

1: INTRODUCCIÓN

El Estudio de Tráfico y Movilidad se adjunta a la documentación presentada del Plan General de Ordenación Urbana de Gestalgar. Su objetivo consiste en realizar un análisis y diagnóstico sobre los sistemas de movilidad existentes en Gestalgar, así como establecer una serie de pautas que mejoren el sistema existente que al mismo tiempo integre el nuevo modelo territorial propuesto desde el Plan General.

La política territorial de la Generalitat, tal como establece la ley 4/2004, de 30 de junio, de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje (L.O.T.P.P.), de la Generalitat Valenciana, está dirigida a la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos, y se basará entre otras propuestas en lograr la accesibilidad del ciudadano en el entorno urbano, así como conseguir la eficiencia de la movilidad urbana y el desarrollo sostenible.

En el artículo 13 del Reglamento de Ordenación y Gestión Territorial Urbanística hace referencia al artículo 7.1 de la L.O.T.P.P. y a los recorridos peatonales:

- 1. En el planeamiento urbanístico se preverán recorridos peatonales o no motorizados siempre que los desarrollos urbanísticos den lugar a núcleos desagregados, los cuales deberán ejecutarse con cargo a la actuación urbanística que los genere.*
- 2. Los equipamientos y dotaciones públicas más significativos de la red estructural deberán estar conectados entre ellos mediante una red de recorridos peatonales o no motorizados prevista en el planeamiento urbanístico, cuyo diseño concreto tenderá a evitar los peligros que pueda generar el tránsito rodado.*
- 3. Cuando la intensidad del tráfico sea escasa y así se demuestre en el planeamiento, o bien la movilidad y el transporte quede garantizada por la existencia efectiva de servicios públicos, podrá eximirse de la obligación de prever recorridos peatonales o no motorizados que conecten los equipamientos y dotaciones de la red estructural.*

Siguiendo las indicaciones el artículo anterior se deberá potenciar los desplazamientos en modos no motorizados, peatonales y ciclistas. Por otra parte, no podemos olvidar, que el sistema viario está relacionado principalmente con la movilidad motorizada, por lo que será necesario estudiar la coexistencia entre los modos motorizados y no motorizados e integrarlos en el diseño de la vía pública.

También es necesario tener en cuenta la Ley 16/2005, de 31 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, Ley Urbanística Valenciana, que tiene por objeto la ordenación de la actividad urbanística y de la utilización del suelo para su aprovechamiento racional de acuerdo con su función social, en el ámbito de la Comunidad Valenciana, así como proteger el medio ambiente, los recursos naturales y la calidad de vida, potenciando un desarrollo urbano sostenible dentro de los principios definidos en el artículo 45 de la Constitución, así como conservar y promover el patrimonio histórico, cultural, paisajístico y arquitectónico.

Para ello se tendrá muy en cuenta el transporte público. Sin embargo, debido a las características del municipio en cuanto a dimensiones y ubicación geográfica, este acceso al transporte público está limitado, disponiendo de una conexión mediante autobús proveniente de Valencia, siendo Gestalgar final de trayecto.

En su artículo 146, el Reglamento de Ordenación y Gestión Territorial y Urbanística (ROGTU), 67/2006 de 12 de mayo, se establece que:

Artículo 146. Memoria Justificativa (en referencia al artículo 64 de la Ley Urbanística Valenciana).

1. La Memoria Justificativa deberá contener la explicación suficiente y adecuada que legitima:

A) La ordenación estructural e información estadística de sus magnitudes, incluyendo:

a) El modelo territorial propuesto, su adecuación a los principios rectores y objetivos de la Ley de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje, así como la justificación de su coherencia con el planeamiento de los municipios colindantes, y el fundamento objetivo, racional y razonable que justifica su adopción frente a otras posibles alternativas.

b) Las tablas que expresen las dimensiones de la evolución urbana previsible y las superficies incluidas en cada clase de suelo, Sector y Unidad de Ejecución.

c) La demostración de la suficiencia de la red primaria de reservas de suelo dotacional, de la red general de infraestructuras y servicios y de las condiciones objetivas de conexión e integración.

B) La descripción y justificación suficiente de la ordenación pormenorizada y de su cumplimiento y adecuación a la ordenación estructural.

C) Los criterios utilizados para realizar el cálculo del aprovechamiento tipo, y la justificación de la delimitación de las áreas de reparto.

D) Los estudios de tráfico y transportes.

E) La evaluación socio-económica: análisis previsible de las consecuencias de la ordenación en el empleo y la economía del municipio.

F) El estudio de impacto ambiental, conforme a lo exigido en la legislación medio ambiental.

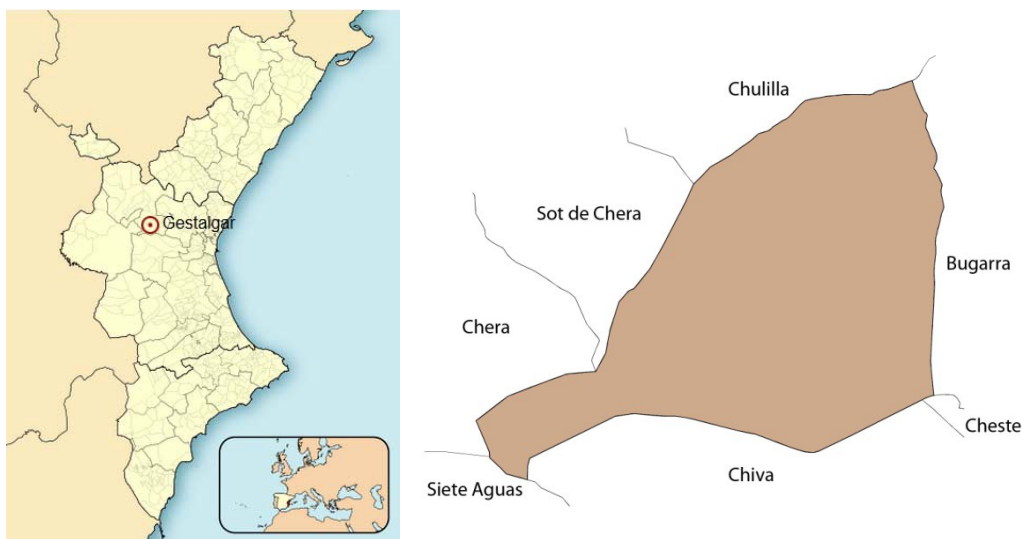
2. Se prescindirá de los contenidos expresados en los apartados D y E, o se simplificará su contenido, cuando la limitada dimensión demográfica o urbanística del municipio así lo aconsejen. Sólo será preceptivo reflejar esos contenidos para Municipios de más de 50.000 habitantes. El documento señalado en el apartado F se formalizará como capítulo independiente de la Memoria, o como documento independiente de ella.

La población de Gestalgar comprende 634 habitantes, muy lejos de las 50.000 personas que establece el punto 2, por lo que es posible simplificar el contenido del presente estudio de tráfico para evitar reduplicaciones innecesarias. No obstante, se proporcionará toda la información posible.

1.1 – ÁMBITO DE ESTUDIO

La extensión del término municipal de Gestalgar es de 69,76 km², siendo la mayor parte de ellos superficie forestal protegida (unos 56 km²), de los cuales una parte importante al norte del término sufrió el incendio de 2012. El río Turia atraviesa de oeste a este el término, creando un valle con una orografía accidentada, con desniveles que van desde los 1.100 metros de altura en la zona del Pico de Santa María, a los aproximadamente 200 metros de altura donde está situada la población.

Gestalgar pertenece a la comarca de los Serranos, y limita con Sot de Chera y Chulilla a Norte, con Chera y Siete Aguas a Oeste, con Chiva y Cheste a Sur y con Bugarra a Este.



La población es de 596 personas según el censo de 2017, viéndose reducida en los últimos años, donde rondaba los 700 habitantes, y muy lejos de los 1.800 que alcanzó a principios del siglo XX. Se prevé un ligero descenso demográfico en los próximos años tal y como se ha venido produciendo debido al envejecimiento poblacional y la emigración propia de las zonas rurales.

La principal carretera que encontramos es la VV-6121 (CV-377), que es la carretera de Pedralba a Gestalgar, que proviene desde Valencia, y mediante la cual se accede a la población. También encontramos la VV-6301 (CV-379), que es la carretera de Chiva a Gestalgar, y el Camino de la Endenia. En el término municipal aparece la carretera CV-396 de Bugarra a Ventas del Villar, que no llega a la población.

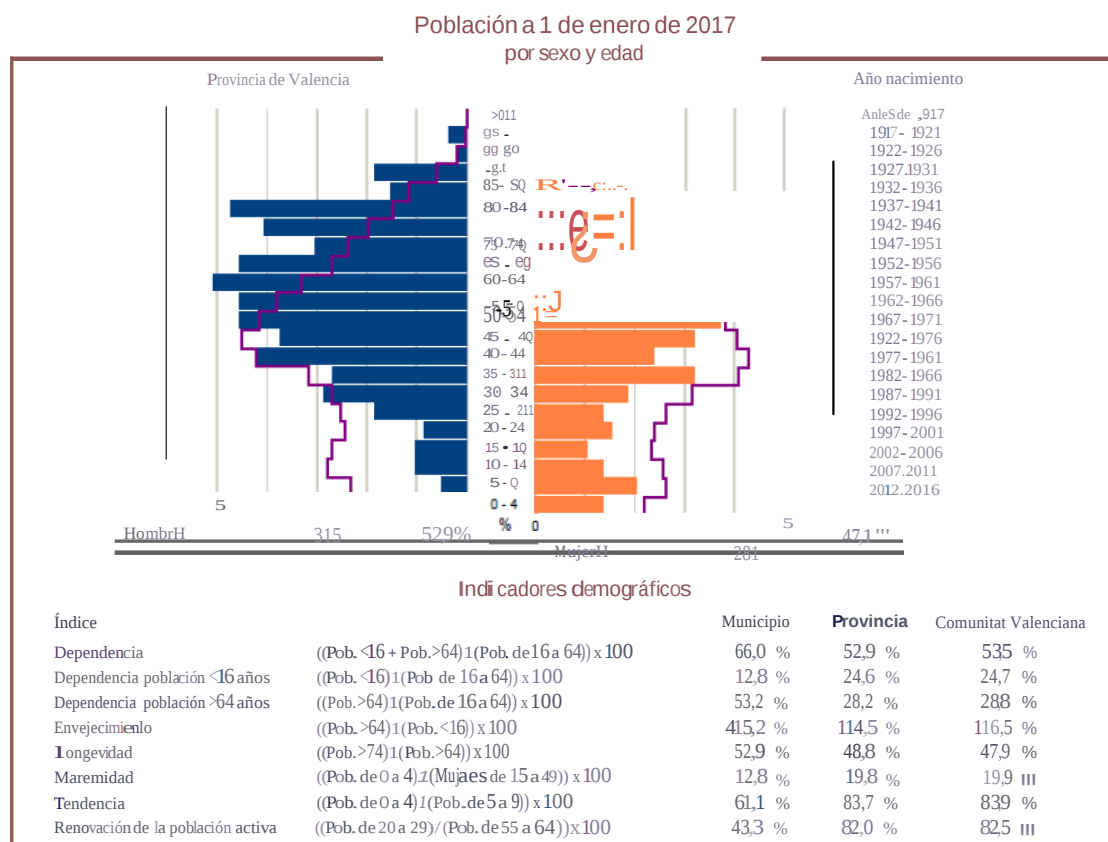
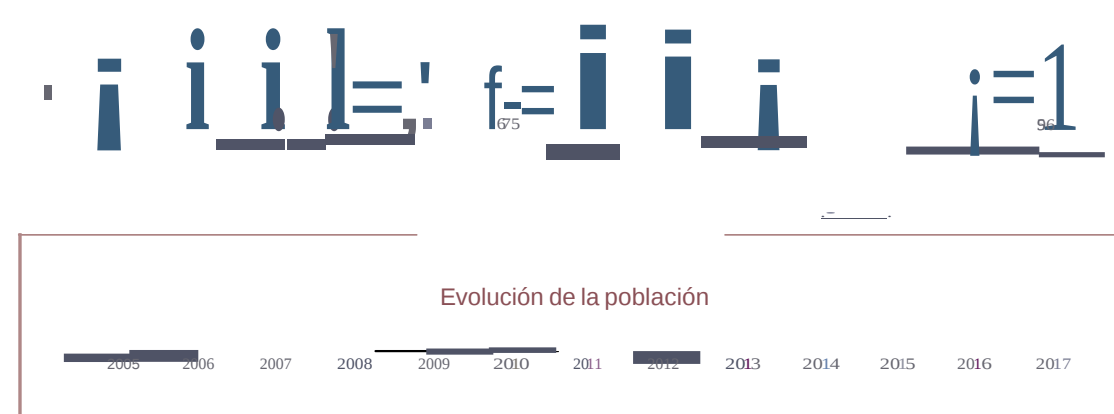
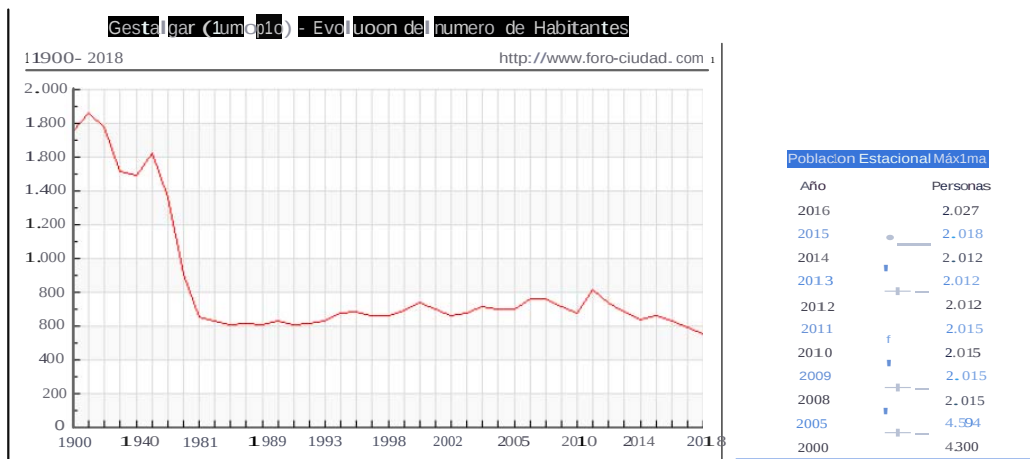
Para viajar desde Valencia a Gestalgar, primero tomaríamos la autovía CV-35 en dirección Liria. En Liria tomaríamos la salida de Pedralba, para posteriormente atravesar la población dirección Bugarra, y encaminarnos por la CV-377 mencionada anteriormente hasta Gestalgar.

1.2 – DATOS ESTADÍSTICOS

A- DATOS DE POBLACIÓN

En los estudios de tráfico, la población, su desarrollo y crecimiento, es un factor determinante en el tráfico a la hora de entender su comportamiento actual y futuro.

Gestalgar está sufriendo un estancamiento de la población, con tendencia a la disminución paulatina, dado que si consideramos los datos del gráfico adjunto, en los últimos 10 años la población ha pasado de 763 a 554 habitantes, habiendo oscilado en los últimos 30 años entre los 600 y 800 habitantes, por lo que no se prevé un aumento de la población a medio plazo. No obstante, es una localidad que sufre en verano un aumento poblacional estacional considerable.



B- DATOS DEL PARQUE DE VEHÍCULOS

Uno de los parámetros socioeconómicos más determinantes respecto a la movilidad en transporte privado es el parque de automóviles, ya que indican el potencial a medio plazo de la generación de viajes en vehículos privados.

En Gestalgar se observa que el parque de vehículos privado se ha mantenido estable en los últimos tiempos, en consonancia con el estancamiento de la población, habiendo una proporción aproximada de 1 vehículo por habitante. El elevado grado de motorización se debe principalmente a que la mayor parte de los desplazamientos se realizan en vehículos privados.

Tabla de registro de vehículos, extraída del Instituto Valenciano de Estadística (IVE)

	Turismos	Motocicletas	Furgonetas y camiones	Ciclomotores	Total
2010	275	31	119	57	521
2011	286	29	114	59	529
2012	295	31	107	57	532
2013	292	31	101	58	521
2014	286	30	96	58	507
2015	280	34	104	55	502
2016	292	32	103	55	511
2017	293	35	103	53	512

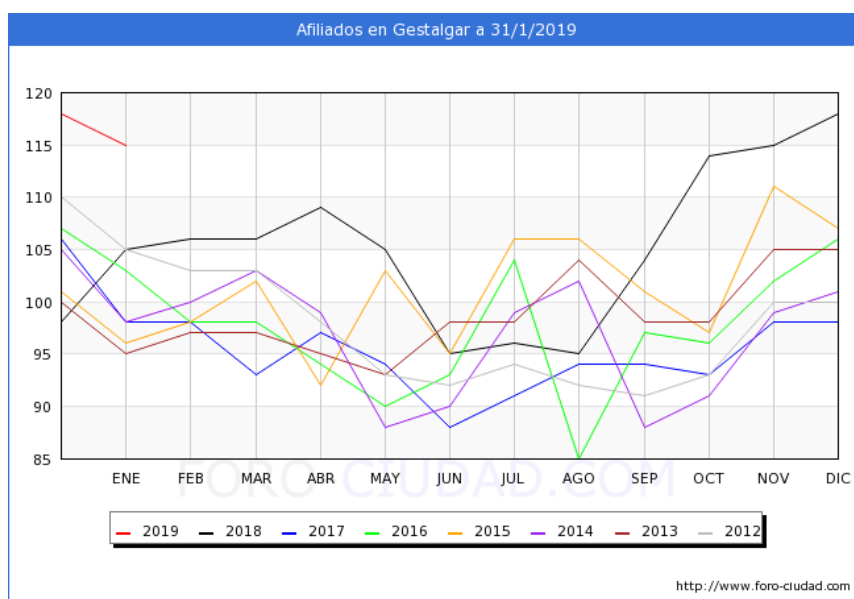
Vehículos por tipo y carburante - 2017					
	Total	Diésel	Gasolina	Electr.	Resto
Total	512	322	183	0	7
Turismos	293	209	84	0	0
Motocicletas	35	0	35	0	0
Furgonetas y camiones	103	95	8	0	0
Autobuses	0	0	0	0	0
Tractores industriales	6	6	0	0	0
Ciclomotores	53	0	53	0	0
Otros	22	12	3	0	7

Datos a 31 de diciembre

C- DATOS MOVILIDAD TRABAJADORES

Afiliados a la Seguridad Social a Enero de 2019.

Enero 2019	Total Afiliados	Variacion			
		Mensual		Anual	
		Absoluta	Relativa	Absoluta	Relativa
Total	115	-3	-2.54 %	+10	9.52 %
REGIMEN:					
GENERAL	45	-3	-6.25 %	+10	28.57 %
AUTONOMOS	49	0	0 %	+1	2.08 %
AGRARIO	20	0	0 %	0	0 %
HOGAR	1	0	0 %	-1	-50.00 %
MAR	0	0	0 %	0	0 %
CARBON	0	0	0 %	0	0 %



Paro registrado a Enero de 2019.

Segun los datos publicados por el SEPE en el mes de Enero el número de parados no ha variado.

El numero total de parados es de 28, de los cuales 13 son hombres y 15 mujeres.

Las personas mayores de 45 años con 15 parados son el grupo de edad mas afectado por el paro, seguido de los que se encuentran entre 25 y 44 años con 12 parados, el grupo menos numeroso son los menores de 25 años con 1 parados.

Por sectores vemos que en el sector servicios es donde mayor numero de parados existe en el municipio con 18 personas, seguido de la agricultura con 6 parados, la industria con 3 parados, la construcción con 1 parados y por ultimo las personas sin empleo anterior con 0 parados.

Enero 2019	Total Parados	Variacion			
		Mensual		Anual	
		Absoluta	Relativa	Absoluta	Relativa
Total	28	0	0 %	-3	-9.68 %
HOMBRES	13	0	0 %	-4	-23.53 %
MUJERES	15	0	0 %	+1	7.14 %
MENORES DE 25 AÑOS:	1	0	0 %	0	0 %
HOMBRES	0	0	0 %	0	0 %
MUJERES	1	0	0 %	0	0 %

ENTRE 25 Y 44 AÑOS	12	-1	-7.69 %	-1	-7.69 %
HOMBRES	5	-1	-16.67 %	-3	-37.50 %
MUJERES	7	0	0 %	+2	40.00 %
MAYORES DE 45 AÑOS	15	+1	7.14 %	-2	-11.76 %
HOMBRES	8	+1	14.29 %	-1	-11.11 %
MUJERES	7	0	0 %	-1	-12.50 %
SECTOR:					
AGRICULTURA	6	0	0 %	+2	50.00 %
INDUSTRIA	3	-1	-25.00 %	+1	50.00 %
CONSTRUCCIÓN	1	0	0 %	0	0 %
SERVICIOS	18	+1	5.88 %	-6	-25.00 %
SIN EMPLEO ANTERIOR	0	0	0 %	0	0 %

D- DATOS MOVILIDAD ESTUDIANTES DE MÁS DE 16 AÑOS QUE NO TRABAJAN

Los estudiantes de más de 16 años que no trabajan se desplazan principalmente al IES de Villar del Arzobispo.

2 – PRINCIPALES VIALES DE COMUNICACIÓN

El modelo territorial en lo que respecta al transporte en el municipio de Gestalgar está compuesto por una red viaria muy limitada de calles de tráfico rodado, junto con las calles del casco antiguo de tradición islámica que discurren principalmente en paralelo a la pendiente de la montaña, conectándose entre ellas mediante calles con mayor inclinación, que alcanzan un desnivel de una planta de viviendas entre la calle superior y la inferior, y que tienen un tráfico muy escaso, reducido al tráfico puntual de los ocupantes de las viviendas.

El acceso a la población se realiza mediante la rotonda situada al noreste, que dirige el tráfico hacia el núcleo poblacional. En dicha rotonda confluyen la CV-377, de Pedralba a Gestalgar, y la CV-379, de Chiva a Gestalgar. La Avenida de Valencia es mediante la cual se accede al municipio que recibe el tráfico exterior proveniente mayoritariamente desde Valencia, situada a aproximadamente 50 km. Hacia el interior de la población ésta se bifurca: por un lado continúa por la misma Avenida de Valencia por la parte superior de la población hasta llegar a la Plaza de la Constitución, y por otra en la parte sur por la Avenida de la Diputación, un viario de mayor amplitud que es el que permite conectar con la Calle Miguel Hernández y a su vez con el Paseo de los Chorros, recientemente ejecutado.

A su vez, la CV-379 poseerá un tramo de velocidad reducida cuando atraviese la zona de almacenes y pequeña industria proyectada en este Plan. No se prevé una gran afluencia de tráfico a esta zona debido a sus dimensiones, y la carretera ya está preparada para soportar el tráfico de vehículos pesados, por lo que no es necesaria una intervención en ella.

Por tanto, nuestro estudio va a girar en torno al análisis de ambas carreteras que finalizan y comienzan respectivamente en la rotonda al noreste de la población mediante la cual se accede al núcleo urbano: la CV-377, que es la que presumiblemente va a albergar más tráfico al ser la vía habitual desde Valencia, y la CV-379 por ser la otra conexión con el resto de municipios.

A- METODOLOGÍA

La metodología que se va a emplear en la carretera CV-377 es la siguiente:

- El primer paso es diagnosticar la situación actual del tráfico en la carretera estudiada, para ello se estimará la Intensidad Media Diaria (IMD) de vehículos para el año 2019 en cada uno de los tramos analizados.

A través de los datos consultados de las campañas de aforos de la Conselleria y de Diputación, recogidas en el Libro de Aforos carreteras Diputación en 2017 (últimos datos publicados a fecha de elaboración del presente informe), se extrapolan los valores de tráfico a través de la siguiente expresión:

$$IMD_n = IMD_0 \cdot (1 + r)^n$$

siendo:

- IMD_n , es la intensidad media diaria en el año n-ésimo contado a partir desde el año de referencia.
- IMD_0 , es la intensidad media diaria en el año de referencia o comienzo, se tomará el dato del aforo más reciente para cada tramo de carretera estudiado.
- r = Crecimiento anual. El crecimiento recomendado por la Instrucción 6.1-I.C y 6.2-I.C es el 4%, pero dadas las características del municipio y las actividades económicas que en él se producen, se adopta un crecimiento anual de 2,5%.
- n = número de años que transcurren desde la fecha del aforo hasta el año de puesta en servicio de las obras.

Conocidos los datos para el año actual 2019 se procede al diagnóstico de la situación futura.

El punto 4 del artículo 138 del ROGTU establece que:

El Plan General tiene vigencia indefinida en el tiempo. Ello no obstante, preverá la expansión urbana del municipio para un horizonte temporal mínimo de 10 años, y también la reserva de suelo y dotaciones para la implantación de infraestructuras o dotaciones públicas previsibles a más largo plazo.

Por tanto, el año horizonte para el cual se estiman las IMD de las infraestructuras analizadas es el 2029.

Así la expresión anterior quedará:

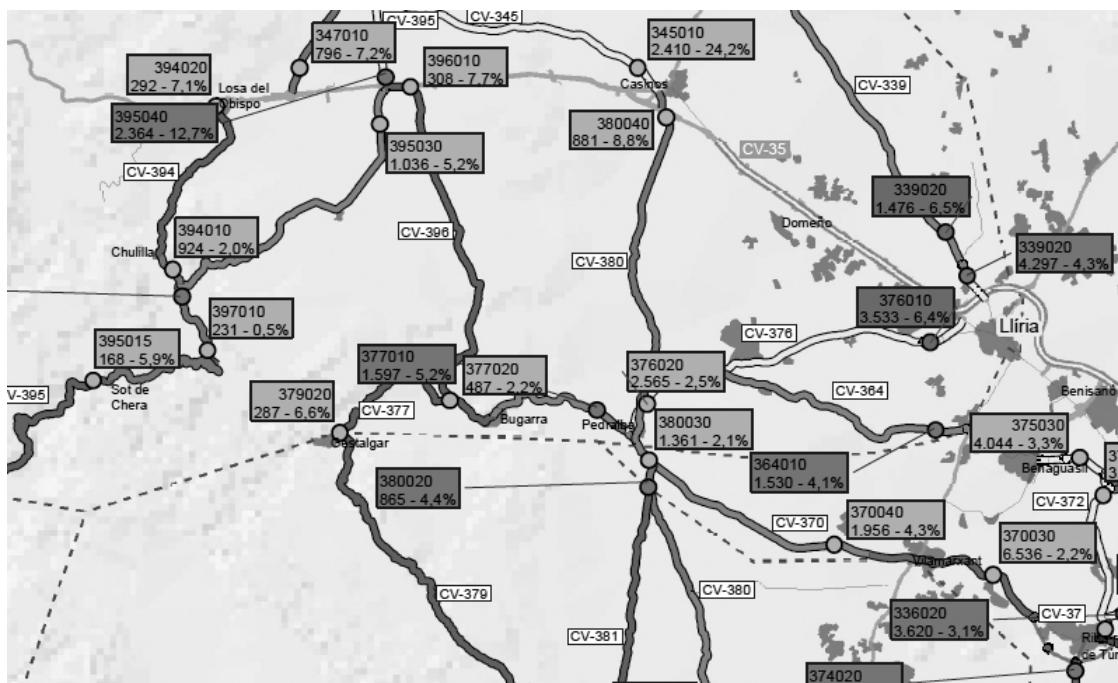
$$\text{IMD}_{2029} = \text{IMD}_{2019} \cdot (1 + r)^{10}$$

B- DIAGNOSIS SITUACIÓN ACTUAL

En la actualidad, la principal vía de comunicación es la carretera de Pedralba a Gestalgar, la CV-377, que se divide en dos tramos: uno de Pedralba a Bugarra y otro de Bugarra a Gestalgar.

También disponemos de la CV-379, que comienza en Chiva y finaliza en la misma rotonda donde finaliza la CV-377, a la entrada de Gestalgar.

A continuación se muestran las intensidades medias diarias tanto de estas vías de comunicación de tráfico rodado, como de las de su entorno, facilitadas por los organismos competentes, del área de carreteras de la Diputación de Valencia.



ANÁLISIS CV-377 TRAMO 1: PEDRALBA A BUGARRA

Los datos para la carretera CV-377 han sido facilitados por el área de Carreteras de la Diputación de Valencia. Extraído del Libro de Aforos carreteras Diputación en 2017 (últimos datos publicados a fecha de elaboración del presente informe.

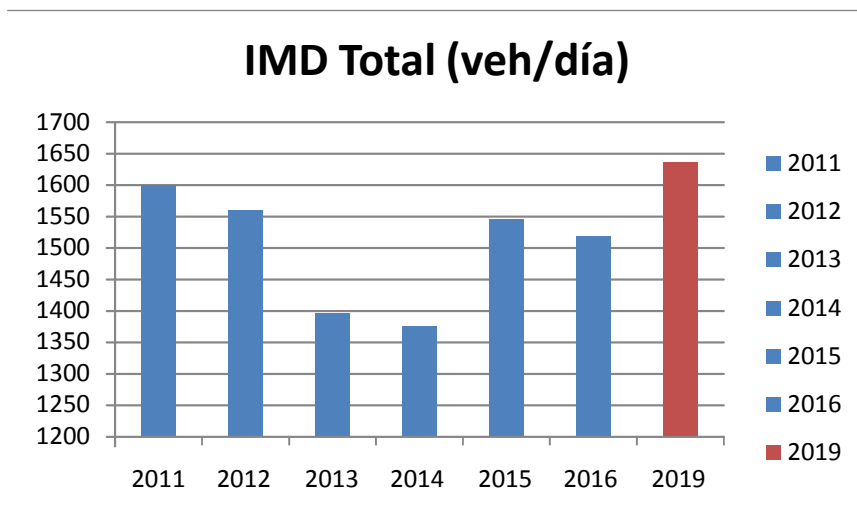
CV-377 DE PEDRALBA A GESTALGAR							Demarcación: Villar					
Código:	377010		Tipo estación:		Secundaria		PK aforo:	1,30		PK inicial:	0,00	
Tramo:	Pedralba a Bugarra					Longitud tramo:	5,00		PK final:	5,00		
IMD: 1.599 vh/d				Pesados: 2,97 %				Motos: 1,03 %				
Int-reg Lab (vh/d):		1.648		Pesados-Lab (vh/d):		49		Motos-Lab (vh/d):		17		
Int-reg Fes (vh/d):		-		Pesados-Fes (vh/d):		-		Motos-Fes (vh/d):		-		
Datos Históricos												
Aforo		feb	abr	jun	ago	oct	dic	IMD-2016:	1.519	-	%Pesados:	3,28
ID (vh/d):		1.518	1.697	1.477	2.075	1.606	1.514	IMD-2015:	1.545	-	%Pesados:	4,03
ID motos:		11	31	17	22	9	9	IMD-2014:	1.376	-	%Pesados:	4,56
% pesados:		4,68 %	4,36 %	1,49 %	1,98 %	1,87 %	3,70 %	IMD-2013:	1.396	-	%Pesados:	5,95
								IMD-2012:	1.560	-	%Pesados:	7,63
								IMD-2011:	1.599	-	%Pesados:	5,32
OBSERVACIONES												
-												

AÑO	IMD Total (veh/día)	% pesados
2011	1599	5,32
2012	1560	7,63
2013	1396	5,95
2014	1376	4,56
2015	1545	4,03
2016	1519	3,28

Para el año 2019, a través de la serie de datos facilitados, se extrapolan los valores de tráfico a través de la siguiente expresión:

$$\text{IMD}_{2019} = \text{IMD}_{2016} \cdot (1 + 0.025)^3 = 1.636$$

El % de pesados lo tomaremos como 5,13%, haciendo una media de los datos históricos obtenidos.



TRAMO 2: BUGARRA A GESTALGAR

El segundo tramo muestra los siguientes datos

Código: 377020 Tipo estación: Cobertura PK aforo: 7,00 PK inicial: 5,00
 Tramo: Bugarra a Gestalgar Longitud tramo: 7,00 PK final: 12,00

IMD: 488 vh/d		Pesados: 4,86 %		Motos: 0,21 %	
Int-reg Lab (vh/d):	473	Pesados-Lab (vh/d):	23	Motos-Lab (vh/d):	1
Int-reg Fes (vh/d):	-	Pesados-Fes (vh/d):	-	Motos-Fes (vh/d):	-
Datos Históricos					
IMD-2016: 341 - %Pesados: 1,66					
IMD-2015: - - %Pesados: -					
IMD-2014: 385 - %Pesados: 0,98					
IMD-2013: 507 - %Pesados: 0,79					
IMD-2012: 543 - %Pesados: 2,58					
IMD-2011: - - %Pesados: -					

Aforo	ene
ID (vh/d):	473
ID motos:	1
% pesados:	4,86 %

OBSERVACIONES

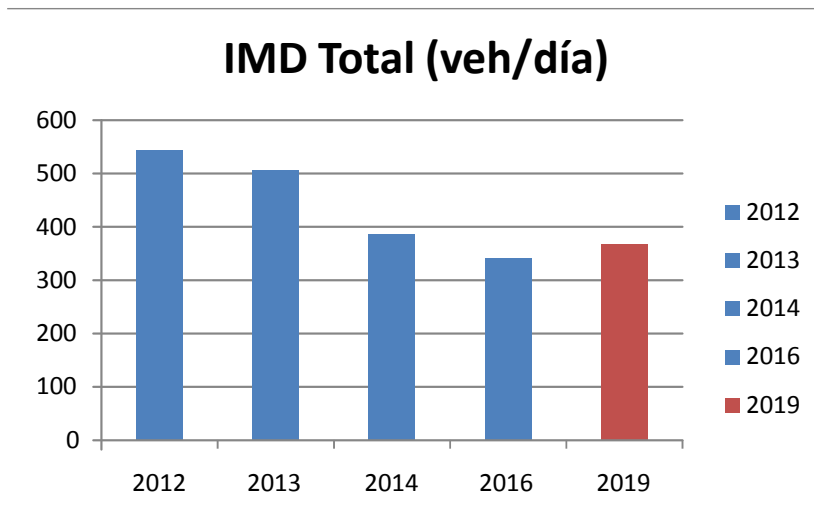
-

AÑO	IMD Total (veh/día)	% pesados
2012	543	2,58
2013	507	0,79
2014	385	0,98
2016	341	1,66

Para el año 2019, a través de la serie de datos facilitados, se extrapolan los valores de tráfico a través de la siguiente expresión:

$$IMD_{2019} = IMD_{2016} \cdot (1 + 0.025)^3 = 367$$

El % de pesados lo tomaremos como 1,50%, haciendo una media de los datos históricos obtenidos.



ANÁLISIS CV-379 TRAMO 1: CHIVA A CV-382

El primer tramo muestra los siguientes datos:

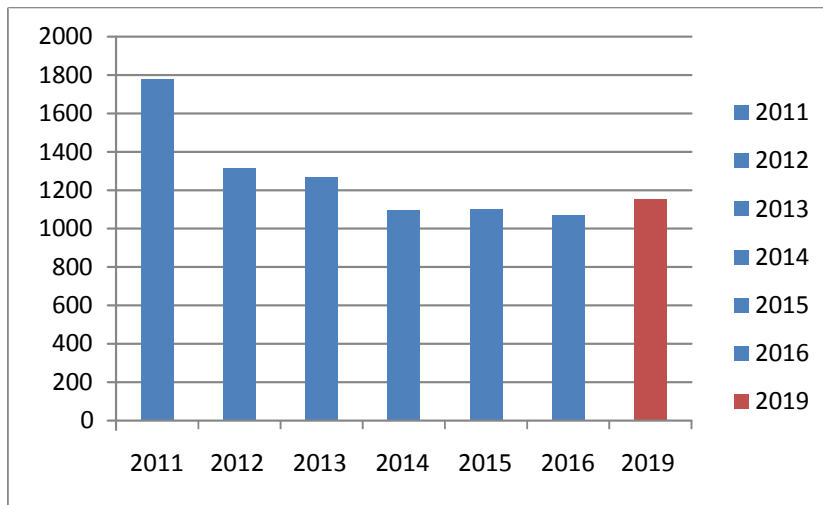
CV-379 DE CHIVA A GESTALGAR				Demarcación: Buñol			
Código:	379010	Tipo estación:	Cobertura	PK aforo:	1,30	PK inicial:	0,00
Tramo:	Chiva a CV-382			Longitud tramo:	5,02	PK final:	5,02
IMD: 1.249 vh/d		Pesados: 0,61 %		Motos: 2,20 %			
Int-reg Lab (vh/d):	1.316	Pesados-Lab (vh/d):	8	Motos-Lab (vh/d):	29	Datos Históricos	
Int-reg Fes (vh/d):	-	Pesados-Fes (vh/d):	-	Motos-Fes (vh/d):	-		
Aforo		may					
ID (vh/d):	1.316			IMD-2016:	1.069	-	%Pesados: 1,01
ID motos:	29			IMD-2015:	1.100	-	%Pesados: 1,30
% pesados:	0,61 %			IMD-2014:	1.096	-	%Pesados: 0,44
				IMD-2013:	1.266	-	%Pesados: 1,42
				IMD-2012:	1.315	-	%Pesados: 0,38
				IMD-2011:	1.780	-	%Pesados: 4,61
OBSERVACIONES							
-							

AÑO	IMD Total (veh/día)	% pesados
2011	1780	4,61
2012	1315	0,38
2013	1266	1,42
2014	1096	0,44
2015	1100	1,3
2016	1069	1,01

Para el año 2019, a través de la serie de datos facilitados, se extrapolan los valores de tráfico a través de la siguiente expresión:

$$IMD_{2019} = IMD_{2016} \cdot (1 + 0.025)^3 = 1151$$

El % de pesados lo tomaremos como 1,53%, haciendo una media de los datos históricos obtenidos.



CV-379 TRAMO 1: CV-382 A GESTALGAR

Código: 379020 Tipo estación: Cobertura PK aforo: 20,50 PK inicial: 5,20
 Tramo: De CV-382 a Gestalgar Longitud tramo: 15,66 PK final: 20,86

IMD: 231 vh/d		Pesados: 10,75 %		Motos: 4,67 %	
Int-reg Lab (vh/d):	214	Pesados-Lab (vh/d):	23	Motos-Lab (vh/d):	10
Int-reg Fes (vh/d):	-	Pesados-Fes (vh/d):	-	Motos-Fes (vh/d):	-
Datos Históricos					
Aforo		ene			
ID (vh/d):	214				
ID motos:	10				
% pesados:	10,75 %				
		IMD-2016:	213	-	%Pesados: 3,12
		IMD-2015:	-	-	%Pesados: -
		IMD-2014:	274	-	%Pesados: 5,80
		IMD-2013:	239	-	%Pesados: 1,26
		IMD-2012:	271	-	%Pesados: 2,21
		IMD-2011:	-	-	%Pesados: -

OBSERVACIONES

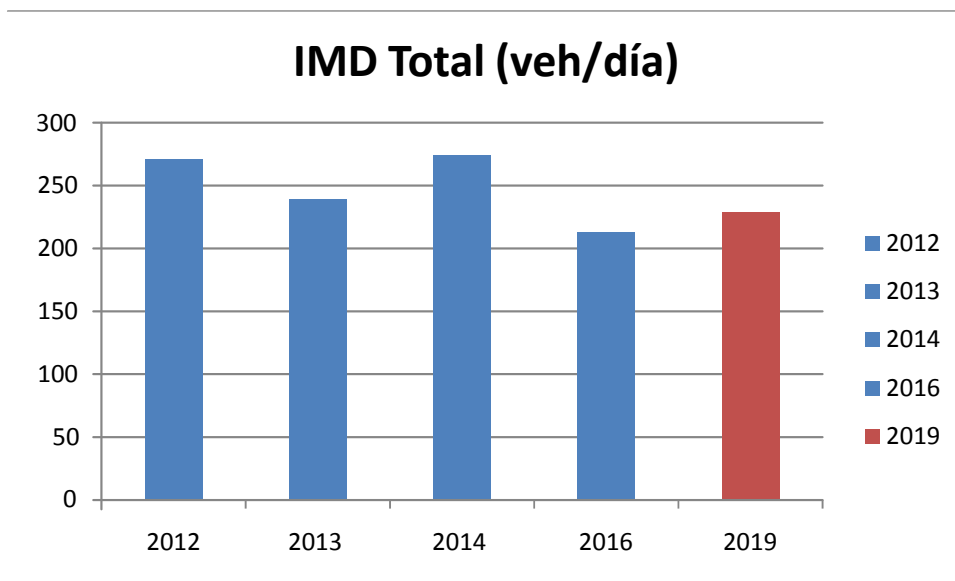
-

AÑO	IMD Total (veh/día)	% pesados
2012	271	2,21
2013	239	1,26
2014	274	5,8
2016	213	3,12

Para el año 2019, a través de la serie de datos facilitados, se extrapolan los valores de tráfico a través de la siguiente expresión:

$$IMD_{2019} = IMD_{2016} \cdot (1 + 0.025)^3 = 229$$

El % de pesados lo tomaremos como 3,10%, haciendo una media de los datos históricos obtenidos.



C- DIAGNOSIS SITUACIÓN FUTURA

El año horizonte considerado para estimar cuál será el tráfico esperado en las infraestructuras analizadas es el 2029.

CV-377: Tramo 1: Pedralba a Bugarra:

Para el año 2029, a través del dato estimado para el año actual 2019, se extrapolan los valores de tráfico a través de la siguiente expresión:

$$\text{IMD 2.029} = \text{IMD 2.019} \cdot (1 + 0,025)^{10} = 1.636 * (1.025)^{10} = 2.094$$

CV-377: Tramo 2: Bugarra a Gestalgar:

Para el año 2029, a través del dato estimado para el año actual 2019, se extrapolan los valores de tráfico a través de la siguiente expresión:

$$\text{IMD 2.029} = \text{IMD 2.019} \cdot (1 + 0,025)^{10} = 367 * (1.025)^{10} = 470$$

CV-379: Tramo 1: Chiva a CV-382

Para el año 2029, a través del dato estimado para el año actual 2019, se extrapolan los valores de tráfico a través de la siguiente expresión:

$$\text{IMD 2.029} = \text{IMD 2.019} \cdot (1 + 0,025)^{10} = 1151 * (1.025)^{10} = 1.473$$

CV-379: Tramo 2: CV-382 a Gestalgar

Para el año 2029, a través del dato estimado para el año actual 2019, se extrapolan los valores de tráfico a través de la siguiente expresión:

$$\text{IMD 2.029} = \text{IMD 2.019} \cdot (1 + 0,025)^{10} = 229 * (1.025)^{10} = 293$$

D- CONCLUSIONES

Del análisis realizado de la principal vía de comunicación del municipio de Gestalgar se ha observado:

Situación Actual a fecha 2019:

La IMD del tramo de la CV-377 de Pedralba a Bugarra es de 1.636 vehículos diarios, siendo el porcentaje de vehículos pesados 5,13 %.

La IMD del tramo de la CV-377 desde Bugarra a Gestalgar es de 367 vehículos diarios, con un porcentaje vehículo pesado de 2,96%.

La IMD del tramo de la CV-379 de Chiva a CV-382 es de 1.151 vehículos diarios, siendo el porcentaje de vehículos pesados 1,53 %.

La IMD del tramo de la CV-379 desde CV-382 a Gestalgar es de 229 vehículos diarios, con un porcentaje vehículo pesado de 3,10%.

Hay una gran diferencia entre los primeros tramos (los que salen tanto de Pedralba en la CV-377 como de Chiva en la CV-379) con los segundos tramos, que son los que llegan a Gestalgar. Algunas de las razones por las que el tráfico es menor en las zonas próximas a Gestalgar son:

- No es una carretera de paso, sino que es de exclusivo acceso a Gestalgar. Esto hace que los únicos vehículos que la emplean son los que acceden a zonas próximas a la localidad, no estando frecuentadas por vehículos que acceden a localidades próximas.
- Hay colegio hasta educación Primaria en Gestalgar, y los alumnos adscritos al IES “La Serranía” de Villar del Arzobispo acuden en autobús, por lo que se reducen los desplazamientos diarios en vehículo privado.
- Conforme nos alejamos del área metropolitana de Valencia, la población y por tanto el tráfico disminuye drásticamente. Es lógico que próximo a Chiva o Pedralba, que son localidades todavía influenciadas por el área metropolitana de Valencia, haya muchos más desplazamientos que en localidades más en el interior.

El municipio se ve atravesado por gran número de caminos rurales de escaso tránsito rodado, destacando el Camino de la Endenia que pertenece a la red primaria.

Los caminos pertenecientes a la red secundaria son:

- Camino del Campillo
- Camino de chera
- Camino de Sol de Chera
- Camino de Chiva
- Camino a la Peña María
- Camino Collado del Campo
- Camino de la Terrosa

- Camino de Gabaldón
- Camino de los Llanos
- Camino de Canjarán
- Camino de la Casa del cura al Corral Alto

El núcleo urbano conserva en su mayor parte la trama histórica desde época islámica, adaptando sus calles a la pronunciada orografía del terreno, y que posteriormente, en los años 60 se expande hacia la zona llana próxima a las huertas en donde el viario permite la presencia del vehículo rodado con mayor facilidad que en el casco antiguo. Ejemplos de esta expansión son la Av. Diputación, junto con calles como C/Acequia, C/La Paz, C/De la Fuente o C/Miguel Hernández, todas ellas de mayor sección que las del casco antiguo.

No existen verdaderos focos de atracción de tráfico rodado, ya que las dimensiones y características de la población hacen que el vehículo tan solo se emplee para desplazamientos puntuales. Únicamente cabe destacar el estrechamiento que se produce en torno a la Plaza de la Constitución hace que, por ejemplo, se produzca alguna situación de congestión puntual cuando se realizan tareas de carga y descarga.

ESTADO FUTURO

La IMD para el año 2029 del tramo de la CV-377 de Pedralba a Bugarra es de 2.094 vehículos diarios, siendo el porcentaje de vehículos pesados 5,13 %.

La IMD para el año 2029 del tramo de la CV-377 de Bugarra a Gestalgar es de 470 vehículos diarios, con un porcentaje vehículo pesado de 2,96%.

La IMD para el año 2029 del tramo de la CV-379 de Chiva a CV-382 es de 1.473 vehículos diarios, siendo el porcentaje de vehículos pesados 1,53 %.

La IMD para el año 2029 del tramo de la CV-379 de CV-382 a Gestalgar es de 293 vehículos diarios, con un porcentaje vehículo pesado de 3,10%.

El Documento de Planeamiento plantea la posible expansión de la localidad mediante dos Áreas de suelo urbanizable, PAI2RX y PAI3RXBD, que aumentarían la población en un máximo de aproximadamente 600 habitantes (200 viviendas aproximadamente), duplicando hipotéticamente la población, en caso de ejecutarse.

Esto supondría un aumento de aproximadamente un 100% de la población, por lo que multiplicaremos por 2 los IMD obtenidos anteriormente, resultando en las siguientes Intensidades Medias Diarias:

La IMD para el año 2029 del tramo de la CV-377 de Bugarra a Gestalgar: 940

La IMD para el año 2029 del tramo de la CV-379 de CV-382 a Gestalgar: 586

El porcentaje de pesados se mantiene ya que, como el crecimiento urbanístico previsto no supone aumento en la actividad industrial ni de servicios del municipio, el tráfico de pesados se mantendrá o bien tendrá un crecimiento insignificante. El aumento de la IMD para los tramos de

Pedralba a Bugarra y de Chiva a CV-382 no seguiría una proporción de multiplicar por 2 el IMD, ya que debería de realizarse aplicando solamente ese aumento del 100% tan solo a los vehículos que realmente llegan a Gestalgar, no a todos los que transitan la carretera desde su origen.

No sería necesario realizar modificaciones sustanciales en los viarios, dado que el incremento de las IMD no supone una variación muy grande respecto a la situación actual y teniendo en cuenta las mejoras realizadas recientemente en los últimos 10 años tanto en el tramo de Pedralba a Bugarra y de Bugarra a Gestalgar, para el año horizonte de este estudio deberá realizarse un mantenimiento adecuado de la CV-377. Sí que sería necesaria una atención permanente al estado de la CV-379, dado que mantiene su trazado primitivo, y su accidentada orografía requiere un estado óptimo de la calzada en prevención de accidentes.

En todo caso, los IMD previstos no se aproximan al máximo tráfico recomendado.

3. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

Tal y como nos dice la Ley 4/2004 de 30 de junio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje (LOTPP), los objetivos de la ordenación del territorio y el desarrollo Urbanístico en la Comunidad Valencia son la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos y el desarrollo sostenible.

Actualmente la definición adoptada a nivel mundial de desarrollo sostenible es el desarrollo que asegura las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las futuras generaciones para enfrentarse a sus propias necesidades, insistiendo en la relación existente entre el medio ambiente y el desarrollo económico y social, en tres aspectos:

- Ambiental: contribuir a la protección del medio ambiente y a la salud de los ciudadanos, reduciendo los impactos ambientales del transporte, contribuyendo a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y optimizando el uso de los recursos no renovables, especialmente los recursos energéticos.
- Económica: satisfacer de forma eficiente las necesidades de movilidad derivadas de las actividades económicas.
- Social: proporcionar unas adecuadas condiciones de accesibilidad de los ciudadanos y unos modos de transporte más saludables.

Mediante el Plan de Movilidad Sostenible se pretende fomentar los desplazamientos en medios de transporte alternativos más sostenibles y eficientes al vehículo privado y reducir el impacto sobre los ciudadanos y el medio ambiente. Todas las actuaciones irán encaminadas a potenciar la movilidad no motorizada frente a la motorizada y potenciar el transporte público.

Entre las líneas de actuación a seguir destacamos:

- Ampliar las zonas peatonales
- Crear una red de corredores ecológicos por todo el municipio.
- Acondicionar y mejorar las aceras y zonas de tránsito de peatones.
- Fomentar los transportes intermodales, creando zonas de aparcamientos seguros cerca de los puntos de intercambio.
- Mejorar el actual servicio de transporte público.
- Fomentar el uso de la bicicleta y a pie

TRANSPORTES NO MOTORIZADOS: PEATONES Y BICICLETAS

El suelo urbano consolidado actual de Gestalgar tiene una superficie aproximada de 138.000 m². En los municipios de tamaño pequeño, como en este caso, tiene gran importancia el transporte peatonal debido principalmente a que la mayoría de desplazamientos que se realizan dentro del casco se realizaran a pie. Por ejemplo, el desplazamiento de los niños a los colegios o a los puestos de trabajo dentro de la localidad. El número de desplazamientos urbanos es inversamente proporcional al tamaño de la ciudad, y a medida que disminuye el tamaño de la población aumenta la cantidad de desplazamientos realizados a pie.

La distancia máxima entre dos puntos opuestos del casco es inferior a un 1 km (800 metros entre las viviendas próximas a la rotonda de acceso a la población y la zona del depósito, en el punto opuesto de la población), por lo que la mayor parte de estos desplazamientos entre estos dos puntos a pie tienen una duración comprendida entre los 3 y los 5 minutos, tardando aproximadamente 10-12 minutos tomando la distancia más larga. El casco urbano se encuentra, por lo tanto, dentro de las distancias admisibles asumibles por los peatones.

Dentro del casco urbano, la calle es un espacio en el que conviven tanto el tráfico rodado como los peatones. En este caso, las condiciones del transporte peatonal son bastante adecuadas teniendo en cuenta el tráfico automóvil. Existen bastantes calles peatonales debido a la trama histórica de calles estrechas, que a día de hoy solo son empleadas por peatones.

La toma de datos relativa al transporte peatonal consiste en la identificación y caracterización de los itinerarios peatonales principales. Estos itinerarios peatonales tienen que ser continuos y se deben recorrer de forma cómoda y segura. Los itinerarios conectarán las zonas residenciales con los centros de actividad que generan los viajes peatonales como los equipamientos y los comercios.

La utilización de la bicicleta como forma de transporte es escasa en las ciudades españolas si lo comparamos con el uso que se hace de la bicicleta en otras ciudades europeas. Esto se debe principalmente a factores culturales y a que la red viaria está diseñada principalmente para el automóvil.

El transporte en bicicleta en nuestro caso no es una alternativa tan accesible de movilidad dentro del casco urbano, ya que los desniveles tan grandes entre las distintas calles lo hacen inasumible para muchas personas debido al excesivo esfuerzo físico que requiere. No obstante, es una opción más de movilidad a tener en cuenta. Las nuevas tecnologías han hecho aparecer en los últimos años otro tipo de medios personales de transporte que emplean energía eléctrica, como patinetes eléctricos, hoverboards o bicicletas con motor eléctrico auxiliar, que podrían ser tenidos en cuenta en este estudio de movilidad.

DIAGNOSIS SITUACIÓN ACTUAL: PEATONES

Analizaremos la movilidad de los peatones estudiando las distintas secciones viarias de la estructura urbana.

El casco urbano antiguo presenta secciones de acera estrechas de unos pocos centímetros, que son de tránsito peatonal habitualmente pero que permiten el paso de vehículos. Algunas de estas calles son incluso calles únicamente peatonales, propias de la época islámica. El casco urbano se desarrolla, como hemos mencionado antes, creando una malla escalonada, donde las calles transversales poseen una fuerte pendiente que llega a cubrir un desnivel de una planta en un tramo relativamente corto.

Los viales de nueva planta, como la Avenida Diputación poseen aceras de aproximadamente 3 metros, estrechándose hasta algo más de 1 metro en las zonas de aparcamiento en hilera.

Notamos que las secciones actuales del viario no se ajustan a las necesidades de la movilidad sostenible, ya que dan prioridad al transporte privado y el espacio dedicado al peatón es reducido. Sin embargo, en las zonas del casco antiguo el tráfico es tan ocasional que la mayor parte del tiempo es en la práctica un viario peatonal.

Los focos de atracción existentes dentro del casco y en sus proximidades más importantes son:

- Parque del Río Turia y playa fluvial
- Iglesia (y Plaza de la Constitución), que hace las funciones de plaza central de la localidad.
- Centro de educación escolar
- Casa de la cultura y ayuntamiento
- Centro de salud
- Polideportivo y campo de fútbol
- Albergue municipal

Existen dos vías pecuarias, el Cordel de Chera a Gestalgar y la Colada de Chiva a Chulilla, igual que diversas rutas a través de los distintos caminos en el término. Los caminos Rurales adquieren especial importancia para el tránsito peatonal especialmente los de la red secundaria mencionados previamente.

La brigada de peones forestales realiza un mantenimiento de sendas 6 meses al año con el fin de mantener el bosque y áreas de especial interés.

En cuanto a las áreas de interés con que cuenta Gestalgar, representadas en gráficamente en los planos correspondientes, encontramos 25 fuentes (destacando la Fuente Peña María), la gruta Peñarroya, gruta Sabinarejo, 7 cuevas y 20 simas.

Como zonas recreativas destacamos el área de acampada en la parte alta del pueblo, y el parque del río Turia y playa fluvial junto al Paseo de los Chorros. También el área de Peña María.

CARRIL BICI

Del análisis del municipio se ha podido observar que actualmente en el casco de Gestalgar no existe ningún carril bici como tal con la excepción de un tramo del paseo de los chorros donde

se ha ejecutado un arcén peatonal que en situación excepcional, sobre todo en verano, puede ser compatible con el uso de la bicicleta. Algunos de los caminos y sendas son utilizadas por ciclistas que practican este deporte. Las actuaciones que se realicen para promover este modo de transporte deberán tener en cuenta las condiciones de seguridad debido a la fragilidad del ciclista frente al automóvil.

Se han de tener en cuenta también los condicionantes medioambientales en cuanto al uso de bicicleta de montaña. Próximamente, cuando se amplíe el Parque natural del Río Turia serán preceptivas las ordenanzas de su Plan de Uso y Gestión.

PLAN DE MEJORA DE LA RED DE ITINERARIOS PEATONALES Y CICLISTAS El

Plan incluye todas las actuaciones relacionadas con la mejora del desplazamiento para peatones y ciclistas. Las medidas para proporcionar espacios urbanos de calidad a los peatones, por lo general no son aisladas, sino que vienen dentro de proyectos que integran aspectos territoriales, urbanísticos y de transporte. Se trata de medidas como:

- Limitar las actuaciones de infraestructura viaria que favorecen el uso del vehículo privado y restan oportunidades al uso de la bicicleta, a pie u otros medios de transporte sostenibles.
- Reorientar las tendencias urbanísticas y territoriales, evitando la dispersión de las actividades urbanas y buscando la accesibilidad peatonal a los servicios, actividades y equipamientos.
- Moderar el tráfico, reduciendo el número y la velocidad de los desplazamientos motorizados para potenciar la calidad urbana.
- Peatonalizar calles siempre que sea posible y no afecte a las conexiones principales.
- Crear y potenciar una red de itinerarios que permitan que los usuarios puedan acceder de una manera cómoda y segura a las diferentes partes de la población.

INTERACCIÓN AUTOMÓVIL-PEATÓN-CICLISTA

Las líneas a seguir en cuanto al Plan de mejora, son en itinerarios ciclistas:

- Señalización clara asociada a los itinerarios.
- Mejora del estado y calidad del firme, así como la instalación de puntos de amarre en los lugares de mayor afluencia de personas para las bicicletas y otros transportes individuales sostenibles.
- Redistribución del mobiliario urbano de modo que no suponga obstáculos.
- Las medidas infraestructurales deberán complementarse con programas divulgativos educativos y promocionales del uso de la bicicleta y otros medios como modo que contribuye a la mejora de la sostenibilidad ambiental, social y económica de la ciudad.

En cuanto a los itinerarios peatonales a seguir, son:

- Protección y acondicionamiento de las aceras, dando las anchuras suficientes, o peatonalización si procede.

- Mobiliario urbano e iluminación adecuados para los flujos peatonales existentes.
- Recuperación de las esquinas y mejora de las condiciones de los cruces de peatones, dejando libre de vehículos el espacio legalmente establecido para dichos cruces.

Todas estas medidas van encaminadas en su conjunto a peatonalizar progresivamente el casco urbano, reduciendo lo mayor posible el uso de vehículo privado.

MODIFICACIÓN DE SECCIONES VIARIAS

Dado que las secciones de los viales en el casco urbano son reducidas y en la mayoría de casos es imposible aumentarla, se propone la progresiva pavimentación continua de los viales, de fachada a fachada sin bordillos, que posibiliten la coexistencia de peatones y turismos. En la medida que sea posible se separará la circulación de peatones y bicis de la de vehículos motorizados mediante elementos como pantallas vegetales o bolardos.

VÍAS PECUARIAS

Las Vías Pecuarias están protegidas por la legislación, que las incluye entre los bienes de Dominio Público de la Comunidad Valenciana y, en consecuencia, son inalienables, imprescriptibles e inembargables, conforme a la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias. Sin embargo, el artículo 17 de dicha ley establece:

1. Se consideran usos complementarios de las vías pecuarias el paseo, la práctica del senderismo, la cabalgada y otras formas de desplazamiento deportivo sobre vehículos no motorizados siempre que respeten la prioridad del tránsito ganadero.

2. Podrán establecerse sobre terrenos de vías pecuarias instalaciones desmontables que sean necesarias para el ejercicio de estas actividades conforme a lo establecido en el artículo 14.

Para ello será preciso informe del Ayuntamiento y autorización de la Comunidad Autónoma.

3. Cuando algunos usos en terrenos de vías pecuarias puedan suponer incompatibilidad con la protección de ecosistemas sensibles, masas forestales con alto riesgo de incendio, especies protegidas y prácticas deportivas tradicionales, las Administraciones competentes podrán establecer determinadas restricciones temporales a los usos complementarios.

Es por ello, que las vías pecuarias se incluyen en la red de itinerarios ciclistas y peatonales del término municipal de Gestalgar

DENOMINACIÓN	ANCHURA (metros)	LONGITUD (aproximada)
Cordel de Chera a Gestalgar	37.61	15.400
Colada de Chiva a Chulilla	20,89	1.500

MUNICIPIO
GESTALGAR
PROYECTO DE CLASIFICACIÓN
Aprobación: 09/06/1971

Publicación BOE: 26/06/1971

Publicación BOP: 10/07/1971

Publicación DOCV: -


Longitud total (m):	17.508	Nº de vías pecuarias:	2
En entorno agrícola y urbana (m):	5.487	Nº de descansaderos clasificados:	0
En entorno forestal (m):	12.021	Nº de abrevaderos clasificados:	0

CÓDIGO	TIPOLOGÍA	DESLINDE	ANCHURA LEGAL (m)	ANCHURA NECESARIA (m)	LONGITUD (m)
461332_000000_001_000 Cordel de Chera a Gestalgar y Chiva	Cordel	No	37.50	37.50	1.575
461332_461115_001_001 Cordel de Chera a Gestalgar y Chiva	Cordel	No	18.75	18.75	606
461332_000000_002_000 Vereda de Chiva a Chulilla	Vereda	No	20.00	20.00	15.327

El Cordel de Chera a Gestalgar se introduce por el sur del término y llega a la población cruzando el río por el Puente Viejo. En la población tiene una zona en suelo urbano, que atraviesa la Avenida Diputación, saliendo hacia el norte, subiendo por detrás del Castillo y saliendo del término por el norte.

La Colada de Chiva a Chulilla atraviesa una zona al oeste de la población, y es de menor longitud.

Actualmente existen multitud de caminos o sendas que recorren el municipio, incluyendo un gran número de rutas por el entorno de protección forestal. Todos ellos se señalarán correctamente para facilitar el tránsito de peatones y ciclistas por las vías pecuarias, sendas, caminos y rutas.

Se colocarán elementos de seguridad, como barreras naturales o integradas en el paisaje en aquellos puntos donde existan peligros de caídas a distinto nivel, especialmente en rutas próximas a simas.

CREACIÓN DE NUEVOS ITINERARIOS

El objetivo es la implantación de un sistema continuo de itinerarios peatonales que conecten puntos de interés de la población sin necesidad de recurrir al coche. Es necesaria la creación de una red mallada de vías no motorizadas. En el casco antiguo ya se dispone de gran parte de esta malla, debido a la naturaleza de los viarios.

Se deberán mallar las vías pecuarias existentes con nuevos itinerarios, consiguiendo que la zona central del término, en la que se encuentran los focos de interés anteriormente mencionados, quede conectada. El objetivo es conseguir o consolidar varios ejes que atraviesen el término.

Se propone una red de corredores ecológicos por todo el municipio que conecten ambas partes del Río Túrta con la red de caminos, sendas y vías pecuarias existentes en el municipio. Los caminos existentes por el interior de la montaña se señalarán correctamente para la práctica del senderismo.

El paseo de los Chorros junto al parque del Turia se articula como una zona que integra la población con el río y permite su circunvalación, mejorando la calidad de las zonas externas al casco antiguo.

Algunas propuestas de nuevos itinerarios son, por ejemplo, se quiere potenciar la senda que va del casco urbano a Peña María, con importantes valores paisajísticos y patrimoniales, como por ejemplo los restos del acueducto romano de los Calicantos, así como la antigua presa.

GESTALGAR. RUTA DEL AGUA



- | | | |
|-------------------------------|------------------------|-----------------------------------|
| 1. Huerto del Lugar | 7. Acueducto romano | --- Ruta principal. Sendero |
| 2. Molino harinero y almazara | 8. Central eléctrica | — Rutas secundarias |
| 3. Huerto de la Señoría | 9. Presa Vieja | --- Ruta marginal para bicicletas |
| 4. Acequia del Lugar | 10. Huerta del Rajolar | ● Puentes |
| 5. Playa fluvial | 11. Puente Viejo | |
| 6. El Motor | | |

3 – TRANSPORTE PÚBLICO

INTRODUCCIÓN

La movilidad sostenible conlleva garantizar que los sistemas de transporte respondan a las necesidades económicas, sociales y medioambientales, reduciendo al mínimo sus repercusiones negativas: contaminación acústica, atmosférica, congestiones de tráfico y emisiones de CO₂.

La gran utilización del vehículo privado, la baja cobertura en algunas zonas como es nuestro caso, la falta de información en las paradas, las bajas frecuencias de paso o la baja percepción de calidad del servicio de transporte, hacen que, en general, los porcentajes de utilización sean muy bajos, convirtiendo al transporte público en un modo poco atractivo para los usuarios.

Para lograr una mayor utilización de los servicios de transporte público se debe incidir en mejorar las características operacionales (velocidad, frecuencia, tiempo de viaje) y mejorar la calidad del servicio de transporte público en términos de comodidad, accesibilidad, información, facilidad de compra de billete, etc. Si bien es verdad que la red de transporte actualmente (METROBUS) no es competencia directa del Ayuntamiento de Gestalgar, por lo que se depende de la empresa adjudicataria correspondiente para mejorar el servicio.

Los desplazamientos al trabajo son una gran parte de la movilidad general y, en la mayoría de los casos, un gran porcentaje se realiza en vehículos privados con porcentajes de ocupación bajos. En localidades pequeñas como es nuestro caso, no supone problemas de congestión, pero sí del resto de problemas asociados a ésta, como la contaminación. En estos casos no es sencillo ofrecer soluciones alternativas a esto en desplazamientos de larga distancia

Una de las estrategias de movilidad muy extendida en los últimos años es la gestión de los viajes al trabajo, que se realiza a través de planes de movilidad al trabajo que implican a todos los actores de la movilidad, como son las administraciones locales, los operadores de transporte, las empresas y los trabajadores. Algunas medidas para gestionar los desplazamientos al trabajo son:

- Fomentar el uso de los modos de transporte públicos.
- Información y formación para concienciar a los trabajadores sobre las ventajas del uso de modos de transporte público y otros modos sostenibles en sus desplazamientos desde y hacia el trabajo.
- Facilitar el apoyo a los trabajadores para el uso del transporte público.
- Mejorar los servicios de transporte público, dotando a las zonas donde se concentre el trabajo, con altas frecuencias del servicio, itinerarios que disminuyan las paradas y brinden tiempos de viaje atractivos y una buena accesibilidad.

Dada la dificultad de la implantación de transporte público en Gestalgar, otras opciones que se podrían valorar serían:

- Fomentar la renovación del parque de vehículos, con la concienciación en el empleo de vehículos eléctricos o híbridos que reduzcan los índices de contaminación.
- Fomentar las aplicaciones para compartir vehículo privado, reduciendo así el número de desplazamientos y haciéndolos más eficientes.

El análisis de la situación actual del transporte público en Gestalgar se realizará sobre el autobús interurbano, único medio de transporte público existente debido a que Gestalgar no cuenta con comunicación ferroviaria dentro del municipio. La comunicación ferroviaria se produce a través de las líneas que van hacia Madrid, que tienen sus paradas en Cheste o Chiva, por lo que pasan a aproximadamente 15 km del municipio. A una distancia similar se encuentra Llíria, de donde nace la red de Metro de la línea 2.

Es necesario un análisis de la situación actual y de las necesidades a corto y medio plazo teniendo en cuenta la propuesta urbanística del Plan General.

Dentro de los movimientos interurbanos existe una gran proporción que se realiza con transporte privado frente al transporte público.

SITUACIÓN ACTUAL

Actualmente no existe en Gestalgar oferta de transporte público urbano colectivo por no ser necesario debido a la dimensión del casco urbano y al número de habitantes. El principal medio de transporte público interurbano del que disponen los habitantes del municipio es el autobús interurbano METROBÚS.

Existe una línea que comunica Gestalgar con Valencia y explota la empresa Edetania Bus S.A. Esta línea tiene una única parada en Gestalgar, que es la de inicio y final de trayecto de la línea y que se sitúa próxima al cruce de la Avenida Diputación y la Calle Miguel Hernández.

A continuación se muestra los horarios de la empresa Edetania Bus S.A. en su trayecto de Gestalgar a Valencia:

Es una línea de baja ocupación o “línea de débil tráfico”, tal y como las define la Consellería de transportes. Está subvencionada por dicha Consellería. Se propone el aumento de la frecuencia en esta línea, ya que tan solo hay 2 autobuses para salir de Gestalgar en todo el día laboral y 1 en domingos y festivos, lo que imposibilita el transporte público con fines de ocio hacia fuera de la localidad.

Dadas las dimensiones del casco urbano e incluyendo la nueva zona a desarrollar, los itinerarios peatonales hasta la parada de autobús pueden ser del orden de 6-8 minutos como máximo.

Existe además de la línea mencionada, una línea de autobús escolar que recoge a diario a los actualmente 6 escolares que acuden al “IES La Serranía” de Villar del Arzobispo.

PLAN DE MEJORA DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO

Transporte público interurbano

Se fomentara el empleo del transporte colectivo para los desplazamientos al lugar de trabajo, evitando así que se emplee el transporte privado, uno de los objetivos a conseguir con el plan de movilidad.

Intercambio modal

También deberá favorecerse el intercambio modal entre coche y tren de cercanías o metro. Aunque por el municipio de Gestalgar no transita el ferrocarril, los municipios de Cheste y Chiva al sur, poseen sendas estaciones de tren de cercanías, que llegan hasta la estación del Norte en el centro de Valencia. Una opción viable también es Lliria, de donde parte la línea 2 de Metro que llega también hasta el centro de la ciudad de Valencia.

4 – CONCLUSIONES

El principal objetivo del presente Plan de Movilidad Sostenible es reducir el uso del vehículo privado a la vez que se promueve el transporte sostenible en todos sus ámbitos. Este cambio a otros modos de transporte se consigue optimizando las condiciones de movilidad del transporte público colectivo, a pie y en bicicleta.

En lo que respecta al transporte no motorizado, se propone una red de itinerarios peatonales y ciclistas que completa la ya existente compuesta por las vías pecuarias y caminos, consiguiendo interconectar los núcleos urbanos existentes y previstos en el PGOU. Toda ella debidamente señalizada y protegida.

Para permitir dentro del casco urbano la coexistencia de vehículos motorizados con peatones y bicicletas se propone la progresiva repavimentación continua de los viales, ya que las aceras son muy reducidas en el casco antiguo, así como la redistribución del mobiliario urbano y colocación de barreras, como bolardos o jardineras, a fin de delimitar espacios y proteger la integridad física de peatones o ciclistas.

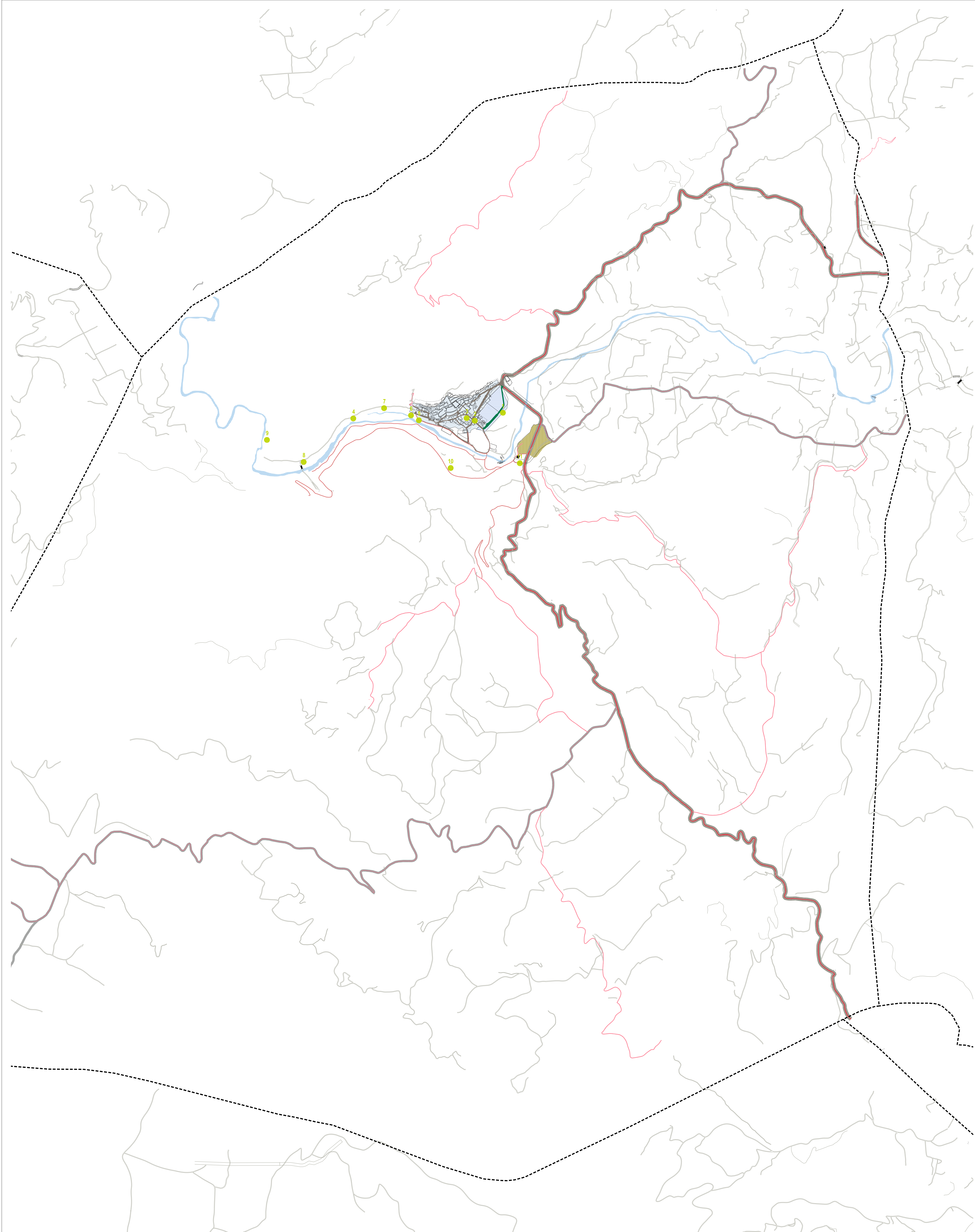
Se busca seguir fomentando la circulación a pie y en medios de transporte personales alternativos, que permitan salvar los grandes desniveles que tiene el municipio en sus viales.

En lo que respecta al transporte público colectivo, actualmente sólo existe una línea interurbana que conecta Gestalgar con Valencia. Se propone la mejora de ese servicio de autobús en cuanto a una mayor frecuencia. Mejorar el servicio existente aumentando la frecuencia y la mejor comunicación de las poblaciones que disponen de estación de ferrocarril para conectar así con Valencia de forma más efectiva. Con el objetivo de promover el intercambio modal se propone la implantación de aparcamientos de turismos y bicicletas próximos a las paradas de autobús.

Gestalgar, Marzo de 2019

Miguel Navarro Pérez

arquitecto



LEYENDA

--- LIMITE DEL TERMINO

Red viaria actual

CARRETERA COMARCAL

CAMINOS RED PRIMARIA

CAMINOS RED SECUNDARIA

VIALES CASCO URBANO

Red viaria propuesta

VIALES PROPUESTOS

NÚCLEO CONSOLIDADO

AMPLIACIÓN CASCO

RIO TÓRIA

ZONA ALMACENES Y PEQUEÑA INDUSTRIA

FOCO DE ATRACCIÓN PREVISTO

1 HUERTA DEL LUGAR

2 MOLINO HARINERO Y ALMAZARA

3 HUERTO DE LA SEÑORIA

4 ACEQUIA DEL LUGAR

5 PLAYA FLUVIAL

6 EL MOTOR

7 ACUEDUCTO ROMANO

8 CENTRAL ELÉCTRICA

9 PRESA VIEJA

10 HUERTA DEL RAJOLAR

11 PUENTE VIEJO

12 ÁREA RECREATIVA FUENTE DE LA TEJA

PLAN
GENERAL
DE
GESTALGAR

AYUNTAMIENTO
DE
GESTALGAR
(VALENCIA)

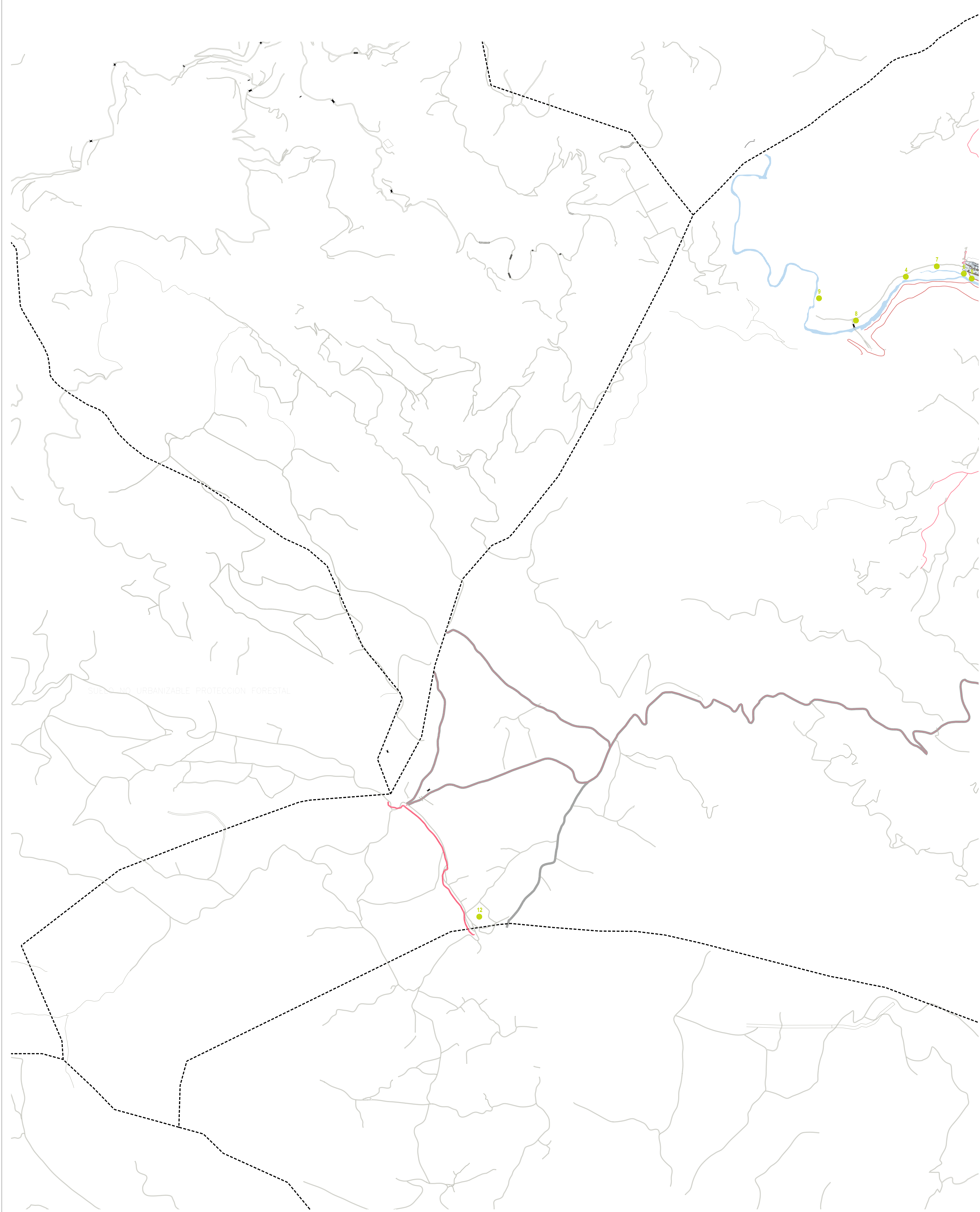
PLANO
ESTUDIO DE TRÁFICO
TRÁFICO RODADO

FECHA
OCTUBRE 2018

ESCALA
1/10.000

PLANO Nº
F1.1

EL ARQUITECTO MUNICIPAL



LEYENDA

--- LIMITE DEL TERMINO

Red viaria actual

— CARRETERA COMARCAL

— CAMINOS RED PRIMARIA

— CAMINOS RED SECUNDARIA

— VIALES CASCO URBANO

Red viaria propuesta

— VIALES PROPUESTOS

■ NÚCLEO CONSOLIDADO

■ AMPLIACIÓN CASCO

■ RIO TÓRIA

■ ZONA ALMACENES Y PEQUEÑA INDUSTRIA

● FOCO DE ATRACCIÓN PREVISTO

1 HUERTA DEL LUGAR

2 MOLINO HARINERO Y ALMAZARA

3 HUERTO DE LA SEÑORIA

4 ACEQUIA DEL LUGAR

5 PLAYA FLUVIAL

6 EL MOTOR

7 ACUEDUCTO ROMANO

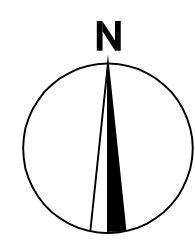
8 CENTRAL ELÉCTRICA

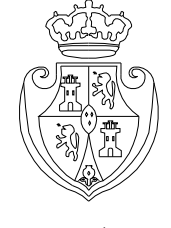
9 PRESA VIEJA

10 HUERTA DEL RAJOLAR

11 PUENTE VIEJO

12 ÁREA RECREATIVA FUENTE DE LA TEJA





PLAN GENERAL DE GESTALGAR

AYUNTAMIENTO DE GESTALGAR (VALENCIA)

PLANO

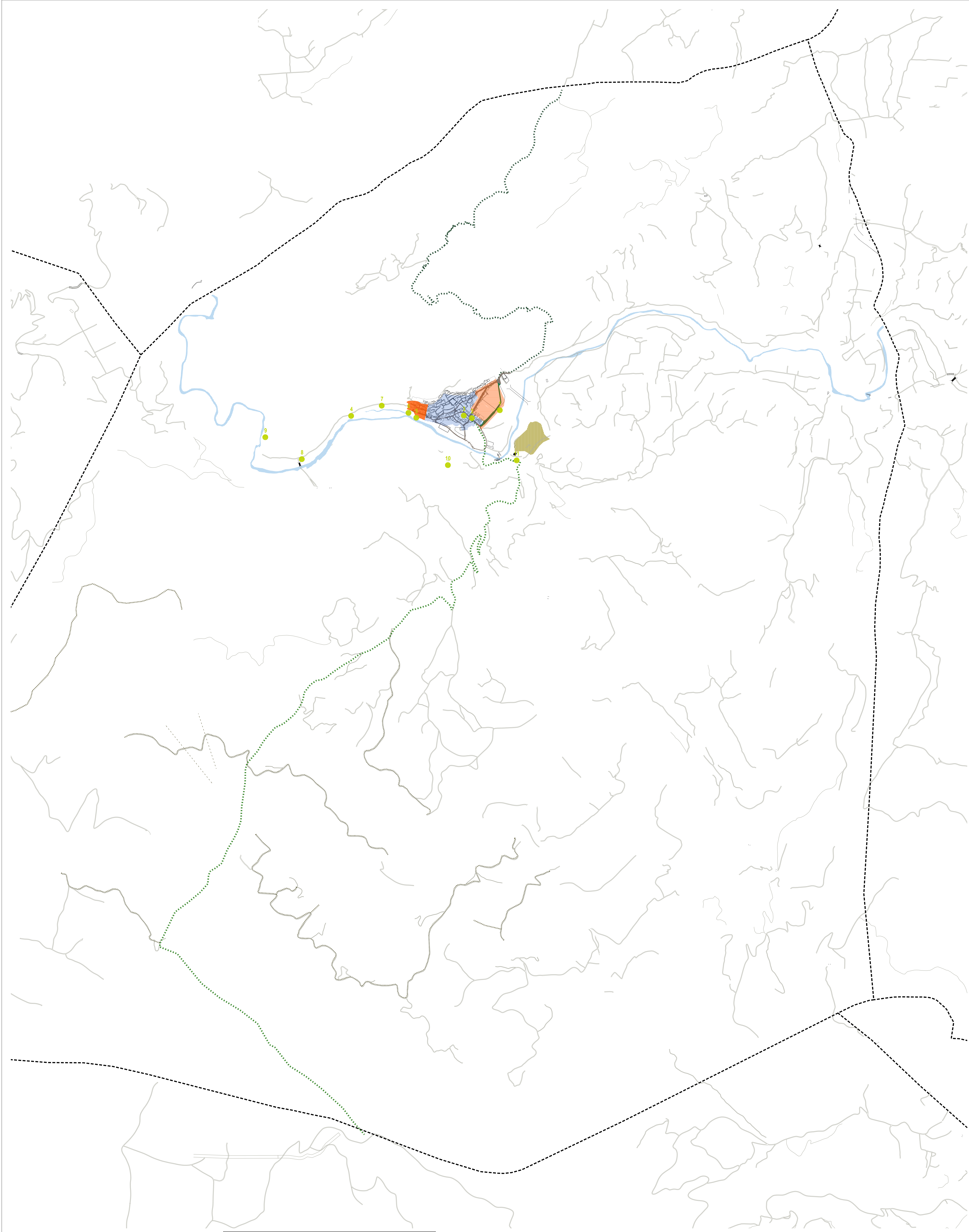
ESTUDIO DE TRÁFICO TRÁFICO RODADO

FECHA
OCTUBRE 2018

ESCALA
1/10.000

PLANO Nº
F1.2

EL ARQUITECTO MUNICIPAL



LEYENDA

--- LIMITE DEL TERMINO

Red peatonal actual

..... SENDA ECOLOGICA

1.- Cordel de Chera a Gestalgar Anchura 37,61m.

2.- Colada de Chiva a Chullilla 20,89m.

--- CAMINO RURAL

--- VIALES CASCO URBANO

Red peatonal propuesta

--- VIALES PROPUESTOS

■ NÚCLEO CONSOLIDADO

■ AMPLIACIÓN CASCO

■ RIO TÓRIA

■ ZONA ALMACENES Y PEQUEÑA INDUSTRIA

● FOCO DE ATRACCIÓN PREVISTO

1 HUERTA DEL LUGAR

2 MOLINO HARINERO Y ALMAZARA

3 HUERTO DE LA SEÑORIA

4 ACEQUIA DEL LUGAR

5 PLAYA FLUVIAL

6 EL MOTOR

7 ACUEDUCTO ROMANO

8 CENTRAL ELÉCTRICA

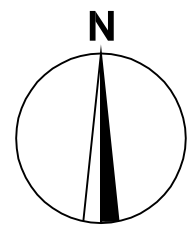
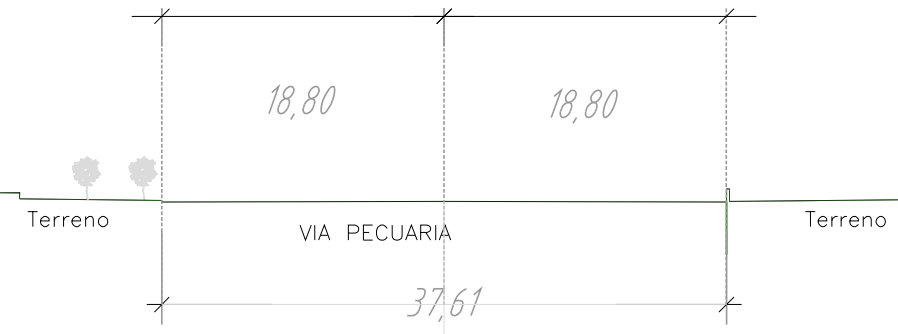
9 PRESA VIEJA

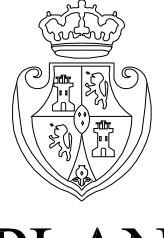
10 HUERTA DEL RAJOLAR

11 PUENTE VIEJO

12 ÁREA RECREATIVA FUENTE DE LA TEJA

--- AMBITO DE EXPLOTACION MINERA





PLAN GENERAL DE GESTALGAR

AYUNTAMIENTO DE GESTALGAR (VALENCIA)

PLANO

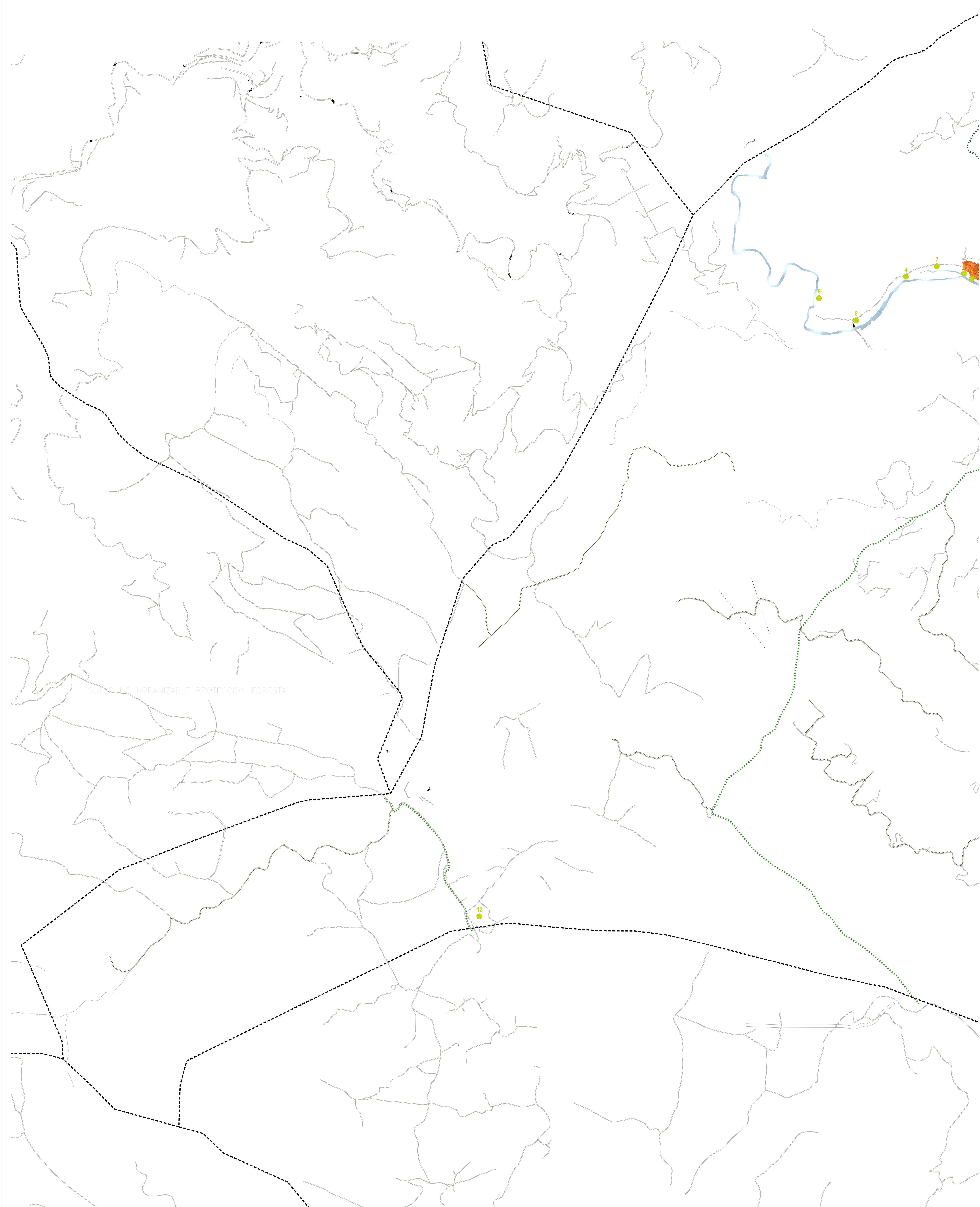
ESTUDIO DE TRÁFICO TRÁFICO PEATONAL

FECHA
OCTUBRE 2018

ESCALA
1/10.000

PLANO Nº
F2.1

EL ARQUITECTO MUNICIPAL



LEYENDA

--- LIMITE DEL TERMINO

Red peatonal actual

..... SENDA ECOLOGICA

1.- Cordel de Chera a Gestalgar Anchura 37,61m.

2.- Colada de Chiva a Chullilla 20,89m.

--- CAMINO RURAL

--- VIALES CASCO URBANO

Red peatonal propuesta

--- VIALES PROPUESTOS

■ NÚCLEO CONSOLIDADO

■ AMPLIACIÓN CASCO

■ RIO TÓRIA

■ ZONA ALMACENES Y PEQUEÑA INDUSTRIA

● FOCO DE ATRACCIÓN PREVISTO

1 HUERTA DEL LUGAR

2 MOLINO HARINERO Y ALMAZARA

3 HUERTO DE LA SEÑORÍA

4 ACEQUIA DEL LUGAR

5 PLAYA FLUVIAL

6 EL MOTOR

7 ACUEDUCTO ROMANO

8 CENTRAL ELÉCTRICA

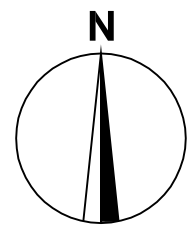
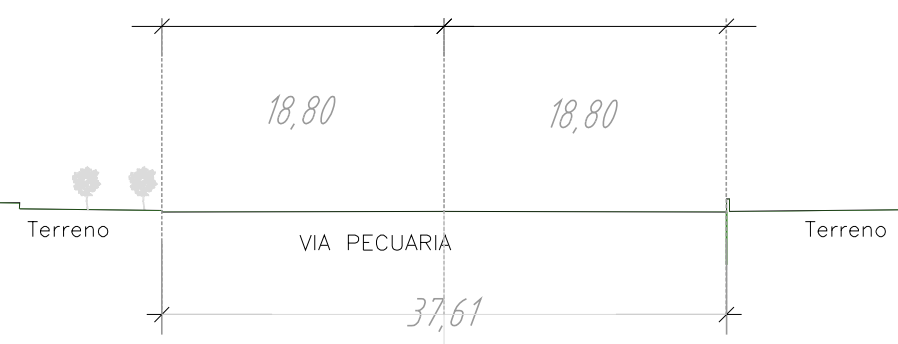
9 PRESA VIEJA

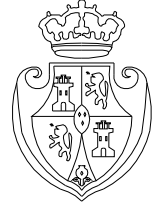
10 HUERTA DEL RAJOLAR

11 PUENTE VIEJO

12 ÁREA RECREATIVA FUENTE DE LA TEJA

--- AMBITO DE EXPLOTACION MINERA





PLAN GENERAL DE GESTALGAR

AYUNTAMIENTO DE GESTALGAR (VALENCIA)

PLANO

ESTUDIO DE TRÁFICO TRÁFICO PEATONAL

FECHA **OCTUBRE 2018**

ESCALA **1/10.000**

PLANO Nº **F2.2**

EL ARQUITECTO MUNICIPAL