de titularidad pública, de los que deben destacarse por su importancia en el desarrollo urbano y las comunicaciones interiores los siguientes:

- Camino de las Casas del Mar: acceso alternativo a las Playas partiendo de la carretera CV-317
- Camino del Calvari: trazado entre la carretera CV-320 y el Mar, en dirección sensiblemente perpendicular a la costa.
- Camino de Los Huertos: de acceso a las principales partidas rurales.
- Camino paralelo al Mar entre las Playa de Canet y Sagunto. Atraviese el cauce del Río Palancia





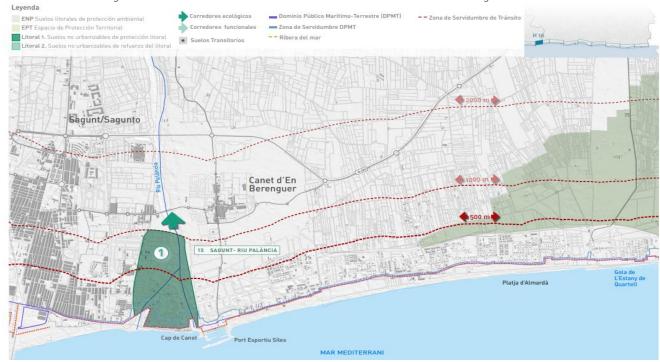


Figura 13. PAT INFRAESTRUCTURA VERDA DEL LITORAL DE LA CV. Zona Canet d'en Berenguer. Fuente: GVA

Por su parte, están clasificadas por la Conselleria de Agricultura Pesca y Alimentación las siguientes vías como pecuarias afectando al territorio municipal:

- Cañada del Mar, de 75,22 m. de ancho legal y traza paralela a la costa, separando la restinga litoral de las tierras cultivables del interior, en la actualidad. No obstante, completamente urbanizadas y ocupadas por edificación.
- Vereda del Camino Viejo de Sagunto, de 9,00 m. de ancho legal y traza de dirección Oeste Este, superpuesta, según que tramos, sobre la carretera CV-317, y en su segmento más próximo a la costa, completamente integrada en el Área Urbana de la Playa.

F. Equipamientos y dotaciones

Los principales equipamientos y dotaciones identificadas en el municipio se describen a continuación:

Deportivo-recreativo

- **Polideportivo municipal**: situado junto a la CV3175, carretera que une el núcleo urbano con la playa de Canet, el recinto cuenta con un campo de futbol, así como con una cancha de baloncesto y otra de frontón, además de equipamientos para actividades de skate. Ocupa una superficie de 12.200 m2.
- **Piscina municipal**: localizada junto al ayuntamiento de Canet d'en Berenguer, cuenta con una piscina de 25 m de longitud con todos los servicios necesarios. Ocupa una superficie de 860 m2.
- **Complejo "El Faro":** localizado junto al faro de Canet d'en Berenguer, el complejo ocio-deportivo cuenta con servicio de bar, así como una pista de tenis y dos pistas de pádel. Ocupa una superficie total de 5.000 m2.



Áreas deportivas del entorno de playa: se cuenta con dos áreas deportivas de acceso al público, una localizada junto al recinto de paelleros en la calle Xavier Casp y otra junto al Parque Blasco Ibañez. En el primer caso, la dotación ocupa un total de 3.300 m2 y cuenta con una pista de baloncesto y dos de pádel. En el segundo caso, la dotación ocupa un total de 5.500 m2 y cuenta con servicio de restaurantes y bar, así como una pista de baloncesto, dos pistas de pádel y una pista de fútbol sala. Además, cabe mencionar que el entorno de la playa de Canet cuenta con amplia oferta de equipamientos deportivos (piscinas y canchas) dentro de complejos de apartamentos y parcelas privadas, con acceso restringido.

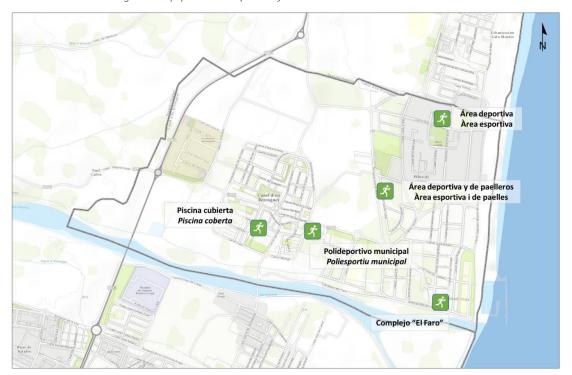


Figura 14. Equipamientos deportivos y recreativos identificados. Fuente: IDOM

Educativo-cultural

- CEIP La Muralla: Centro público de Educación Infantil y Primaria (CEIP) de enseñanza de régimen general (nivel educativo Educación Infantil segundo ciclo, con 3 unidades y 75 plazas autorizadas, y Educación Primaria, con 7 unidades y 175 plazas autorizadas). Situado en el Calle Muralla, 9. Su titularidad es la Generalitat Valenciana. Ocupa una superficie total de 5.500 m2, de los que se encuentran edificados 1.650 m2.
- **CEIP les Palmeres**: Centro público de Educación Infantil y Primaria (CEIP) de enseñanza de régimen general (nivel educativo Educación Infantil segundo ciclo, con 4 unidades y 100 plazas autorizadas, y Educación Primaria, con 10 unidades y 250 plazas autorizadas). Situado en el Calle del Riu, 22. Su titularidad es la Generalitat Valenciana. Ocupa una superficie total de 7.400 m2, de los que se encuentran edificados 3.100 m2.
- Escuela infantil El Rollet: escuela Infantil, de enseñanza de régimen general (nivel educativo Educación Infantil primer ciclo, con 7 unidades y 107 plazas autorizadas), para niños/as de 0 a 3 años,



situada en la Calle Palancia, 2-A. De titularidad municipal. Ocupa una superficie total de 1.300 m2, de los que se encuentran edificados 700 m2.

- Colegio Camarena Canet: centro privado de Educación Infantil, Primaria y Secundaria de enseñanza de régimen general (nivel educativo Educación Infantil primer ciclo, con 5 unidades y 74 plazas autorizadas, nivel educativo Educación Infantil segundo ciclo, con 6 unidades y 150 plazas autorizadas, Educación Primaria, con 12 unidades y 300 plazas autorizadas y Educación Secundaria, con 8 unidades y 240 plazas autorizados). Situado en el Avenida De Las Rosas, S/N. Su titularidad es privada. Ocupa una superficie total de 9.700 m2, de los que se encuentran edificados 1.800 m2.
- Casa José de Llano Biblioteca Municipal: localizada en la calle de les Parres, junto a la Plaza de la Iglesia. Además de la biblioteca municipal acoge el Hogar del Jubilado. Ocupa una superficie total de 1.250 m2.
- Auditorio municipal y Escola Privada de Música de Canet d'en Berenguer: localizado junto al ayuntamiento de Canet, el edificio cuenta con sala de conciertos así como aulas para la docencia. En el edificio se encuentra ubicada la escuela privada de música del municipio. Ocupa una superficie de 1.400 m2.
- Parròquia de Sant Pere Apòstol: situada en la Plaza de la Iglesia, centro histórico de la población.
- **Futuras dotaciones educativas**: Al norte y sur del núcleo histórico de Canet se prevé la futura construcción de dos nuevos equipamientos educativos, junto al actual Polideportivo y en la calle Metge Joan Pallars. En el primer caso un centro de educación secundaria y en el segundo un CEIP.

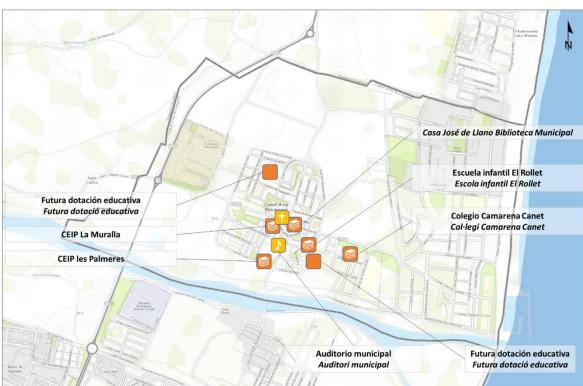


Figura 15. Centros educativos y culturales del municipio. Fuente: IDOM



Figura 16. CEIP La Muralla, CEIP Les Palmeres, Escola Infantil El Rollet y Biblioteca Municipal. Fuente: IDOM









Sanitario-asistencial

- Consultorio médico: el municipio cuenta con dos consultorios, uno ubicado en el centro histórico y el otro en el núcleo de playa de Canet. En el primer caso, este se encuentra ubicado en la calle de la Constitución, mientras que el segundo se encuentra ubicado en la calle Mare Nostrum, junto a la Plaza de los Pescadores. En ambos casos, para atención sanitaria de mayor nivel depende del cercano municipio de Sagunt y del hospital comarcal situado en dicho muncipio.
- Hogar del Jubilado: localizado en la Casa José de Llano Biblioteca Municipal.
- **Residencia tercera edad**: El municipio cuenta con 3 residencias para la tercera edad, localizadas todas ellas en el núcleo de playa de Canet. Dos de ellas se localizan al norte noroeste junto a la Av. Ausias March, mientras que la tercera se localiza en la calle Guillem de Castro.



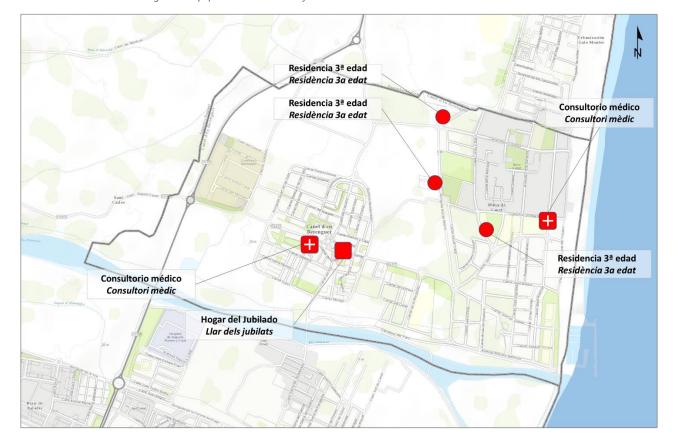


Figura 17.Equipamientos sanitarios y asistenciales existentes identificados. Fuente: IDOM

Administrativo-Institucional

- **Ayuntamiento**: edificio consistorial está localizado en la Plaza del Ayuntamiento en el núcleo histórico de Canet d'en Berenguer.
- **Cementerio**: localizado a la salida del núcleo histórico dirección norte, junto a la CV3202, a 300 metros del núcleo urbano.
- Almacén municipal: se localiza junto a la Calle Quartell. Se produce un importante movimiento de vehículos de transporte ligeros, observado durante el aforo realizado en la rotonda de acceso al polígono.



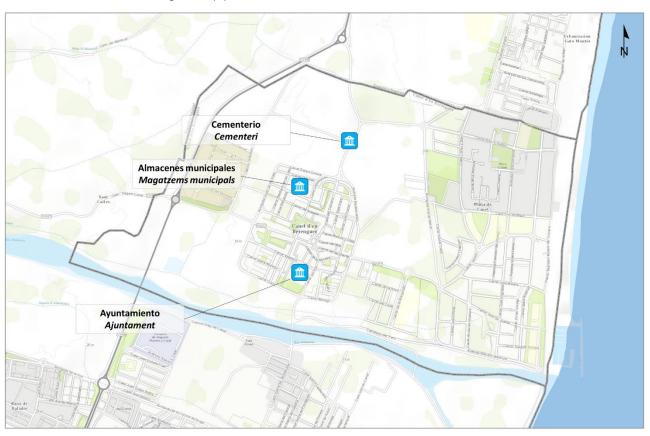


Figura 18.Equipamientos administrativos e institucionales identificados. Fuente: IDOM





Zonas verdes

Los espacios verdes son, junto con las calles, los espacios donde la gente interactúa y se reúne, espacios de disfrute ciudadano y lugares de esponjamiento de la característica densidad urbana mediterránea. En el caso de Canet d'en Berenguer, de acuerdo con lo establecido por el PGOU las Zonas Verdes supondrían 275.406 m2s. De ellos, el 20,2% se encuentran en proceso de ejecución o desarrollo, mientras que el restante 79,8% se encuentra ejecutado.





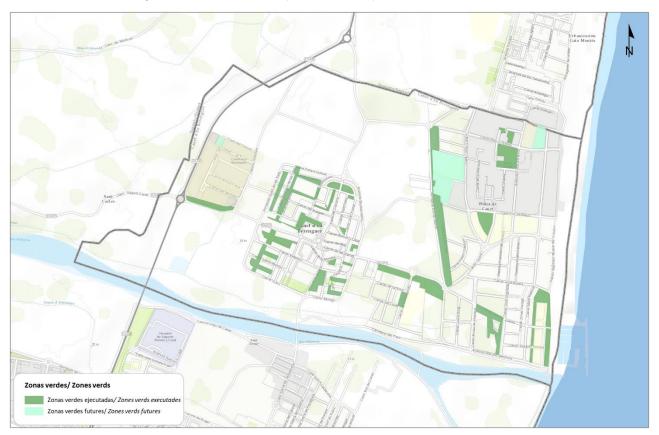


Con una población de 6.697 en 2019 (según datos del INE), el ratio de zonas verdes por habitantes se encontraría en aproximadamente 41,12 m2 zona verde por habitante, contando el total de zonas verdes desarrolladas y a desarrollar. Considerando únicamente las desarrolladas, las cuales ascienden a 219.891 m2s, actualmente Canet d'en Berenguer dispone de 32,83 m2 de zonas verdes por habitante, valor superior a los establecidos como recomendables. Los estándares mundiales hablan de una ratio adecuado cuando se alcanzan los 16m2 por habitante.

Zonas verdes planificadas m2	Zonas verdes ejecutadas m2	Total área Zonas verdes según PGOU	Población Canet d'en Berenguer 2019	Ratio ZV por habitante total Zonas Verdes	Ratio ZV por habitante Zonas Verdes ejecutadas
55.515	219.891	275.406	6.697	41,12 m2	32,83 m2
20,2%	79,8%	100%		zonas verdes/ habitante	zonas verdes / habitante

Tabla 3. Ratio de Zonas Verdes por habitante. Fuente: IDOM con datos del PGOU actualizados





Respecto a los puntos o espacios urbanos que presentan un interés o particularidad singular dentro del entramado urbano de Canet d'en Berenguer, encontramos la Plaza de la Iglesia, así como la trama viaria conformada por las calles Carretera de Morvedre, calle del Calvari, calle del Riu y Calle de les Parres, todas ellas constituyendo el núcleo histórico del municipio. Además, estos espacios se encuentran bien junto a equipamientos o edificaciones con un carácter cultural e identitario importante en el municipio o en espacios de cruce cercanos o dentro de ejes comerciales.



Zonas comerciales

Es necesario destacar donde se concentra la actividad comercial de Canet d'en Berenguer, los lugares donde los habitantes realizan sus quehaceres del día a día en lo que respecta a la compra de productos y alimentos. El tramado urbano no es solo el esquema de calles y plazas que lo conforman, sino también la vida en sus calles y las circulaciones que los comercios de barrio y las actividades comerciales generan en el día a día del municipio. Analizando las características propias de Canet, se pueden identificar una serie de calles principales donde se reúnen la mayor parte de la actividad comercial del municipio, como son:

- Calle del Calvari
- Calle del Riu
- Calle Carretera de Morvedre
- Calle de les Parres

- Calle Jaime I
- C/ Mare Nostrum
- Calle Flor de Mayo
- Calle José Segrelles

Estas 8 calles configuran la actividad comercial, con ciertas vías perpendiculares a las mismas que concentran, en menor grado, una actividad comercial relevante.



Figura 21. Principales calles comerciales de Canet d'en Berenguer. Fuente: IDOM



Figura 22. Imágenes principales calles comerciales del municipio. Fuente: IDOM















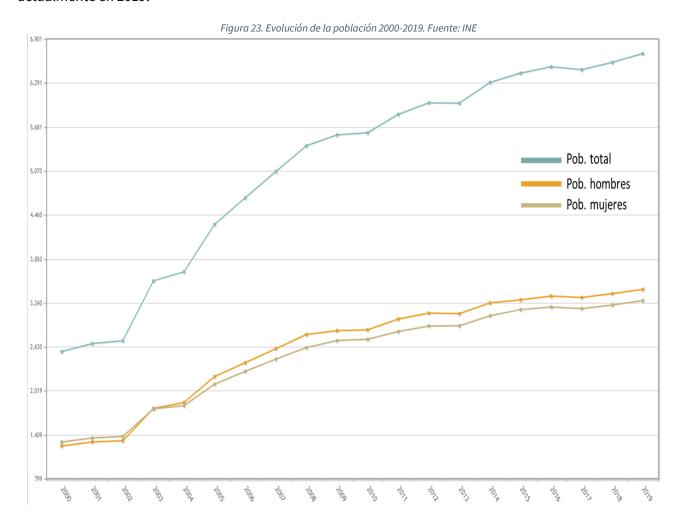




1.2.2. Análisis Socioeconómico

A. Demografía

Según datos publicados por el INE, Canet d'en Berenguer contaba a 1 de enero de 2019 con 6.697 habitantes. El crecimiento poblacional que el municipio ha experimentado en los últimos 20 años ha sido importante, con un crecimiento global en el periodo 2000-2019 de cerca del 260%. Contrastando la información para un periodo de 10 años, la población se ha incrementado en un 120%, con el pico de población alcanzado actualmente en 2019.

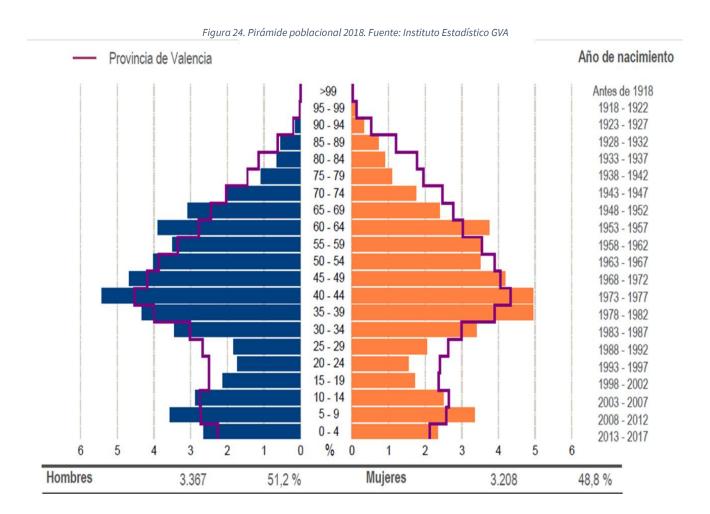


Respecto a la población de hombres y mujeres, el porcentaje de hombres es algo mayor al de mujeres, con un total de 3.426 hombres respecto a 3.271 mujeres en 2019. Dicha proporción se ha mantenido constante a lo largo de todo el periodo 2000-2019.

Observando la evolución histórica así como la tendencia poblacional de los próximos años estimada para la Comunitat Valenciana y España, la tendencia esperable a medio-largo plazo evolucionará hacia un incremento moderado en el número de habitantes o mantenimiento de la población actual para el municipio de Canet d'en Berenguer.



Con una más que probable reducida natalidad, la perspectiva a futuro de la población es de mantenimiento o decrecimiento poblacional tanto a nivel nacional como autonómico, si no hay una modificación de los patrones de inmigración nacional o local en los próximos años. En el caso de Canet d'en Berenguer, la importante afluencia externa de residentes desde otros municipios metropolitanos y nacionales compensará la baja natalidad, siguiendo un patrón de crecimiento futuro más optimista que la media nacional y autonómica.



Analizando la pirámide poblacional de Canet d'en Berenguer, según los últimos datos del Instituto Estadístico de la Generalitat Valenciana (en adelante GVA) de 2018 desagregados y detallados disponibles, se observa una clara configuración en pirámide invertida en su cono central, correspondiente a los nacidos entre 1957 y 1981, con una base demográfica que se reduce de manera notable para las nuevas generaciones nacidas entre los años 1987-2002. Este salto, sin embargo, presenta ciertas diferencias con la media autonómica, siendo destacable el mayor número de habitantes en edades comprendidas entre los 30-49 años que en la media provincial, así como un menor número en la franja de edad 16-30 años. Sin embargo, se observa un importante crecimiento poblacional en la base de la pirámide, con una elevada natalidad o llegada de nuevos residentes con población menor a 14 años.



Esta situación se observa en el número de nacimientos y defunciones del municipio, donde, si bien el crecimiento vegetativo ha sido mayormente positivo en el periodo hasta 2016, ya se han registrado crecimientos vegetativos negativos en 2017, con una tendencia a mantenerse. Por tanto, los crecimientos poblacionales se darán, principalmente, por inmigración externa en los próximos años.

20 **Nacimientos** 10 Hombres 2017 2014 2015 2016 2013 Mujeres Defunciones 0 10 20 30 2015 2013 2014 2016 2017 44 51 45 43 46 **Nacimientos** 31 30 44 54 Defunciones 34 12 14 17 -8 Crecimiento Veg.

Figura 25. Crecimiento vegetativo periodo 2013-2017 en Canet d'en Berenquer. Fuente: Instituto Estadístico GVA

Sin embargo, la alta proporción de menores de 14 años se refleja en la tasa de envejecimiento de la población¹, la cual se encuentra muy por debajo de la media autonómica, siendo en Canet d'en Berenguer de 81,1% frente al 119,4% autonómico, menor también a la media provincial de 117,2%. Esto datos son optimistas para el futuro demográfico del municipio si la población joven mantiene su residencia en el mismo. El grado de dependencia² resulta menor que la media autonómica, siendo de 21,9% para Canet d'en Berenguer frente al 29,4% autonómico. Esto se debe al menor porcentaje de población por encima de los 80 años que la media, así como una mayor población menor de 14 años que la media.

En global, el crecimiento vegetativo de los últimos años ha sido mayormente positivo, con cifras de nacimientos mayores que las defunciones, la tasa de renovación de la población activa³ se encuentra en cifras del 48,6%, muy inferior a la media autonómica del 80,4% y provincial de 80,2%. Esto refleja un potencial decrecimiento de la población activa de Canet d'en Berenguer de hasta el 51,4% en los próximos años si no existe una corriente migratoria. A este respecto, cabe destacar que la franja de edad que se considera para el indicador se encuentra especialmente baja respecto a otras franjas de edad, influyendo en el grado de renovación con mayor incidencia. Los valores de renovación experimentarán una atendencia alcista, recuperando valores más equilibrados por la mayor amplitud de la pirámide en la parte baja, futura fuerza laboral del municipio.

Con una cifra migratoria de emigración e inmigración principalmente dentro de la Comunitat Valenciana, y una perspectiva poblacional decreciente, la situación demográfica en Canet d'en Berenguer para los próximos años presentará un escenario similar al actual o de ligero incremento de población, con una población, en general, más envejecida.

³ Renovación de la población activa = ((Pob. de 20 a 29) / (Pob. de 55 a 64)) x 100





¹ Tasa envejecimiento de la población = ((Pob. >64) / (Pob. <16)) x 100

² Grado de dependência = ((Pob. <16 + Pob. >64) / (Pob. de 16 a 64)) x 100



La distribución demográfica en el territorio, según datos por sección censal de población para 2019 publicados por el INE, se concentra fundamentalmente en la zona sur del municipio y en el entorno de costa, donde se observan las mayores densidades poblacionales, con valores mayores a 16 hab/ha. La zona menos poblada corresponde al entorno entre áreas urbanas, con un porcentaje elevado de zonas rurales sin habitar y valores de densidad poblacional inferiores a 9 hab/ha. El resto de las secciones censales del municipio presentan valores del entorno de los 9 a los 16 hab/ha.

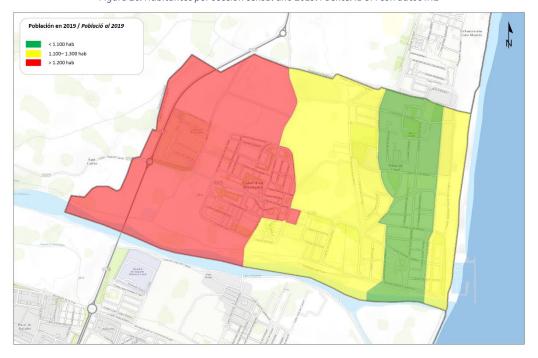
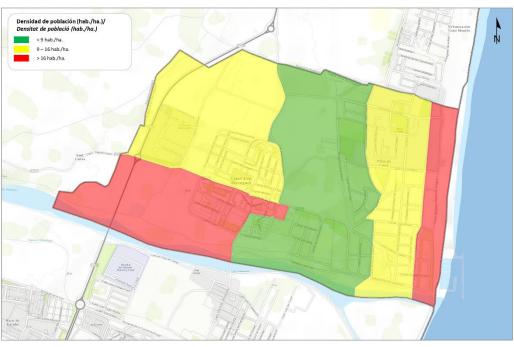


Figura 26. Habitantes por sección censal año 2019. Fuente: IDOM con datos INE



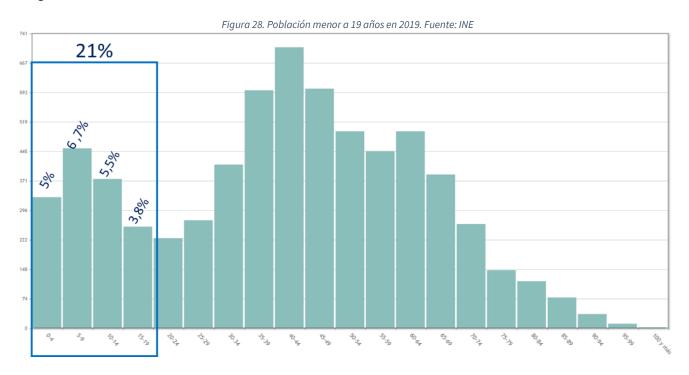




Cabe destacar que la población censada en Canet d'en Berenguer se ve incrementada de manera notable durante los meses estivales por la llegada de propietarios y propietarias de los apartamentos en la zona de playa. De acuerdo con cifras del ayuntamiento de Canet, la población en verano puede multiplicarse varias veces hasta llegar a unos 30.000 habitantes desde los 6.697 habitantes censados, con el consiguiente aumento no solo de los flujos no motorizados si no, igualmente, del tráfico en sus principales vías dirección playas.

Población menor de 19 años

La población joven es, por un lado, la más vulnerable frente a la accidentabilidad del tráfico rodado (junto con la mayor de 65 años) así como la más receptiva al cambio hacia hábitos de movilidad más sostenibles. En Canet d'en Berenguer el 21% de la población del municipio es menor de 19 años según datos de 2019. El grupo de edad correspondiente a 5-9 años es el más representado en la actualidad, con un porcentaje similar de menores de 4 años. En el primer caso dicha franja de edad presenta un total de 452 menores, mientras que los recién nacidos hasta 4 años representan 329 menores, un 5% del total de la población frente al 6,7% del rango 5-9.



Por lo que respecta a la concentración de población menor de 19 años, esta se encuentra principalmente localizada en el entorno de playa y en la zona sur del municipio de Canet d'en Berenguer, con valores superiores a los 4 hab/ha.



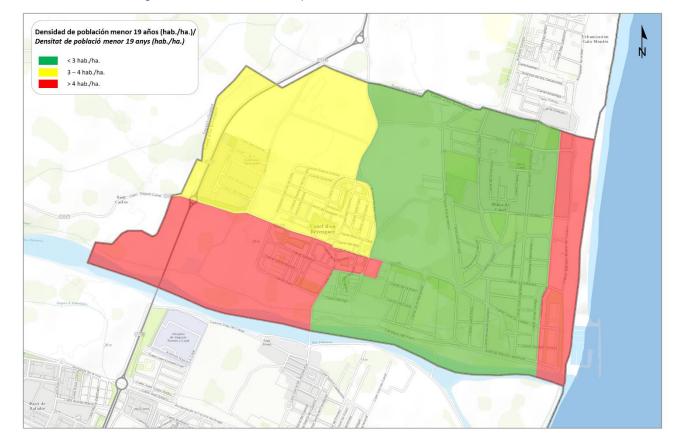
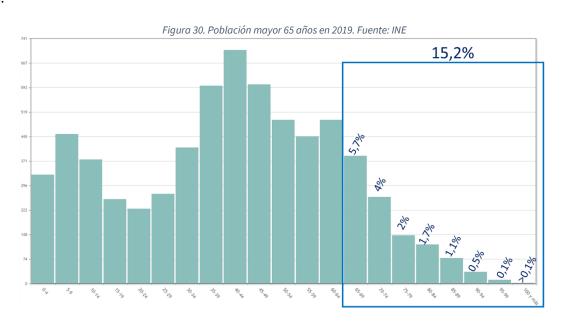


Figura 29. Densidad menores 19 años por sección censal año 2019. Fuente: IDOM con datos INE

Población mayor de 65 años

Con una mayor lentitud en los movimientos y menores reflejos perceptivos, la población mayor de 65 años representa un grupo edad muy importante a tener en consideración desde un punto de la movilidad y la accesibilidad universal del espacio público. En Canet d'en Berenguer casi el 16% de la población tiene más de 65 años.





En cuanto a la concentración de población mayor de 65 años, esta se encuentra localizada principalmente en el entorno de playa, con valores superiores a los 3 hab/ha, mientras que en el resto del municipio los valores oscilan entre 1 y 3 hab/ha.

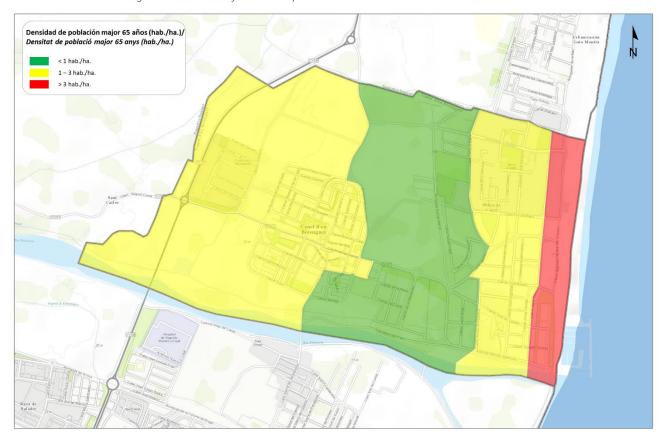


Figura 31. Densidad mayores 65 años por sección censal año 2019. Fuente: IDOM con datos INE

Demografía con perspectiva de género

La movilidad sostenible pasa por mejorar las oportunidades de transporte de las mujeres y aumentar la sensación de seguridad y confort en las áreas urbanas, de manera que puedan conseguirse espacios urbanos más inclusivos para todos los usuarios y las usuarias de la vía. En Canet d'en Berenguer, el porcentaje de población masculina es superior a la femenina, a fecha de 2019.

Existen diferencias relevantes en los grupos de mayor edad y en las edades medias. En el grupo de edad mayor de 65 años, el porcentaje de mujeres varía entre un 20% menor a un 20% mayor al de hombres, siendo menor en la franja 65-75, con una mayor proporción en edades mayores a los 80 años. En el caso de la franja media, la proporción de mujeres es mayor que la de hombres, con diferencias de hasta el 11%. En el resto de franjas de edad el porcentaje resulta más equilibrado.

La proporción de mujeres es mayor en la zona centro del municipio, con un porcentaje más elevado de hombres conforme nos acercamos al entorno de playa. Mientras que la proporción de mujeres en el centro urbano es de 0,95 hombres por cada mujer, en la zona de playa la proporción de hombres aumenta hasta alcanzar los 1,12 hombres por cada mujer.



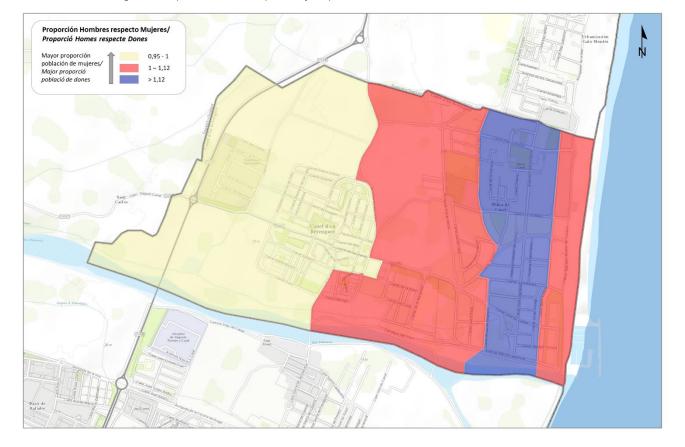


Figura 32. Proporción hombres respecto mujeres por sección censal en 2019. Fuente: IDOM con datos INE

Demografía estacional

Respecto a la población flotante o vacacional que tiene en Canet d'en Berenguer una segunda residencia, según las estimaciones realizadas, la capacidad de acoger a nuevos residentes alcanza casi 24.000 personas. Tomando como dato de partida las viviendas definidas como segundas residencias por el Censo 2011 del INE, se pueden observar datos muy significativos en la zona de playa. Según los datos del Censo, de media el 75-80% de las viviendas localizadas en las secciones censales cercanas a la costa son segundas residencias o viviendas no principales. Esto contrasta con la zona del núcleo urbano, donde este porcentaje se reduce hasta el 31%.

Por tanto, el potencial incremento poblacional que experimenta el municipio durante el verano o fines de semana se situaría, para la zona de playa, en valores cercanos a las 20.000 personas, cifra especialmente relevante si consideramos que prácticamente triplica la población residente y censada en el municipio, de 6.697 habitantes en 2019.

Tabla 4. Estimación residentes estacionales en el municipio. Fuente: IDOM con datos del Censo 2011

	Nº viviendas (Censo 2011)	% de viviendas no principales	Potencial nº viviendas segunda residencia	Potencial crecimiento poblacional estacional
Zona de playa	7.795	75%	6.330	15.800 - 22.100
Zona Casco urbano	1.450	31%	465	1.200 - 1.600
Total	9.245		6.795	17.000 - 23.700



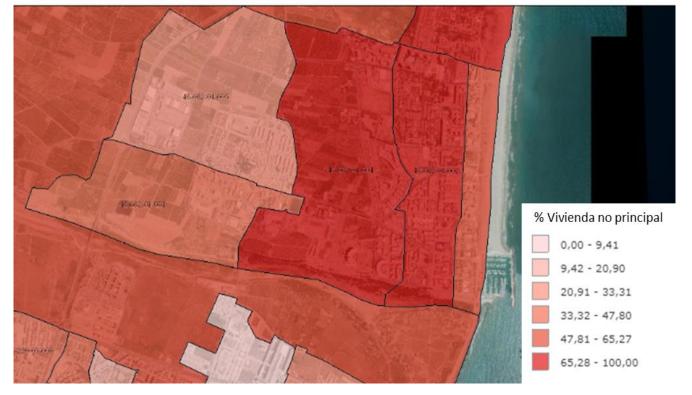


Figura 33. % de viviendas no principales por sección censal de Canet d'en Berenguer. Fuente: INE

B. Motorización

Uno de los índices socioeconómicos con una correlación más importante con la movilidad de un determinado ámbito es el índice de motorización, que se define como el número de vehículos por cada 1000 habitantes. Para poder conocer el índice hace falta, por lo tanto, conocer el parque de vehículos y la población, cifras obtenidas a escala municipal a partir de las estadísticas de vehículos registrados facilitadas por el Instituto Estadístico de la GVA. De la evolución de la motorización en España durante los últimos 25 años (1992-2017), el parque automovilístico ha crecido más rápidamente que la población y el crecimiento se ha mantenido de manera continuada hasta el 2007, mientras que a partir de ese año el índice de motorización se ha mantenido de manera casi inalterada.

Canet d'en Berenguer presentaba en 2016 un índice de motorización de 600 vehículos por cada 1000 habitantes, así como un índice de turismos de 431 vehículos por cada 1000 habitantes. Estas cifras se han obtenido considerando la población de 2016, por ser los últimos datos de registro de vehículos disponibles en las bases de datos públicas de la DGT y el Instituto Estadístico de la GVA con fecha de 2016.

Si comparamos estas cifras, el índice de motorización global en Canet d'en Berenguer se encuentra ligeramente por debajo o en la línea de la media de la provincia de València (658 veh/1.000 hab. a 2016), la Comunitat Valenciana (682 veh/1.000 hab. a 2016) y de España (689 veh/1.000 hab. a 2016).



Tabla 5. Nº. de vehículos e índice de motorización València provincia y CV. Fuente: DGT e Instituto Estadístico GVA 2016
--

	Total vehículos	Turismos	Población 2016	Índice motorización (vehículos/1000 hab.)	Índice motorización (turismos/1000 hab.)
Provincia València	1.675.951	1.205.761	2.544.000	658	473
Comunitat Valenciana	3.384.318	2.439.290	4.959.245	682	491
Canet d'en Berenguer	3.862	2.772	6.513	600	431

A nivel local, el dato de vehículos se ha incrementado notablemente en los últimos años. Con los datos más actualizados, según el Instituto Estadístico de la GVA a fecha de 2018, el número de vehículos en Canet d'en Berenguer ha pasado de 3.862 en 2016 a los 4.364 registrados en 2018. Si en 2016 observamos una tasa de motorización de 600 veh/1000 hab. para el total de vehículos y 431 turismos/1000 hab para turismos, en 2018 dichas cifras aumentan hasta los 663 veh/1000 hab. y 478 turismos/1000 hab., respectivamente. Por tanto, el municipio presenta un crecimiento en la motorización cercano al 11% en 2 años, superior al incremento poblacional en el mismo periodo, que fue prácticamente nulo.

Tabla 6. Número de vehículos e índice de motorización Canet d'en Berenquer. Fuente: Instituto Estadístico GVA - 2018

	Total	Diésel	Gasolina	Eléctrico	Otros	Pob. 2018	Índice motorización (vehículos/ 1000 hab) 2018
Total	4.364	2.418	1.906	8	32		663
Turismos	3.149	2.031	1.111	5	2		478
Motocicletas	481	1	480	0	0		71
Furgonetas y camiones	379	345	32	2	0		57
Autobuses	1	1	0	0	0	6.575	0,15
Tractores industriales	9	9	0	0	0		1,36
Ciclomotores	282	7	275	0	0		43
Otros	63	24	8	1	30		9,6

En cuanto al funcionamiento de estos vehículos, el diésel es el combustible más utilizado, con un 55,4% del total del parque de vehículos con este tipo de motorización, seguidos por los de tipo gasolina 43,7%. La presencia del vehículo eléctrico resulta testimonial actualmente en Canet d'en Berenguer, con cifras del 0,18% del parque móvil. En el caso de los turismos, la presencia de la motorización a gasolina resulta más reducida, con un porcentaje del 35% de los turismos frente al 64% a diésel.

Cabe destacar que, en el caso de la Comunidad Valenciana, su parque circulante alcanza una media de edad de 11,5 años, algo inferior a la media nacional. Si se analizan los vehículos de más de 15 años el 26,8% de los vehículos que circulan por las carreteras de la Comunidad Valenciana tienen una antigüedad superior a 15 años, según datos de 2016 de la DGT. Esta situación junto con el tipo de motorización mayoritario en Canet



d'en Berenguer, lleva consigo un mayor grado de polución ambiental tanto a nivel municipal como metropolitano. En lo que se refiere al tipo de vehículo motorizado, Canet d'en Berenguer presenta una distribución de vehículos donde los turismos son mayoría, con un 72,16% del parque móvil, seguidos por los camiones y furgonetas (8,68%) y motocicletas (11,02%).

Tabla 7. Porcentaje de vehículos por tipo de combustible. Fuente: Instituto Estadístico GVA

	Vehículos	%
Total	4.364	100%
Diesel	2.418	55,41%
Gasolina	1.906	43,68%
Eléctrico	8	0,18%
Otros	32	0,73%

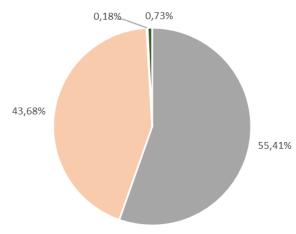
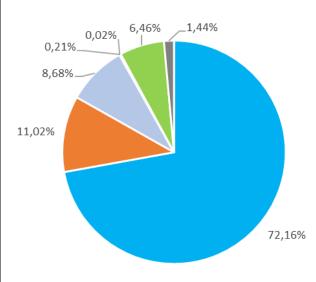


Tabla 8. Porcentaje de tipo de vehículo. Fuente: Instituto Estadístico GVA

	Vehículos	%
Total	4.364	100%
Turismos	3.149	72,16%
Motocicletas	481	11,02%
Furgonetas y camiones	379	8,68%
Autobuses	1	0,02%
Tractores industriales	9	0,21%
Ciclomotores	282	6,46%
Otros	63	1,44%





C. Mercado laboral y actividad económica

El mercado laboral de Canet d'en Berenguer se caracteriza por una alta ocupación en el sector servicios con una baja ocupación en el sector agrícola. Destacable resulta también el sector industrial, si bien es el sector terciario el que presenta una mayor importancia económica en el municipio.

Haciendo un análisis de las cifras de contratación se toman los datos para un periodo de 3 años por la singularidad estadística que presentan los datos de contratación en el municipio en lo referido a la industria. Según los datos publicados por el Ministerio de Trabajo y el SERVEF para el periodo 2017-2019 comparables, el mayor porcentaje de contratación en Canet d'en Berenguer en dicho periodo se dio en el sector servicios (media de 80,97%), reafirmando el peso que ha adquirido el sector terciario en la generación de empleo dentro del municipio.

En un siguiente nivel se encuentra el sector de la industria (media de 12,94%) y el sector de la construcción (media de 5,01%), con contratación por parte del sector agrícola de alrededor del 1%. Estos datos, en comparación con los datos comarcales y autonómicos, presentan una diferencia relevante en todos los sectores. Por un lado, se observa el gran peso del sector servicios dentro del municipio, con un mayor nivel de contratación que en el resto de la provincia y autonomía, y similar al nivel comarcal. Por otro, destaca la baja importancia de la agricultura y la construcción. Por su parte, el sector industrial presenta unos valores similares al resto de la comarca, si bien se encuentra por debajo de los niveles medios de la provincia y la Comunitat.

Tabla 9. Contratación registrada por sectores en Canet d'en Berenguer 2017-2019. Fuente: SERVEF

2017-2019	2019	2018	2017	Canet d'en Berenguer Media % contratación
Contratación registrada en Agricultura	0,90%	1,19%	1,14%	1,07%
Contratación registrada en Industria	2,29%	9,92%	26,62%	12,94%
Contratación registrada en Construcción	10,36%	2,78%	1,90%	5,01%
Contratación registrada en Servicios	86,46%	86,11%	70,34%	80,97%

Tabla 10. Contratación registrada por sectores en Canet d'en Berenguer en comparación con Comarca, Provincia y CCAA. Fuente: SERVEF

31/03/2019*	Canet d'en Berenguer *Media % contratación	El Camp de Morvedre	Provincia	Comunitat Valenciana
Contratación registrada en Agricultura	1,07%	3,20%	10,59%	9,43%
Contratación registrada en Industria	12,94%	12,86%	13,89%	13,63%
Contratación registrada en Construcción	5,01%	4,93%	4,67%	5,75%
Contratación registrada en Servicios	80,97%	79,01%	70,84%	71,18%

^{*}Se toman los datos comparables más recientes de 31/03/2019 por la alteración estadística que la pandemia derivada de la COVID-19 ha tenido en los datos y variables referentes al paro y que pueden alterar las conclusiones y resultados del estudio.



Esta importancia del sector servicios se refleja en el número de empresas registradas. Del total de 403 empresas registradas en Canet d'en Berenguer, según los últimos datos disponibles de 2019, el sector de los servicios agrupaba el 84,12% del total de empresas registradas, mientras que el sector de la construcción representaba un 9,18 y el sector industrial el 6,70%. Dentro del sector servicios, son las actividades hosteleras y comerciales las que acaparan un mayor número de empresas. El porcentaje resulta similar a otros municipios de l'Horta Sud, si bien algo superior a la provincia.

Tabla 11. Número de empresas totales y por sector económico. Fuente: SERVEF

2019	Canet d'en Berenguer	El Camp de Morvedre	Provincia	Comunitat Valenciana
Número total de empresas (empresas)	403	4.994	180.753	363.428
Empresas en el sector Industria	6,70%	4,89%	6,46%	6,86%
Empresas en el sector Construcción	9,18%	11,07%	11,10%	12,40%
Empresas en el sector Servicios	84,12%	85,35%	82,44%	80,74%
Empresas en el sector Comercio, transporte y hostelería	35,24%	36,36%	35,92%	36,68%
Empresas en el sector Servicios. Información y comunicación	1,49%	1,38%	1,99%	1,76%
Empresas en el sector Servicios. Actividades financieras y de seguros	2,23%	2,12%	2,67%	2,38%
Empresas en el sector Servicios. Actividades inmobiliarias	6,95%	3,70%	5,29%	5,94%
Empresas en el sector Servicios. Actividades profesionales y técnicas	18,61%	13,08%	18,62%	17,27%
Empresas en el sector Servicios. Educación, sanidad y servicios	9,68%	6,79%	8,41%	7,62%
Empresas en el sector Servicios. Otros servicios personales	9,93%	8,81%	9,55%	9,07%

El paro registrado en Canet d'en Berenguer, según los últimos datos disponibles de octubre de 2019 comparables, arrojaba una tasa de desocupación del 6,16%, con un total de 272 parados registrados. Esta cifra se ha reducido notablemente desde su pico alcanzado en 2014, donde el paro alcanzó tasas del 10,91%. La recuperación de la economía y la creación de empleo continuado durante los últimos años han conseguido rebajar la cifra de paro a casi la mitad. Sin embargo, la pandemia derivada de la COVID19 ha tenido y está teniendo un impacto en los datos de desempleo en el municipio, con un incremento de 10 puntos porcentuales en apenas 2 meses. A fecha de 31 de mayo de 2020, las cifras publicadas muestran un aumento del paro hasta alcanzar el 7,69%. Analizar la tasa de paro es importante para entender las ratios de movilidad, pues cuanto menor es la tasa de paro, mayor es el ratio de movilidad (nº. de desplazamientos diarios por habitante).

<u>Tabl</u>a 12. Paro registrado y situación empleo en el municipio. Fuente: SERVEF

31/03/2019*	Canet d'en Berenguer	El Camp de Morvedre	Provincia	Comunitat Valenciana
Paro registrado (personas)	272	6.191	179.680	370.395
Paro registrado en menores de 25 años	5,15%	8,36%	8,17%	7,84%
Paro registrado en Mujeres	59,56%	59,26%	60,55%	60,18%
Tasa	6,16%	10,63%	10,81%	11,49%
Contratación registrada (Contratos)	222	2.940	91.660	159.092





Tabla 13. Paro registrado por sectores. Fuente: SERVEF

31/03/2019*	Canet d'en Berenguer	El Camp de Morvedre	Provincia	Comunitat Valenciana
Paro registrado en Agricultura	0,37%	3,18%	3,34%	3,67%
Paro registrado en Industria	9,19%	11,20%	12,37%	13,48%
Paro registrado en Construcción	5,51%	7,22%	6,78%	7,56%
Paro registrado en Servicios	81,62%	71,87%	71,21%	68,73%

^{*}Se toman los datos comparables más recientes de 31/03/2019 por la alteración estadística que la pandemia del COVID19 ha tenido en los datos y variables referentes al paro y que pueden alterar las conclusiones y resultados del estudio.

Respecto a la renta del municipio, según los datos publicados por la GVA referentes al IRPF, la evolución de la renta bruta del municipio se encuentra en 29.000 € anuales por declarante. Si tomamos como dato la renta media por hogar, Canet d'en Berenguer se sitúa por encima de la media, con cerca de 30.000 – 32.000€ por hogar en 2017, según datos del INE.

Tabla 14. Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas. Datos a 31 de diciembre. Fuente: Instituto Estadístico GVA con datos INE

	2013	2014	2015	2016
Titulares	3.596	3.619	3.635	3.631
Declaraciones	3.109	3.147	3.176	3.170
Renta bruta/declaración (€)	30.740	28.786	29.390	29.032
Renta disponible/declaración (€)	24.486	23.025	23.735	23.479





1.3. TRABAJOS DE CAMPO

Los trabajos de campo para el plan de movilidad de Canet d'en Berenguer se dividieron en dos tipos. Por un lado, los trabajos de campo realizados por el Plan de Movilidad del área Metropolitana de València (PMoMe) del cual Canet d'en Berenguer forma parte y, por otro, los trabajos de campo específicos realizados para el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Canet d'en Berenguer.

De los primeros se ha analizado:

- Encuesta de movilidad
- Encuesta al transporte público

Los trabajos de campo específicos para el Plan de movilidad de Canet d'en Berenguer han sido:

• Aforos direccionales en 4 puntos del municipio

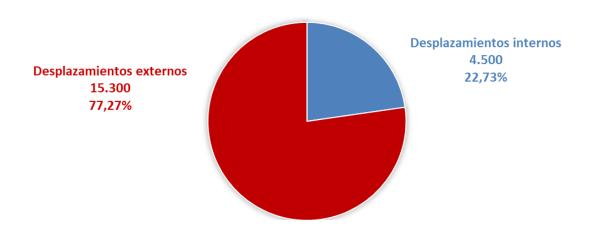
Complementariamente, se han evaluado los datos y resultados de la plataforma de "Crowd monitoring" del Ayuntamiento de Canet d'en Berenguer.

1.3.1. Encuesta de Movilidad PMoMe

Analizando la Encuesta de Movilidad de 2018 (EDM 2018) del PMoMe y detallando la información para el municipio de Canet d'en Berenguer, diariamente las personas residentes en el municipio de Canet d'en Berenguer realizan un total de 19.800 desplazamientos, lo que implica un ratio de 3,05 desplazamientos por persona y día (para el total de la población de 6.473 habitantes según datos del INE en 2017, año de toma de datos de la encuesta del PMoMe). Del conjunto de desplazamientos que realizan los residentes, la mayoría son externos (77%) y poco más de una quinta parte internos. Esto muestra un índice de autocontención bajo, lo que implica que los residentes en Canet d'en Berenguer salen del municipio para realizar sus tareas cotidianas (trabajo, estudios, compras, ocio...).

Figura 35. Desplazamientos internos y externos. Fuente: EDM 2018, PMoMe

DESPLAZAMIENTOS DE RESIDENTES EN CANET D'EN BERENGUER





A. Reparto modal

Caracterizando el reparto modal de los desplazamientos diarios de las personas residentes en Canet d'en Berenguer, se observa que los modos no motorizados son utilizados en el 20% del total. El 62,7% de los desplazamientos son realizados en transporte privado, lo que resulta un porcentaje elevado teniendo en cuenta las indicaciones de la Unión Europea en materia de movilidad urbana, que recomienda que el reparto modal en modos privados motorizados no sobrepase el 30%. Destaca que únicamente el 4,1% de los desplazamientos se realizan en transporte público, así como una importante presencia de desplazamientos en autobús discrecional, representando estos cerca del 13% del reparto modal, lo que se explica por la presencia del colegio Camarena Canet.

Figura 36. Reparto modal Canet d'en Berenguer total desplazamientos. Fuente: EDM 2018 PMoMe

REPARTO MODAL RESIDENTES EN CANET D'EN BERENGUER

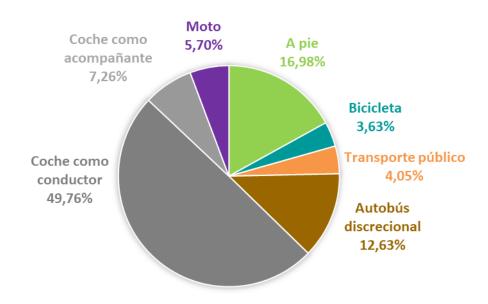


Tabla 15. Reparto modal Canet d'en Berenguer total desplazamientos. Fuente: EDM 2018 PMoMe

Modo de transporte	Desplazamientos	%
Modos no motorizados	4.080	20,61%
A pie	3.362	16,98%
Bicicleta	718	3,63%
Transporte público	802	4,05%
Autobús discrecional	2.500	12,62%
Transporte privado	12.418	62,72%
Coche como conductor	9.851	49,75%
Coche como acompañante	1.437	7,26%
Moto	1.129	5,70%
Total	19.800	100,00%

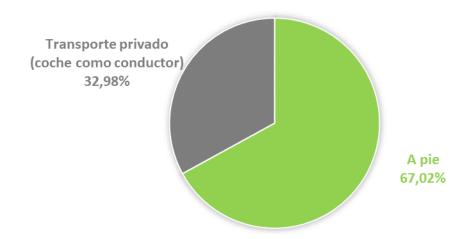


Si se analiza el reparto modal según sea el desplazamientos externo o interno al municipio, se aprecian notables diferencias. Considerando el conjunto de los desplazamientos internos, la gran mayoría se realiza en modos no motorizados con cerca del 67%, y el tercio restante en transporte privado. Esto demuestra que Canet d'en Berenguer es una ciudad compacta y una amplia representación de las personas residentes utiliza el modo a pie a la hora de realizar desplazamientos dentro del propio municipio.

REPARTO MODAL DESPLAZAMIENTOS INTERNOS DE

Figura 37. Reparto modal desplazamientos internos de residentes en Canet d'en Berenquer. Fuente: EDM 2018 PMoMe

RESIDENTES EN CANET D'EN BERENGUER



Por el contrario, el reparto modal de las relaciones de movilidad de los residentes en Canet d'en Berenguer que se desplazan fuera del municipio refleja el predominio del transporte privado (con el 71,4% del total), con una representatividad baja del transporte público (5,2%) y con una porcentaje significativo en modos no motorizados si comparamos con otros municipios metropolitanos (cerca del 7% de los desplazamientos). Cabe destacar la importancia del transporte en autobús discrecional en los desplazamientos externos (16,3%).



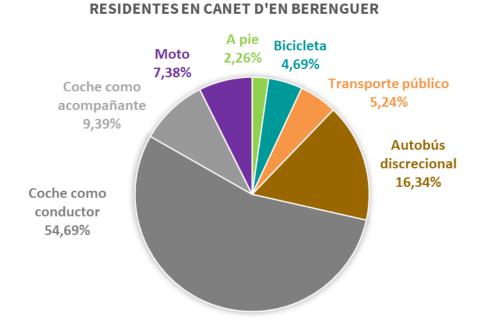


Figura 38. Reparto modal desplazamientos externos de residentes en Canet d'en Berenguer. Fuente: EDM 2018 PMoMe

REPARTO MODAL DE LOS DESPLAZAMIENTOS EXTERNOS DE

B. Relaciones internas de movilidad de residentes en el municipio

Como se ha comentado anteriormente, cada día los residentes de Canet d'en Berenguer realizan alrededor de 4.500 desplazamientos dentro del municipio, fundamentalmente en modos no motorizados, lo que refleja una buena accesibilidad a nivel interno propiciada por su compacidad. No obstante, cabe destacar los 1.483 desplazamientos internos realizados en transporte privado que constituyen el 33% del reparto modal.

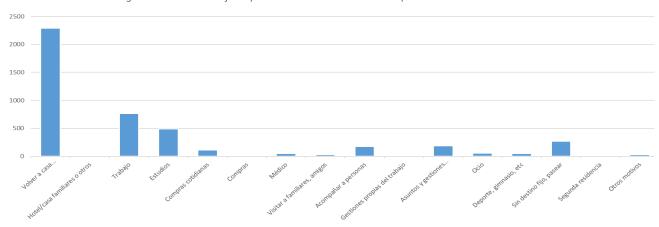
Tabla 16. N.° de desplazamientos internos residentes en Canet d'en Berenguer. Fuente: EDM 2018 PMoMe

Modo de transporte	Desplazamientos internos	%
A pie	3.016	67,02%
Transporte privado (coche como conductor)	1.484	32,98%
Total	4.500	100,00%

Los motivos principales de estos desplazamientos internos identificados por la EDM 2018 realizada por el PMoMe son volver a casa, con el 50,9% de los desplazamientos. En segundo lugar, encontraríamos como motivos trabajo y estudio, con valores de 16,9% y 10,9% respectivamente, con el resto de motivos con una menor importancia.



Figura 39. Motivos de viaje desplazamientos internos en el municipio. Fuente: EDM 2018 PMoMe



Motivo	% desplazamientos internos				
Volver a casa /hogar/residencia habitual	50,9%				
Hotel/casa familiares u otros					
Trabajo	16,9%				
Estudios	10,9%				
Compras cotidianas	2,5%				
Compras					
Médico	1,1%				
Visitar a familiares, amigos	0,7%				
Acompañar a personas	3,9%				
Gestiones propias del trabajo					
Asuntos y gestiones personales	4,2%				
Ocio	1,3%				
Deporte, gimnasio, etc	1,1%				
Sin destino fijo, pasear	6,0%				
Segunda residencia					
Otros motivos	0,6%				

C. Relaciones externas de movilidad de residentes en el municipio

Considerando las relaciones de movilidad de los residentes en Canet d'en Berenguer que se desplazan fuera del municipio, se realizan diariamente 15.000 desplazamientos, mayoritariamente en transporte privado.

Tabla 17. N.º de desplazamientos externos residentes en Canet d'en Berenguer. Fuente: EDM 2018 PMoMe

Modo de transporte	Desplazamientos externos	%
A pie	346	2,26%
Bicicleta	718	4,69%
Transporte público	801	5,24%
Autobús discrecional	2.499	16,34%
Transporte privado	10.934	71,46%
Coche como conductor	8.368	54,69%
Coche como acompañante	1.437	9,39%
Moto	1.129	7,38%
Total	15.300	100,00%



Del conjunto de relaciones de movilidad de los residentes de Canet con otros municipios del área metropolitana, la mayoría se dan con el municipio colindante de Sagunt (cerca del 70%), seguido de la capital València (con poco más del 15%) y otros municipios (Pobla de Vallbona, Paterna, Museros, Godella, Eliana, Catarroja y Bétera) con una representación inferior al 1% en todos los casos. Destaca que alrededor 11% de las relaciones de movilidad se producen con otros municipios fuera del área metropolitana de València.

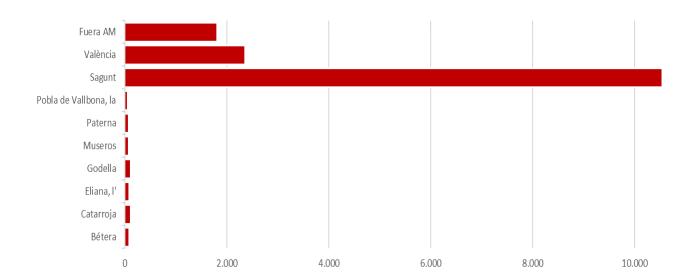


Figura 40. Relaciones de movilidad de residentes en Canet d'en Berenguer con otros municipios. Fuente: EDM 2018 PMoMe

Municipio del área metropolitana de València	% desplazamientos			
Bétera	0,53%			
Catarroja	0,73%			
Eliana, l'	0,53%			
Godella	0,73%			
Museros	0,51%			
Paterna	0,51%			
Pobla de Vallbona, la	0,37%			
Sagunt	68,86%			
València	15,39%			
Fuera AM	11,85%			

Respecto al motivo de los viajes externos, estos se realizan principalmente por motivo trabajo o estudio, con un 21,5% y 26,4% respectivamente, seguido del motivo volver a casa con un 19%. El resto de motivos tienen una importancia menor, situándose todos ellos por debajo del 7%.



Tabla 18. Motivos de viaje desplazamientos externos en el municipio. Fuente: EDM 2018 PMoMe

Motivo	% desplazamientos externos				
Volver a casa /hogar/residencia habitual	19,0%				
Hotel/casa familiares u otros					
Trabajo	21,5%				
Estudios	26,4%				
Compras cotidianas	6,1%				
Compras	0,8%				
Médico	1,7%				
Visitar a familiares, amigos	1,4%				
Acompañar a personas	6,3%				
Gestiones propias del trabajo					
Asuntos y gestiones personales	3,8%				
Ocio	1,7%				
Deporte, gimnasio, etc	4,0%				
Sin destino fijo, pasear	2,4%				
Segunda residencia					
Otros motivos	4,8%				

D. Relaciones de residentes fuera del municipio con destino en el municipio

Por otro lado, considerando los residentes fuera de Canet d'en Berenguer que tienen como destino el municipio, se producen 5.184 desplazamientos. El reparto modal indica que en su mayoría (83%) se realizan en transporte privado y el resto se dan a pie. La gran mayoría de estos desplazamientos tienen origen en el municipio colindante de Sagunt.



Figura 41. Reparto modal desplazamientos de residentes fuera de Canet d'en Berenguer con destino en el municipio. Fuente: EDM 2018 PMoMe

REPARTO MODAL DE RESIDENTES FUERA DE CANET D'EN BERENGUER CON DESTINO EN EL MUNICIPIO

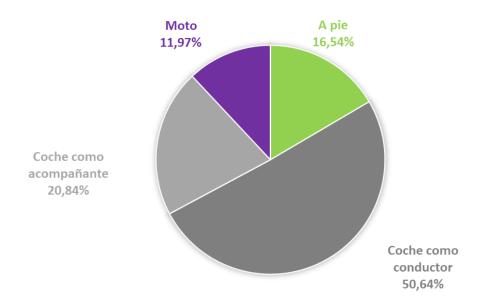


Tabla 19. N.º de desplazamientos externos residentes fuera de Canet d'en Berenguer con destino en el municipio. Fuente: EDM 2018 PMoMe

Modo de transporte	Desplazamientos	%
A pie	854	16,54%
Transporte privado	4.308	83,46%
Coche como conductor	2.614	50,64%
Coche como acompañante	1.076	20,84%
Moto	618	11,97%
Total	5.164	100,00%

Figura 42. Relaciones de movilidad de residentes fuera de Canet d'en Berenguer con el municipio. Fuente: EDM 2018 PMoMe

Municipio del área metropolitana de València	% desplazamientos
Paterna	1,91%
Picanya	2,32%
Sagunt	94,01%
València	1,76%



1.3.2. Encuesta a los Servicios de Transporte Público Interurbano

A. Metrobús

El servicio de Metrobús que da servicio al municipio de Canet d'en Berenguer es principalmente la Línia 115 Valencia - Puerto Sagunto (por A-7 hasta Sagunto). Canet d'en Berenguer es el municipio de origen del 0,09% de los viajes en Metrobús en el área metropolitana de València y el destino del 0,06% de estos.

La línea 115 Valencia - Puerto Sagunto (por A-7 hasta Sagunto) registra 1.518 viajes al día, que representan el 4,5% del total de viajes que se realizan en Metrobús en el conjunto del área metropolitana de València según la encuesta realizada por el PMoMe. Del total de personas usuarias de la línea 115, el 71,43% son mujeres frente al 28,57% de hombres. La franja de edad mayoritaria de las mujeres que viajan es la comprendida entre 18-44 años, seguida de la de 45-64 años; mientras que en los hombres la franja de edad mayoritaria es igualmente para la franja de edad 18-44 años.

Más del 70% de los viajes realizados en la línea 115 tienen solo una etapa, es decir, las personas acceden a la parada y se dispersan al final del viaje hasta su destino a pie. El modo principal de acceso utilizado es a pie (77%), seguido del metro (9%) y de la EMT (5%). El modo principal de dispersión es igualmente a pie (82%). Considerando el motivo de viaje para la línea 115, el principal se debe al estudio (39%), seguido de cerca por el trabajo (35%) y en menor medida por el ocio (7%).

Tabla 20. Motivo del viaje en Metrobús L115. Fuente: EDM 2018 PMoMe

	Motivo de viaje						Total	
Línea Metrobús	Trabajo	Estudios	Ocio	Compras	Médico	Gestiones	Otros	TOLAL
115	35%	39%	7%	4%	7%	3%	4%	1.518

El título de viaje más utilizado en la línea 115 es Metrobús - Abono Transporte Mensual (Móbilis) (64%), seguido por el billete sencillo (18%). Respecto a la frecuencia de viaje de las personas usuarias de la línea 115, la mayor parte la utiliza diariamente, en un 62% de los casos, con un uso esporádico en un 17% de los casos.

Tabla 21. Frecuencia del viaje en Metrobús L115. Fuente: EDM 2018 PMoMe

	Frecuencia de viaje						
Línea Metrobús	Cada día laborable	Esporádico	2 – 3 veces por semana	Una vez a la semana	Cada 15 días	Una vez al mes	Total viajes
115	62%	17%	13%	6%	1%	1%	1.518

En cuanto a la ocupación de las personas que viajan, el 41% son trabajadoras, un 42% estudiantes, 11% personas jubiladas y un 4% personas paradas. El 2% restante se encuentra en otro tipo de ocupación.

Tabla 22. Ocupación de las personas usuarias de Metrobús L115. Fuente: EDM 2018 PMoMe

	Ocupación						
Línea Metrobús	Persona trabajadora	Persona parada	Total viajes				
115	41%	42%	11%	4%	1.518		



Respecto al motivo para usar el servicio Metrobús, las personas usuarias de la línea 115 afirman en casi el 22% de los casos que es por ser más cómodo, seguido de un 22% que alude no disponer de coche propio y un 13% que no dispone de carnet. Un 12% asegura que el motivo de utilizar el servicio de autobús interurbano es porque resulta más económico y el 10% por no poder aparcar en destino. La duración de los desplazamientos de la línea 115 oscila casi en la mitad de los viajes entre 31 y 60 minutos, seguido de cerca del 20% con duración mayor a 60 minutos.

Tabla 23. Tiempo de recorrido en Metrobús L115. Fuente: EDM 2018 PMoMe

	Duración de viaje							
Línea Metrobús	1-15 min	16-30 min	31-60 min	> 60 min	Total viajes			
115	1%	11%	68%	20%	1.518			

1.3.3. Aforos de Tráfico

Se realizó una campaña de aforos direccionales los días 1 y 2 de julio de 2020 (miércoles-jueves). Los aforos se realizaron en 4 intersecciones durante 2,5 horas, en período de mañana (de 7:30 a 10 de la mañana) de forma manual mediante el conteo de vehículos, así como de peatones, ciclistas y personas utilizando vehículos de movilidad personal (VMP).

Los puntos aforados fueron:

- Rotonda del cementerio, situada en la CV-302 con Av. Blasco Ibáñez
- Rotonda de acceso al polígono, situada en la CV-3175 en el cruce con C/Garbí y C/ Quart de les Valls
- Rotonda sur, ubicada en el cruce de la C/Garbí, C/Montgó y C/Riu
- Rotonda de acceso a la playa desde el núcleo, situada en el cruce de C/ Parres, Av. Mediterránea y C/ Far.





Figura 43. Localizaciones aforos realizados. Fuente: IDOM

A. Rotonda de acceso al polígono

La tabla inferior recoge los conteos de los modos motorizados, tanto los vehículos ligeros (incluyendo coches, furgonetas y motos) como los pesados, en intervalos de 15 minutos desde las 7:30 hasta las 10:00. La hora punta se alcanza entre las 8:30 y las 9:30 con 541 vehículos motorizados.

Tabla 24. Conteo de modos motorizados (ligeros y pesados) en la rotonda de acceso al polígono en intervalos de 15 minutos de 7:30 a 10:30. Fuente: IDOM

Movimiento	7:30- 7:45	7:45- 8:00	8:00- 8:15	8:15- 8:30	8:30- 8:45	8:45- 9:00	9:00- 9:15	9:15- 9:30	9:30- 9:45	9:45- 10:00
1	1	0	2	1	6	1	0	2	2	5
2	5	9	4	5	2	5	9	5	6	6
3	1	1	1	6	2	2	3	5	1	5
4	9	16	13	11	9	20	13	5	8	12
5	2	2	1	5	5	1	6	6	4	6
6	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
7	6	26	24	26	27	31	38	27	19	35
8	7	10	13	6	17	20	14	11	5	15
9	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0
10	2	4	3	0	5	5	7	3	3	6
11	60	64	55	66	74	46	63	45	41	27
12	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	94	133	116	127	147	131	154	109	89	117



En el esquema se muestran los diferentes movimientos, así como el resultado del número de vehículos ligeros y pesados por sentido, junto con el porcentaje de pesados. Los valores más altos se registran en la CV-3175 en dirección a Sagunto y en la C/ Garbí hacia el norte. La hora punta se produce entre las 8:15 y las 9:15.

Figura 44. Vehículos ligeros y pesados por sentido, junto con el porcentaje de pesados, resultado de los aforos manuales realizados el día 01/07/2020 en la rotonda de acceso al polígono, en horario de 7:30 a 10:00. Fuente: IDOM



Rotonda acceso polígono

Analizamos a continuación el nivel de servicio en las dos secciones que registran mayor tráfico, tomando como base una capacidad inicial de 900 veh/carril/hora para vías de un carril por sentido, que multiplicada por una prioridad semafórica del 70%, da como resultado una capacidad de 840 veh/carril/hora; obteniéndose la Intensidad de Servicio en Hora Punta (ISHP) como la Intensidad Media en Hora Punta (IMHora Punta) entre la capacidad de la vía.

Tabla 25. Cálculo del Nivel de Servicio en la rotonda de acceso al polígono. Fuente: IDOM

Vía	Sentido	IMHora punta	Carriles	Prioridad	Capacidad	ISHP	NSHP
CV-3175	Sagunto	296	1	70%	630	47%	В
CV-3113	núcleo	185	1	70%	630	29%	Α
C/ Garbí	norte	248	1	70%	630	39%	В
C/ Garbi	sur	153	1	70%	630	24%	Α

Se observa que en cada sección, un sentido se encuentra en nivel A, lo que indica que la circulación es libre y fluida, y el otro sentido en nivel B, lo que indica que la circulación es estable a alta velocidad.

En cuanto a los modos no motorizados, los mayores valores se registran en la C/ Garbí, así como en la CV-3175 y en la C/Quart de les Valls; mientras que en menor medida hacia el núcleo. La hora se mayor afluencia se produce entre las 8:00 y las 9:00.



Tabla 26. Conteo de modos no motorizados en la rotonda de acceso al polígono en intervalos de 15 minutos de 7:30 a 10:30. Fuente: IDOM

Movimiento	7:30- 7:45	7:45- 8:00	8:00- 8:15	8:15- 8:30	8:30- 8:45	8:45- 9:00	9:00- 9:15	9:15- 9:30	9:30- 9:45	9:45- 10:00
1	1	4	0	5	0	3	3	3	1	4
2	1	0	1	0	4	0	0	2	0	0
3	0	1	0	3	2	0	1	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	1	1	3	4	2	2	1	1	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7	0	1	2	4	4	5	3	4	2	3
8	0	0	1	1	0	0	2	0	1	0
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10	2	2	1	3	2	2	0	2	2	1
11	1	0	8	1	0	1	2	2	1	4
12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	6	9	16	21	14	13	12	14	7	12

Considerando el conjunto de los modos, los conteos ascienden a 1.341. De los modos motorizados ligeros, prevalecen los coches sobre furgonetas (representan un 6,2% de los vehículos ligeros identificados) y motos. Los pesados suponen un 0,38% del total de motorizados. En cuanto a los modos no motorizados, predominan las personas a pie (72%) sobre ciclistas o en VMP.

Tabla 27. Conteo por modo en la rotonda de acceso al polígono en intervalos de 15 minutos de 7:30 a 10:30. Fuente: IDOM

Movimiento	Coches	Motos	Furgone tas	Pesados	Bici- Patinete	A pie	Total	Ligeros	Pesados	No motoriz.
1	17	1	2	0	0	24	44	20	0	24
2	50	5	1	0	1	7	64	56	0	8
3	22	1	4	0	0	7	34	27	0	7
4	106	5	5	0	0	0	116	116	0	0
5	28	8	1	1	1	14	53	37	1	15
6	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0
7	224	3	27	5	17	11	287	254	5	28
8	98	9	10	1	3	2	123	117	1	5
9	2	0	0	0	0	0	2	2	0	0
10	31	1	6	0	4	13	55	38	0	17
11	504	14	19	4	9	11	561	537	4	20
12	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0
	1084	47	75	11	35	89	1.341	1.206	11	124

B. Rotonda sur

En la tabla siguiente se recopilan los conteos de los modos motorizados en la rotonda sur, tanto los vehículos ligeros (incluyendo coches, furgonetas y motos) como los pesados, en intervalos de 15 minutos desde las 7:30 hasta las 10:00.





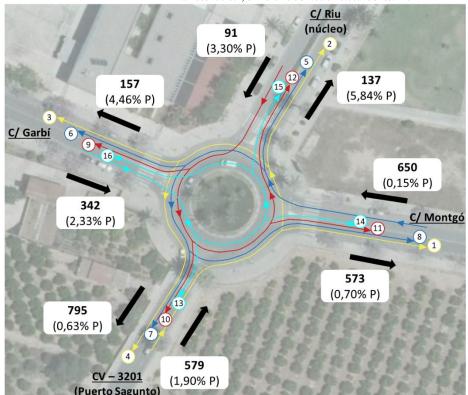
Tabla 28. Conteo de modos motorizados (ligeros y pesados) en la rotonda sur en intervalos de 15 minutos de 7:30 a 10:30. Fuente: IDOM

Movimiento	7:30- 7:45	7:45- 8:00	8:00- 8:15	8:15- 8:30	8:30- 8:45	8:45- 9:00	9:00- 9:15	9:15- 9:30	9:30- 9:45	9:45- 10:00
1	28	48	47	44	33	46	40	47	42	37
2	6	3	5	2	5	5	11	17	10	21
3	11	10	5	12	10	3	11	7	10	2
4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	2	0	1	0	1	0
6	10	7	6	8	2	8	7	5	4	8
7	45	57	60	53	54	69	54	73	54	61
8	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
9	1	0	4	2	0	0	1	2	0	1
10	7	10	19	3	5	6	3	7	2	6
11	2	3	2	0	1	0	1	1	0	2
12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	14	14	11	12	9	12	29	16	11	18
14	9	12	12	18	17	17	25	12	10	16
15	4	2	2	4	2	5	5	9	9	6
16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	138	166	173	158	140	172	188	196	153	178

En el esquema se recogen los diferentes movimientos, así como el resultado del número de vehículos ligeros y pesados por sentido, junto con el porcentaje de pesados. Los valores más altos se registran en la CV-3201 en dirección a Puerto de Sagunto y en la C/ Montgó. La hora punta se registra entre las 9:00 y las 10:00.



Figura 45. Vehículos ligeros y pesados por sentido, junto con el porcentaje de pesados, resultado de los aforos manuales realizados el día 01/07/2020 en la rotonda sur, en horario de 7:30 a 10:00. Fuente: IDOM



Rotonda sur

Analizamos a continuación el nivel de servicio en las dos secciones que registran mayor tráfico, tomando como base una capacidad inicial de 900 veh/carril/hora para vías de un carril por sentido, que multiplicada por una prioridad semafórica del 70%, da como resultado una capacidad de 840 veh/carril/hora.

Tabla 29. Cálculo del Nivel de Servicio en la rotonda sur. Fuente: IDOM

Vía	Sentido	IMHora punta	Carriles	Prioridad	Capacidad	ISHP	NSHP
CV 2201	núcleo	255	1	70%	630	40%	В
CV-3201	Puerto Sagunto	334	1	70%	630	53%	В
C/Montaé	este	233	1	70%	630	37%	В
C/ Montgó	oeste	268	1	70%	630	43%	В

Se observa que en todos los casos el nivel de servicio es B, lo que indica que la circulación es estable a alta velocidad.

En cuanto a los modos no motorizados, los mayores valores se registran en la CV-3201 hacia Puerto de Sagunto, seguidos de la C/ Montgó y C/ Garbí. El periodo de mayor trasiego se da entre las 8:00 y las 9:00.



Tabla 30. Conteo de modos no motorizados en la rotonda sur en intervalos de 15 minutos de 7:30 a 10:30. Fuente: IDOM

Movimiento	7:30- 7:45	7:45- 8:00	8:00- 8:15	8:15- 8:30	8:30- 8:45	8:45- 9:00	9:00- 9:15	9:15- 9:30	9:30- 9:45	9:45- 10:00
1	4	3	8	3	4	4	7	5	8	1
2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	3	2	1	2	0	0	0
6	0	0	0	2	0	2	0	0	1	1
7	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0
8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10	5	0	3	2	7	3	2	0	2	1
11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	0	0	5	5	6	9	3	0	1	0
14	0	0	0	0	1	0	2	0	2	0
15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16	0	0	0	0	0	2	2	0	1	1
TOTAL	9	3	19	15	20	21	18	5	15	4

Considerando el conjunto de los modos, los conteos ascienden a 1.791. De los modos motorizados ligeros, prevalecen los coches sobre furgonetas (representan un 14,4% de los vehículos ligeros identificados) y motos. Los pesados suponen un 2,41% del total de motorizados. En cuanto a los modos no motorizados, prácticamente la mitad son viandantes y la otra mitad persona en bicicleta o en VMP.

Tabla 31. Conteo por modo en la rotonda sur en intervalos de 15 minutos de 7:30 a 10:30. Fuente: IDOM

Movimiento	Coches	Motos	Furgone tas	Pesados	Bici- Patinete	A pie	Total	Ligeros	Pesados	No motoriz.
1	347	12	52	1	35	12	459	411	1	47
2	66	3	10	6	0	0	85	79	6	0
3	62	5	10	4	0	0	81	77	4	0
4	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0
5	4	0	0	0	0	8	12	4	0	8
6	52	1	11	1	2	4	71	64	1	6
7	504	19	57	0	3	0	583	580	0	3
8	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0
9	9	0	0	2	0	0	11	9	2	0
10	45	4	18	1	12	13	93	67	1	25
11	11	0	1	0	0	0	12	12	0	0
12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	108	2	32	4	9	20	175	142	4	29
14	106	4	35	3	5	0	153	145	3	5



Movimiento	Coches	Motos	Furgone tas	Pesados	Bici- Patinete	A pie	Total	Ligeros	Pesados	No motoriz.
15	36	0	10	2	0	0	48	46	2	0
16	0	0	0	0	0	6	6	0	0	6
	1.352	50	236	24	66	63	1.791	1638	24	129

C. Rotonda del cementerio

La tabla inferior muestra los conteos de los modos motorizados, tanto los vehículos ligeros (incluyendo coches, furgonetas y motos) como los pesados, en intervalos de 15 minutos desde las 7:30 hasta las 10:00.

Tabla 32. Conteo de modos motorizados (ligeros y pesados) en la rotonda del cementerio en intervalos de 15 minutos de 7:30 a 10:30. Fuente: IDOM

Movimiento	7:30- 7:45	7:45- 8:00	8:00- 8:15	8:15- 8:30	8:30- 8:45	8:45- 9:00	9:00- 9:15	9:15- 9:30	9:30- 9:45	9:45- 10:00
1	20	21	11	24	12	27	18	24	24	23
2	20	14	22	21	12	20	14	17	12	14
3	68	46	42	48	55	38	41	46	42	43
4	15	34	26	31	27	34	26	43	27	33
5	11	16	20	15	14	21	7	21	19	17
6	23	34	26	21	33	40	28	23	28	28
TOTAL	157	165	147	160	153	180	134	174	152	158

Los movimientos se observan en la siguiente figura, donde se muestra el dato de vehículos y el porcentaje que representan los pesados sobre ese valor. Los valores más altos se registran en la Avda. Blasco Ibáñez en dirección opuesta a la playa. La hora punta se da entre las 8:30 y las 9:30.



Figura 46. Vehículos ligeros y pesados por sentido, junto con el porcentaje de pesados, resultado de los aforos manuales realizados el día 02/07/2020 en la rotonda del cementerio, en horario de 7:30 a 10:00. Fuente: IDOM



Rotonda cementerio

Analizamos a continuación el nivel de servicio en las dos secciones que registran mayor tráfico, tomando como base una capacidad inicial de 900 veh/carril/hora para vías de un carril por sentido, que multiplicada por una prioridad semafórica del 70%, da como resultado una capacidad de 840 veh/carril/hora.

Tabla 33. Cálculo del Nivel de Servicio en la rotonda del cementerio. Fuente: IDOM

Vía	Sentido	IMHora punta	Carriles	Prioridad	Capacidad	ISHP	NSHP
CV-320	norte	243	1	70%	630	39%	В
CV-320	sur	187	1	70%	630	30%	Α
Av. Bl. Ibáñez	norte	310	1	70%	630	49%	В
Av. Bl. IDanez	playa	205	1	70%	630	33%	Α

Se observa que el nivel de servicio hacia el sur o hacia la playa es A, lo que indica que la circulación es libre y fluida, mientras que hacia el norte es B, con circulación es estable a alta velocidad.

En cuanto a los modos no motorizados, los mayores valores se registran en la CV-3202 con destino en la playa. El periodo de más tránsito se produce entre las 8:00 y las 9:00.

Tabla 34. Conteo de modos no motorizados en la rotonda del cementerio en intervalos de 15 minutos de 7:30 a 10:30. Fuente: IDOM

Movimiento	7:30- 7:45	7:45- 8:00	8:00- 8:15	8:15- 8:30	8:30- 8:45	8:45- 9:00	9:00- 9:15	9:15- 9:30	9:30- 9:45	9:45- 10:00
1	5	6	4	1	14	5	4	7	6	6
2	0	0	5	2	3	6	3	3	0	2
3	4	1	5	8	1	1	0	0	0	0



Movimiento	7:30- 7:45	7:45- 8:00	8:00- 8:15	8:15- 8:30	8:30- 8:45	8:45- 9:00	9:00- 9:15	9:15- 9:30	9:30- 9:45	9:45- 10:00
4	1	5	4	4	2	1	1	4	8	5
5	0	0	2	1	1	1	0	7	3	3
6	1	0	0	1	2	3	0	1	6	2
TOTAL	11	12	20	17	23	17	8	22	23	18

Considerando el conjunto de los modos, los conteos ascienden a 1.751. De los modos motorizados ligeros, prevalecen los coches sobre furgonetas (representan un 10,9% de los vehículos ligeros identificados) y motos. Los pesados suponen un 2,23% del total de motorizados. En cuanto a los modos no motorizados, prevalecen las personas usuarias de la bicicleta o VMP (61%) sobre las que caminan.

Tabla 35. Conteo por modo en la rotonda del cementerio en intervalos de 15 minutos de 7:30 a 10:30. Fuente: IDOM

Movimiento	Coches	Motos	Furgone tas	Pesados	Bici- Patinete	A pie	Total	Ligeros	Pesados	No motoriz.
1	195	5	0	4	9	49	262	200	4	58
2	85	11	67	3	24	0	190	163	3	24
3	424	13	23	9	20	0	489	460	9	20
4	264	13	15	4	35	0	331	292	4	35
5	87	11	60	3	18	0	179	158	3	18
6	263	6	4	11	16	0	300	273	11	16
	1.318	59	169	34	122	49	1.751	1.546	34	171

D. Rotonda de acceso a la playa

En la siguiente tabla se recopilan los conteos de los modos motorizados, tanto los vehículos ligeros (incluyendo coches, furgonetas y motos) como los pesados, en intervalos de 15 minutos desde las 7:30 hasta las 10:00.

Tabla 36. Conteo de modos motorizados (ligeros y pesados) en la rotonda de acceso a la playa en intervalos de 15 minutos de 7:30 a 10:30. Fuente: IDOM

Movimiento	7:30- 7:45	7:45- 8:00	8:00- 8:15	8:15- 8:30	8:30- 8:45	8:45- 9:00	9:00- 9:15	9:15- 9:30	9:30- 9:45	9:45- 10:00
1	15	29	17	35	38	71	54	37	36	44
2	13	14	20	28	18	26	22	28	22	32
3	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0
4	11	10	9	12	10	12	20	8	3	2
5	77	85	81	73	79	61	76	63	59	55
6	0	0	0	0	0	1	0	3	0	0
7	17	25	23	25	26	26	31	33	39	24
8	6	9	8	10	14	14	5	10	6	9
9	1	0	0	0	0	2	2	0	4	2
10	1	3	1	2	4	6	7	4	6	0
11	2	2	0	1	0	4	1	0	3	1



Movimiento	7:30- 7:45	7:45- 8:00	8:00- 8:15	8:15- 8:30	8:30- 8:45	8:45- 9:00	9:00- 9:15	9:15- 9:30	9:30- 9:45	9:45- 10:00
12	0	0	2	4	3	2	4	3	1	0
TOTAL	143	177	161	190	192	226	222	190	179	169

En el esquema se recogen los diferentes movimientos, así como el resultado del número de vehículos ligeros y pesados por sentido, junto con el porcentaje de pesados. Los valores más altos se registran en la Avda. Mediterráneo (sur) en dirección hacia el sur y en la C/ Far hacia el núcleo. La hora punta se registra entre las 8:30 y las 9:30.

Figura 47. Vehículos ligeros y pesados por sentido, junto con el porcentaje de pesados, resultado de los aforos manuales realizados el día 02/07/2020 en la rotonda de acceso a la playa, en horario de 7:30 a 10:00. Fuente: IDOM



Rotonda acceso playa

Analizamos a continuación el nivel de servicio en las dos secciones que registran mayor tráfico, tomando como base una capacidad inicial de 900 veh/carril/hora para vías de un carril por sentido, que multiplicada por una prioridad semafórica del 70%, da como resultado una capacidad de 840 veh/carril/hora.

Tabla 37. Cálculo del Nivel de Servicio en la rotonda de acceso a la playa. Fuente: IDOM

Vía	Sentido	IMHora punta	Carriles	Prioridad	Capacidad	ISHP	NSHP
Av. Mediterráneo (sur)	norte	296	1	70%	630	47%	В
	sur	418	1	70%	630	66%	С
C/Fam	núcleo	252	1	70%	630	40%	В
C/ Far	playa	333	1	70%	630	53%	В



Se observa que el nivel de servicio es B en todos los casos, con circulación es estable a alta velocidad, excepto en la Av. Mediterráneo en dirección hacia el sur, lo que indica condiciones estables de circulación.

En cuanto a los modos no motorizados, los mayores valores se registran en la C/ Far y en la Av. Mediterránea, con poco movimiento hacia el núcleo. El periodo de mayor afluencia se produce entre las 8:30 y las 9:30.

Tabla 38. Conteo de modos no motorizados en la rotonda de acceso a la playa en intervalos de 15 minutos de 7:30 a 10:30. Fuente: IDOM

Movimiento	7:30-	7:45-	8:00-	8:15-	8:30-	8:45-	9:00-	9:15-	9:30-	9:45-
	7:45	8:00	8:15	8:30	8:45	9:00	9:15	9:30	9:45	10:00
1	2	4	5	6	6	6	6	5	0	2
2	0	0	5	0	0	3	2	0	3	1
3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	1	4	2	0	0	0
5	0	3	1	3	2	2	3	5	3	2
6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7	0	2	1	0	0	2	2	1	2	2
8	0	0	1	0	0	2	1	1	2	0
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11	0	2	3	2	3	3	0	0	0	0
12	0	0	0	0	0	1	2	0	2	1
TOTAL	2	11	16	11	12	23	18	12	12	8

Considerando el conjunto de los modos, los conteos ascienden a 1.974, siendo la rotonda donde más tránsito se registra. De los modos motorizados ligeros, prevalecen los coches sobre furgonetas (representan un 13,4% de los vehículos ligeros identificados) y motos. Los pesados suponen un 0,26% del total de motorizados. En cuanto a los modos no motorizados, prevalecen las personas que caminan (69%) sobre las que utilizan bicicleta o VMP.

Tabla 39. Conteo por modo en la rotonda de acceso a la playa en intervalos de 15 minutos de 7:30 a 10:30. Fuente: IDOM

Movimiento	Coches	Motos	Furgone tas	Pesados	Bici- Patinete	A pie	Total	Ligeros	Pesados	No motoriz.
1	313	3	60	0	7	35	418	376	0	42
2	158	9	54	2	10	4	237	221	2	14
3	1	0	1	0	0	0	2	2	0	0
4	88	3	6	0	3	4	104	97	0	7
5	625	31	52	1	7	17	733	708	1	24
6	4	0	0	0	0	0	4	4	0	0
7	216	15	34	4	4	8	281	265	4	12
8	64	4	22	1	4	3	98	90	1	7
9	4	0	7	0	0	0	11	11	0	0
10	26	3	5	0	0	0	34	34	0	0
11	11	2	1	0	2	11	27	14	0	13
12	14	1	4	0	2	4	25	19	0	6
	1.524	71	246	8	39	86	1.974	1.841	8	125



E. Datos de estaciones de aforo permanentes

Se dispone de datos de estaciones de aforo permanentes en dos carreteras, una de titularidad provincial y otra de titularidad autonómica. Por un lado, la carretera CV-317 de titularidad de la Diputació de València, en el tramo entre Sagunto y Canet d'en Berenguer, registra una IMD de 4.653 vehículos al día con un 0,96% de pesados.

CV-317 SAGUNT - CANET D'EN BERENGUER Demarcación: Serra Código: 317010 Tipo estación: Secundaria PK aforo: 2,00 PK inicial: 0,00 Tramo: De Sagunto a Canet d'en Berenguer PK final: 3,52 Longitud tramo: 3.52 IMD: 4.653 vh/d Pesados: 0,96% Motos: 1,96% **Estaciones afines** Motos-lab (vh/d): 86 Int-reg lab (vh/d): 4.392 Pesados-lab (vh/d): 42 **Datos históricos** Estacional (L): 317010 Int-reg fes (vh/d): Pesados-fes (vh/d): Motos-fes (vh/d): 4.210 vh/d **Pesados:** 0,92% L1: 1,4450 L2: 1,0690 L3: 1,2680 IMD-2018: L4: 0,9440 L5: 1,1020 L6: 0,9360 IMD-2017: 4.625 vh/d **Pesados:** 0,97% sep L7: 0.6710 L8: 0.8230 L9: 0.9678 3.975 vh/d Pesados: 1,03% IMD-2016: ID (vh/día): 4.538 4.246 L10: 0,9610 L11: 1,0344 L12: 1,1180 IMD-2015: 3.928 vh/d Pesados: 0,99% ID motos: 138 34 Festivos (S): 502010 IMD-2014: 3.809 vh/d Pesados: 1,15% % pesados: 0,88% S: 1.0595 4.378 vh/d Pesados: 1,01% IMD-2013:

Figura 48. IMD de la CV-317 en el tramo de Canet d'en Berenquer a Sagunto. Fuente: Diputació de València

Por otro lado, la carretera CV-309, desde 2013 denominada también CV-320, competencia de la Generalitat Valenciana, registra una IMD de 16,744 vehículos en la sección junto al polígono de Canet d'en Berenguer.



Figura 49. Figura 50. IMD de la CV-309 en la sección junto al polígono de Canet d'en Berenguer. Fuente: Generalitat Valenciana

1.3.4. Crowd Monitoring - Canet d'en Berenguer

El municipio de Canet d'en Berenguer, gracias al fomento por parte de las instituciones locales por las nuevas tecnologías y la implementación de soluciones Smart City, dispone de un sistema de conteo de personas a

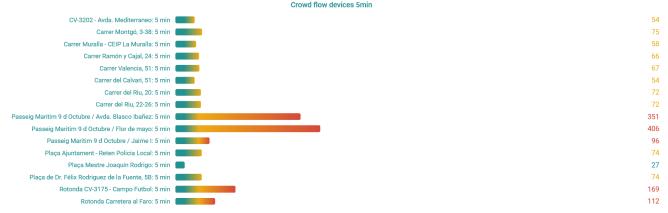


través del recuento de dispositivos móviles, denominado Crowd Monitoring. En total, el municipio dispone de 18 sensores, 4 localizados en la playa de Canet, 1 en la CV3175 y 13 en el casco histórico del municipio.



Según se puede observar, para el periodo de dos días coincidente con la realización de los aforos manuales (el 1 y 2 de julio de 2020), los puntos con mayor número de conteos se encuentran en la zona de la Playa, en concreto en el Paseo Marítimo, con cifras cercanas a los 350-400 conteos en un periodo de 5 minutos. En segundo lugar, se encuentra la rotonda CV-3175 que da acceso a la playa, con 169 registros. Los periodos del día donde mayor número de conteos se registran son a las 8:00, 12:00 y 20:00, siendo el periodo de la tardenoche el que mayores valores registra en conteos por periodos de 10 minutos.

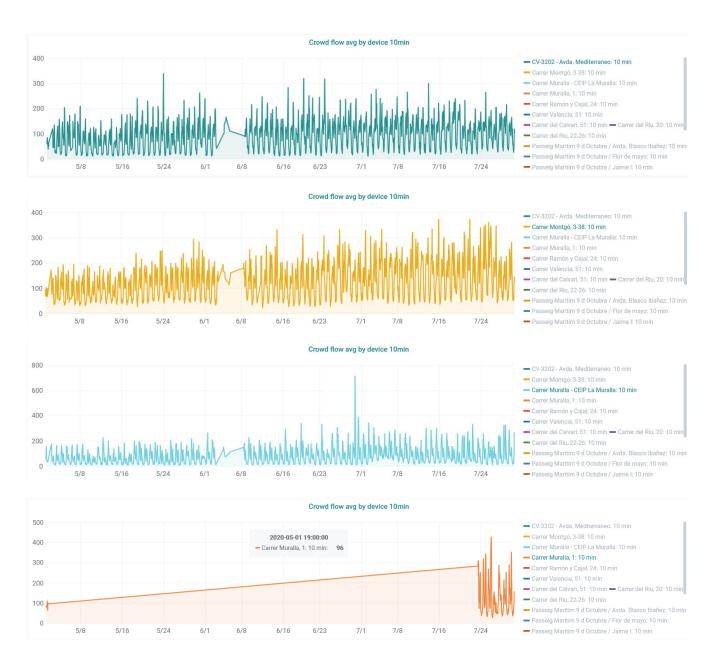
Figura 52. Numero de conteos en periodos de 5 minutos para periodo de 2 dias. Datos obtenidos para días 1 y 2 de julio de 2020. Fuente: Ayuntamiento de Canet d'en Berenguer



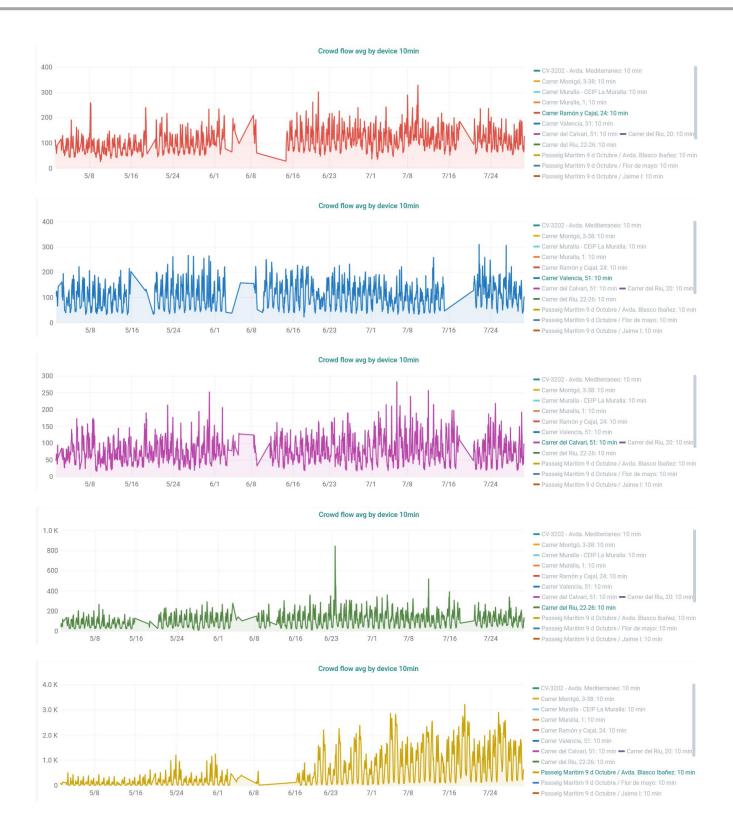


A continuación se muestran para cada punto los datos de número de conteos registrados por el sistema para los últimos 90 días (incluyendo los meses de mayo, junio y julio de 2020). Analizando los datos, se observa un mayor número de conteos en fines de semana respecto a los días laborales, en especial en los entornos de playa. Esto revela la mayor afluencia hacia la playa de residentes y visitantes, en especial en el periodo estival. También puede observarse desde mitad de mayo, el progresivo aumento del número de conteos, fundamentalmente en el entorno de playa, coincidiendo con el comienzo del proceso de desescalada tras el confinamiento obligatorio derivado del estado de alarma provocado por la covid-19.

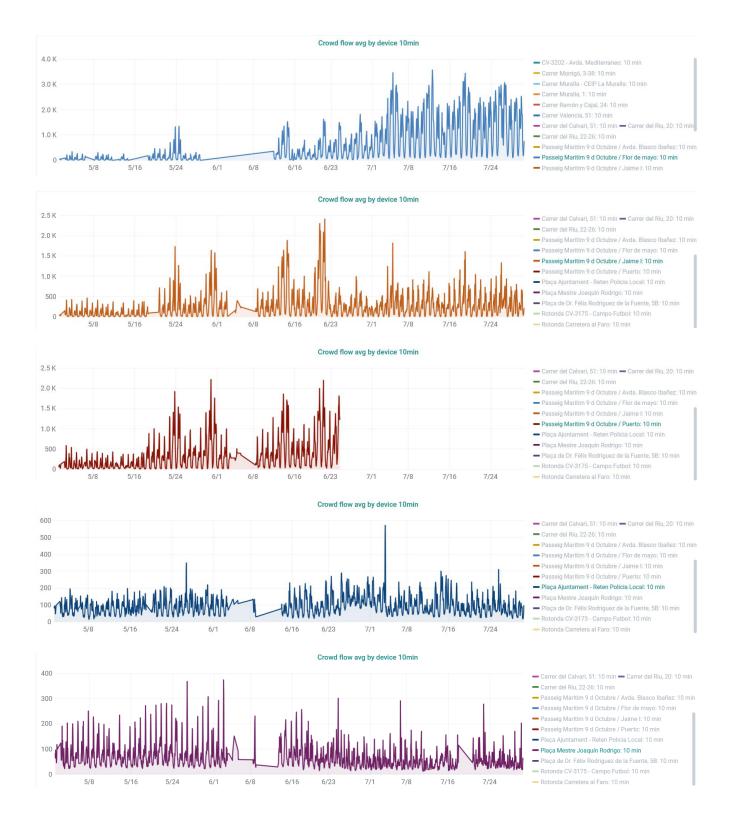
Figura 53. Concentración de conteos cada 10 minutos en los sensores del municipio durante los últimos 90 días, de mayo a julio de 2020. Fuente: Ayuntamiento de Canet d'en Berenguer



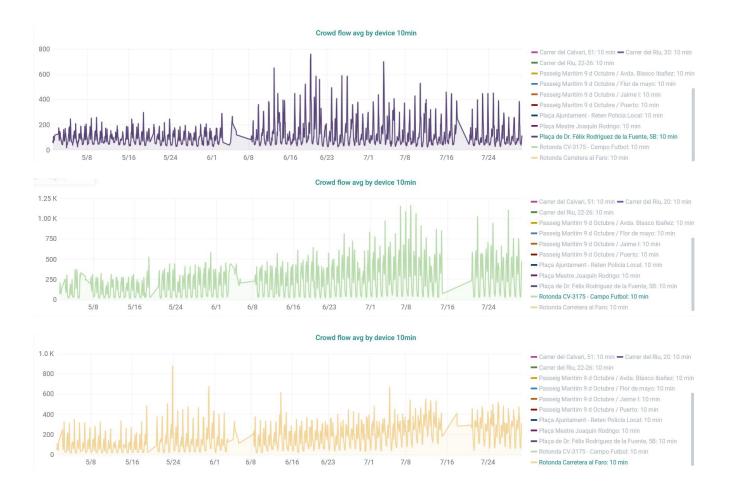












Tráfico de vehículos motorizados diario

Los sensores no permiten desagregar por modo de transporte porque realizan recuento de dispositivos móviles, pero dan a conocer las pautas de demanda de tránsito a lo largo del día. A continuación se muestra la concentración de conteos en los dos sensores coincidentes con puntos de aforos manuales: por un lado, el sensor ubicado en la C/Riu en la rotonda sur y, por otro lado, el ubicado en la CV-3175 en la rotonda que da acceso a la playa desde el núcleo.

Ayuntamiento de Canet d'en Berenquer

Figura 54. Concentración de conteos cada minuto del sensor ubicado en la C/Riu, en la rotonda sur, durante los días 01/07/2020 y 02/07/2020. Fuente:

En la rotonda sur, de los resultados del aforo realizado el día 1 de julio de 2020, la hora punta de mañana se produjo entre las 9:00 y las 10:00, hora en la que los datos recogidos por el sensor representan el 4% de la demanda que se produjo ese día.





Figura 55. Concentración de conteos cada minuto del sensor ubicado en la CV-3175, rotonda de acceso a la playa, durante los días 01/07/2020 y 02/07/2020. Fuente: Ayuntamiento de Canet d'en Berenguer

Asimismo, en la rotonda que da acceso a la playa, de los resultados del aforo realizado el día 2 de julio de 2020, la hora punta de mañana se produjo entre las 8:30 y las 9:30, periodo en el que los datos recogidos por el sensor representan el 6% de la demanda que se produjo ese día.

Por tanto, partiendo de los aforos realizados y de la pauta extraída de los sensores, se puede considerar de forma justificada un Factor de Hora Punta (FHP) promedio del 5% durante el periodo estival.

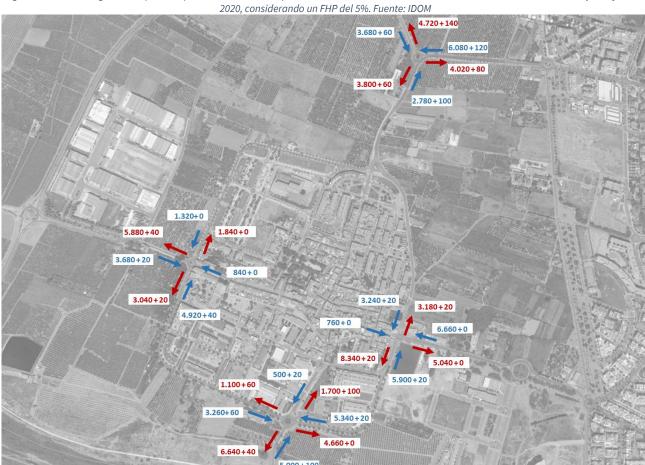
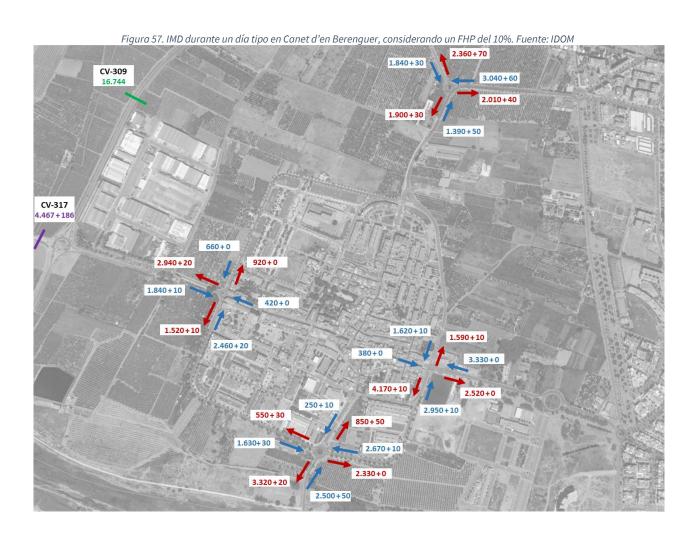


Figura 56. Vehículos ligeros más pesados por sentido durante el periodo estival, resultado de los aforos manuales realizados los días 1 y 2 de julio de

Para un día tipo, fuera del periodo estival, el FHP se puede asumir que como mínimo será del orden del doble al que se produce en periodo estival, alcanzando el 10%. Se recoge en el siguiente esquema los valores de intensidades medias diarias en el municipio de Canet d'en Berenguer para un día tipo, incluyendo el dato de IMD de la carretera CV-317 que une Sagunto con Canet, así como el de la CV-309 junto al polígono.







1.4. ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD ACTUAL

1.4.1. Espacio Público - El espacio del peatón

El espacio urbano y la calidad de este es condición imprescindible para garantizar una movilidad cómoda, segura y atractiva para los ciudadanos y ciudadanas de Canet d'en Berenguer. El diseño urbano y la calidad del espacio público tienen un impacto importante en los patrones de movilidad del municipio. La movilidad peatonal necesita, principalmente, de aceras y de un espacio público de calidad (plazas, parques, lugares de encuentro...), para que los desplazamientos a pie se realicen de forma cómoda.

El municipio destaca por una infraestructura peatonal de altas cualidades, con amplitudes medias por encima de los 2m de ancho, sobre todo en el núcleo urbano de la playa. En él se pueden encontrar buenos ejemplos de diseño urbano donde las amplias aceras se entrelazan con arbolado adecuadamente colocado y pasos de peatones cómodos, accesibles y principalmente seguros.

Esto contrasta, sin embargo, con el núcleo histórico. La amplitud de la infraestructura peatonal resulta escasa en gran parte de las calles del municipio, en especial en aquellas que conforman el núcleo más histórico, así como en las vías que han ido conformando la estructura urbana del municipio hasta los años 2000. Las dimensiones de las aceras más habituales varían entre 0,70 y 1,50 m de anchura (salvo casos puntuales), siendo las más comunes en los viales en la parte más antigua en torno a 0,70 m y alrededor de 1,20-2 m en la más moderna. Por otro lado, los desarrollos y crecimientos urbanos de la primera década del siglo XXI presentan unas anchuras en su mayoría aceptables, con rebajes en los cruces y pasos de peatones accesibles.

En cuanto al tratamiento de la pavimentación, el municipio presenta fundamentalmente 2 tipos de pavimento que caracterizan los entornos de casco histórico y el entorno de playa, con pequeñas variaciones de pavimento en puntos concretos del municipio. Esto revela como la pavimentación y desarrollo de la infraestructura de aceras se hizo de manera ordenada y en un periodo muy corto de tiempo, homogeneizando en lo posible los tratamientos y características del pavimento.







Por tanto, la infraestructura peatonal presenta una serie de aspectos a mejorar:



- Las aceras en el centro histórico del municipio presentan una sección inferior a 90 cm de ancho, cuyo diseño las hace poco cómodas para su uso por viandantes, en especial cuando otros elementos, como bolardos o el estacionamiento de vehículos, reducen el ancho efectivo de la acera hasta escasos 70 cm o menos.
- La estrechez de las aceras contrasta con la amplitud del viario y el espacio para el vehículo privado.
 Las secciones viarias de gran parte del municipio se encuentran diseñadas para los coches, con poco espacio para los viandantes, los cuales se ven obligados a utilizar la calzada rodada por la mayor comodidad de paso que las aceras existentes.
- Respecto a los cruces, estos siguen la anchura de la acera, generando giros y cruzamientos a 90° con una sección de acera de menos de 90 cm en algunos casos, no siendo practicables en muchos puntos del casco histórico del municipio; no así en la zona de playa, donde el diseño urbano resulta accesible.

Figura 59. Ejemplos de tramos viarios de Canet d'en Berenguer en el núcleo histórico con secciones de acera con estrecheces excesivas que limitan la accesibilidad y utilidad de la infraestructura peatonal, así como con discontinuidades. Fuente: IDOM





















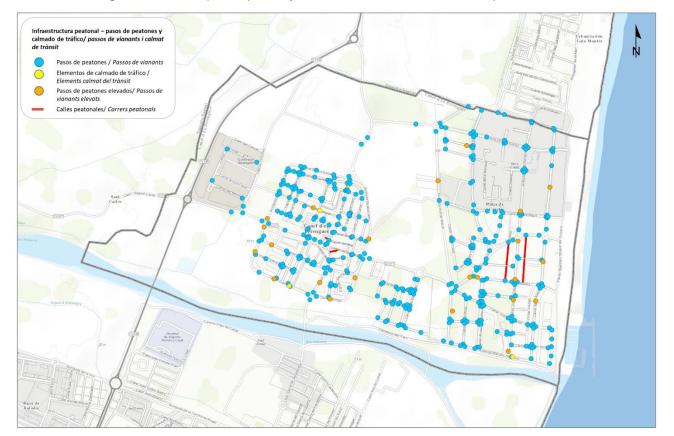


Figura 60. Inventario de pasos de peatones y elementos de calmado de tráfico en el municipio. Fuente: IDOM

Del total de pasos contabilizados (407), el 74% (300 pasos de peatones) presentan unas características de diseño que pueden considerarse accesibles. El restante 26% no presentan unas características que permitan una accesibilidad plena en el cruce. Para establecer el criterio de cruce accesible o no, se han considerado como accesibles aquellos pasos que:

- Disponen de rampa en ambos lados de la calzada.
- Las rampas presentan una inclinación y diseño que permite el paso de PMR, con diferencia entre la calzada y el borde de la acera, siguiendo las características de diseño establecidas por la normativa de accesibilidad en espacio público.
 - Existe sección suficiente para giro a derecha o izquierda en el cruzamiento (sección mínima 120 cm tras



No accesible 26%

Figura 61. Pasos de peatones accesibles y no accesibles en el municipio. Fuente: IDOM

> Accesible 74%

Por tanto, el grado de accesibilidad de los pasos de peatones en el municipio resulta adecuado si bien con matices. El grado de accesibilidad en el entorno de playa resulta más elevado que en el entorno del casco histórico del municipio, en especial en el entorno de la Plaza de la Iglesia y calles cercanas.

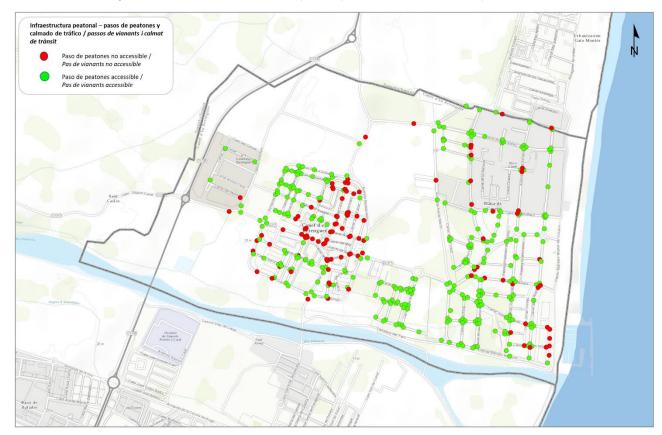








Figura 63. Condición de accesibilidad de los pasos de peatones existentes en el municipio. Fuente: IDOM





En lo que se refiere al espacio urbano destinado al disfrute de la ciudadanía como son las plazas o parques, la distribución de estas se da de manera bastante repartida por el entorno urbano de Canet d'en Berenguer. Tanto el centro histórico como el crecimiento de este, además del entorno de playa, presenta grandes parques y zonas verdes urbanas de alta calidad paisajística. De igual manera, la playa de Canet y el Río Palancia añaden dos espacios naturales de esparcimiento para la ciudadanía del municipio de importante valor paisajístico.

Como se ha comentado anteriormente, con una población de 6.697 en 2019, el ratio de zonas verdes por habitantes es de aproximadamente 41,12 m2 zona verde por habitante, contando el total de zonas verdes desarrolladas y a desarrollar. Considerando únicamente las desarrolladas que suponen 219.891 m2s, actualmente Canet d'en Berenguer dispone de 32,83 m2 de zonas verdes por habitante, valor superior a los establecidos como recomendables en los estándares mundiales (16 m2 por habitante). Por tanto, Canet d'en Berenguer presenta unos valores de zonas verdes por habitante por encima de los estándares internacionales, con espacios abiertos y arbolados que aumentan el atractivo de su espacio público.

Figura 64. Ejemplos de zonas verdes y plazas en el tejido urbano de Canet d'en Berenguer. Fuente: IDOM



















1.4.2. La bicicleta

A. Infraestructura supramunicipal

Canet d'en Berenguer se encuentra actualmente desconectada de la red estructurante supramunicipal de los municipios cercanos, en especial con Sagunt y la infraestructura ciclista que discurre a lo largo de la CV320. Sagunt es el principal polo de movilidad diaria del municipio, siendo el destino de gran parte de la movilidad exterior, según los datos previamente presentados basados en la EDM 2018 del PMoMe. Por tanto, es necesario que esta conectividad se mejore con tal de potenciar la movilidad no motorizada y, en especial, la movilidad ciclista.



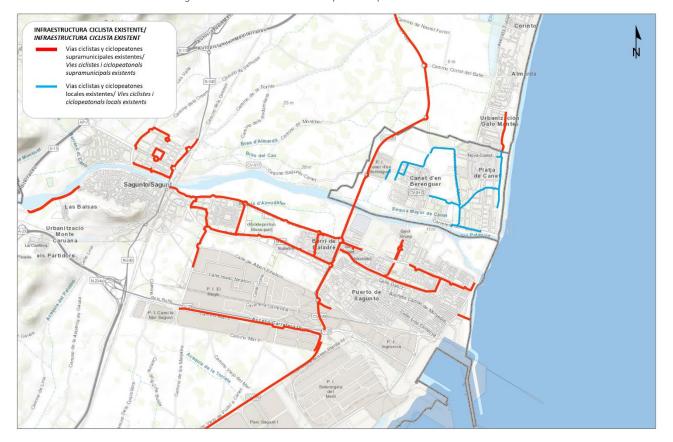


Figura 65. Infraestructura ciclista supramunicipal existente. Fuente: IDOM

A este respecto, el Plan Básico de Movilidad del Área Metropolitana de València no contempla una mejora de la conectividad en el entorno de Canet d'en Berenguer-Sagunt. Cabe destacar que el Plan Básico es un documento previo a la definición de la propuesta metropolitana en el PMoMe definitivo, el cual debe contener la mejora de la conectividad de Canet d'en Berenguer con la infraestructura supramunicipal, en especial con la CV320.

B. Infraestructura local

En lo que se refiere a la infraestructura ciclista a nivel local, Canet d'en Berenguer cuenta en la actualidad con una infraestructura ciclista muy desarrollada, con conectividad entre los núcleos de playa y el núcleo histórico, así como a lo largo de todo el frente litoral, ejecutado como plataforma compartida. Del mismo modo, los nuevos desarrollos urbanos realizados en el municipio en los últimos años han incluido la infraestructura ciclista como parte del diseño urbano, como se puede observar tanto en los crecimientos al norte del núcleo urbano como a lo largo de Av. Ausias March.

Sin embargo, la infraestructura actual también presenta aspectos a mejorar:

Conexión playa-núcleo urbano a lo largo de la CV3175. El actual diseño de carril bici en este punto
resulta estrecho a la salida del núcleo histórico de Canet d'en Berenguer, así como a su llegada al
entorno urbano de playa, con un tramo intermedio que sí presenta una sección adecuada para una
circulación bidireccional, de especial interés en los meses estivales cuando se produce un potencial
tránsito de ciclistas.





- Conexión norte, a lo largo de la CV-3202, presenta un punto de discontinuidad junto al Cementerio municipal. El carril bici acaba a las puertas del recinto, comenzando de nuevo al finalizar la valla perimetral del mismo a lo largo de la CV-3202.
- Falta de señalización en el tramo del Carrer del Ravalet, para indicar su condición de ciclocalle de conexión entre el polígono industrial y el núcleo urbano.
- Conexión entre el polígono industrial y la CV-320, finalizando el carril bici existente.

Figura 66. Ejemplos de diferentes puntos de la infraestructura ciclista del municipio. Fuente: IDOM



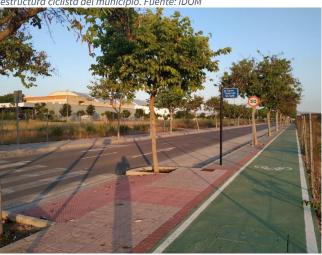




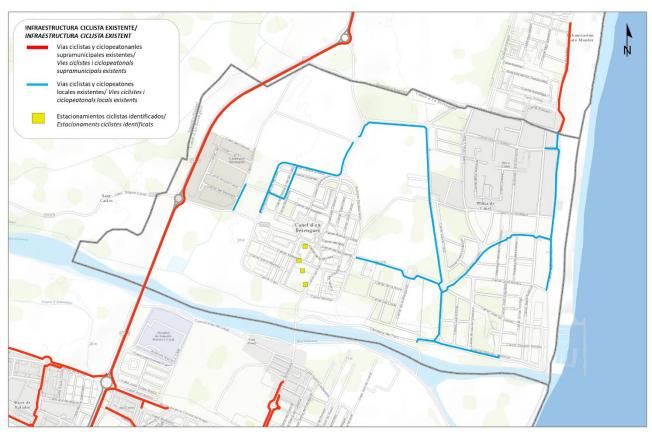








Figura 67. Infraestructura ciclista local existente en Canet d'en Berenguer. Fuente: IDOM











Respecto a la infraestructura de estacionamiento para bicicletas, únicamente se han identificado 4 puntos de aparcamiento para bicicletas, todos ellos en el núcleo urbano de Canet d'en Berenguer. Dicho número resulta reducido, no dotando al municipio adecuadamente de puntos seguros de aparcamiento, en especial junto a los principales puntos de atracción como son equipamientos y entornos comerciales.









1.4.3. El Transporte Público

A. Oferta

Actualmente, el municipio dispone de servicio de transporte público mediante autobús urbano y suburbano, a través de la operadora AVSA. La línea 115 de Metrobús conecta el municipio con la ciudad de València y con Sagunt, la línea 2 del servicio urbano de Sagunt da también servicio al municipio de Canet d'en Berenguer, y la Línea 310 conecta Canet tanto con Sagunt como con Faura y Quartell. Por lo que respecta al taxi, el municipio no dispone de paradas específicas identificadas.

Servicio Metrobús – Línea 115

La línea que da servicio al municipio es la Línea 115 "Puerto Sagunto-Sagunto-Valencia", operada por AVSA y que conecta los municipios de Canet, Sagunt y València, así como Port de Sagunt. Las paradas dentro del término municipal de Canet se encuentran en las calles Carrer Montgó, Carrer del Riu, Carrer Mare Nostrum, Carrer José Segrelles, Av. Blasco Ibañez y Carrer Entre Naranjos.

En total, Canet d'en Berenguer dispone de 6 paradas de Metrobús, con una frecuencia de paso de 4 servicios de ida y 3 de vuelta durante los días laborables, y 2 servicios de ida y vuelta en fines de semana y festivos. Por la mañana hay 3 servicios de ida cada hora desde las 6:00 aproximadamente y el último servicio en las horas centrales del día. La frecuencia de vuelta es de tres servicios, uno a las 15:18 y otros dos a última hora la noche con una separación de casi 1 hora entre ellos. En días de fin de semana y festivos, la frecuencia se reduce a 2 servicios diarios cada 7 horas, con servicio de ida a València a las 7 de la mañana y en las horas centrales del día, y vuelta en las horas centrales del día y por la noche.

La línea 115 también dispone de un itinerario exprés con menor número de paradas y sin acceso a Sagunt, con una mayor rapidez de llegada a València.



L115 - Puerto Sagunto - Sagunto - Valencia



A partir del 29 de junio

Pt	o. Sa	gunto	o-Sag	unto-		->'	Valer	ncia	Val	encia	a		> S	agunt	o-Pto	. Sagı	unto
					L	A	в с	R	А	В	L E	S					
Canet	P	uerto S	Sagunt	to	Sagunto	ν	'alenci	а	'	/alenc	ia	Sagunto	F F	Puerto	Sagun	ito	Canet
C/ Del Riu, 24	Av. Alfredo Simó Frente Iglesia	Av. Mediterráneo, 133	Av. Hispanidad, 28	Av. Fausto Caruana CC l'Epicentre	Av. País Valencià, 33 RENFE	Politécnico Av. Catalunya, 25	Facultades-Clínico Av. Blasco Ibáñez, 15	Est. Autobuses C/ Menéndez Pidal, 11	Est. Autobuses C/ Menéndez Pidal, 11	Facultades-Clínico Av. Blasco Ibáñez, 28	Politécnico Camí de Vera	Av. País Valencià, 10 RENFE	Av. Fausto Caruana CC l'Epicentre	Av. Hispanidad, s/n	Av. Mediterráneo, 133	Av. Alfredo Simó, 26	C/ Montgó, s/n
05:55	06:00	06:02	06:11	06:14	06:20	06:39	06:42	06:54									
06:45	06:50	06:52	07:04		07:05	07:25	07:28	07:40		08:16	08:21	08:40	08:45	08:48	08:56	09:00	
07:45		07:52	08:03	08:06	08:12	08:31	08:34	08:46		09:16	09:21	09:40	09:45	09:48	09:56	10:00	
		09:12	09:23	09:26	09:32	09:51	09:54	10:06		10:31	10:36	10:55	11:00	11:03	11:11	11:15	
		10:17	10:28	10:31	10:37	10:56	10:59	11:11		11:46	11:51	12:10	12:15	12:18	12:26	12:30	
		11:32	11:43	11:46	11:52	12:11	12:14	12:26		12:56	13:01	13:20	13:25	13:28	13:36	13:40	eraera
	12:55		13:08	13:11	13:17	13:36	13:39	13:51		14:21	14:26	14:45	14:50	14:53	15:01	15:05	15:18
14:50		14:00 14:57	14:13	14:14	14:20	14:39	14:42	14:54		15:21	15:26	15:45	15:50	15:53	16:01	16:05	
1129510	16:15		16:28	15:11	15:17	15:36 16:58	15:39 17:01	15:51 17:13		16:16	16:21	16:40	16:45 18:00	16:48	16:56	17:00 18:15	
		17:22	17:33	17:37	17:44	18:03	18:06	18:18		18:51	18:56	19:15	19:20	19:23	19:31	19:35	
		18:32	18:43	18:46	18:52	19:11	19:14	19:26	20:00		20:16	20:35	20:40	20:43	20:51	20:55	
		20:02	20:13	20:13	20:22	20:41	20:44	20:56	21:10		21:26	21:45	21:50	21:53	22:01	22:05	22:12
	20:55	20:57	21:08	21:11	21:17	21:36	21:39	21:51	22:10		22:26	22:40	22:45	22:48	22:56	23:00	23:09
		S Á	ВА	D (D	O N			0 S	V		E S	TI		S	
0		0.00		trust in								100			11	200	0
Canet			Sagunt		Sagunto		alenci			/alenc		Sagunto		Puerto			Canet
06:55	07:00	07:02	07:11	07:14	07:19	07:38	07:41	07:52	ATTACAMA TOTAL	08:14	08:19	08:38	08:41	08:43	08:51	08:55	
	09:10	09:12	09:21	09:24	09:29	09:48	09:51	10:02	10:20	10:29	10:34	10:53	10:56	10:58	11:06	11:10	40.00
	11:30	11:32	11:41	11:44	11:49	12:08	12:11	12:22	12:40	12:49	12:54	13:13	13:16	13:18	13:26	13:30	13:36
13:55	14:00	14:02	14:11	14:14	14:19	14:38	14:41	14:52	15:10	15:19	15:24	15:43	15:46	15:48	15:56	16:00	
	16:15	16:17	16:26	16:29	16:34	16:53	16:56	17:07	17:20	17:29	17:34	17:53	17:56	17:58	18:06	18:10	
	18:30	18:32	18:41	18:44	18:49	19:08	19:11	19:22	20:00	20:11	20:16	20:35	20:40	20:43	20:51	20:55	
	20:55	20:57	21:06	21:09	21:14	21:33	21:36	21:47	22:10	22:19	22:24	22:43	22:46	22:48	22:56	23:00	23:06
						5 m	inutos	desde	/hasta	Playa	Canet	t.					



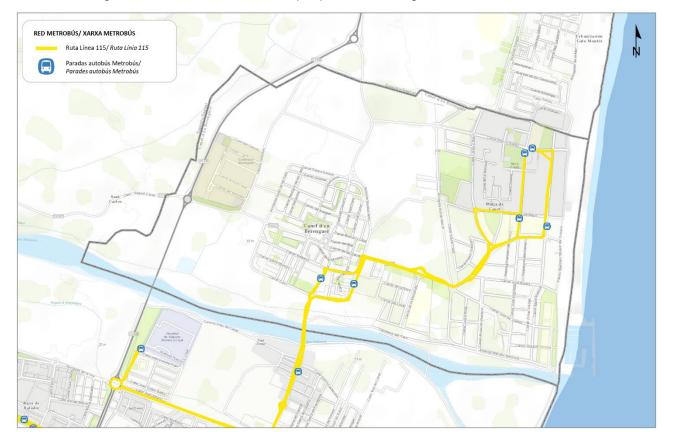


Figura 71. Trazado línea 115 de Metrobús a su paso por Canet d'en Berenguer. Fuente: IDOM con datos de AVSA

Servicio Urbano de Sagunt - L2

Junto con el servicio de Metrobús, Canet cuenta también con servicio de transporte público urbano, con la extensión de la Línea 2 "Urbà Port Hospital – Port de Sagunt" del servicio de Sagunt-Port de Sagunt, operado igualmente por la empresa AVSA. Las paradas dentro del término municipal de Canet se encuentran en las calles Carrer Montgó, Carrer del Riu, Carrer Mare Nostrum, Carrer José Segrelles, Av. Blasco Ibañez y Carrer Entre Naranjos.

En total, Canet d'en Berenguer dispone de 9 paradas, con 7 servicios de ida/vuelta durante los días laborables y 3 servicios de ida/vuelta en fines de semana y festivos. La frecuencia del servicio en días laborables es de 1 hora en los dos servicios de mañana, aumentando hasta las 2 horas entre los servicios de media mañana, mediodía y tarde. El servicio comienza a las 7:20 y finaliza a las 19:35. En días festivos y de fin de semana, la frecuencia es de 2 horas, con servicio desde las 8:10 de la mañana hasta las 13:29.

Campos

Figura 72. Horarios Línea 2. Fuente: AVSA

LA	BO	RAE	BLES	S —									->
Hospital	Avda. Medite-rráneo, 133	Avda. 9 d'Octubre, 2	Avda. 9 d'Octubre, 77	C/ Maestrat, 16	Churruca Avda. Hispanidad, 64	l'Epicentre	Hospital	Canet C/ Montgó	Playa Canet Avda. B. Ibáñez Frente Parque	Corinto Rotonda Avda. Salinas	Playa Canet Parque Avda. Entrenaranjos	Canet Auditori	Avda. Medite-rráneo, 133 Pto. Sagunto
				-						07:20	07:26	07:32	07:40
07:25	F 07:30	07:35	07:40	777	07:41	07:44	07:49			777			777
	07:40	07:45	07:50		07:51	07:54	07:59						
07:50	07:55	08:00	08:05	08:07	08:11	08:14	08:19						
08:10	08:15	08:20	08:25		08:26	08:29	08:40	08:45	08:49	08:55	09:01	09:07	09:15
08:25	08:30	08:35	08:40		08:41	08:44	08:49		***	***		***	
08:55	09:00	09:05	09:10	09:12	09:16	09:19	09:24						
	09:15	09:20	09:25	***	09:26	09:29	09:40	09:45	09:49	09:55	10:01	10:07	10:15
09:25	09:30	09:35	09:40	-	09:41	09:44	09:49						
09:55	10:00	10:05	10:10	10:12	10:16	10:19	10:24						
	10:15	10:20	10:25		10:26	10:29	10:34						
10:25	10:30	10:35	10:40		10:41	10:44	10:49						
10:50	10:55	11:00	11:05		11:06	11:09	11:20	11:25	11:29	11:35	11:41	11:47	11:55
11:10	11:15	11:20	11:25	11:27	11:31	11:34	11:39	***					
11:40	11:45	11:50	11:55		11:56	11:59	12:04						
	11:55	12:00	12:05		12:06	12:09	12:14					***	
12:10	12:15	12:20	12:25	12:27	12:31	12:34	12:39						
12:25	12:30	12:35	12:40		12:41	12:44	12:49		***				
12:40	12:45	12:50	12:55		12:56	12:59	13:04						
12:55	13:00	13:05	13:10		13:11	13:14	13:25	13:30	13:34	13:40	13:46	13:52	14:00
13:10	13:15	13:20	13:25	13:27	13:31	13:34	13:39						
13:40	13:45	13:50	13:55		13:56	13:59	14:04	***					
	14:00	14:05	14:10	***	14:11	14:14	14:19			***			
14:10	14:15	14:20	14:25	14:27	14:31	14:34	14:39						
14:25	14:30	14:35	14:40		14:41	14:44	14:49						
14:45	14:50	14:55	15:00		15:01	15:04	15:09	15:15	15:19	15:25			
14:55	15:00	15:05	15:10		15:11	15:14	15:19						
15:25	15:30	15:35	15:40		15:41	15:44	15:49						
15:55	16:00	16:05	16:10		16:11	16:14	16:19						
16:25	16:30	16:35	16:40		16:41	16:44	16:49						
16:55	17:00	17:05	17:05	****	17:06	17:09	17:19	17:25	17:29	17:35	17:41	17:47	17:55
	17:55	18:00	18:10		18:11	18:09	18:14						
18:25	18:30	18:35	18:40		18:41	18:44	18:49						
18:55	19:00	19:05	19:10		19:11	19:14	19:20	19:25	19:29	19:35			

SA	BAD	OS	-									→
Hospital	Avda. Medite-rráneo, 133	Avda. 9 d'Octubre, 2	Avda. 9 d'Octubre, 77	Churruca Avda. Hispanidad, 64	l'Epicentre	Hospital	Canet C/ Montgó	Playa Canet Avda. B. Ibáñez Frente Parque	Corinto Rotonda Avda. Salinas	Playa Canet Parque Avda. Entrenaranjos	Canet Auditori	Avda. Mediterráneo, 133 Pto. Sagunto
									08:10	08:16	08:22	08:30
	08:30	08:35	08:40	08:41	08:44	08:49						
08:55	09:00	09:05	09:10	09:11	09:14	09:19						
09:25	09:30	09:35	09:40	09:41	09:44	09:49	09:55	09:59	10:05	10:11	10:17	10:25
	10:25	10:30	10:35	10:36	10:39	10:44						
10:55	11:00	11:05	11:10	11:11	11:14	11:19	707				777	
11:25	11:30	11:35	11:40	11:41	11:44	11:49	11:55	11:59	12:05	12:11	12:17	12:25
	12:25	12:30	12:35	12:36	12:39	12:44	***		***		***	
12:55	13:00	13:05	13:10	13:11	13:14	13:18	13:20	13:24	13:29			222



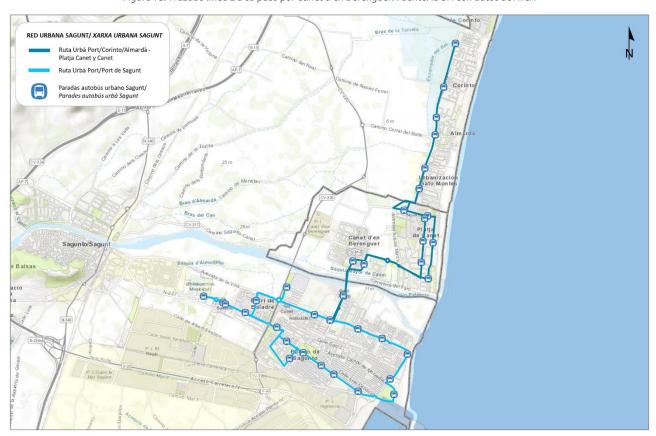
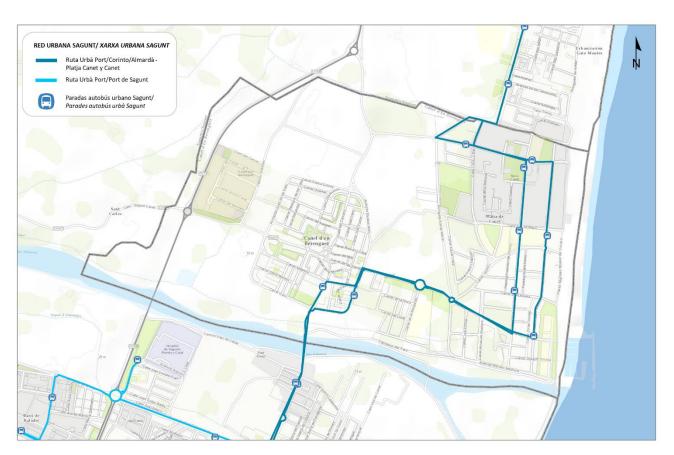


Figura 73. Trazado línea 2 a su paso por Canet d'en Berenguer. Fuente: IDOM con datos de AVSA





Servicio suburbano – Línea 310

Junto con el servicio de Metrobús, Canet cuenta también con servicio de transporte público suburbano, de la línea 310 "Les Valls – Platja Canet – Sagunt", operado por AVSA. Las paradas dentro del término municipal de Canet se encuentran en las calles Carrer Montgó, Carrer del Riu, Carrer Mare Nostrum, Carrer José Segrelles, Av. Blasco Ibáñez y Carrer Entre Naranjos. En total, Canet d'en Berenguer dispone de 6 paradas, con una frecuencia de paso de 1 servicio de ida/vuelta durante los días laborables. El servicio comienza a las 7:15 y finaliza a las 14:47, pasando por Canet d'en Berenguer entre las 7:35-7:40 y las 14:20-14:25. El resto del día no hay servicios.

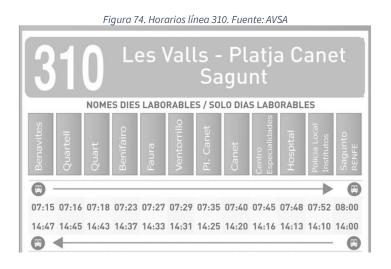


Figura 75. Trazado línea 310 a su paso por Canet d'en Berenguer. Fuente: IDOM con datos de AVSA







Accesibilidad de las paradas

En lo que se refiere a la accesibilidad de las paradas existentes, el municipio de Canet d'en Berenguer ha realizado en los últimos años una actualización de la infraestructura y apeaderos tanto de las paradas de Metrobús como del autobús urbano de Sagunt. Las paradas existentes se configuran en su mayoría con marquesinas, bien con bahía de parada o como parada en el mismo carril de circulación, con extensión de la acera hasta el límite de la calzada. En ambos casos, la colocación de la marquesina y la configuración de los espacios urbanos permiten la total accesibilidad a las paradas, sin mayores problemáticas para su acceso adaptado. Por tanto, la condición de accesibilidad de la infraestructura se puede considerar óptima.











Efectos del nuevo plan concesional de Metrobus

El nuevo plan concesional CV-102 "València Metropolitana Nord" que cubre la zona metropolitana norte de València tendrá una mejora en las frecuencias en los servicios de transporte público metropolitano para el municipio de Canet d'en Berenguer. De acuerdo con lo establecido por el documento definitivo de la nueva concesión, Canet d'en Berenguer tendrá un total de 2 líneas de transporte público con parada en el municipio: L2 "València – Sagunt – Port de Sagunt" y L3 "València – Port de Sagunt". Estas líneas son las mismas que actualmente dan servicio a la localidad, si bien de manera conjunta por la línea 115.

El nuevo esquema plantea para el núcleo del municipio de Canet d'en Berenguer un aumento de las frecuencias actuales en los días laborables, de 4 servicios de ida y 3 de vuelta hasta los 8 servicios de ida y vuelta, manteniéndose el número de servicios los sábados laborables, así como en domingos y festivos. Los horarios de comienzo y final del servicio se mantienen similares a los actuales, aunque se refuerza la hora punta de mañana.

En el caso concreto de las paradas en la Playa de Canet, también se prevé el aumento de los servicios en los días laborables, en la ida desde los 3 actuales hasta 5 y en la vuelta desde los 3 actuales hasta alcanzar 4 servicios.

Figura 77. Previsión del nuevo plan concesional CV-102. Fuente: GVA

	ES	CENARIO ACTU	AL	ESCENARIO FUTURO			
	L a V laborables	Sábados laborables	Domingos y Festivos	L a V laborables	Sábados laborables	Domingos y Festivos	
Canet d'En Berenguer	4/3	3/3	2/2	8 / 8	3/3	2/2	
Platja de Canet	3/3	3/3	2/2	5 / 4	3/3	2/2	





B. Demanda

La demanda actual de transporte público en el municipio de Canet d'en Berenguer es de aproximadamente 800 personas transportadas al día según los resultados del reparto modal para Canet d'en Berenguer extraídos de la EDM 2018 realizada para el PMoMe.

La línea de Metrobús que actualmente da servicio a Canet d'en Berenguer transporta unas 1.518 personas diariamente, constituyendo el 4,5% del total de viajes realizados en toda la red de transporte de Metrobús. En el caso de la línea urbana de Sagunt, no se dispone de información en cuanto a número de personas transportadas diarias.

Tabla 40. Tiempo de recorrido en Metrobús L115. Fuente: EDM 2018 PMoMe

Línea Metrobús	Total personas transportadas
115 "Puerto Sagunto-Sagunto-Valencia"	1.518

1.4.4. El vehículo privado motorizado

La estructura viaria de Canet d'en Berenguer se caracteriza por un eje estructurante de todos los núcleos urbanos del municipio, como es la CV-3175, junto con la vía circunvalar que rodea el casco histórico y distribuye el flujo pasante en el municipio, canalizando el tráfico hacia la CV-320. Esta vía es la que estructura







el tráfico supramunicipal, conectando el municipio con Sagunto, principal destino de los desplazamientos exteriores, así como con València y el resto de municipios del eje metropolitano norte de València.

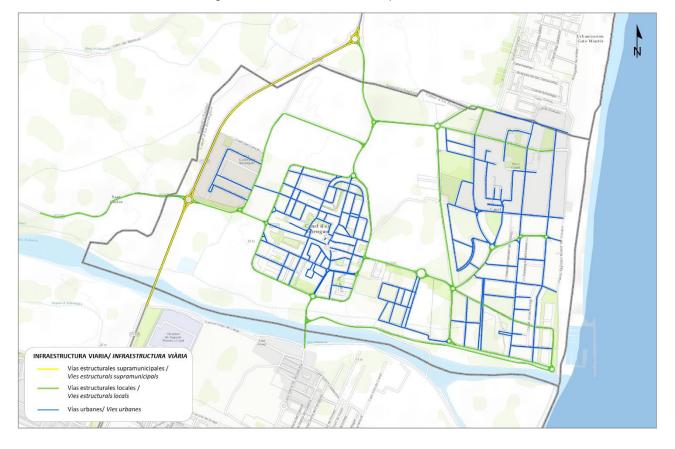


Figura 79. Estructura red viaria del municipio. Fuente: IDOM

- CV320: principal vía de alta capacidad que conecta el municipio tanto con los municipios al sur como al norte, conectando con la A7 a la altura de Faura. Se configura como una vía supramunicipal de 1+1 con vial ciclista en los laterales no segregado en su mayor parte, con límite de velocidad establecido de 80 km/h.
- CV317 y CV3175: principal punto de acceso al municipio desde la CV320, conecta tanto el área industrial como las diferentes áreas residenciales del municipio. Se configura como un vial de 1+1 con un tratamiento urbano en la mayor parte de este. A su llegada al casco urbano de Canet, se convierte en el Carrer de la Carretera de Morvedre, sin continuación del trazado, variando de dos sentidos a un vial unidireccional. El tráfico se desvía a la ronda por la Calle Garbí o Quart de les Valls.
- CV3202: conexión norte del casco urbano con la CV320. Es el punto de acceso principal a la zona de playas, a través de la Av. Blasco Ibáñez. Se configura como un vial de 1+1 con diseño urbano en un primer tramo y suburbano en su segundo tramo a partir de la rotonda de cruce con la Av. Blasco Ibáñez.



Otros viarios que estructuran los flujos de tráfico a nivel local son las calles Joan de Joanes, Jaime I, Av. Blasco Ibáñez y Av. Ausias March. Esta última actúa como ronda circunvalar de la zona de Playa, comunicando de norte a sur todo el entorno urbano.

En lo que se refiere a los sentidos de circulación, las vías del municipio se articulan mayormente como vías de doble sentido, en los entornos urbanos consolidados y mayormente como viales de doble sentido en los perímetros y ciertas vías estructurantes que atraviesan los núcleos urbanos.

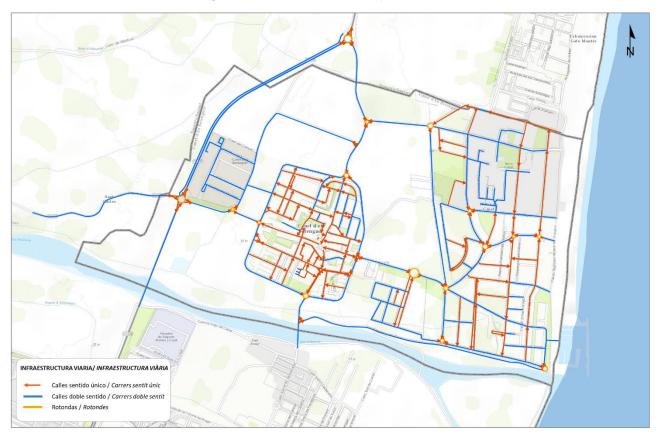


Figura 80. Sentidos de circulación municipio. Fuente: IDOM

Por lo que respecta a la tipología de viario, Canet d'en Berenguer presenta 10 tipos de vías diferentes que conforman sus entornos urbanos. La configuración más repetida en la zona del casco histórico es la configuración de Tipología 1, 2 y 3, mientras que la zona de Playa presenta una mayor presencia de vías de tipología 1, 4 y 5. En ambos casos, las tipologías de vía se configuran como unidireccionales, siendo la tipología 1 la que se configura como bidireccional. También se ha observado presencia de calles sin salida, tanto en el núcleo histórico como en la zona de playa.



Figura 81. Tipología de calles. Fuente: IDOM



Tipología 1. Calle 15-20 m con estacionamiento cordón a ambos lados



Tipología 2. Calle 10-15 m con estacionamiento cordón ambos lados



Tipología 3. Calle 5-7 m sin estacionamiento



Tipología 4. Calle 15-20 m con estacionamiento un lado bateria



Tipología 5. Calle 15-20 m con estacionamiento un lado batería y otro cordón



Tipología 6. Calle 6-8 m plataforma compartida





Tipología 7. Calle 5-7m con estacionamiento alterno



Tipología 9. Calle 10-20 m sin estacionamiento



Tipología 8. Calle 15-20 m con cordón a un lado



Tipología 10. Calle sin salida

En lo referente a los tráficos registrados en las vías del municipio, tal y como se ha estimado según el trabajo de campo, los mayores niveles de IMD se registran en la Avda. del Mediterráneo (al sur de la rotonda que da acceso a la playa) con 7.120 vehículos ligeros y 20 pesados, en la C/ Far que une el núcleo con la playa con 5.850 vehículos ligeros, en la Avda. Blasco Ibáñez que da acceso a la playa por el norte con cerca de 5.000 ligeros y 100 pesados, así como en la C/ Montgó y la Cv-3201 que va hacia Puerto de Sagunto con entre 5.000 y 6.000 ligeros y en la C/Garbí en la rotonda que da acceso al polígono con alrededor de 4.000 ligeros y 100 pesados.

Tabla 41. IMD diaria de las diferentes vías del municipio. Fuente: IDOM con datos propios, de GVA y de Fomento

Vía	IMD diaria	IMD pesados
C/ Far*	5.850	0
Av. Mediterráneo (norte)*	3.210	20
Av. Mediterráneo (sur)*	7.120	20
C/ Parres (núcleo)*	380	0
C/ Montgó*	5.000	10
C/ Riu*	1.100	60
C/Garbí*	2.180	60

Vía	IMD diaria	IMD pesados
CV-3201*	5.820	70
C/ Carretera de Morvedre*	420	0
C/ Quart de les Valls*	1.580	0
CV-3175 (Sagunto)*	4.780	30
C/ Garbí (sur)*	3.980	30
Av. Blasco Ibáñez*	5.050	100
CV-320*	4.200	100
CV-3202*	3290	80
CV-317	4.467	186
CV-309	16.744	

^{*}Estimado según datos recabados durante el trabajo de campo



En cuanto al número de accidentes de tráfico, según los últimos datos disponibles a nivel municipal, Canet d'en Berenguer solo ha experimentado una víctima mortal en el periodo 2010-2015, con 2 heridos leves contabilizados en 2015 en vías interurbanas y urbanas del municipio, según datos de la DGT, donde se vieron involucrados turismos. Respecto a las sanciones interpuestas, la mayor parte corresponden al uso del



teléfono móvil, con 14 sanciones, seguidas de alcohol y drogas, con 8, y de otro tipo con un total de 5 sanciones.

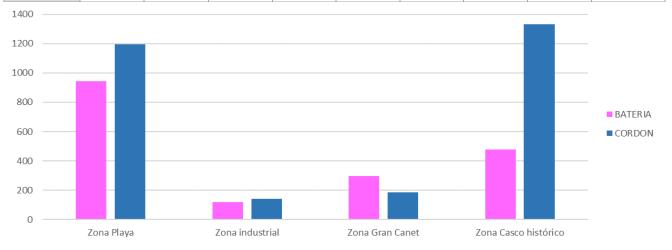
1.4.5. El estacionamiento

El municipio de Canet d'en Berenguer no presenta en su actualidad problemas de saturación de vehículos por falta de oferta de estacionamiento públicos o privados. En la actualidad, la oferta existente permite un adecuado estacionamiento en la mayor parte del municipio, siendo una ventaja en lo que respecta a la flexibilidad del medio urbano para su transformación y baja afección sobre la facilidad de estacionar, si bien es también su gran debilidad, ya que los tiempos de desplazamientos en vehículo privado resultan muy favorecidos por la facilidad de estacionamiento, en especial en lo que se refiere a la movilidad externa al municipio que se realiza fundamentalmente en transporte privado motorizado.

En lo que se refiere al estacionamiento en vía pública, se han contabilizado y estimado un total de 4.445 – 4.820 plazas de estacionamiento disponibles en las calles de Canet d'en Berenguer. La distribución de las plazas se divide de manera similar entre la zona de playa y la zona del casco histórico, con el resto de zonas del municipio con una oferta de plazas más reducida. La zona del casco histórico dispone de 1.750-1.900 plazas en calle, la zona de playa de 2.020-2.150 plazas, la zona industrial de 220-270 y la zona de Gran Canet cuenta con alrededor de 455-500 plazas. La mayor parte de las plazas de estacionamiento en el entorno de playa son de tipo batería, mientras que en el centro histórico la tipología en cordón es la predominante.

Tabla 42. Distribución del estacionamiento en calle en el municipio. Fuente: IDOM

		Tabla 42. D	istribución det	estacionamien	to en calle en e	н типісіріо. ғи	ente: IDOM			
	Zona Casco histórico		Zona Playa		Zona industrial		Zona Gran Canet		Total	
	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	general	
BATERÍA	450-500	26%	920-950	51%	100-120	7%	275-300	16%	1.745-1.870	
CORDÓN	1.300- 1.400	46%	1.100- 1.200	41%	120-150	7%	180-200	6%	2.700-2.950	
Total general	1.750- 1.900	40%	2.020- 2.150	44%	220-270	6%	455-500	10%	4.445- 4.820	





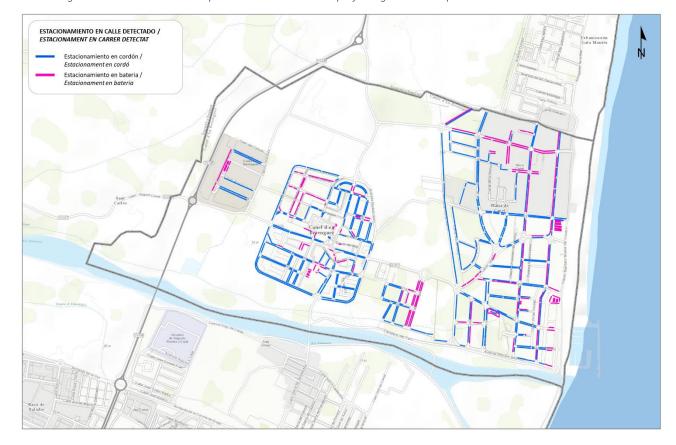


Figura 83. Estacionamiento en vía pública existente en el municipio y configuración del espacio de estacionamiento. Fuente: IDOM

En cuanto a la gestión del estacionamiento, el municipio dispone de regulación en el entorno de playa, con diversas calles con tarifación con zona azul durante periodo de tiempo limitado. La actual regulación se aplica durante todo el año de Lunes a Domingo de 9h a 20h. Además, en la zona de playa se ubican dos parkings públicos en los que solo se paga por estacionar durante los meses de julio, agosto y septiembre: uno en la Plaza de Pescadores y el otro entre la C/Mare Nostrum y la C/ José Ribera.





El resto del municipio no cuenta con regulación del estacionamiento, observándose en alguna de las calles del centro histórico y de la playa la configuración con cambio lado donde se permite estacionar dependiendo si es mes par o impar, o bien por trimestres.

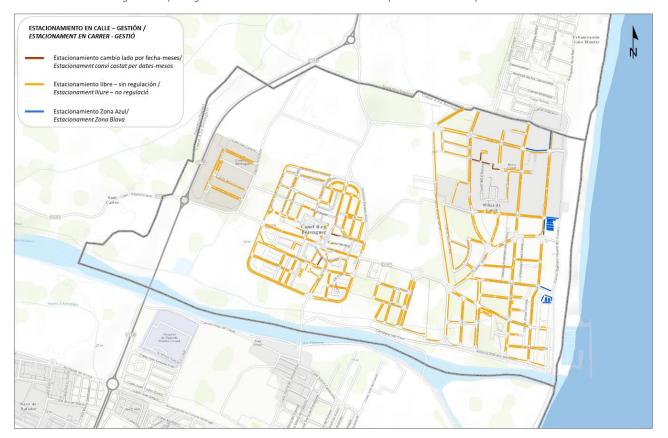


Figura 85. Tipo de gestión del estacionamiento existente en vía pública en el municipio. Fuente: IDOM

En cuanto a la oferta de estacionamiento privado, se ha estimado su presencia en base a las parcelas catastrales. La metodología seguida toma las parcelas con cotas bajo rasante, así como las viviendas de una planta o más existentes en el núcleo urbano de Canet d'en Berenguer. Solo se consideran las parcelas residenciales para el cálculo estimativo. En el caso del núcleo urbano, se ha realizado una extrapolación del porcentaje de viviendas que pueden tener vados, establecido según los datos recabados in situ en un 12% del total de bajos del núcleo urbano. En el caso de la zona de playa, se han considerado las parcelas de suelo ocupadas por estacionamiento en la actualidad. Como ejemplo de la densidad de vados en el centro urbano, el entorno de la iglesia presenta un total de 19 vados autorizados del total de 58 portales inventariados de amplitud superior a 2,5 m.





De esta manera, considerando las necesidades de espacio por plaza en 25 m2, existe una oferta de plazas de estacionamiento extra al existente en vía pública de 11.000 a 13.300 plazas de estacionamiento, distribuidas de manera desigual, con un total de 1.000 a 1.300 en el núcleo urbano y de 10.000 a 12.000 en la zona de playa.

Por tanto, el municipio tiene una oferta de estacionamiento total (sumando privado y en la calle) de cerca de 18.120 plazas, un ratio cercano a 4,92-5,78 teniendo en cuenta una población estable de cerca de 6.700 habitantes. El ratio de vehículos se ha estimado en base al reparto poblacional por sección censal.

Si comparamos los datos por zonas, la zona de la playa presenta los mayores ratios (8,25-9,68), con valores más reducidos en el caso del casco urbano (1,68-1,95). Sin embargo, en cualquiera de los dos casos, los valores reflejan una oferta bastante superior a la demanda de vehículos de los residentes.

Tabla 43. Estimación capacidad estacionamiento municipio. Fuente: IDOM

		Zona Casco	Zona Playa-	Gran Canet	Zona	Total
		histórico	Zona Playa	Zona Gran Canet	industrial	Total
Calle	Batería	450-500	920-950	275-300	100-120	1.745-1.870
Calle	Cordón	1.300-1.400	1.100-1.200	180-200	120-150	2.700-2.950
Estimación v	ados plazas	1.000-1.300	10.000-12.000	-	70-100	11.070- 13.400
Total estac	Total estacionamiento		12.020- 14.150	455-500	290-370	15.515- 18.220
Poblaci	ón 2019	3.483	3.214		-	6.697
% pob	lación	52%	48%		-	100%



Turismos en el municipio	3.149							
Reparto turismo por zona urbana	1.637	1.512	-	3.149				
Ratio plaza de estacionamientos por turismo por zona urbana	1,68 - 1,95	8,25 - 9,68	-	4,92 - 5,78				

Si consideramos la población flotante, estimada en picos en verano de 20.000 personas residiendo en el municipio, con un aumento del número de vehículos en base a la motorización media del municipio, de 478 turismos por cada 1.000 hab., la ratio resultante para cada zona se reduciría, presentando los siguientes valores. En cualquier caso, la proporción de plazas respecto a número potencial de vehículos continúa dando saldos positivos, evidenciando la amplia oferta de estacionamiento de la que dispone el municipio.

Tabla 44. Estimación capacidad estacionamiento con consideración población flotante. Fuente: IDOM

		Zona Casco	Zona Playa-	Gran Canet	Zona	
		histórico	Zona Playa	Zona Gran Canet	industrial	Total
Calle	Batería	450-500	920-950	275-300	100-120	1.745-1.870
Calle	Cordón	1.300-1.400	1.100-1.200	180-200	120-150	2.700-2.950
Estimación v	Estimación vados plazas		10.000-12.000	-	70-100	11.070- 13.400
Total estaci	onamiento	2.750-3.200	12.020- 14.150	455-500	290-370	15.515- 18.220
Ratio plaza de estacionamientos por turismo por zona urbana		1,68 - 1,95	8,25 -	- 9,68	-	4,92 - 5,78
Poblacio	ón 2019	3.483	3.214		-	6.697
Población flota	ante potencial	1.200-1.600	15.800-22.100		-	17.000- 23.700
Población reside flota	-	4.683-5.083	19.014-25.314		-	23.697- 30.397
Reparto turismo	por zona urbana	1.637	1.5	512	-	3.149
Turismos estimad	Turismos estimados pob. externa		7.552-	7.552-10.563 -		8.126- 11.328
	Turismos municipio + turismos estimados pob. externa		9.064-12.075		-	11.275- 14.477
Ratio considera flota	tara da la companya	1,24-1,33	1,37-	-1,21	-	1,37-1,25



Por lo que se refiere a los estacionamientos

reservados, se han identificado un total de 41 estacionamientos reservados a Personas con Movilidad Reducida (PMR). Por lo que respecta a la carga y descarga, no se han identificado zonas de carga y descarga reservadas dentro del término municipal.

Los estacionamientos existentes para PMR en el municipio se configuran principalmente mediante señalización vertical y pintura azul horizontal. El diseño de los estacionamientos cumple mayormente con los diseños accesibles establecidos por la normativa autonómica. Sin embargo, se han identificado algunos estacionamientos, especialmente en el entorno del casco

Figura 87. Ejemplo de plaza PMR existente en con necesidad de mejora en la señalización y la provisión de rampa. Fuente: IDOM



histórico, que no cumplen con el diseño accesible por falta de rampas de acceso a aceras o falta de pintado horizontal de señalización. En cualquier caso, la condición general de los estacionamientos PMR existentes se puede considerar adecuada y satisfactoria, siguiendo por parte del municipio unas condiciones de diseño accesibles.



Figura 88. Ejemplo de plaza PMR existente adecuadamente diseñada. Fuente: IDOM



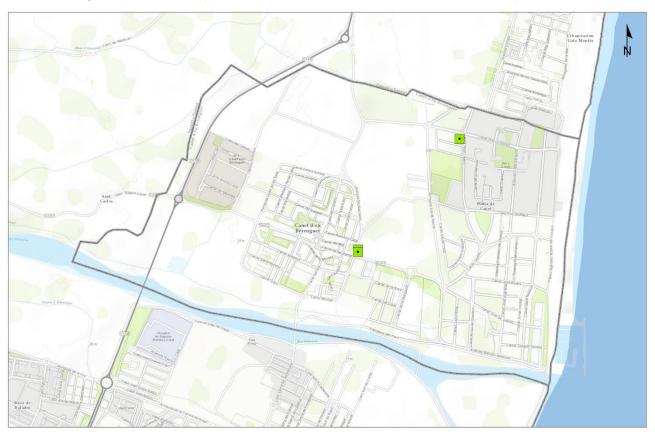
En cuanto a estacionamientos para vehículos eléctricos, el municipio de Canet d'en Berenguer cuenta en la actualidad con 2 puntos de recarga eléctrica: 1 punto localizado en la gasolinera junto a la CV3175 (con 2 puntos de recarga) y otro dentro del estacionamiento del supermercado Mercadona en la zona de playa.





Figura 89. Estacionamientos PMR identificados. Fuente: IDOM

Figura 90. Estacionamientos para vehículo eléctrico identificados. Fuente: IDOM con datos Electromaps e Iberdrola







1.4.6. Reglamentos y ordenanzas con afección en la movilidad

De los diferentes reglamentos y ordenanzas que regulan el día a día del ordenamiento local del municipio, desde un punto de vista de la movilidad cabe destacar los siguientes:

- Ordenanza Fiscal del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica
- Ordenanza de Tráfico del Ayuntamiento de Canet de Berenguer
- Ordenanza Reguladora del Estacionamiento de Vehículos por Tiempo Limitado en determinadas Vías Públicas Municipales.
- Ordenanza Fiscal reguladora de la Tasa por Utilización Privativa o Aprovechamiento Especial del Dominio Público Local por Estacionamiento de Vehículos de Tracción Mecánica en las Vías Públicas Municipales de Permanencia Limitada
- Ordenanza Fiscal de Tráfico

A continuación se hace referencia a tres de ellas con especial importancia en la movilidad, la promoción de modos más sostenibles y la gestión del estacionamiento.

A. ORDENANZA FISCAL DEL IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA

La Ordenanza Fiscal del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM) regula el pago de tasas por la posesión de vehículos de tracción mecánica en el municipio de Canet d'en Berenguer. La actual ordenanza establece como bonificaciones:

- Los turismos, ciclomotores y motocicletas que tengan una antigüedad mínima de 25 años, gozarán de una bonificación del 50%. La bonificación será del 100% cuando los citados vehículos tengan más de 50 años de antigüedad.
- Los titulares de vehículos de primera matriculación podrán disfrutar de una bonificación del 50% de la cuota en el periodo impositivo siguiente al de su matriculación, siempre que sean vehículos de los siguientes tipos: Vehículos con motores eléctricos, Vehículos con motores de gases licuados del petróleo, Vehículos con motores de gas natural, Vehículos con motores híbridos (eléctrico-gasolina, eléctrico-diésel, gasolina, gases licuados del petróleo y gasolina-gas natural)

A este respecto, el ayuntamiento se encuentra alineado con otros municipios valencianos y metropolitanos bonificando la compra de vehículos menos contaminantes mediante la bonificación en el IVTM. El valor del 50% resulta adecuado si bien podría aumentarse para el caso de los vehículos puramente eléctricos.

B. ORDENANZA DE TRÁFICO DEL AYUNTAMIENTO DE CANET DE BERENGUER

Dicha ordenanza establece las normas de tráfico y el régimen de sanciones en el municipio. A este respecto, la ordenanza establece limitaciones al uso de patinetes por las aceras y vías peatonales, así como unos límites de velocidad de 50 km/h de manera genérica en el municipio. En ambos casos, la actual ordenanza no se adapta a las recomendaciones de la DGT en cuanto a calles 30 en vías de un carril de circulación y sentido



único. La reforma de Reglamento de Circulación que implanta una velocidad genérica de 30 km/h en ciudad no abarca todo el territorio urbano, sino que afecta específicamente a las calles de un carril por sentido de circulación. La distribución responde a la Ley 80/20: solo el 20% de las calles soporta el 80% del tráfico, son arterías principales de dos o más carriles, o anillos perimetrales; además estas vías podrán tener una limitación de 50 km/h.

En lo que se refiere a los Vehículos de Movilidad Personal (VMP), las nuevas recomendaciones referidas a patinetes eléctricos y vehículos de movilidad personal se encuentran recogidas por la Instrucción 16/V-124. Según la instrucción, un VMP es un vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre los 6 y los 25 km/h. Quedan excluidos de esta consideración:

- Vehículos sin sistema de auto equilibrio y con sillín.
- Vehículos concebidos para competición.
- Vehículos para personas con movilidad reducida.
- Vehículos incluidos en el ámbito del Reglamento (UE) N2 168/2013: patinetes con asiento, ciclo de motor, ciclomotores de dos ruedas.... Se recuerda que estos vehículos requieren de la autorización administrativa para conducir, circular y tener una póliza de seguro, además del uso del casco.

Como norma general, los artilugios que no sobrepasen la velocidad de 6 km/h tienen la consideración de juguetes. A los VMP no se les exige autorización administrativa para circular ni para conducir, ni seguro obligatorio. Por tanto, no se detraerán puntos al conductor cuando esté claro que el tipo de vehículo que conduce es un VMP.

C. ORDENANZA FISCAL REGULADORA DE LA TASA POR UTILIZACION PRIVATIVA O APROVECHAMIENTO ESPECIAL DEL DOMINIO PUBLICO LOCAL POR ESTACIONAMIENTO DE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA EN LAS VÍAS PÚBLICAS MUNICIPALES DE PERMANENCIA LIMITADA

Dicha ordenanza establece las tarifas de las zonas de estacionamiento regulado del municipio. La ordenanza establece dos tipos de tarifa dependiendo si es por periodo de 2 horas o 4 horas. Sin embargo, en ambos casos no se establece ninguna bonificación para los vehículos sostenibles, en especial para los vehículos eléctricos.



1.5. ANÁLISIS AMBIENTAL DE LA MOVILIDAD

La sostenibilidad ambiental del Plan de Movilidad se define a partir del impacto de las propuestas en el consumo energético, en la reducción de la contaminación acústica y en la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI).

Es importante analizar el impacto ambiental que el PMUS tendrá en su globalidad, conociendo el punto de partida actual para poder proponer objetivos de reducción realistas.

1.5.1. Consumo energético

El análisis de las repercusiones del PMUS en el consumo energético asociado, se debe enmarcar dentro del "leimotiv" del Plan, que es la consecución de la mejora de la movilidad urbana y la progresiva reducción del consumo energético asociado. Las dos líneas de trabajo que deben definir energéticamente las propuestas del PMUS son:

- 1. Reducir el consumo de energía limitando el uso de los modos de transporte motorizados, dando mayor protagonismo a los modos de transporte no motorizados, mediante la potenciación de la figura del viandante y la mejora del diseño urbano de los espacios públicos.
- 2. *Incorporar fuentes de energía más sostenible*s mediante la introducción progresiva de energías renovables en una transición hacia la descarbonización de los sistemas de transporte, desplazando los combustibles fósiles en favor de los vehículos eléctricos.

1.5.2. Contaminación acústica

La mejora del espacio urbano ha de ir asociada a una reducción de la contaminación acústica, producida principalmente por los sistemas de transporte motorizados.

El trafico motorizado en ámbitos urbanos es la principal fuente de contaminación acústica. De forma generalizada, en un ambiente urbano exterior el porcentaje de ruido se debe en un 80% por los vehículos a motor, alrededor del 10% por la industria, un 6% por el ferrocarril y un 4% por actividades urbanas como el comercio, bares o la restauración.

El ruido generado por el tráfico motorizado depende de 7 factores:

- Volumen de tráfico
- Velocidad de circulación
- Composición del tráfico, porcentaje de vehículos pesados
- Pendientes de la carretera
- Tipo de pavimento y textura de la superficie
- Condiciones de conducción
- El ruido individualizado de cada vehículo.

Por otro lado, el ruido de los propios vehículos depende de:



- El motor de combustión
- La aerodinámica del vehículo. El ruido solo es perceptible a velocidades superiores a 100Km/h y, por lo tanto, insignificante en ámbitos urbanos.
- La rodadura, que por encima de los 50 km/h es la principal fuente de ruido.

Un vehículo a más de 50 km/h emite más ruido por rodadura que por el propio ruido del motor. En este caso, el vehículo eléctrico será una pieza clave para reducir la contaminación acústica en ámbitos urbanos, donde la velocidad suele estar por debajo de los 50 km/h.

Así pues, para mejorar la calidad acústica de Canet d'en Berenguer habrá que centrarse en dos líneas de actuación:

- 1. Reducción de las intensidades de tráfico. Reducir la presencia de los vehículos motorizados en las calles es la manera más efectiva de disminuir la contaminación acústica. En este sentido, el PMUS tiene que potenciar los modos de transporte no motorizados para intentar disminuir los desplazamientos motorizados. Ampliaciones de aceras, mejoras en el diseño urbano o implementación de zonas 30 son actuaciones que se suelen acometer para potenciar los desplazamientos peatonales y, a su vez, disminuir la capacidad del vehículo privado motorizado, lo que comporta una reducción de las velocidades de circulación y de las intensidades de tráfico. Teóricamente, la reducción de un 50% del tráfico reduce el ruido en 3 dB.
- 2. *Introducción del vehículo eléctrico*. El vehículo eléctrico no solucionará los problemas de congestión de las ciudades, peri sí que es un elemento importante para diversificar energéticamente los modos de transporte y reducir la contaminación acústica.

1.5.3. Contaminación atmosférica

Cualquier intento de gestión de la calidad del aire pasa necesariamente por algún tipo de actuación sobre el tráfico y, al contrario, cualquier reordenación del tráfico (modificación en el reparto modal, en la composición del parque de vehículos...) tendrá un impacto sobre los contaminantes urbanos.

Siguiendo la aproximación utilizada por la UE (metodología EMEP-CORINAIR, articulada a través del modelo COPERT), se prevén diferentes escenarios de cálculo según la información disponible. La información básica hace referencia a la composición del parque de vehículos circulando, de manera que para una determinada especie química "c", la emisión "Ec" debida al tráfico en un determinado punto y período de tiempo vendrá dada por el sumatorio, sobre los distintos tipos de vehículos "t", los diferentes rangos de velocidad "u" y los distintos tipos de combustible "f".

$$E_C = \sum_f \sum_u \sum_t (f e_{cfut} * vkm_{fut})$$





Donde los fe_{cfut} representan los factores de emisión, y vkm_{fut} los kilómetros medios recorridos, en cada caso, por categoría de vehículo. La gran dificultad de esta metodología está en disponer de una información suficientemente detallada de los kilómetros recorridos por cada tipo de vehículo emisor.

La disponibilidad de un inventario de emisiones es un requisito intermedio, ya que el verdadero objetivo de la gestión ambiental es la calidad del aire, en términos de niveles de concentración en el ambiente de las diferentes partículas contaminantes. Hay una innegable relación entre lo que emiten los vehículos y la concentración de contaminantes en el ambiente, pero esta no es lineal, pues se ve modificada por factores meteorológicos y urbanos. Se puede resumir diciendo que "una cosa es lo que emite el vehículo y otra lo que respiramos".

A continuación, se muestra el cálculo de lo que emiten los vehículos que diariamente circulan por Canet d'en Berenguer. Para ello, se han utilizado los datos del reparto modal extraído de la encuesta de movilidad, los aforos de tráfico realizados y la composición del tráfico (diésel – gasolina).

A. Emisiones de CO2

Se ha estimado, para el cálculo de emisiones de CO2, el número de vehículos ligeros y pesados que diariamente circulan por Canet d'en Berenguer, considerando tanto los desplazamientos internos de las personas residentes como las personas residentes en municipios fuera de Canet d'en Berenguer con destino en el municipio. A partir de los datos de la encuesta de movilidad del PMoMe y de los aforos de tráfico, se obtiene el número de vehículos ligeros y pesados circulando diariamente por Canet d'en Berenguer.

De la EDM 2018 PMoMe, se conoce el número de desplazamientos realizados como persona conductora (no como acompañante) en vehículo privado y en moto. La mitad de estos desplazamientos serán viajes de ida y la otra mitad de vuelta, y por tanto, es equivalente al número de vehículos ligeros.

De la campaña de aforos de tráfico, el porcentaje promedio de furgonetas circulando por el municipio asciende al 11,2%. Respecto al promedio de pesados, cabe hacer la distinción entre los desplazamientos internos y externos, ya que se observa como el mayor porcentaje de pesados se produce en el eje norte-sur que atraviesa el núcleo de Canet hacia Puerto de Sagunto. Por tanto, para los desplazamientos externos, se aplica el porcentaje promedio de pesados considerando la rotonda del cementerio y la rotonda sur, con un 2,24%, mientras que para los viajes internos se aplica el promedio de pesados de la rotonda de acceso al polígono y de la que da acceso a la playa.

Tabla 45. Cálculo del número de vehículos ligeros y pesados circulando en un día tipo por el municipio. Fuente: PMoMe - IDOM

	Viajes		Aforos de tráfico				Tipo vehículos			
	Veh. privado como conductor	Moto	Veh. privado como conductor	Moto	%furgon etas	% P	Turismos	Motocicletas	Furgonetas	Camiones
Internos										
residentes	1.484		742		11,2%	0,32%	657	0	83	2
Externos										
residentes	8.368	1.129	4.184	565	11,2%	2,24%	3622	565	469	94
Externos no										
residentes	2.614	618	1.307	309	11,2%	2,24%	1131	309	146	29
TOTAL	12.466	1.747	6.233	874			5.410	874	698	125



Para el cálculo de los kilómetros recorridos en el término municipal de Canet d'en Berenguer se han planteado las siguientes hipótesis:

- Desplazamientos internos de residentes en el municipio: 2 kilómetros
- Desplazamientos externos tanto de residentes en el municipio como de residentes fuera del municipio: 1,5 kilómetros

Si multiplicamos el número de vehículos por los kilómetros recorridos, se obtiene el número de kilómetros recorridos diariamente en el municipio de Canet d'en Berenguer por los vehículos tanto ligeros como pesados, un total de 11.031 km.

Según datos del Instituto Valenciano de Estadística se conoce la distribución del parque de vehículos de Canet d'en Berenguer por combustible. Para los turismos, el 65% del parque es diésel y el 35% gasolina, mientras que para las furgonetas el porcentaje de diésel asciende al 92% (sólo el 8% utilizan gasolina). Las motocicletas prácticamente en su conjunto utilizan gasolina y los camiones utilizan diésel. Con todo esto, los km recorridos diariamente por tipo de combustible son:

Tabla 46. Kilómetros	recorridos diariamente:	según tipo de vehículo	v combustible. Fuente: IDC	M con datos del IVF

Tipología vehículo	Total km diarios (media)	Diésel	Gasolina
Turismos	8.443	5.457	2.985
Motocicletas	1.310		1.310
Furgonetas	1.089	996	85
Camiones	189	189	
TOTAL	11.031		•

Para pasar de kilómetros diarios a kilómetros anuales se ha multiplicado por 315 los kilómetros diarios recorridos por los turismos y las motocicletas, y por 260 los de furgonetas y pesados.

Tabla 47. Kilómetros recorridos anualmente según tipo de vehículo y combustible. Fuente: IDOM con datos del IVE

Tipología vehículo	Total km diarios	km Anuales	Diésel	Gasolina
Turismos	8.443	2.659.406	1.719.049	940.356
Motocicletas	1.310	412.729	0	412.729
Furgonetas	1.089	283.061	259.035	21.987
Camiones	189	49.204	49.204	0

Para calcular las emisiones de CO2 se ha seguido la "Guía práctica para el cálculo de emisiones de gases de efecto invernadero" de marzo de 2018, publicada por la Oficina Catalana de Cambio Climático (OCCC), que considera que la metodología más adecuada para el cálculo de emisiones de CO2 equivalente en transporte por carretera es la que utiliza como fuente de datos los litros de combustible consumidos.





Es importante remarcar que cuando se habla de GEI nos referimos a CO2 equivalente (CO2 eq), que incluye los seis gases de efecto invernadero que recoge el Protocolo de Kyoto: dióxido de carbono (CO2), metano (CH4), óxido de nitrógeno (N2O), hidrofluorocarburantes (HFC), perfluorocarburantes (PFC) y hexafluoruro de sufre (SF6).

En la siguiente tabla se resumen los factores de emisión de los diferentes tipos de combustible utilizados en el transporte por carretera:

Tabla 48. Factores de emisión. Fuente: Guía práctica para el cálculo de emisiones de gases de efecto invernadero

	A. Litres o kg de combustible consumits
DADES DISPONIBLES	METODOLOGIA DE CÀLCUL I FACTOR D'EMISSIÓ
	Càlcul de les emissions de CO ₂ a partir dels factors d'emissió següents ³¹ :
	 Gasolina 95 o 98: 2,180 kg de CO₂/litre
	Dièsel: 2,520 kg de CO ₂ /litre
	Bioetanol:
	 Bioetanol 10 (E10): 2,065 kg de CO₂/litre
	 Bioetanol 85 (E85): 0,344 kg de CO₂/litre
	 Bioetanol 100 (E100): 0 kg de CO₂/litre
	 Altres mescles: 2,295 kg de CO₂/litre³² - % bioetanol³³
Consum de	Si utilitzem bioetanol 5, el combustible té un 5% de bioetanol (i un
combustible (litres	95% de gasolina) i les emissions associades són de 2,295 - (0,05
dièsel, gasolina,	x 2,295) = 2,180 kg de CO ₂ /litre
biocombustible, GLP	Biodièsel:
o kg de GNC)	 B10: 2,387 kg de CO₂/litre
	 B30: 1,857 kg de CO₂/litre
	B100: 0 kg de CO ₂ /litre
	 Altres mescles: 2,653 kg de CO₂/litre³⁴ - % biodièsel³⁵
	Si utilitzem biodièsel 20, vol dir que té un 20% de biodièsel (i un
	80% de dièsel) i les emissions associades són = 2,653 - (0,2 x
	2,653) = 2,122 kg de CO ₂ /litre
	Gas liquat del petroli (GLP): 1,61 kg CO ₂ /litre ³⁶
	Gas natural comprimit o vehicular (GNC): 2,15 kg CO ₂ /kg de GNC

Estos factores de emisión dependen del tipo de combustible consumido, no del tipo de vehículo. Se obtienen, por tanto, las emisiones de GEI (kg de CO2 equivalente), donde las emisiones de CO2 por litro consumido son de 2,520 kg/l para los diésel y 2,180 kg/l para los de gasolina.



Tabla 49. Litros de combustible consumidos anualmente en Canet d'en Berenguer. Fuete: IDOM a partir de datos del IVE y de la Guía práctica para el cálculo de emisiones de gases de efecto invernadero

Tipo de vehículo	l/100 km	km Anuales	l consumidos
Turismos (diésel)	6,5	1.719.049	111.738,20
Turismos (gasolina)	9	940.356	84.632,07
Motocicletas (gasolina)	4,5	412.729	18.572,79
Furgonetas (diésel)	8,5	259.035	22.017,94
Furgonetas (gasolina)	12	21.987	2.638,44
Camiones (diésel)	45	49.204	22.141,83

Con esta metodología se estima que, en Canet d'en Berenguer, anualmente, se emiten debido al tráfico de vehículos ligeros y pesados por el municipio, un total de 622,66 toneladas de CO2 equivalente. Para cumplir con los objetivos de la UE se debería reducir estas emisiones en un 40% en el horizonte del año 2030. En el cuadro adjunto se presenta la tabla de cálculo de la *Guía práctica para el cálculo de emisiones de gases de efecto invernadero:*

Tabla 50. Emisiones de CO2 Equivalente al año en Canet d'en Berenguer. Fuente: Guía práctica para el cálculo de emisiones de gases de efecto invernadero

					% biodièsel o	Factor d'emissió	
	ort Descripció (tipus de carburant - per vehicle)		Consum de combustible		bioetanol *1	de CO ₂	Emissions de CO
Mode de transport			litres/any o kg/any o kWh/any	valor	%	kg CO₂/litre o kg CO₂/kg o kg CO2/kWh	tones de CO₂
		Turismes	litres/any	84.632,07		2,196	185,86387
		Furgonetes i camionetes	litres/any	2.638,44		2,196	5,79438
		Camions	litres/any				0,00000
	Gasolina (95 o 98)	Motocicletes	litres/any	18.572,79		2,196	40,78845
	337	Autobusos	litres/any				0,00000
	mòbil agríco	Maquinària mòbil agrícola, industrial i forestal	litres/any				0,00000
	Furg can	Turismes	litres/any	111.738,20		2,503	279,69301
		Furgonetes i camionetes	litres/any	22.017,94		2,503	55,11333
		Camions	litres/any	22.141,83		2,503	55,42344
		Motocicletes	litres/any				0,00000
		Autobusos	litres/any				0,00000
	Dièsel	Maquinària mòbil agrícola, industrial i forestal - amb gasoil classe B (agrícola)	litres/any				0,00000
		Maquinària mòbil agrícola, industrial i forestal - amb gasoil classe A (automoció)	litres/any				0,00000



B. Emisiones de contaminantes atmosféricos

A partir de los datos de kilómetros recorridos anualmente por los vehículos diésel y por los vehículos gasolina, se calcula con la "Calculadora de emisiones de contaminantes atmosféricos" del Departamento de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, las emisiones de NOx y PM10 generadas por el tránsito en Canet d'en Berenguer. En la situación actual se generan anualmente 1.876,89 kilogramos de NOX y 53,38 Kg de PM10.

Tabla 51. Emisiones de contaminantes atmosféricos en Canet d'en Berenguer. Fuente: IDOM con la metodología de la Calculadora de emisiones de contaminantes atmosféricos" del Departamento de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya

Tipo de vehículo	km diarios	km anuales	Nox (g/km)	PM (g/km)	Nox Anual (Kg.)	PM anual (Kg.)
Turismos (diésel)	5.457	1.719.049	0,877	0,015	1.507,61	25,79
Turismos (gasolina)	2.985	940.356	0,049	0,014	46,08	13,16
Motocicletas (gasolina)	1.310	412.729	0,256	0,012	105,66	4,95
Furgonetas (diésel)	996	259.035	0,653	0,026	169,15	6,73
Furgonetas (gasolina)	85	21.987	0,062	0,024	1,36	0,53
Camiones (diésel)	189	49.204	0,956	0,045	47,04	2,21
				Total	1.876,89	53,38

A continuación, se muestran los resultados de la calculadora de emisiones para un día laborable:

Tabla 52. Emisiones de contaminantes atmosféricos para turismos diésel. Fuente:" Calculadora de emisiones de contaminantes atmosféricos" del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya





Tabla 53. Emisiones de contaminantes atmosféricos para turismos gasolina. Fuente:" Calculadora de emisiones de contaminantes atmosféricos" del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya



Tabla 54. Emisiones de contaminantes atmosféricos para motocicletas gasolina. Fuente:" Calculadora de emisiones de contaminantes atmosféricos" del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya





Tabla 55. Emisiones de contaminantes atmosféricos para furgonetas diésel. Fuente:" Calculadora de emisiones de contaminantes atmosféricos" del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya



Tabla 56. Emisiones de contaminantes atmosféricos para furgonetas diésel. Fuente:" Calculadora de emisiones de contaminantes atmosféricos" del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya





Tabla 57. Emisiones de contaminantes atmosféricos para camiones diésel. Fuente:" Calculadora de emisiones de contaminantes atmosféricos" del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya





2. DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD ACTUAL

2.1. DIAGNÓSTICO TÉCNICO PRELIMINAR

A continuación se realiza el diagnóstico técnico preliminar para cada uno de los modos de transporte y sobre la propia caracterización de la movilidad.

Caracterización de la movilidad

- Diariamente las personas residentes en el municipio de Canet d'en Berenguer realizan 19.800 desplazamientos, lo que implica un ratio de 3,05 desplazamientos por persona y día para el total de la población.
- Del conjunto de desplazamientos que realizan los residentes, la mayoría son externos (77%) y poco más de una quinta parte internos. Esto muestra un índice de autocontención bajo, lo que implica que los residentes en Canet d'en Berenguer salen del municipio para realizar sus tareas cotidianas: trabajo, estudios, compras, ocio...
- El reparto modal para los desplazamientos internos muestra un uso predominante de los modos de transporte no motorizados (67%), con prácticamente un tercio en transporte motorizado.
- En cambio, el reparto modal para los desplazamientos externos muestra un uso predominante del vehículo privado (71%), con una representación notable del 7% en modos no motorizados (5% en bicicleta y el 2% a pie), un 5% en transporte público y un 16% en autobús discrecional (debido a la presencia del colegio Camarena Canet).
- Cada día las personas residentes en Canet d'en Berenguer realizan 15.300 desplazamientos hacia otros municipios, principalmente hacia Sagunto (69%) y hacia València (15%).
- Cada día las personas residentes en Canet d'en Berenguer realizan 12.418 desplazamientos en transporte motorizado, considerando tanto los desplazamientos internos como fuera del municipio. Asimismo, las personas que residen fuera del municipio y que acuden a él, generan 4.308 en transporte privado.
- Anualmente, se emiten debido al tráfico de vehículos ligeros y pesados por el municipio, un total de 622,66 toneladas de CO2 equivalente, y se generan 1.876,89 kilogramos de NOX y 53,38 Kg de PM10.

Existe una clara diferencia entre las pautas de movilidad urbanas y las interurbanas: mientras que para la movilidad urbana (interna) el ir a pie es el principal modo de transporte (67%), para la movilidad interurbana el coche es el principal protagonista (71%), con un predominio de desplazamientos externos (77%) sobre internos por parte de las personas residentes



La figura del peatón y el espacio urbano

- La estructura urbana del municipio es uno de los principales factores que impacta en las pautas de movilidad. Canet d'en Berenguer tiene unas dimensiones relativamente pequeñas, lo que facilita los desplazamientos de proximidad, que mayoritariamente se realizan a pie.
- La zona de la playa destaca por una infraestructura peatonal de altas cualidades, con amplitudes medias por encima de los 2m de ancho.
- Sin embargo, en el núcleo histórico la amplitud de la infraestructura peatonal resulta escasa en gran parte de las calles. Las dimensiones de las aceras más habituales varían entre 0,70 y 1,50 m de anchura (salvo casos puntuales), siendo las más comunes en los viales en la parte más antigua en torno a 0,70 m y alrededor de 1,20-2 m en la más moderna. También se observan discontinuidades en algunos tramos, lo que unido a la estrechez de las aceras y la presencia de algunos pasos inaccesibles, hace que los ciudadanos y ciudadanas de Canet d'en Berenguer opten por caminar por la calzada.
- En los aforos realizados se ha observado un elevado número de viandantes en las primeras horas de la mañana, caminando por la vía circunvalar que rodea el núcleo, así como hacia la zona de playa, Sagunto y Puerto de Sagunto.

Debe focalizarse la atención en mejorar la accesibilidad del espacio público del núcleo histórico para lograr un municipio inclusivo y accesible.

La bicicleta

- A nivel supramunicipal, Canet d'en Berenguer se encuentra actualmente desconectada de la red estructurante con los municipios cercanos, en especial con Sagunto y la infraestructura ciclista que discurre a lo largo de la CV320.
- En lo que se refiere a la infraestructura ciclista a nivel local, el municipio cuenta en la actualidad con una infraestructura ciclista muy desarrollada, con conectividad entre los núcleos de playa y el núcleo histórico, así como a lo largo de todo el frente litoral, ejecutado como plataforma compartida. Sin embargo, se observan algunos tramos discontinuos como la conexión norte (a lo largo de la CV-3202) junto al cementerio y la conexión entre el polígono industrial y la CV-320.
- Los 4 puntos de estacionamientos para bicicletas detectados en el núcleo histórico resultan escasos para el desarrollo del carril bici

Es necesario mejorar la conectividad ciclista con el municipio de Sagunto, así como solucionar las discontinuidades en la infraestructura local.





El transporte público

- Canet d'en Berenguer cuenta con servicio de transporte público a través de la línea 115 de Metrobús, que conecta el municipio con la ciudad de València y con Sagunto, la línea 2 del servicio urbano de Sagunt, y la Línea 310 que permite la conexión tanto con Sagunto como con Faura y Quartell.
- El nuevo plan concesional de Metrobus plantea para el núcleo del municipio de Canet d'en Berenguer un aumento de las frecuencias actuales en los días laborables, de 4 servicios de ida y 3 de vuelta hasta los 8 servicios de ida y vuelta, manteniéndose el número de servicios los sábados laborables, así como en domingos y festivos. En el caso concreto de las paradas en la Playa de Canet, también se prevé el aumento de los servicios en los días laborables, en la ida desde los 3 actuales hasta 5 y en la vuelta desde los 3 actuales hasta alcanzar 4 servicios.
- La línea 2 del servicio urbano de Sagunto proporciona 7 servicios de ida/vuelta durante los días laborables y 3 servicios de ida/vuelta en fines de semana y festivos, mientras que el servicio suburbano de la Línea 310 solo cuenta con un servicio al día.

Se precisa un aumento de las frecuencias del servicio Metrobús y autobús urbano de Sagunto, con conexión con los principales destinos de los viajes realizados por los residentes en Canet (València y Sagunto)

El vehículo privado motorizado y estacionamiento

- La estructura viaria de Canet d'en Berenguer se caracteriza por un eje estructurante de todos los núcleos urbanos del municipio la CV-3175, junto con la vía circunvalar que rodea el casco histórico y distribuye el flujo pasante en el municipio, canalizando el tráfico hacia la CV-320 que conecta con Sagunto.
- Las vías del municipio se articulan mayormente como vías de doble sentido, en los entornos urbanos consolidadas y mayormente como viales de doble sentido en los perímetros y ciertas vías estructurantes que atraviesan los núcleos urbanos.
- Los mayores valores de tráfico en las vías del municipio se registran en la Avda. del Mediterráneo (al sur de la rotonda que da acceso a la playa) con 7.120 vehículos ligeros, en la C/ Far que une el núcleo con la playa con 5.850 vehículos ligeros, en la Avda. Blasco Ibáñez que da acceso a la playa por el norte con cerca de 5.000 ligeros, así como en la C/ Montgó y la Cv-3201 que va hacia Puerto de Sagunto con entre 5.000 y 6.000 ligeros y en la C/Garbí en la rotonda que da acceso al polígono con alrededor de 4.000 ligeros. El mayor porcentaje de pesados se produce en el eje norte-sur que atraviesa el núcleo de Canet hacia Puerto de Sagunto.
- La hora punta se produce entre las 8:30 y las 9:30, siendo la rotonda que da acceso a la playa la que registra mayores niveles de tráfico de vehículos motorizados en la campaña de aforos realizados durante los días 1 y 2 de julio de 2020. En cualquier caso, cabe destacar que todas las secciones



analizadas presentan un nivel de servicio adecuado, por encima del nivel D, cuando aparecen condiciones inestables de circulación.

- Canet d'en Berenguer no presenta en su actualidad problemas de saturación de vehículos por falta de oferta de estacionamiento públicos o privados. En la actualidad, la oferta existente permite un adecuado estacionamiento en la mayor parte del municipio. Se han contabilizado y estimado un total de 4.445 4.820 plazas de estacionamiento disponibles en las calles del municipio.
- En cuanto a la gestión del estacionamiento, el municipio dispone de regulación en el entorno de playa, con diversas calles con tarifación con zona azul durante periodo de tiempo limitado. Además, la zona de playa cuenta con dos parkings públicos en los que solo se paga por estacionar durante los meses de julio, agosto y septiembre.
- Si consideramos la población flotante, estimada en picos en verano de 20.000 personas residiendo en el municipio, la proporción de plazas respecto a número potencial de vehículos continúa dando saldos positivos, evidenciando la amplia oferta de estacionamiento de la que dispone el municipio.

La mayor afluencia de vehículos motorizados se da en el periodo estival en condiciones estables de circulación, con un FHP del 5%, favorecido por una amplia oferta de estacionamiento

Reglamentos y ordenanzas

- El ayuntamiento se encuentra alineado con otros municipios valencianos y metropolitanos bonificando la compra de vehículos menos contaminantes mediante la bonificación en el Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica. El valor del 50% resulta adecuado si bien podría aumentarse para el caso de los vehículos puramente eléctricos.
- Es recomendable adaptar la normativa de tráfico del municipio con una nueva ordenanza de movilidad que tenga un enfoque no solo en el vehículo privado si no en todas las personas usuarias de la vía pública.
- No se establece ninguna bonificación en el estacionamiento para los vehículos sostenibles, en especial para los vehículos eléctricos.

Se precisa revisar el sistema de bonificaciones para la compra de vehículos y para el estacionamiento, así como la ordenanza de movilidad



2.2. DIAGNÓSTICO PARTICIPATIVO

La participación ciudadana se ha convertido en una herramienta fundamental en la configuración del desarrollo local, así como de las políticas públicas municipales. Incorporar a la ciudadanía en la toma de decisiones es una garantía de éxito en la planificación local, al mismo tiempo que potencia la eficiencia y la cohesión en la gobernanza territorial.

El Taller de Diagnóstico Participativo en el marco del PMUS de Canet d'en Berenguer, centrado en mapear las principales problemáticas en el ámbito de la movilidad que detecta la población residente en el municipio, se llevará a cabo en el mes de septiembre. Se recogerán las principales conclusiones de la jornada, que complementarán el diagnóstico técnico preliminar.



FIGURAS Y TABLAS

FIGURAS

Figura 1. Límites urbanos municipio de Canet d'en Berenguer. Fuente: IDOM	9
Figura 2. Clasificación del suelo según planeamiento vigente 2001. Fuente: IDOM con datos PG	OU y GVA10
Figura 3. Zonificación del suelo según planeamiento vigente 2001. Fuente: IDOM con datos PG	OU y GVA11
Figura 4. Situación a fecha de 2020 del planeamiento vigente. Actualización a situación actual	
Figura 5. Usos de los inmuebles en Canet d'en Berenguer a fecha de 2018 (en %). Fuente :Po	rtal estadístico
Figura 6. Antigüedad de los inmuebles en Canet d'en Berenguer a fecha de 2018 (en %).	Fuente: Portal
Figura 7. Análisis de las alturas de la edificación en el municipio y estructura urbana. Fue información de Catastro	nte: IDOM con
Figura 8. Entorno del Polígono Industrial de Canet d'en Berenguer. Fuente: IDOM	
Figura 9. Ortofoto 1957 del municipio de Canet d'en Berenguer. Fuente: ICV	
Figura 10. Ortofoto 2000-2008-2019 del municipio de Canet d'en Berenguer. Fuente: ICV	
Figura 11. Esquema crecimiento urbano del municipio. Fuente: IDOM	
Figura 12. Suelos protegidos y de tipo rural común según planeamiento en vigor. Fuente: IDON PGOU	∕l con datos del
Figura 13. PAT INFRAESTRUCTURA VERDA DEL LITORAL DE LA CV. Zona Canet d'en Berenguer.	
Figura 14. Equipamientos deportivos y recreativos identificados. Fuente: IDOM	
Figura 15. Centros educativos y culturales del municipio. Fuente: IDOM	
Figura 16. CEIP La Muralla, CEIP Les Palmeres, Escola Infantil El Rollet y Biblioteca Municipal	
Figura 17. Equipamientos sanitarios y asistenciales existentes identificados. Fuente: IDOM	
• Figura 18. Equipamientos administrativos e institucionales identificados. Fuente: IDOM	24
• Figura 19. Ayuntamiento de Canet d'en Berenguer y almacén municipal. Fuente: IDOM	
Figura 20. Zonas verdes existentes y futuras del municipio. Fuente: IDOM con datos PGOU	25
Figura 21. Principales calles comerciales de Canet d'en Berenguer. Fuente: IDOM	26
Figura 22. Imágenes principales calles comerciales del municipio. Fuente: IDOM	
Figura 23. Evolución de la población 2000-2019. Fuente: INE	28
Figura 24. Pirámide poblacional 2018. Fuente: Instituto Estadístico GVA	29
Figura 25. Crecimiento vegetativo periodo 2013-2017 en Canet d'en Berenguer. Fuente: Instit	uto Estadístico
Figura 26. Habitantes por sección censal año 2019. Fuente: IDOM con datos INE	
Figura 27. Densidad habitantes por sección censal año 2019. Fuente: IDOM con datos INE	
Figura 28. Población menor a 19 años en 2019. Fuente: INE	
Figura 29. Densidad menores 19 años por sección censal año 2019. Fuente: IDOM con datos IN	
Figura 30. Población mayor 65 años en 2019. Fuente: INE	
Figura 31. Densidad mayores 65 años por sección censal año 2019. Fuente: IDOM con datos IN	



Figura 32. Proporción hombres respecto mujeres por sección censal en 2019. Fuente: IDOM con datos INE .3
Figura 33. % de viviendas no principales por sección censal de Canet d'en Berenguer. Fuente: INE3
Figura 34. Renta disponible en los hogares 2017. Fuente: INE4
Figura 35. Desplazamientos internos y externos. Fuente: EDM 2018, PMoMe4
Figura 36. Reparto modal Canet d'en Berenguer total desplazamientos. Fuente: EDM 2018 PMoMe4
Figura 37. Reparto modal desplazamientos internos de residentes en Canet d'en Berenguer. Fuente: EDM 201 PMoMe4
Figura 38. Reparto modal desplazamientos externos de residentes en Canet d'en Berenguer. Fuente: EDI 2018 PMoMe
Figura 39. Motivos de viaje desplazamientos internos en el municipio. Fuente: EDM 2018 PMoMe4
Figura 40. Relaciones de movilidad de residentes en Canet d'en Berenguer con otros municipios. Fuente: EDI 2018 PMoMe4
Figura 41. Reparto modal desplazamientos de residentes fuera de Canet d'en Berenguer con destino en e municipio. Fuente: EDM 2018 PMoMe4
Figura 42. Relaciones de movilidad de residentes fuera de Canet d'en Berenguer con el municipio. Fuento EDM 2018 PMoMe4
Figura 43. Localizaciones aforos realizados. Fuente: IDOM5
Figura 44. Vehículos ligeros y pesados por sentido, junto con el porcentaje de pesados, resultado de los aforo manuales realizados el día 01/07/2020 en la rotonda de acceso al polígono, en horario de 7:30 a 10:00. Fuento IDOM5
Figura 45. Vehículos ligeros y pesados por sentido, junto con el porcentaje de pesados, resultado de los aforo
manuales realizados el día 01/07/2020 en la rotonda sur, en horario de 7:30 a 10:00. Fuente: IDOM5
Figura 46. Vehículos ligeros y pesados por sentido, junto con el porcentaje de pesados, resultado de los aforo manuales realizados el día 02/07/2020 en la rotonda del cementerio, en horario de 7:30 a 10:00. Fuente: IDOI
Figura 47. Vehículos ligeros y pesados por sentido, junto con el porcentaje de pesados, resultado de los aforo manuales realizados el día 02/07/2020 en la rotonda de acceso a la playa, en horario de 7:30 a 10:00. Fuente
IDOM6
Figura 48. IMD de la CV-317 en el tramo de Canet d'en Berenguer a Sagunto. Fuente: Diputació de València 6 Figura 49. Figura 50. IMD de la CV-309 en la sección junto al polígono de Canet d'en Berenguer. Fuento Generalitat Valenciana
Figura 51. Localización de los puntos de medición del sistema Crowd Monitoring. Fuente: Ayuntamiento d Canet d'en Berenguer6
Figura 52. Numero de conteos en periodos de 5 minutos para periodo de 2 dias. Datos obtenidos para días y 2 de julio de 2020. Fuente: Ayuntamiento de Canet d'en Berenguer6
Figura 53. Concentración de conteos cada 10 minutos en los sensores del municipio durante los últimos 9
días, de mayo a julio de 2020. Fuente: Ayuntamiento de Canet d'en Berenguer6
Figura 54. Concentración de conteos cada minuto del sensor ubicado en la C/ Riu, en la rotonda sur, durant
los días 01/07/2020 y 02/07/2020. Fuente: Ayuntamiento de Canet d'en Berenguer6
Figura 55. Concentración de conteos cada minuto del sensor ubicado en la CV-3175, rotonda de acceso a l playa, durante los días 01/07/2020 y 02/07/2020. Fuente: Ayuntamiento de Canet d'en Berenguer6



Figura 56. Vehículos ligeros más pesados por sentido durante el periodo estival, resultado de los af	oros
manuales realizados los días 1 y 2 de julio de 2020, considerando un FHP del 5%. Fuente: IDOM	69
Figura 57. IMD durante un día tipo en Canet d'en Berenguer, considerando un FHP del 10%. Fuente: IDOM	1.70
Figura 58. Ejemplo de buen diseño urbano practicable y accesible de la C/Quart de les Valls y C/Jain	ne I.
Fuente: IDOM	71
Figura 59. Ejemplos de tramos viarios de Canet d'en Berenguer en el núcleo histórico con secciones de a	cera
con estrecheces excesivas que limitan la accesibilidad y utilidad de la infraestructura peatonal, así como	con
discontinuidades. Fuente: IDOM	72
Figura 60. Inventario de pasos de peatones y elementos de calmado de tráfico en el municipio. Fuente: Il	DOM
	74
Figura 55. Pasos de peatones accesibles y no accesibles en el municipio. Fuente: IDOM	74
Figura 62. Ejemplos de pasos de peatones no accesibles presentes en el municipio. Fuente: IDOM	75
Figura 63. Condición de accesibilidad de los pasos de peatones existentes en el municipio. Fuente: IDOM	75
Figura 64. Ejemplos de zonas verdes y plazas en el tejido urbano de Canet d'en Berenguer. Fuente: IDOM	76
Figura 65. Infraestructura ciclista supramunicipal existente. Fuente: IDOM	78
Figura 66. Ejemplos de diferentes puntos de la infraestructura ciclista del municipio. Fuente: IDOM	79
Figura 67. Infraestructura ciclista local existente en Canet d'en Berenguer. Fuente: IDOM	80
Figura 68. Ejemplos de ciclocalles en C/Joan Fuster y C/ Ramón y Cajal. Fuente: IDOM	81
Figura 69. Aparcabicis en C/ Parres y en CEIP Les Palmeres. Fuente: IDOM	
Figura 70. Horario Línea 115. Fuente: AVSA	
Figura 71. Trazado línea 115 de Metrobús a su paso por Canet d'en Berenguer. Fuente: IDOM con dato	s de
AVSA	
Figura 72. Horarios Línea 2. Fuente: AVSA	85
Figura 73. Trazado línea 2 a su paso por Canet d'en Berenguer. Fuente: IDOM con datos de AVSA	86
Figura 74. Horarios línea 310. Fuente: AVSA	87
Figura 75. Trazado línea 310 a su paso por Canet d'en Berenguer. Fuente: IDOM con datos de AVSA	87
Figura 76. Paradas existentes en el municipio. Fuente: IDOM	
Figura 77. Previsión del nuevo plan concesional CV-102. Fuente: GVA	
Figura 78. Esquema nuevo plan concesional CV-102. Fuente: GVA	90
Figura 79. Estructura red viaria del municipio. Fuente: IDOM	91
Figura 80. Sentidos de circulación municipio. Fuente: IDOM	
Figura 81. Tipología de calles. Fuente: IDOM	
Figura 82. IMD (por sección) en un día tipo en Canet d'en Berenguer (FHP del 10%). Fuente: IDOM	95
Figura 83. Estacionamiento en vía pública existente en el municipio y configuración del espacio	
estacionamiento. Fuente: IDOM	
Figura 84. Parking de la Plaza de Pescadores. Fuente: IDOM	
Figura 85. Tipo de gestión del estacionamiento existente en vía pública en el municipio. Fuente: IDOM	98
Figura 86. Inventario de portales y vados autorizados zona centro histórico de Canet d'en Berenguer. Fue	ente:
IDOM	
Figura 78. Ejemplo de plaza PMR existente en con necesidad de mejora en la señalización y la provisió	
rampa. Fuente: IDOM	
Figura 88. Ejemplo de plaza PMR existente adecuadamente diseñada. Fuente: IDOM	101



Figura 89. Estacionamientos PMR identificados. Fuente: IDOM	102
Figura 90. Estacionamientos para vehículo eléctrico identificados. F	uente: IDOM con datos Electromaps e
Iberdrola	102

TABLAS

Tabla 1. Zonificación PGOU 2001. Fuente: IDOM con datos PGOU y GVA10
Tabla 2. Zonificación PGOU 2001 desarrollada en la actualidad a fecha 2020. Fuente: IDOM con datos PGOU y
GVA11
Tabla 3. Ratio de Zonas Verdes por habitante. Fuente: IDOM con datos del PGOU actualizados25
Tabla 4. Estimación residentes estacionales en el municipio. Fuente: IDOM con datos del Censo 201135
Tabla 5. N°. de vehículos e índice de motorización València provincia y CV. Fuente: DGT e Instituto Estadístico
GVA 201637
Tabla 6. Número de vehículos e índice de motorización Canet d'en Berenguer. Fuente: Instituto Estadístico
GVA - 201837
Tabla 7. Porcentaje de vehículos por tipo de combustible. Fuente: Instituto Estadístico GVA38
Tabla 8. Porcentaje de tipo de vehículo. Fuente: Instituto Estadístico GVA
Tabla 9. Contratación registrada por sectores en Canet d'en Berenguer 2017-2019. Fuente: SERVEF39
Tabla 10. Contratación registrada por sectores en Canet d'en Berenguer en comparación con Comarca
Provincia y CCAA. Fuente: SERVEF39
Tabla 11. Número de empresas totales y por sector económico. Fuente: SERVEF40
Tabla 12. Paro registrado y situación empleo en el municipio. Fuente: SERVEF40
Tabla 13. Paro registrado por sectores. Fuente: SERVEF41
Tabla 14. Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas. Datos a 31 de diciembre. Fuente: Instituto
Estadístico GVA con datos INE41
Tabla 15. Reparto modal Canet d'en Berenguer total desplazamientos. Fuente: EDM 2018 PMoMe43
Tabla 16. N.º de desplazamientos internos residentes en Canet d'en Berenguer. Fuente: EDM 2018 PMoMe.45
Tabla 17. N.º de desplazamientos externos residentes en Canet d'en Berenguer. Fuente: EDM 2018 PMoMe 46
Tabla 18. Motivos de viaje desplazamientos externos en el municipio. Fuente: EDM 2018 PMoMe48
Tabla 19. N.º de desplazamientos externos residentes fuera de Canet d'en Berenguer con destino en e
municipio. Fuente: EDM 2018 PMoMe49
Tabla 20. Motivo del viaje en Metrobús L115. Fuente: EDM 2018 PMoMe50
Tabla 21. Frecuencia del viaje en Metrobús L115. Fuente: EDM 2018 PMoMe50
Tabla 22. Ocupación de las personas usuarias de Metrobús L115. Fuente: EDM 2018 PMoMe50
Tabla 23. Tiempo de recorrido en Metrobús L115. Fuente: EDM 2018 PMoMe51
Tabla 24. Conteo de modos motorizados (ligeros y pesados) en la rotonda de acceso al polígono en intervalos
de 15 minutos de 7:30 a 10:30. Fuente: IDOM52
Tabla 25. Cálculo del Nivel de Servicio en la rotonda de acceso al polígono. Fuente: IDOM53
Tabla 26. Conteo de modos no motorizados en la rotonda de acceso al polígono en intervalos de 15 minutos
de 7:30 a 10:30. Fuente: IDOM54
Tabla 27. Conteo por modo en la rotonda de acceso al polígono en intervalos de 15 minutos de 7:30 a 10:30
Fuente: IDOM54



abla 28. Conteo de modos motorizados (ligeros y pesados) en la rotonda sur en intervalos de 15 minutos :30 a 10:30. Fuente: IDOM	
abla 29. Cálculo del Nivel de Servicio en la rotonda sur. Fuente: IDOM	
abla 30. Conteo de modos no motorizados en la rotonda sur en intervalos de 15 minutos de 7:30 a 10	
ruente: IDOM	
abla 31. Conteo por modo en la rotonda sur en intervalos de 15 minutos de 7:30 a 10:30. Fuente: IDOM	
abla 32. Conteo de modos motorizados (ligeros y pesados) en la rotonda del cementerio en intervalos de	
ninutos de 7:30 a 10:30. Fuente: IDOM	
abla 33. Cálculo del Nivel de Servicio en la rotonda del cementerio. Fuente: IDOM	
abla 34. Conteo de modos no motorizados en la rotonda del cementerio en intervalos de 15 minutos de 7	
10:30. Fuente: IDOM	
abla 35. Conteo por modo en la rotonda del cementerio en intervalos de 15 minutos de 7:30 a 10:30. Fuel	
DOM	
abla 36. Conteo de modos motorizados (ligeros y pesados) en la rotonda de acceso a la playa en interva	
le 15 minutos de 7:30 a 10:30. Fuente: IDOM	
abla 37. Cálculo del Nivel de Servicio en la rotonda de acceso a la playa. Fuente: IDOM	
abla 37. Calculo del Nivel de Servicio en la rotonda de acceso a la playa. Fuente: IDOM abla 38. Conteo de modos no motorizados en la rotonda de acceso a la playa en intervalos de 15 minuto:	
• •	
:30 a 10:30. Fuente: IDOM	
abla 39. Conteo por modo en la rotonda de acceso a la playa en intervalos de 15 minutos de 7:30 a 10 uente: IDOM	
abla 40. Tiempo de recorrido en Metrobús L115. Fuente: EDM 2018 PMoMede de la compania del compania del compania de la compania del compania del compania de la compania de la compania de la compania de la compania del	
abla 41. IMD diaria de las diferentes vías del municipio. Fuente: IDOM con datos propios, de GVA y	
omento	
abla 42. Distribución del estacionamiento en calle en el municipio. Fuente: IDOM	
abla 43. Estimación capacidad estacionamiento municipio. Fuente: IDOM	
abla 44. Estimación capacidad estacionamiento con consideración población flotante. Fuente: IDOM	
abla 45. Cálculo del número de vehículos ligeros y pesados circulando en un día tipo por el munici	-
uente: PMoMe - IDOM	
abla 46. Kilómetros recorridos diariamente según tipo de vehículo y combustible. Fuente: IDOM con da	
lel IVE	
abla 47. Kilómetros recorridos anualmente según tipo de vehículo y combustible. Fuente: IDOM con da	
lel IVE	
abla 48. Factores de emisión. Fuente: Guía práctica para el cálculo de emisiones de gases de efe	
nvernadero	
abla 49. Litros de combustible consumidos anualmente en Canet d'en Berenguer. Fuete: IDOM a parti	
latos del IVE y de la Guía práctica para el cálculo de emisiones de gases de efecto invernadero	
abla 50. Emisiones de CO2 Equivalente al año en Canet d'en Berenguer. Fuente: Guía práctica para el cálo	
le emisiones de gases de efecto invernadero	
abla 51. Emisiones de contaminantes atmosféricos en Canet d'en Berenguer. Fuente: IDOM cor	
netodología de la Calculadora de emisiones de contaminantes atmosféricos" del Departamento de Terri	itori
Sostanihilitat da la Generalitat de Catalunya	111



Tabla 52. Emisiones de contaminantes atmosféricos para turismos diésel. Fuente:" Calculadora de emisiones
de contaminantes atmosféricos" del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya
Tabla 53. Emisiones de contaminantes atmosféricos para turismos gasolina. Fuente:" Calculadora de
emisiones de contaminantes atmosféricos" del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de
Catalunya112
Tabla 54. Emisiones de contaminantes atmosféricos para motocicletas gasolina. Fuente:" Calculadora de
emisiones de contaminantes atmosféricos" del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de
Catalunya112
Tabla 55. Emisiones de contaminantes atmosféricos para furgonetas diésel. Fuente:" Calculadora de
emisiones de contaminantes atmosféricos" del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de
Catalunya113
Tabla 56. Emisiones de contaminantes atmosféricos para furgonetas diésel. Fuente:" Calculadora de
emisiones de contaminantes atmosféricos" del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de
Catalunya113
Tabla 57. Emisiones de contaminantes atmosféricos para camiones diésel. Fuente:" Calculadora de emisiones
de contaminantes atmosféricos" del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya