PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

CONSULTORA VALENCIANA D´ENGINYERIA, S.L.
covensl.com
coven@covensl.com
96.316.92.45

AGOSTO 2022

INDICE:

1. INTRODUCCIÓN 1

2. LA MOVILIDAD A NIVEL MUNICIPAL 4

3. OBJETIVO DEL PLAN 5

4. LA MOVILIDAD ACTUAL Y LOS PEQUEÑOS MUNCIPIOS 7

5. ENTORNO SOCIOECONÓMICO 9

5.1.- Espacio físico. 9
5.2.- Demografía. 10
5.3.- Evolución del municipio de Guadasséquies. 13
5.4.- Parque móvil del municipio. 14
5.5.- Datos movilidad de trabajadores de más de 16 años 17
5.6.- Datos movilidad estudiantes de más de 16 años que no trabajan 20

6. PRINCIPALES VIAS DE COMUNICACIÓN 21

6.1.- Movimientos principales en las vías de comunicación de acceso 21
6.2.- Movimiento en la CV-620 en el entorno de Guadassequies 23

7. MOVIMIENTO INTERIOR EN GUADASSEQUIES 25

7.1.- Estructura de los viales internos 26
7.2.- Características de los viales 27
7.3.- Elementos relacionados con la accesibilidad 34
7.4.- El polígono industrial de Guadassequies 45
7.5.- Sentidos de circulación y señalización 46

8. LAS CONEXIONES DE VIALES CON EL ENTORNO 47

9. TRANSPORTE PÚBLICO 48

10. RECORRIDOS PREFERENTES PARA USOS NO MOTORIZADOS 49

11. PRINCIPALES PROBLEMATICAS EXISTENTES DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LA MOVILIDAD 50

12. LÍNEAS ESTRATÉGICAS 52

13. ACTUACIONES PREVISTAS 69

14. CONCLUSION 94

ANEXOS. PLANOS

1. INTRODUCCIÓN

Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (en adelante PMUS) son considerados, a nivel estatal y europeo, como una de las herramientas de gestión más importantes, al objeto de dar cumplimiento a los compromisos de Kioto para luchar contra el Cambio Climático y la Agenda 2030 desde el punto de vista de la sostenibilidad y la consecución de sus objetivos (ODS).

En este contexto, las principales metas ambientales son:

- Conseguir lograr un equilibrio territorial y avanzar hacia una movilidad más sostenible, así como limitar la influencia en el Cambio Climático.
- La reducción de las necesidades de movilidad, no favoreciendo las actividades y usos urbanísticos que supongan un incremento de la demanda de transporte motorizado.
- El fomento de los medios de transporte colectivo, reduciendo las emisiones de CO2.

- Potenciar la intermodalidad tanto para el transporte de pasajeros como de mercancías al objeto de conseguir una mayor eficacia energética y ambiental.

La redacción del Plan de Movilidad aparece regulado en la Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunidad Valenciana" (LMCV).

En el artículo nº 2 de dicha ley se establecen los principios generales que rigen en la ley:

1. Las administraciones públicas facilitarán la movilidad de las personas como elemento esencial de su calidad de vida y de sus posibilidades de progreso en relación con el desarrollo de sus oportunidades de acceso al trabajo, a la formación, a los servicios y al ocio.

2. Las administraciones públicas orientarán el crecimiento de la movilidad de manera que se satisfagan simultáneamente los siguientes objetivos:

a) La mejora constante de los niveles de seguridad, promoviendo el uso de los modos más seguros y, dentro de cada modo, la disminución de los índices de accidentalidad.

b) La mejora de la accesibilidad de toda la ciudadanía en orden a garantizar la igualdad en el acceso al empleo, formación, servicios, relaciones sociales, ocio, cultura y a las demás oportunidades que ofrecen las sociedades avanzadas.

c) La salud y la calidad del entorno y del medio ambiente, con la consiguiente disminución de los niveles de ruido y emisiones atmosféricas, especialmente las que puedan afectar de manera directa a la salud y el bienestar de las personas.

d) La disminución de los consumos energéticos específicos, potenciando la utilización de los modos de transporte en tal sentido más eficientes, y promoviendo la progresiva utilización de fuentes renovables.

e) La participación de la sociedad en la toma de decisiones que afecten a la movilidad de las personas y de las mercancías.

f) La promoción del transporte público para todas las personas y de la intermodalidad.

3. Las administraciones públicas competentes promoverán todas aquellas acciones de formación y difusión que permitan a ciudadanos y ciudadanas elegir el modo de transporte para cada desplazamiento que consideren idóneo en relación tanto con su eficiencia y calidad, como por sus afecciones energéticas y ambientales.

Por su parte en el Capítulo II (artículos 5 a 8.bis) se establece el fomento de los desplazamientos no motorizados.

Este marco, junto con otras muchas disposiciones actualmente fijan el marco en que se debe desarrollar la evolución futura a corto y largo plazo de la movilidad, buscando varios objetivos que se deben imbricar en una solución de compromiso necesaria: la universalidad, la seguridad y la sostenibilidad ambiental

Tal y como establece la ley Decreto Legislativo 1/2021, de 18 de junio, del Consell de aprobación del texto refundido de la Ley de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje, uno de los criterios de uso racional del suelo es la “Mejora de la calidad de vida en las ciudades” (artículo 12) y en particular:

“La ordenación de usos y el diseño urbano atenderán a los principios de accesibilidad universal y de movilidad sostenible, con un sistema de transporte público eficiente, cualificado y fiable, y asegurarán la comodidad para el tránsito peatonal y ciclista, mediante una adecuada estructura y morfología de las calles, espacios públicos y secciones viarias”

2. LA MOVILIDAD A NIVEL MUNICIPAL

Las formas actuales de la movilidad urbana son los resultados de la confluencia de numerosos factores, que contribuyen a la necesidad de desplazarse e influyen en la elección del medio de transporte para hacerlo.

Así podría decirse que el grado de desarrollo económico y social, junto con los modelos territoriales y urbanos, constituyen los principales condicionantes para la generación de la demanda de movilidad, mientras que la disponibilidad e infraestructuras y sistemas de transporte y los modelos culturales imperantes determinan las decisiones personales en lo relativo a los desplazamientos en los núcleos urbanos.

No todos estos factores pueden considerarse de ámbito municipal. Así sucede, con el nivel de desarrollo económico y social, con las pautas culturales e incluso con los modelos territoriales y urbanos que cada vez más responden a ámbitos comarcales o metropolitanos.

La modificación de las formas actuales de movilidad hacia modelos más sostenibles no es, por tanto, una responsabilidad exclusivamente municipal, exige la participación de la Administración a todos sus niveles y en gran medida, la colaboración de toda la sociedad, tanto de la ciudadanía, como de sus asociaciones.

Sin embargo, es a nivel municipal, donde pueden coordinarse y concretarse de forma más eficiente los programas de promoción de una movilidad más sostenible, y por otro lado, donde puede percibirse de forma más concreta las ventajas de la movilidad sostenible.

Es en efecto, a nivel municipal donde se concreta la red de vías urbanas, su regulación y la distribución de su sección (calzada, espacio peatonal, aparcamiento), siendo en definitiva a nivel municipal donde se precisa la forma y características del espacio público destinado a los flujos de transporte. Por ello, a pesar de que una movilidad sostenible precisa del concurso de todas las administraciones, es el nivel

municipal el que tiene mayor capacidad de influencia en el ámbito del pequeño núcleo o ciudad y el que puede llegar a concretar plenamente esta orientación.

3. OBJETIVO DEL PLAN

La intención de la redacción de este Plan es fomentar entre los habitantes y visitantes de Guadasséquies los desplazamientos con los modos más sostenibles como son los usos no motorizados o los más respetuosos con el medio ambiente y la salud. En esta línea se buscará la concienciación social para el incremento en el uso de los vehículos eléctricos, limpios y sistemas ecológicos, la utilización de transporte público y las progresivas restricciones del uso del vehículo privado en zonas del núcleo urbano cada vez más amplia.

El PMUS es una "herramienta" para conseguir estos objetivos, fomentando modos de transporte más sostenibles, controlando los crecientes volúmenes de tráfico y buscando la mejora de la calidad de vida de las personas mediante:

- Mejora de la seguridad vial

- Mejora de la accesibilidad
- Mejora de los servicios de transporte público
- Promoción de modos de transporte más saludables
- Recuperación del espacio público disponible para las personas
- Disminución de la congestión del tráfico
- Disminución de accidentes
- Reducción de los tiempos de viaje
- Disminución de los niveles de ruido y contaminación

El Plan de Movilidad Sostenible (PMUS) contendrá un diagnóstico y propuestas. En el primero se realizará un análisis y se obtendrá la fotografía sobre la situación actual en relación con la movilidad y los sistemas de movilidad existentes en Guadasséquies. Y en las propuestas se establecerá una serie de pautas y un conjunto de actuaciones que mejoren el sistema existente y nos encaminen a la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta, transporte público) dentro del casco urbano y su entorno; es decir, de modos de transporte que hagan compatibles el crecimiento económico, la cohesión social y la defensa del medio ambiente, garantizando así una mejor calidad de vida para los ciudadanos.

4. LA MOVILIDAD ACTUAL Y LOS PEQUEÑOS MUNCIPIOS

El instituto para la Diversidad y Ahorro energético en una publicación sobre Planes de movilidad establece una descripción de la situación actual de la movilidad.

En ella indica que durante las últimas décadas los cambios socioeconómicos ocurridos en el mundo han afectado sustancialmente al transporte urbano y centra la descripción de la movilidad en las ciudades actuales caracterizada por unos patrones de movilidad más difusos, con unas distancias de viaje más largas y un continuo crecimiento del nivel de motorización.

Esta fotografía no representa la realidad de pueblo de menor tamaño como Guadassequies, pero sí que es cierto que sufren las consecuencias de algunos de estos cambios producidos.

- El desplazamiento general de la actividad económica hacia el sector servicios produce una pérdida importante del sector agrícola, aspecto importante en la economía de zonas como esta.

- La concentración de los polos generadores de empleo en el entorno de núcleos de mayor tamaño reduce la actividad industrial en pueblos menores.

Todos estos aspectos han ocasionado en los últimos años un proceso continuo de pérdida de población en estas zonas que genera una espiral creciente de cierre de comercios de cercanía, y necesidad de búsqueda de los servicios necesarios en las poblaciones de mayor tamaño más cercanas.

La unión del aspecto anterior a la falta de unas buenas comunicaciones con transporte público hace que cada vez sea más necesario el uso del vehículos privado y mayor el número de viajes a realizar por los vecinos de estas poblaciones para acceder tanto a los puestos de trabajo como a los servicios necesarios tanto de primera necesidad (compra diaria) como otras compras de vestuario o acceso a actividades de ocio.

Por otro lado, el individualismo y los papeles cambiantes de la familia, ocio, educación, etc., implican una gran diversidad de patrones de relaciones origen-destino por todo el territorio. El transporte privado por carretera es, consecuentemente, el

modo dominante ya que se percibe como el que mejor satisface las necesidades personales.

Las tendencias en el transporte y en el uso del suelo siguen suponiendo un riesgo para el medio ambiente urbano y para la salud de los habitantes de las ciudades y suburbios. El transporte es la causa de una gran parte de las emisiones de CO, CO2, NOx, compuestos orgánicos volátiles no metano (COVNM) y partículas, contribuyendo de esta manera al efecto invernadero, cambio climático, lluvia ácida, ozono troposférico y al deterioro de la calidad del aire urbano. Además, el ruido que provoca el tráfico se está convirtiendo en un motivo de creciente preocupación medioambiental en las urbes

Aunque hay aspectos de difícil modificación como es la potenciación de la actividad comercial e industrial en estas poblaciones, sí que se pueden adoptar medidas para aprovechar las potencialidades que tienen estos núcleos de menor población donde es posible, de forma más sencilla, implantar medidas que consigan una movilidad más sostenible, que potencie al peatón y otros usos no motorizados y aumente la calidad urbana del entorno que es más difícil de obtener en ciudades de mayor tamaño con problemas de congestión, aparcamiento, contaminación… que no aparecen en nuestro entorno.

5. ENTORNO SOCIOECONÓMICO

5.1.- Espacio físico.

El ámbito de estudio comprende exclusivamente el término municipal de Guadasséquies.

El municipio de Guadasséquies se encuentra en la comarca de La Vall d´Albaida. Su superficie es de 3,26 Km2, y limita por el norte con el municipio de Bellús y Xàtiva, por el sur con Alfarrasi y Sempere, por el oeste con L´Ollería y por el este con Benigànim, ocupando la parte más baja del valle que forma la comarca, en la ribera izquierda del Rio Albaida.

El término municipal está atravesado por la carretera autonómica CV-620 (antigua N-340 entre los pK 831 y 832) y por una carretera local que conecta con Sempere. El terreno es llano, aunque con ondulaciones entre las que destacan el monte de La Serreta, el cerro de Molló y la loma de Casa Marau. Por el este pasa el río Albaida, que represa sus aguas en el embalse de Bellús. La altitud oscila entre los 205 metros al noroeste y los 150 metros en el embalse de Bellús. El pueblo se alza a 155 metros sobre el nivel del mar.

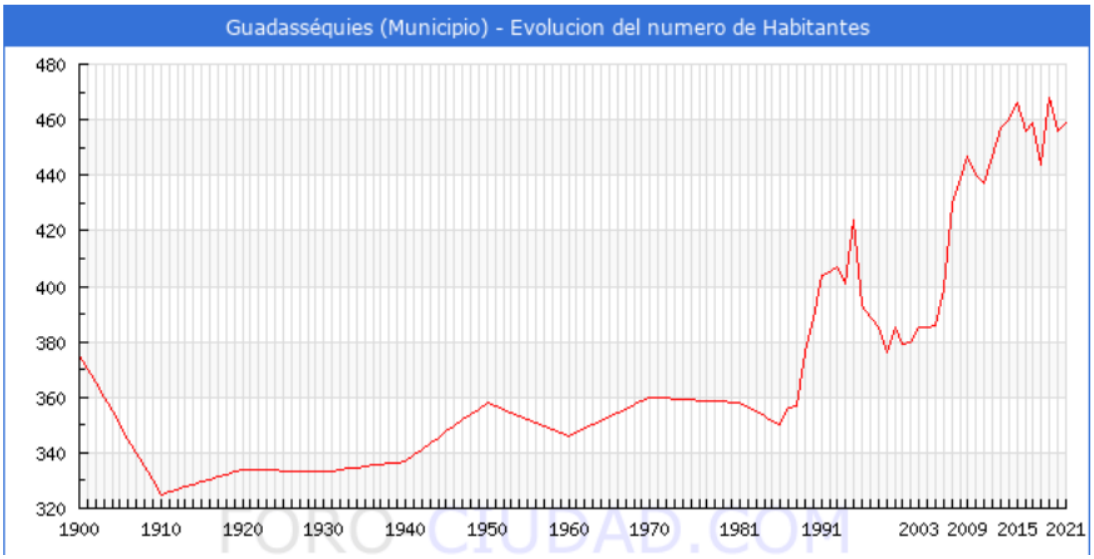
Guadasséquies, está muy próximo a parajes naturales como la Sierra de Mariola o la Sierra del Benicadell, que separa majestuosamente la provincia de Valencia de la provincia de Alicante a lo largo de unos 25 km de montaña. Además, el municipio también está próximo al litoral, playas como la de Gandía, se encuentran a apenas 30 km del municipio.

La actividad económica en Guadasséquies es mayormente industrial, con dos polígonos industriales en los que predomina la producción de químicos y fertilizantes, los plásticos, el textil e industrias menores diversificadas.

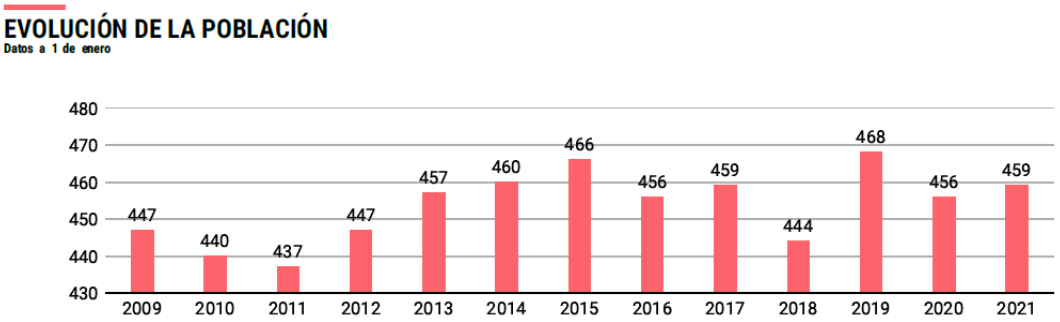
La producción agraria es de regadío y secano. De regadío, gracias a las aguas del río Albaida se produce trigo, maíz, hortalizas y frutales. El secano corresponde al viñedo, el olivar, el almendro y otros frutales.

5.2.- Demografía.

Según datos obtenidos de diferentes fuentes, podemos obtener la estructura poblacional del municipio. La evolución del municipio se aprecia en las siguientes tablas.



Fuente: foro-ciudad.com



Fuente: Inst. Val. Estadistica

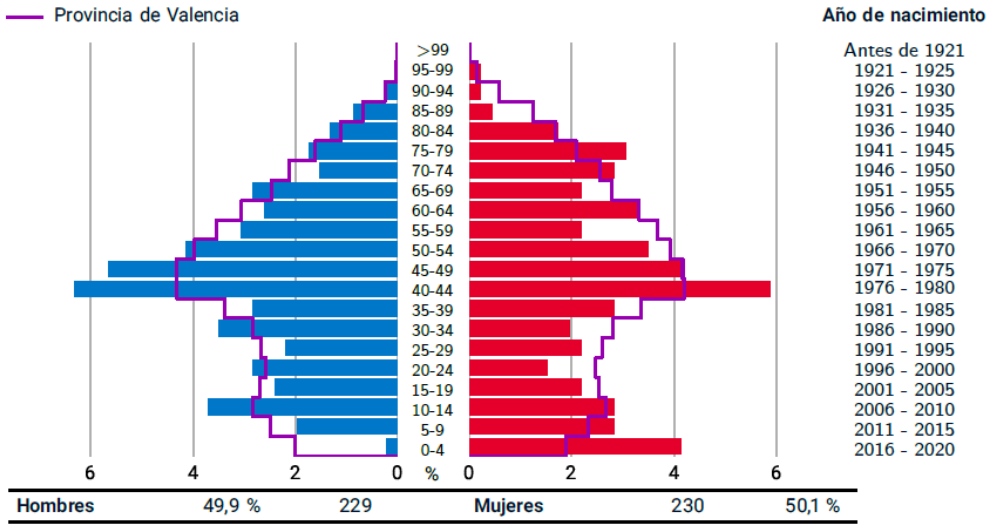
De las dos gráficas anteriores podemos extraer las siguientes conclusiones:

En la primera de las gráficas que recoge datos desde 1900, observamos que en la primera década del siglo pasado hubo un acusado descenso de la población. Pero a partir del año 1910 podemos observar que existe una tendencia al crecimiento de la población.

Si nos fijamos en los datos de la segunda gráfica, en la que se representa la evolución poblacional entre 2009 y 2021, la población se mantiene más o menos constante con ligeras variaciones entre los 447 habitantes en 2009 y los 459 habitantes en 2021.

La pirámide poblacional se muestra en la siguiente imagen.

POBLACIÓN A 1 DE ENERO DE 2021 POR SEXO Y EDAD



En ella se compara la estructura de la población del municipio con la estructura de la provincia (línea morada). Se aprecia que la población del municipio de Guadasséquies es superior a la provincial en edades entre los 30 y 49 años y entre los 0-4 años siendo más acusado en la población de mujeres. En el resto de franjas de edad la estructura de población en el municipio de muy similar a la provincial.

Ello se plasma en los porcentajes de dependencia (56,1 % en Guadasséquies frente a 53,1 % en la provincia y 53,8 % en la comunidad).

Se corrobora con el índice de envejecimiento que relaciona la población mayor de 64 años con la menor de 16 años, con índices de 114,3 % respecto a 126,9 % en la provincia y 128,9 % en la comunidad autonómica.

Se muestra, a continuación, una tabla comparativa donde se ilustran las tasas de dependencia autonómica y municipal:

	Municipio	Autonómica	Variación
Tasa de dependencia	56,10 %	53,80 %	+2,30%
Tasa de dependencia infantil	26,20 %	23,50 %	+2,70%
Tasa de dependencia envejecida	29,90 %	30,30 %	-0,40%

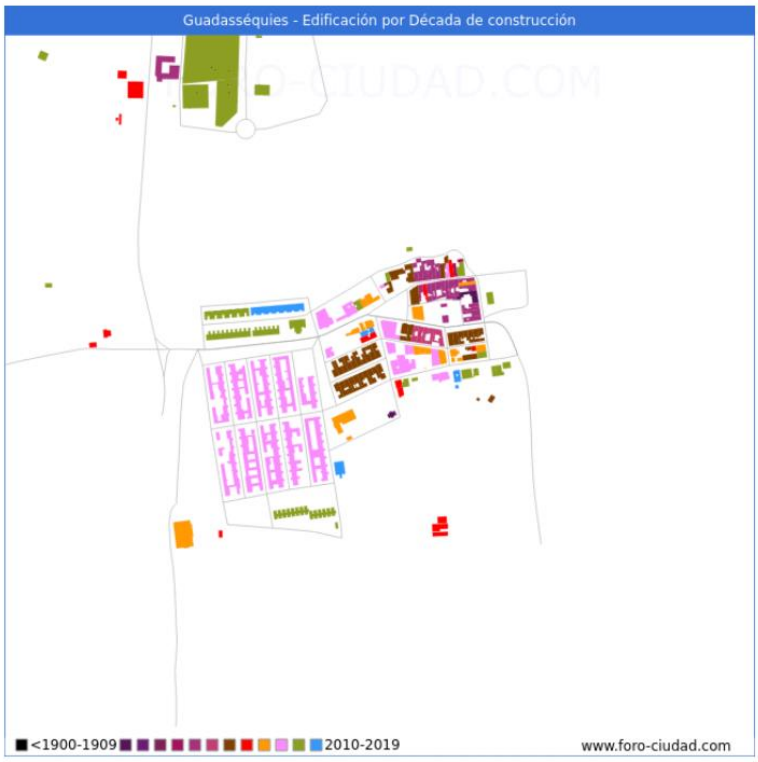
Todo ello nos muestra una población que, aun reflejando la situación existente en nuestro entorno (problemas de natalidad, envejecimiento de la población…) se encuentra en una situación mejor que la media de la provincia con mayor población infantil proporcionalmente que el total de la provincia y una dependencia de personas mayores similar al resto de poblaciones aunque ligeramente por debajo.

Son, en este sentido, las personas mayores de 65 años los que mayores problemas de movilidad y comunicación tienen, presentan mayores riesgos de caídas u otros accidentes con consecuencias graves y necesitando de zonas de descanso en sus desplazamientos; el grupo de población infantil precisa de itinerarios adaptados para sus desplazamientos escolares o de ocio, ya que la mayoría suelen desplazarse a pie, utilizando carros infantiles, patinetes, bicicletas, etc.

Los hombres representan el 49,89 % de la población, y las mujeres el 50,10 %, siendo este grupo, el de las mujeres, las que más sufren los problemas de Movilidad y Accesibilidad.

5.3.- Evolución del municipio de Guadasséquies.

Con imágenes podemos conocer la superficie construida por décadas en capas de colores, desde 1900, color negro es lo construido con anterioridad a 1900.



Superficie Construida			
Decada	% Total	Top Provincial	Top Nacional*
<1900	0.00%	<- 243° ->	<- 7416° ->
1900-1909	0.80%	<- 226° ->	<- 6542° ->
1910-1919	0.00%	<- 229° ->	<- 7227° ->
1920-1929	0.00%	<- 258° ->	<- 7390° ->
1930-1939	0.21%	<- 248° ->	<- 6507° ->
1940-1949	5.10%	<- 177° ->	<- 3876° ->
1950-1959	1.30%	<- 238° ->	<- 5803° ->
1960-1969	8.11%	<- 196° ->	<- 3463° ->
1970-1979	5.05%	<- 241° ->	<- 4974° ->
1980-1989	8.76%	<- 231° ->	<- 4532° ->
1990-1999	22.79%	<- 157° ->	<- 2694° ->
2000-2009	43.68%	<- 157° ->	<- 2382° ->
2010-2019	4.23%	<- 170° ->	<- 3154° ->

Evidentemente el gráfico anterior representa la historia del municipio. La mayoría de las viviendas existentes son de nueva planta tras el traslado que sufrió la población por la construcción de la presa de Bellus en la década de los 90. Solo la parte más alta del municipio, que ahora se encuentra al este de la Avenida Esperanza es vivienda anterior a dicha fecha, mientras que la ampliación del casco urbano hacia el oeste con las promociones de viviendas existentes en la C/. Sant Antoni, la viviendas limitadas por las calles San Miquel, Avda Esperanza y Avda. Constitució y las nuevas viviendas que han ido ocupando la zona antigua, con una antigüedad menor de 30 años representan más del 70% de la edificación total.

5.4.- Parque móvil del municipio.

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 Guadasséquies se dispone del parque de vehículos siguiente.

Vehicles per tipus i carburant - 2020

	Total	Dièsel	Gasolina	Electr.	Resta
Total	**525**	**296**	**220**	**1**	**8**
Turismes	**340**	213	127	0	0
Motocicletes	**54**	0	54	0	0
Furgonetes i camions	**80**	78	2	0	0
Autobusos	**0**	0	0	0	0
Tractors industrials	**2**	2	0	0	0
Ciclomotors	**37**	0	37	0	0
Altres	**12**	3	0	1	8

Dades a 31 de desembre

Es decir, se tiene un índice de motorización de 1,15 vehículos/habitante.

Del estudio del Parque de vehículos del estado, se obtiene la evolución de los vehículos en el municipio. En primer lugar se muestra la tabla entre 1986 y 2009 y posteriormente la correspondiente al periodo 2010-2021, cuyo tipo datos se modifica.

Vehicles segons tipus (1986-2009)

Unitats: Nombre
Variable de fila: Territori, Tipus de vehicle
Variables de columna: Anys

		1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
46138 - Guadasséquies	Turismes	101	111	115	118	129	132	131	128	137	141	144	152	153	166	172	181	187	196	209	233	249	260	268	267
	Motocicletes	25	25	22	24	22	22	23	24	26	29	33	30	30	31	31	31	32	28	28	30	28	37	41	42
	Furgonetes i camions	38	36	34	38	40	39	41	40	44	41	44	45	49	52	53	47	54	55	69	79	85	88	82	86
	Autobusos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Tractors industrials	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1
	Altres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	10	9	9	10	11	11

Notes:
Hi ha vehicles no assignats a cap municipi, que sí s'inclouen en les dades provincials i de Comunitat Valenciana.
D'altra banda, les dades comarcals s'han obtingut per agregació de les municipals, per la qual cosa poden no coincidir amb les provincials i de la Comunitat.

Vehicles segons tipus i carburant

Unitats: Nombre
Variable de fila: Territori, Tipus de vehicle, Tipus de carburant
Variables de columna: Anys

			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
46138 - Guadasséquies	Turismes	Total	270	272	274	275	286	299	293	299	315	326	340	340
	Motocicletes	Total	44	42	38	37	38	41	42	47	51	50	54	53
	Furgonetes i camions	Total	83	78	86	84	77	80	79	77	77	81	80	88
	Autobusos	Total	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Tractors industrials	Total	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3
	Ciclomotors	Total	39	38	39	38	38	39	36	36	34	35	37	46
	Altres	Total	7	6	6	8	8	8	10	11	12	12	12	13
	Total	Total	445	438	445	444	449	469	462	472	491	506	525	543

Notes:
Dades a 31 de desembre.
Hi ha permisos no assignats a cap municipi, que sí s'inclouen en les dades provincials i de Comunitat Valenciana.
D'altra banda, les dades comarcals s'han obtingut per agregació de les municipals, per la qual cosa poden no coincidir amb les provincials i de la Comunitat.
Les dades dels anys de referència més recents són provisionals.

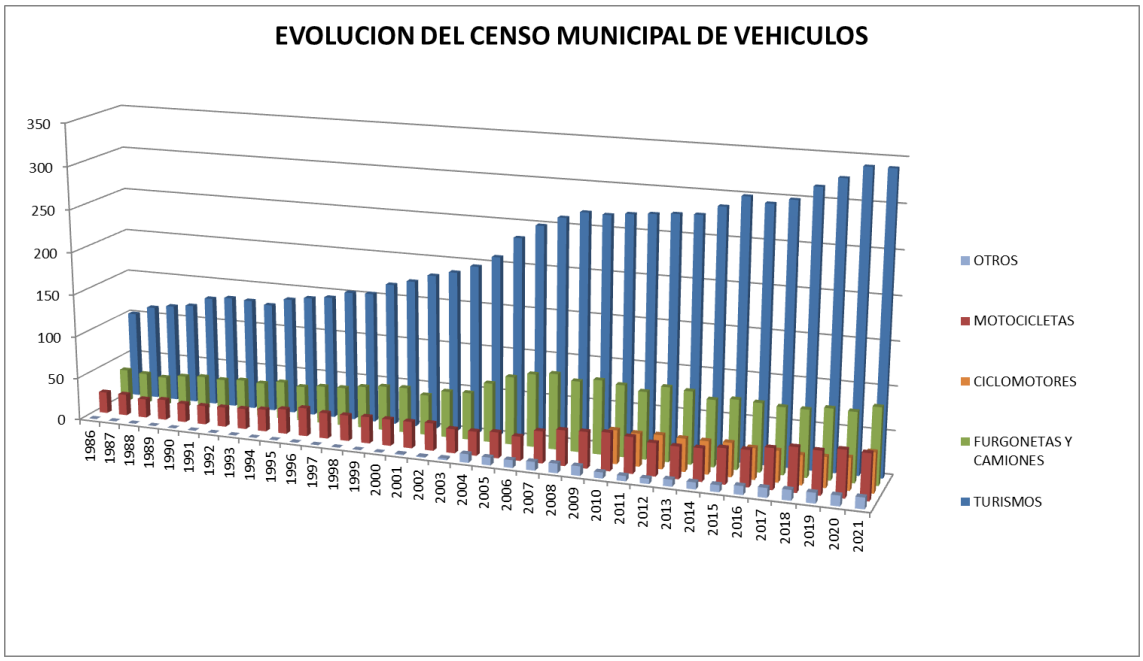
Font: Ministeri de l'Interior

El elevado grado de motorización se debe principalmente a que la mayoría de los desplazamientos se realizan en vehículo privado, en parte debido a la escasa oferta de transporte público.

El parque de vehículos en Guadasséquies según el Padrón Municipal de Vehículos correspondientes al 31 de diciembre de 2020, es de 525. De ellos, un total de 340 unidades son turismos, 54 son motocicletas, 80 son furgonetas o camiones, 2 tractores industriales y 37 ciclomotores. El resto, 12 vehículos, están registrados en la categoría de “Otros”.

El número de vehículos ha experimentado un crecimiento constante siendo más acusado en los últimos 10 años. Hay que pensar que los datos de vehículos hacia principios de siglo rondaba los 260 vehículos en total, habiéndose alcanzado en 2021 la cantidad de 543 vehículos, algo más del doble en 20 años. Mientras que el número de habitantes ha pasado de 380 habitantes en 2001 a 459 en 2021 (datos el INE), ha aumentado alrededor de un 20%.

En la siguiente tabla se puede observar la evolución. (Datos obtenidos del IVE).



Disponibilidad de vehículos (sí o no)	TOTAL						Dispone de vehículo				No dispone de vehículo		No es aplicable	
Nº de vehículos	TOTAL	1 solo vehículo	2	3 o más	No disponen	No es aplicable	TOTAL	1 solo vehículo	2	3 o más	TOTAL	No disponen	TOTAL	No es aplicable
Municipio de residencia														
TOTAL	133	53	33	11	36	0	97	53	33	11	36	36	0	0
46138-Guadasequies	133	53	33	11	36	0	97	53	33	11	36	36	0	0

En cuanto al reparto de vehículos por hogar, solo tenemos datos de 2001 proporcionados por el IVE. Según estos datos, en esa fecha disponían de 1 vehículo un total de 53 hogares, 33 hogares con dos vehículos, 11 hogares con tres o más y en el caso de 36 hogares no disponían de ningún vehículo.

Como hemos indicado, respecto a 2001, la población de Guadasséquies ha experimentado un crecimiento del 20% (desde los 380 habitantes en 2001 hasta los 459 en 2021) mientras que, como hemos dicho, el parque de vehículos se ha duplicado.

Este aumento en el parque de vehículos se ha experimentado principalmente en turismos.

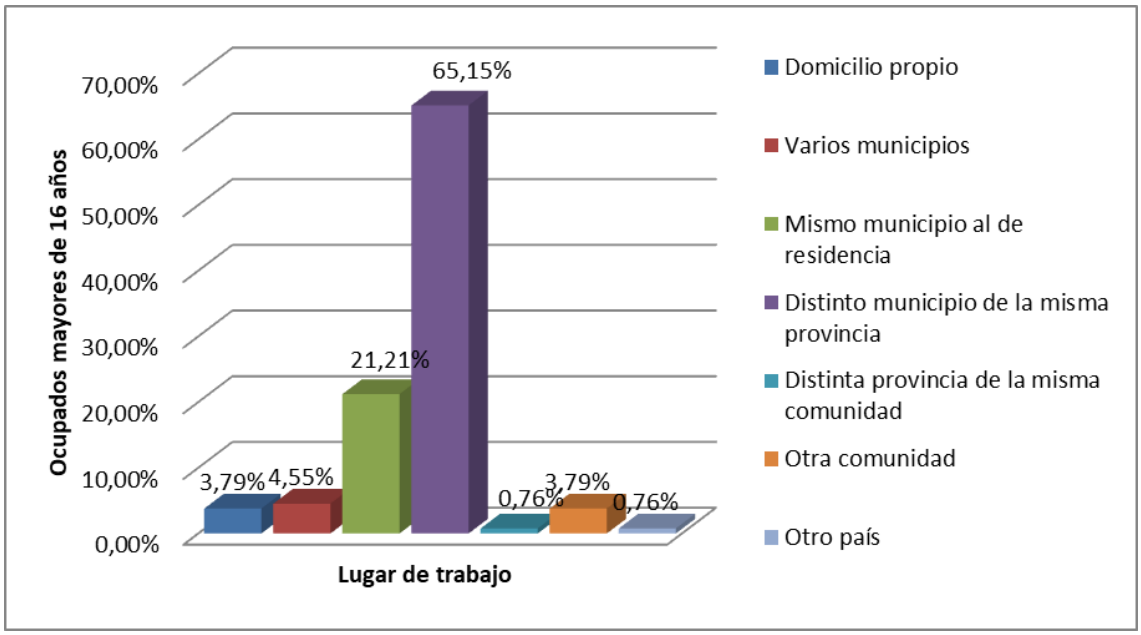
En resumen, se verifica que se ha producido un aumento de la motorización, no solo por el aumento de población sino por la tendencia que se aprecia en general en todo el estado de aumento del número de vehículos por hogar.

5.5.- Datos movilidad de trabajadores de más de 16 años

Los datos de movilidad disponibles en el Instituto Nacional de Estadística son los correspondientes al Censo de 2001. De dichos datos se pueden deducir algunas pautas de movilidad de la población de Guadasséquies.

La tabla a continuación muestra el lugar de trabajo de los residentes en Guadasséquies ocupados mayores de 16 años:

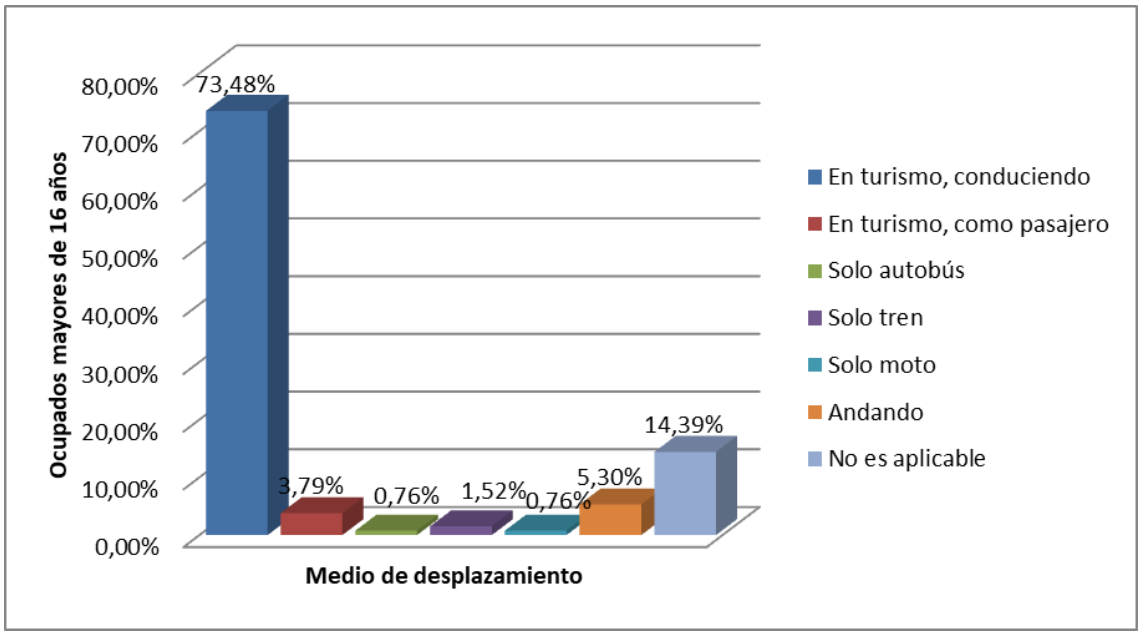
Lugar de trabajo	Personas	Porcentaje
Domicilio propio	5	3,79%
Varios municipios	6	4,55%
Mismo municipio al de residencia	28	21,21%
Distinto municipio de la misma provincia	86	65,15%
Distinta provincia de la misma comunidad	1	0,76%
Otra comunidad	5	3,79%
Otro país	1	0,76%



Los desplazamientos por motivos de trabajo son básicamente de dos tipos: movilidad interna al municipio (el 21,21% de las personas ocupadas en Guadasséquies viven y trabajan en el mismo municipio) y desplazamientos a otro municipio de la provincia de Valencia (el 65,15% de las personas ocupadas en Guadasséquies acuden a otro municipio de la provincia).

A continuación se muestran los datos de los trabajadores de Guadasséquies en función del medio de desplazamiento utilizado para ir al lugar de trabajo:

Medio de desplazamiento	Personas	Porcentaje
En turismo, conduciendo	97	73,48%
En turismo, como pasajero	5	3,79%
Solo autobús	1	0,76%
Solo tren	2	1,52%
Solo moto	1	0,76%
Andando	7	5,30%
No es aplicable	19	14,39%



El 73,48% de los trabajadores se desplaza hasta su lugar de trabajo en su propio coche. Y un 3,79% lo hace como acompañante.

Un 5,30% de los trabajadores se desplaza a pie.

Según los datos del Instituto Nacional de Estadística correspondientes al Censo 2001, la población de Guadasséquies en ese año es de 380 habitantes y según los datos que se desprenden de las tablas anteriores trabajan 132 personas, eso supone el 34,73% de la población total de Guadasséquies, de los cuales 5 trabajan en casa, el 33,42% de la población de Guadasséquies se desplaza hasta su lugar de trabajo.

Analizando conjuntamente los datos del lugar de trabajo y el medio de desplazamiento se puede deducir que de las personas que residen y trabajan en el municipio (que son el 21,21 % de la población activa), así como de las personas que residen en el municipio y se desplazan a otro para trabajar (podemos estimar de los datos que representan aproximadamente el 70% de la población activa) la mayoría acude a su lugar de trabajo en su propio vehículo.

Sin embargo, vista la proporción de personas que trabajan en el municipio, alrededor del 25%, resulta sorprendente que solo un 5% se traslade a su puesto de trabajo a pie, cuando las distancias a recorrer, en general, son pequeñas.

5.6.- Datos movilidad estudiantes de más de 16 años que no trabajan

Todos los estudiantes de más de 16 años de Guadasséquies, no ocupados, se desplazan a distinto municipio de la misma provincia a estudiar, esto es debido a que Guadasséquies no posee centros docentes de educación secundaria ni universitaria.

Guadasséquies dispone de un centro de educación infantil y primaria, en el que se imparte las enseñanzas hasta la E.S.O. Los estudiantes de ESO de Guadassequies tienen adscrito el centro de Benigànim.

Lugar de estudio	TOTAL	Distinto municipio de la misma provincia	Distinta provincia de la misma comunidad
Municipio de residencia			
TOTAL	10	9	1
46138-Guadasequies	10	9	1

Medio de desplazamiento (combinaciones)	TOTAL	Sólo coche particular, conduciendo	Sólo coche particular, de pasajero	Sólo autobús	Sólo tren	No es aplicable
Municipio de residencia						
TOTAL	10	1	1	1	1	6
46138-Guadasequies	10	1	1	1	1	6

6. PRINCIPALES VIAS DE COMUNICACIÓN

El modelo territorial del municipio de Guadassequies se caracteriza por ser un modelo unipolar, es decir, existe un único polo principal de atracción, en torno al que se produce el crecimiento urbano, apoyada en la traza de la CV-620 que discurre por el oeste del núcleo y lo une con los núcleos urbanos más próximos como Xátiva, o el resto de municipios de la comarca como Bellús, Alfarrasí, Montaverner y también apoyado en la carretera CV-6131 que conecta el municipio con Sempere y Benisuera. La conexión con l´Olleria más utilizado es el de los caminos rurales que los conectan. Y con Beniganim, la conexión es a través de la CV-612.

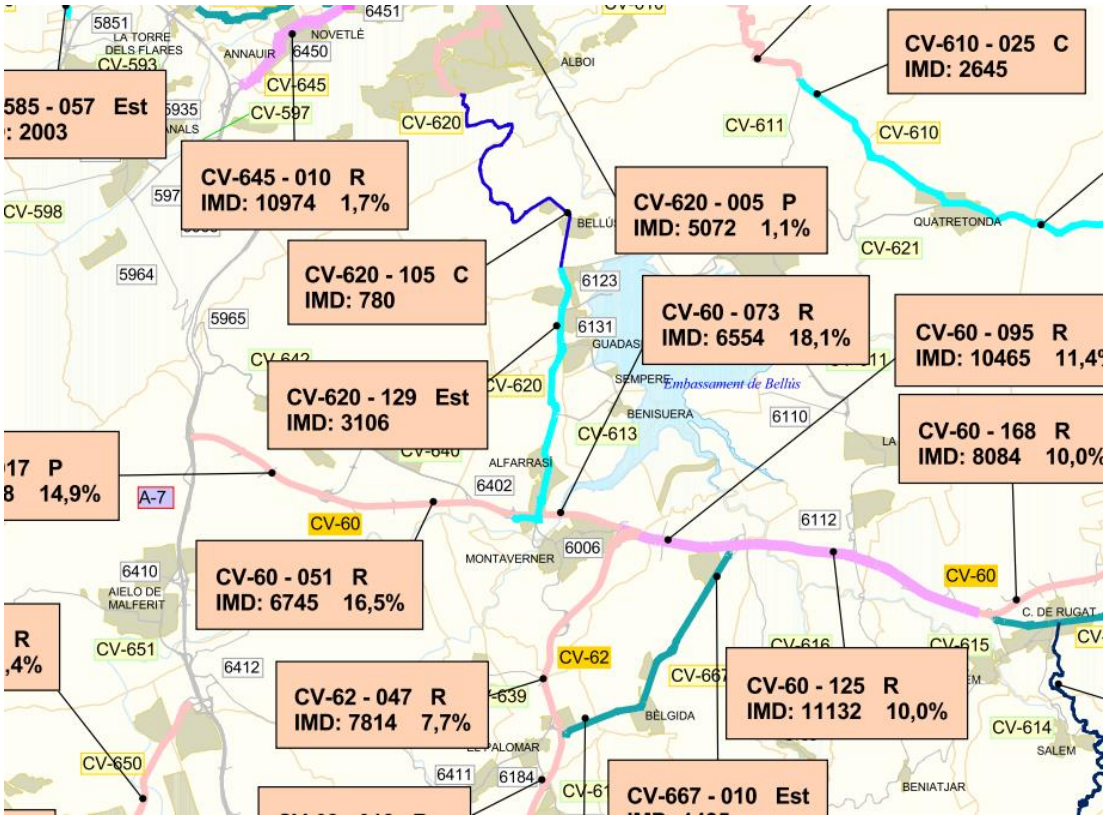
Las principales vías de comunicación de Guadassequies son las carreteras al no existir ferrocarril.

6.1.- Movimientos principales en las vías de comunicación de acceso

Vamos a analizar los movimientos principales que se producen en el municipio.

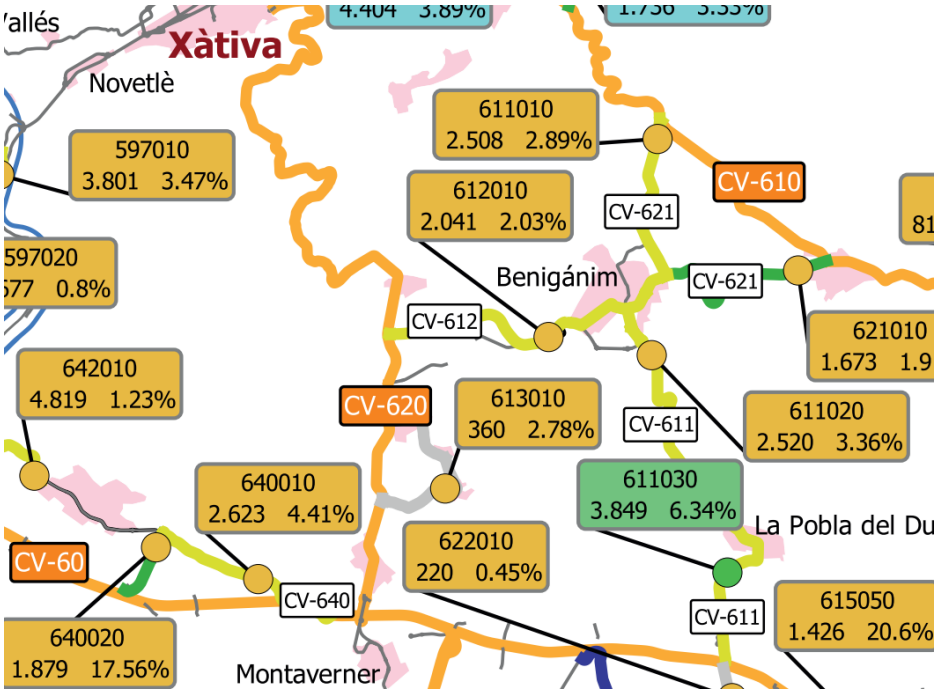
Como hemos dicho, las dos principales vías de comunicación en el entorno del municipio son la CV-620 y la CV-612.

Según los datos de aforo de tráfico de dichas vías, nos encontramos con los siguientes valores de intensidad media diaria de vehículos (IMD).



Fuente: Mapa de aforos 2021 de la G.V.

Se aprecia la diferencia de tráfico de la CV-620 en el tramo hasta Guadassequies del que va desde este municipio hasta Xátiva. La IMD en este último tramo es de 780 vehículos frente a 3.106 en el primero. Una relación 4:1.



Fuente: Mapa de aforos 2021 de la Diputacion de Valencia.

Por su parte, la intensidad de la CV-612 en 2021 es de 2.041 vehiculos. Por tanto es concordante la cifra con las anteriores, comprobándose que la mayor parte del trafico que utiliza la CV-620 en el tramo más cercano a la CV-60 se dirige a/proviene de los núcleos atravesados (Alfarrasí, Guadassequies) o Beniganim a través de la CV-612. Y un pequeño porcentaje utiliza el otro tramo de la CV-620 que llega hasta Xátiva.

6.2.- Movimiento en la CV-620 en el entorno de Guadassequies

Podemos obtener a partir de los marcadores GPS, y los datos de tráfico típico que aporta la aplicación de Google Maps.

En las siguientes imágenes se describe de forma gráfica la situación típica del tráfico en la CV-620 cercana a Guadassequies. Los marcadores no indican la intensidad del tráfico, sino la rapidez, que de alguna manera están relacionados.

Trafico en días laborables

Durante los días laborables, el tráfico suele ser rápido a excepción de las horas centrales del dia, sobre todo en el entorno del acceso al polígono industrial donde se produce un mayor tráfico.

Trafico durante los fines de semana

Durante los sábados y domingos se producen una ralentización de tráfico durante la mañana alrededor de mediodía, llegándose a los momentos de mayor lentitud hacia las 13:00 h prolongándose la zona con tráfico más lento, llegando incluso hasta la glorieta de entrada al casco urbano.

7. MOVIMIENTO INTERIOR EN GUADASSEQUIES

Dentro del casco urbano de Guadassequies se pueden determinar los viales principales de circulación por su anchura y ubicación, considerando que son los que se marcan en la imagen siguiente, en color rojo, estructurando el casco urbano y permitiendo la conexión con las vías de comunicación principales del entorno.

La interconexión con los polígonos del municipio se realizan a través de la CV-620, aunque existe un camino, que hemos pintado en azul que conecta el casco urbano con el primero de los polígonos y del que hablaremos mas adelante.

.

7.1.- Estructura de los viales internos

A la hora de conocer la movilidad interna del tráfico y poder proponer actuaciones en los diferentes puntos es importante conocer la jerarquización de los viales atendiendo a su funcionalidad dentro de la red. Según la categoría del tráfico que circula por ella y a las funciones de acceso a las áreas colindantes los viales se clasifican en los grupos siguientes:

- Vías primarias: Diseñadas para canalizar los movimientos de larga distancia (interurbanos y metropolitanos). Cumplen funciones de conexión-distribución de los vehículos que acceden a la ciudad o la atraviesan sin detenerse. Forman parte de un itinerario más amplio de características interurbanas o metropolitanas. Suelen tener control total o parcial de accesos. Todas las carreteras urbanas de la Red del Estado pertenecen a la clasificación de Vías Primarias.

- Vías Colectoras: Admiten funciones de distribución de tráficos urbanos e interurbanos hasta la red local. Se trata de viario intermedio, a menudo sin continuidad en itinerarios interurbanos. Los movimientos urbanos son predominantes y determinan el diseño de la vía.

- Vías Locales: Constituidas principalmente por aquellas vías donde la función principal es la de acceso a los usos ubicados en sus márgenes. En las vías locales, los movimientos de larga distancia son de muy pequeña importancia frente al tráfico urbano y, dentro de éste, los movimientos de paso son minoritarios frente a los movimientos de acceso a las actividades ubicadas en las márgenes de la vía.

Para el caso del viario de Guadassequies, la jerarquización es la siguiente:

VÍAS PRIMARIAS: CV-620

VÍAS COLECTORAS:

- Eje Calle Constitución – Avda. del Cristo.
- Vial de conexión con el polígono industrial

VÍAS LOCALES: El resto.

7.2.- Características de los viales

El desarrollo del municipio que vimos en los puntos anteriores viene a reflejarse en la tipología de los viales.

La zona antigua del casco urbano cuenta con unos viales más estrechos. Se trata sobre todo de la calle Major y en menor medida la zona delimitada por la calle Sempere, Avda de la Esperanza y Calle Constitución-Avda. del Cristo.

A pesar de la existencia de la zona más antigua, la trama urbana es prácticamente toda ortogonal y alterna viales más anchos con otros más angostos, como veremos a continuación.

Cabe citar como elementos singular el carrer Cercavila, que limita el casco urbano por el norte el cual, además de ser eminentemente estrecho, tiene un trazado sinuoso.

En general podemos decir que contamos con viales de anchuras variables, pero en general de poca anchura y con pendientes en general suaves.

Vamos a ir analizando cada zona.

Al este de la Calle de la Esperanza, correspondiente con la trama más antigua nos encontramos con los viales más estrechos. Tal es el caso del Carrer Major, pavimentado con plataforma única ya en estos momentos.

Por su parte, en el resto de esta zona, delimitada por la Avda. Cristo, C/. Sempere y Calle Esperanza, contamos con dos viales de mayor jerarquía como son el Carrer Sempere y Carrer de la Ermita, de mayor anchura, que estructuran el resto de viales, algunos de los cuales, como veremos, tienen una sección muy estrecha. Algunos de ellos no tienen nombre, correspondiéndose a la salida de las traseras de las viviendas. Tal es el caso del vial entre la calle Constitución y la calle Diputación, o el tramo que sigue a este ubicado entre la Avda. del Cristo y la Calle Sempere.

Calle Sempere. Tramo entre Calle Esperanza y Calle Ermita. Actualmente es de doble sentido, con aparcamiento a ambos lados.

Calle Sempere. Tramo entre carretera hacia Sempere y Calle Ermita. Actualmente es de doble sentido, y aparcamiento sin regular.

Calle Ermita. Como en el caso de la Calle Sempere, actualmente es de doble sentido, y aparcamiento sin regular.

Como decíamos, el resto de viales de esta zona son más estrechos, en particular los que corresponden a las traseras de las viviendas, u otros viales que unen

la Avda. del Cristo con la calles Sempere (entre ellos el Carrer Pilota).

Aun así estamos hablando de viales de entre 6 y 7 m de anchura.

Por último cabe citar el carrer Cercavila tiene un primer tramo cerca de la Calle Esperanza con una anchura suficiente, pero en su segundo tramo, cuenta con puntos estrechos, además de tener un trazado sinuoso, además de no tener encintado de aceras.

En el lado de la ampliación del casco urbano, al oeste de la Calle Esperanza, contamos con viales más amplios, por encima de 8 m. de anchura.

Vista de la calle Sant Antoni

En la zona delimitada por la calle Sant Miquel, Calle Esperanza y Calle Constitución, tenemos unos viales anchos, alternando calles con plataforma única, en aquellas donde se ubican los accesos de las viviendas (Calle Pais Valencía, Calle San Vicente) con viales convencionales en las traseras de las viviendas.

Calle Pais Valenciá

Calle San Vicente

Calles de las traseras

En tercer lugar, nos encontramos con la Calle Esperanza, con un primer tramo en forma de boulevard con calzada para cada sentido con paseo central.

Mientras que en su tramo más al sur, tiene una sección convencional con acera en ambos lados y aparcamiento a un lado. A pesar de la estrechez de la calzada, se permite doble sentido de circulación.

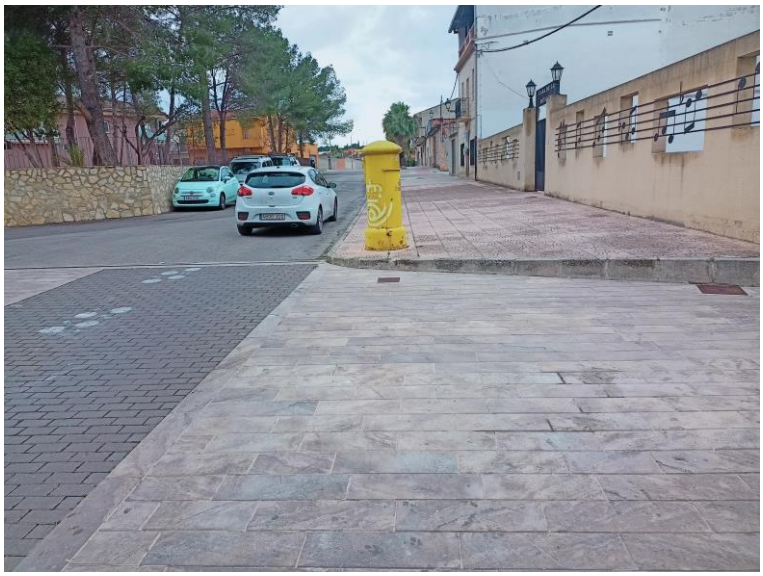
Y por último, cabe citar los diferentes viales perimetrales del casco urbano, cuya urbanización es mejorable en algún caso, no disponiendo de aceras o encintados de bordillo.

7.3.- Elementos relacionados con la accesibilidad

Vistos los viales y su sección, pasamos a describir algunos elementos que se han detectado en relación a la accesibilidad.

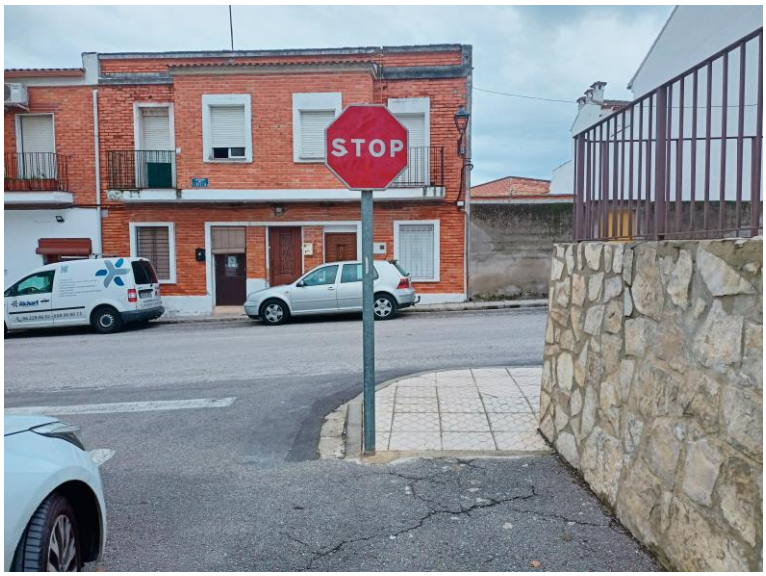
1.- Algunos obstáculos.

Además de las dimensiones de algunas aceras y la falta de vados peatonales de accesibilidad, hemos detectado algunos elementos que se deberían mejorar desde el punto de vista que estamos analizando.



Tramo de acera sin continuidad en el Carrer Major

Ausencia de acera alrededor del parque de la Creu. Es frecuente que el acceso esté ocupado por vehículos. Es posible una mejora de la accesibilidad al parque.



Obstáculos en acera. Detalle en acera de Avda. del Crist

Paso de peatones elevado en Avda. del Crist. En primer lugar no está alineado con la acera y, además, no existe continuidad entre la acera y el paso, existiendo una barrera entre ellos.

2.- Amplitud de aceras.

En general, las aceras son estrechas no cumpliendo las condiciones de la normativa de accesibilidad, además de no contar con rampas de acceso en muchos de los casos.

De nuevo podemos diferenciar la zona de ampliación del casco urbano, al oeste de la Calle Esperanza, donde se disponen de aceras que cumplen sensiblemente las condiciones de accesibilidad en cuanto a su anchura, siendo en su gran mayoría de 1,50 m. o superior. Sí que es cierto que adolecen de rampas de acceso para personas con movilidad reducida en las esquinas.

Por su parte, en el resto del casco urbano, la situación es diferente encontrándonos con tramos de aceras de anchura menor, alrededor de 1,00 m. de anchura y no disponiendo tampoco de dichas rampas de acceso. Es cierto que alternan con algunas aceras amplias (junto al centro escolar en la C/. Sempere; o un tramo con fachadas desalineadas en la C/. Ermita) y otras cercanas al límite marcado por la actual normativa.

C/. Sempere

Trasera entre C/. Sempere y C/. Constitución

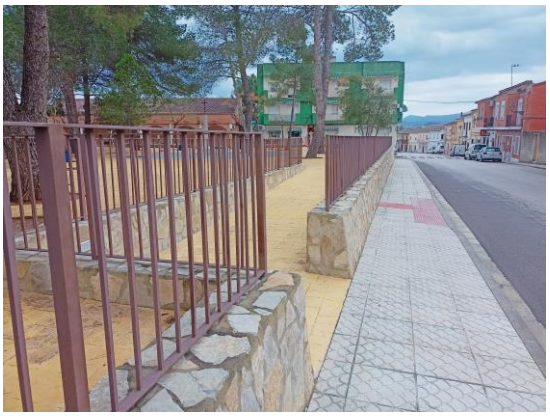
C/. Diputación (aceras de 1,20 m de anchura)

Avda. Cristo

Calle Sempere junto a centro escolar

C/. Ermita

Debemos añadir que se detectan algunos intentos incipientes de adaptar las aceras, con la ejecución de rampas de acceso a ellas, como en el paso de peatones junto al acceso al centro escolar, o en un paso de reciente ejecución en la Avda. del Crist junto al acceso a Parque de la Creu.



También hemos detectado algunas otras rampas en la acera frente al acceso a la piscina o en la C/. Constitución cerca del parque de la Creu.

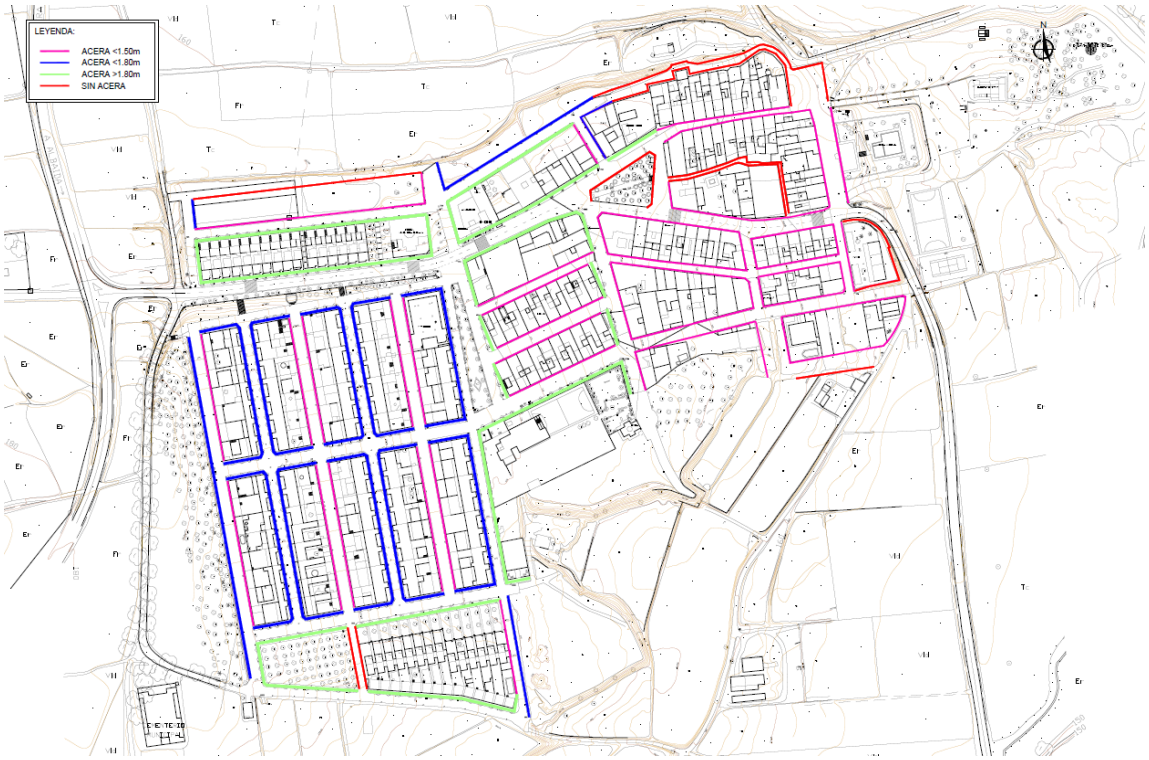
Realizada la descripción cualitativa anterior, hemos realizado una valoración del estado de las aceras desde el punto de vista de su anchura y del estado de su pavimento.

En el primer caso hemos dividido las aceras en las que tienen anchura superior a 1,80 m. cumpliendo con la normativa para ser itinerario accesible, aquellas que se encuentran entre 1,50 m. y 1,80 m. o las que tienen menos de 1,50 m. Y por último, las zonas donde no existe acera.

En la siguiente imagen se muestra el resultado de esta evaluación.

Los datos que se obtienen son los siguientes:

ANCHURA ACERA	LONGITUD	PORCENTAJE
MÁS DE 1,80 m.	1520	18,71%
ENTRE 1,50 Y 1,80 m.	2044	25,16%
MENOS DE 1,50 m.	3041	41,86%
SIN ACERA	1159	14,27%
TOTAL	8124	100,00%



Se comprueba que algo más del 56% de las aceras tienen menos de 1,50 m. de anchura. De ellos, en un 14% de la longitud no existe ni siquiera acera, mientras que en el otro 42% la acera existe aunque con poca anchura.

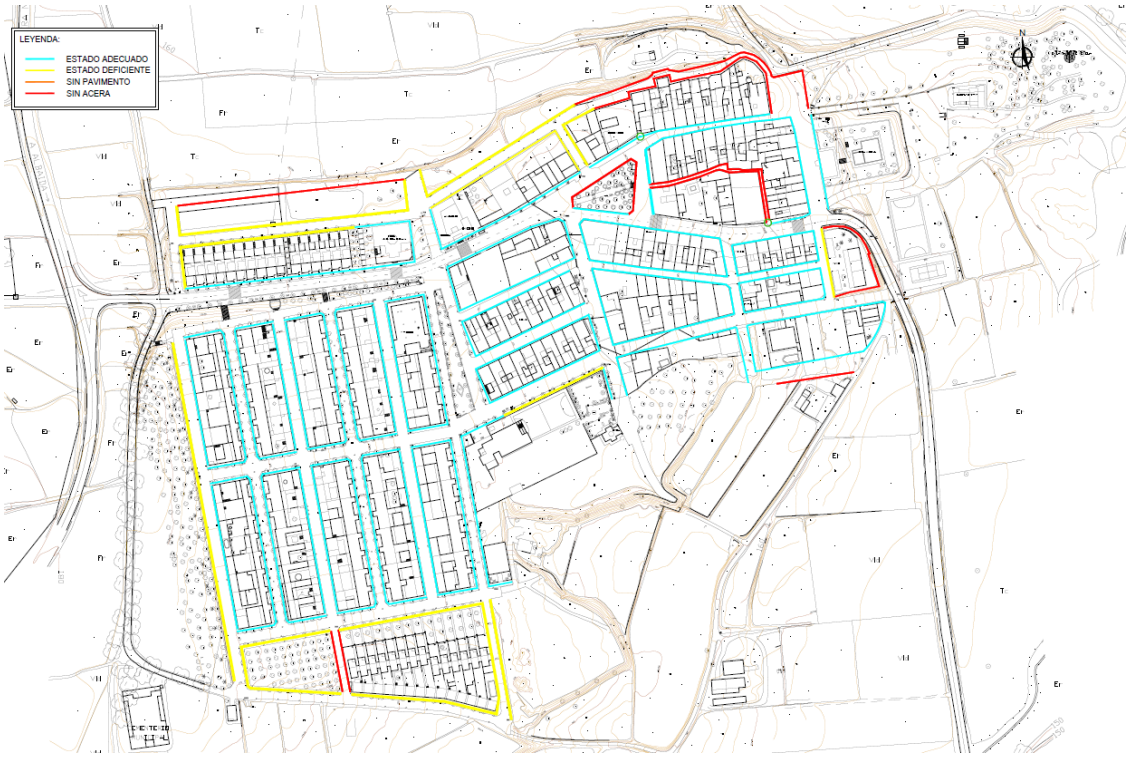
Dentro de las aceras de más de 1,50 m. hemos incluido aquellas que están en viales con plataforma única, ya que de alguna manera se facilita mucho el movimiento de los peatones.

Como viales a destacar sin acera nos encontramos la calle Cercavila sobre todo y un vial junto al parque de Sant Miquel. Otras zonas son la carretera hacia Sempere en tramo entre C/. Pilota y la glorieta a la salidas del pueblo.

3.- Estado de las aceras.

En segundo lugar hemos analizado el estado de los pavimentos de las aceras diferenciando entre adecuados (cuando cuenta con un pavimento de baldosa), inadecuado (cuando cuenta con un acabado de hormigón, en malas condiciones), sin pavimento (cuando la acera se encuentra con acabado en tierras y frecuentemente con vegetación) y por último donde no existe acera (coincidente con la obtenida en el caso anterior).

La imagen siguiente muestra el estado del pavimento de las aceras.



Los datos obtenidos son los siguientes:

ESTADO PAVIMENTO ACERA	LONGITUD	PORCENTAJE
ADECUADO	5390	66,34%
DEFICIENTE	1575	19,39%
SIN ACERA	1159	14,27%
TOTAL	8124	100,00%

Aunque la mayoría de las aceras existentes cuentan con un pavimento adecuado, un 66% (con baldosa hidráulica, de terrazo o adoquinado) también tenemos un 19% de aceras con un acabado en hormigón. Su estado no es malo, encontrándose sin grietas o desniveles que dificulten la circulación. Aun asi sería conveniente ir homogeneizando el acabado de aceras.

4.- Estado de las calzadas.

Hemos realizado también una valoración del estado del pavimento de las calzadas diferenciando entre muy bueno, aceptable, malo y muy malo.

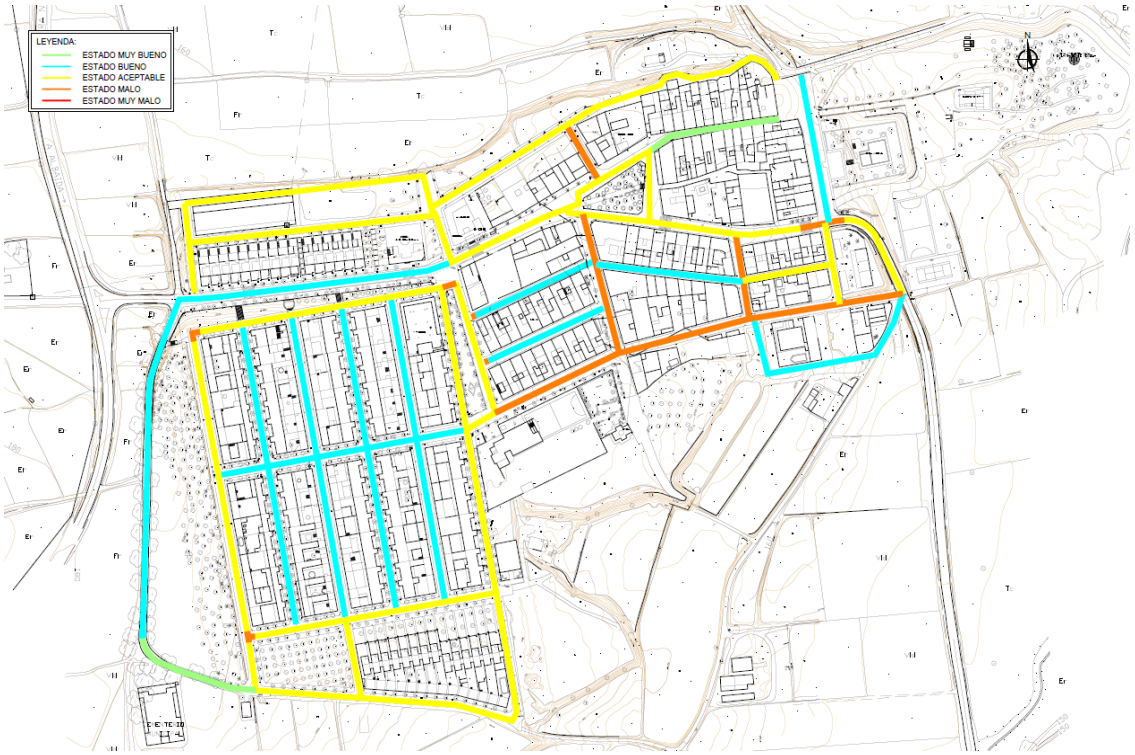
En el caso de pavimento muy bueno nos encontramos con las zonas pavimentadas en plataforma única.

Tras realizar una catalogación en función de estos criterios, se obtienen los siguientes datos.

ESTADO PAVIMENTO CALZADA	LONGITUD	PORCENTAJE
MUY BUENO	186	3,51%
BUENO	2003	37,76%
ACEPTABLE	2544	47,95%
MALO	572	10,78%
TOTAL	5305	100,00%

Se verifica que aproximadamente un 90% tienen un pavimento aceptable o mejor, mientras que el restante 10% tienen un pavimento malo. No nos encontramos con ningún tramo con pavimento muy malo, que correspondería con viales sin pavimento o muy deteriorado.

La siguiente imagen muestra las diferentes zonas analizadas.

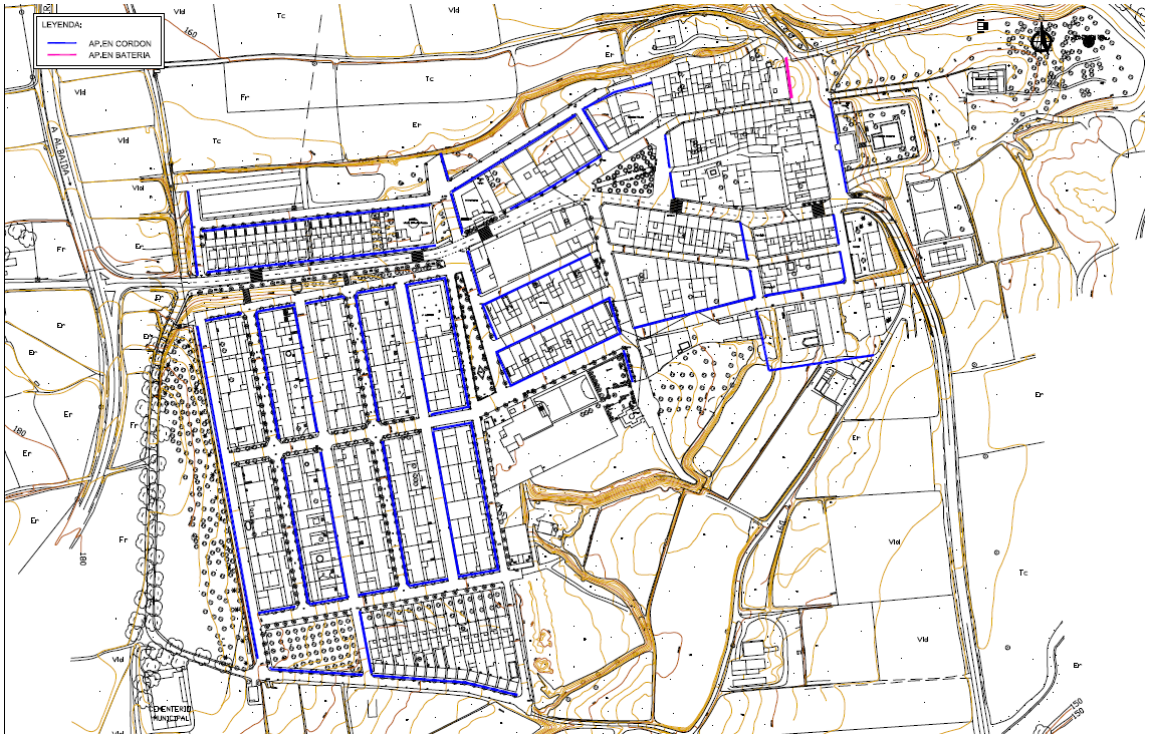


5.- Aparcamientos.

Por último se han analizado las plazas de aparcamiento existentes en el caso urbano. Gran parte de los viales tienen aparcamiento a un lado aunque no está regulado. En la zona residencial al sur del casco urbano existen zonas peatonales donde se suele aparcar por parte de los propietarios de las viviendas.

Hemos cuantificado las plazas de aparcamiento disponibles actualmente en el casco urbano, midiendo la longitud de los viales y adoptando un módulo de 5,0 m por plaza en el caso de aparcamiento en cordón y 2,50 m. por plaza para la disposición en batería. Se aplica un coeficiente reductor del 90% por pérdidas de plaza en esquinas, contenedores de residuos, etc.

En la siguiente imagen se muestran las zonas de aparcamiento previstas.



Haciendo el calculo indicado se alcanzan un total de 590 plazas.

En el análisis del parque de vehiculos detectamos que actualmente existe 340 turismos censados en el municipio.

Por tanto, se comprueba que las plazas disponibles son bastante superiores a las necesarias. Por ello, se podría establecer una limitación de aparcamiento en aquellas calles más estrechas, dado el margen de que se dispone en cuanto a plazas de aparcamiento.

A pesar de no tener problemas de aparcamiento, sería recomendable prever alguna zona de aparcamiento disuasorio para disponer de los vehículos sobre todo de los visitantes ocasionales al municipio, evitando que entren en el centro del municipio, creando un tráfico innecesario, dadas las cortas distancias de recorrido dentro del casco urbano. Sin embargo, la estructura de viales de Guadassequies, atravesada por la Avda. del Crist que da continuidad a la carretera CV-6131 dificulta esta regulación. Aun así sería posible crear unas zonas de aparcamiento que bien señalizadas, pudieran dirigir hasta ellas a los visitantes del municipio. En los planos adjuntos a este estudio se muestran posibles ubicaciones (algunas ya materializadas de forma precaria) que se deberían adecuar.

7.4.- El polígono industrial de Guadassequies

Guadassequies dispone de dos polígonos industriales ubicados al norte del casco urbano.

En estos casos nos encontramos con viales más anchos pero que siguen teniendo aceras estrechas, alrededor de 1,20 m. de anchura. Dispone de franjas de aparcamiento a uno o a los dos lados en cordón, excepto en la avenida principal con aparcamiento en batería.

Además, el polígono no tiene reguladas las direcciones, siendo todos los viales de doble sentido.

7.5.- Sentidos de circulación y señalización

Actualmente, la práctica totalidad de los viales en el municipio son de doble sentido, tanto en el caso urbano como en los polígonos industriales.

Esto favorece mucho la movilidad de los vehículos lo cual hace más cómoda la vida del ciudadano. Sin embargo, el mantener el doble sentido se consigue a cambio de no poder ampliar las aceras lo que marca la normativa como lo más adecuado.

En segundo lugar, el objetivo debe ser crear un entorno urbano que facilite el uso de medios de desplazamiento sostenibles, principalmente los viajes a pie, dado los pequeños recorridos que se tienen en el casco urbano. Y esto puede realizarse a costa de que los vehículos no tengan los recorridos más cortos para ir de un punto a otro.

En el caso del polígono industrial pasa algo parecido, cuando la anchura de los viales, mayores que en el casco urbano tienen doble carril de circulación, aparcamiento a ambos lados y aceras muy ajustadas para la circulación de las personas.

Por tanto, sería conveniente prever una ordenación del tráfico, sobre todo del casco urbano que facilitara el movimiento de los vehículos tanto de acceso como de salida o interiormente en el casco urbano. Pero se debe evitar el tráfico innecesario por el interior del casco urbano de forma que se realicen estrictamente los movimientos necesarios evitando recorridos que se pueden realizar a pie o incluso, posible tráfico de agitación, en búsqueda de aparcamiento lo más cercano al destino.

Se debería adecuar los sentidos de circulación para permitir la interconexión de todos los puntos del casco urbano pero primando los movimientos a pie u otros medios sostenibles.

En el caso del polígono industrial, existen algunos viales transversales y el vial límite oeste del polígono que se podría plantear la transformación de sentido único.

8. LAS CONEXIONES DE VIALES CON EL ENTORNO

Existen dos accesos posibles al casco urbano y uno adicional a cada uno de los polígonos industriales. De ellos, el principal es el situado más al oeste por la CV-620. En este punto existe una glorieta iluminada, que se ejecutó por parte de la Administración Central antes de la cesión de la carretera a la Generalitat Valenciana.

El segundo acceso se realiza desde la carretera que une el municipio con Sempere, existiendo igualmente una glorieta en este acceso.

Por tanto, se considera que los accesos al casco urbano están adecuados.

No así ocurre con los accesos a los polígonos industriales. En el caso del polígono ubicado al norte del casco urbano, cuenta con un acceso con una intersección en Te, en un tramo con pendiente, siendo sensiblemente mejorable.

Pero sobre todo el polígono situado al oeste de la CV-620, el denominado polígono PAP-1, tiene un acceso directo sin ningún tipo de ordenación y con posibilidad de acceso con giro a izquierdas en un punto con baja visibilidad. Aunque el polígono no tiene actualmente aun un alto grado de consolidación, este acceso también sirve actualmente de entrada al cami del Fideu, donde se ubican el pozo de abastecimiento y el depósito de agua potable de Guadassequies. Por tanto, los accesos a ambos polígonos, es un aspecto que requiere una actuación urgente. Además, y desde el punto de la accesibilidad, a este último polígono es imposible acudir desde el casco urbano a pie o con otros medios de transporte sostenibles en condiciones de seguridad. La mejora del acceso permitiría crear una buena accesibilidad.

9. TRANSPORTE PÚBLICO

Actualmente el municipio se sirve del transporte público que ofrece una compañía de transporte. La parada se encuentra en la calle Constitución, junto al ayuntamiento.

El servicio ofrecido es el siguiente.

En segundo lugar se está tramitando la disponibilidad de un servicio de taxi, pendiente de convenir definitivamente las condiciones.

10. RECORRIDOS PREFERENTES PARA USOS NO MOTORIZADOS

No se dispone de ningún vial preferente para usos no motorizados como bicicletas o patinetes. La dimensión de los viales no permite la creación de estos carriles.

Sin embargo, en estos momentos, la solución de plataforma única con limitación de velocidad a 20 km/h es suficiente para una circulación segura de este tipo de vehículos debiendo convivir adecuadamente tanto con los vehículos a motor, con los que compartirán franja de circulación, como con los peatones.

Además de lo anterior, se ha creado una franja para recorrido peatonal compartido con bicicletas que une el casco urbano con el polígono industrial de Guadassequies y que sigue hasta la zona del cementerio.

Tramo de recorrido ciclopeatonal hacia el polígono

Tramo del recorrido ciclopeatonal hacia el cementerio

Sobre todo el primer tramo, hacia el polígono industrial podría adecuarse para su utilización en mejores condiciones como conexión polígono-casco urbano: ampliación de la zona ciclopeatonal, protección física, alumbrado…

11. PRINCIPALES PROBLEMATICAS EXISTENTES DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LA MOVILIDAD

Como aspectos más importantes a destacar podemos citar:

- El municipio tiene unas dimensiones reducidas siendo la circulación a pie la más adecuada para circular por el interior de su casco urbano

- Sí que debemos destacar la distancia existente entre el casco urbano y los polígonos industriales. Respecto al primero de ellos si que existe una franja ciclopeatonal que se podría mejorar para incentivar su uso entre los trabajadores del polígono.

- En el caso del segundo polígono, debe mejorarse su conexión para los vehículos, dotándolo de un acceso adecuado y seguro, pudiendo aprovechar esta actuación para interconectar peatonalmente ambos polígonos, y por tanto con el casco urbano.

Tras realizar el análisis de la situación del municipio, se detectan los siguientes aspectos en cuanto a la movilidad a tratar en el presente estudio.

1.- Se debe ordenar el tráfico para evitar los dobles sentidos en la mayoría de los viales, pudiendo ganar espacio para los peatones.

2.- Existen numerosos viales estrechos que no cumplen las condiciones de accesibilidad en los recorridos peatonales (aceras o franjas peatonales)

3.- En las aceras existentes se debe mejorar la accesibilidad sobre todo en las esquinas mediante vados peatonales de acceso

4.- Con las propuestas anteriores se debería modificar la sección tipo de las diferentes calles, ampliando aceras y reduciendo calzada, ejecutando progresivamente esta modificación

5.- Se debería continuar con la ampliación de viales en plataforma única eliminando barreras arquitectónicas. En el entorno de la plaza de la Creu y viales estrechos en la zona más antigua.

6.- Se debería mejorar la interconexión ciclopeatonal entre el casco urbano y los polígonos industriales

7.- Se debería negociar con la administración autonómica la ejecución de mejores accesos a los polígonos industriales desde la CV-620.

8.- En los polígonos industriales se debería plantear eliminar los dobles sentidos en algunos viales aumentando igualmente las anchuras de las aceras, así como mejorar la accesibilidad.

9.- La oferta de transporte público es escasa, aunque no es competencia municipal. Se podría plantear alguna alternativa de transporte público a demanda, incluso acordándolo con municipios cercanos para aumentar su uso (Sempere, Bellús, Benisuera…)

10.- Se podrían plantear la ubicación de aparcamiento disuasorio señalizados que evite el movimiento innecesario por el casco urbano de vehículos visitantes.

11.- La señalización no es adecuada, debiendo modificarse para especificar bien los sentidos, así como los recorridos a los diversos centros de atracción (ayuntamiento, zonas recreativas…). Además, algunas de las señales están en mal estado, siendo necesaria su renovación

Dicho vamos a definir las diferentes actuaciones que promovemos en las líneas estratégicas de actuación propuestas.

12. LÍNEAS ESTRATÉGICAS

Tras el análisis y diagnóstico de la movilidad en el municipio de Guadassequies, se proponen, a continuación, una serie de líneas estratégicas a seguir para alcanzar una movilidad urbana sostenible.

Todas ellas van encaminadas en alcanzar un nuevo paradigma de la movilidad, en la que el peatón pase a ser el usuario principal, cambiando así la jerarquía de la movilidad urbana actual.

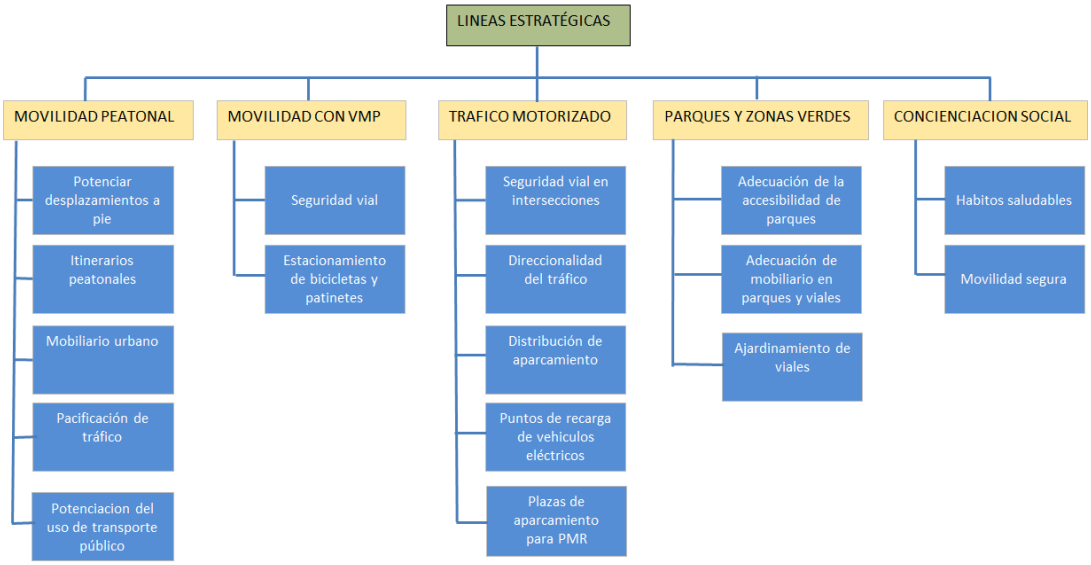
Los retos que persiguen todas y cada una de las líneas estratégicas propuestas en este PMUS son:

• Movilidad sostenible e inclusiva

• Movilidad multimodal, potenciando la no motorizada

• Reducción de las emisiones

En la siguiente figura se presentan las distintas líneas estratégicas del plan y los distintos aspectos que estas integran.



12.1 Mejora de la movilidad peatonal

La configuración urbana de Guadassequies hace que la movilidad peatonal sea una de las formas más rápidas y eficientes de desplazamiento de los usuarios. Sin embargo, debido principalmente al estado de la infraestructura, en muchos casos se utiliza el vehículo motorizado convencional pudiendo evitarse. Es por ello que la primera y principal línea estratégica planteada en este documento es la mejora de la movilidad peatonal.

Para ello se prevén llevar a cabo diversas actuaciones como son las siguientes:

- **Actuaciones relacionadas con el acondicionamiento de aceras**, no solo a nivel de mantenimiento, sino también en cuanto al aumento del ancho disponible y a la mejora de su accesibilidad para personas de movilidad reducida (PMR) con la construcción de vados peatonales o la ejecución de las aceras allá donde aún no exista.

- **Reurbanización de viales pasando a solución de plataforma única**.

  Se diseñarán de forma que se conviertan en calles de prioridad peatonal. Estas calles de tráfico mixto se caracterizan por la convivencia de peatones, ciclistas, vehículos de movilidad personal y vehículos a motor. En ellas, la velocidad máxima de los vehículos debería ser 20 km/h o inferior y los conductores deberían conceder prioridad a los peatones y no estacionar en ellas. En el caso de calles especialmente estrechas, de carácter secundario se pueden peatonalizar completamente con espacio para el tránsito y la estancia peatonal. En los planos de este documento se presenta una propuesta de ampliación de la zona del casco urbano con viales en plataforma única

- **Mejora del acceso peatonal al colegio**.

  La mayor parte de los días se disponen dos accesos al colegio, separando las entradas según las edades. Así, los más pequeños entran por la calle Sempere mientras que los más mayores lo hacen por la entrada de la calle Esperanza. En esta últimas se precisa disponer un paso de peatones para facilitar la llegada de los alumnos a dicho acceso con preferencia. Se deberá adecuar las aceras así como materializar un paso de peatones frente a la puerta de acceso.

- **Adecuación de la vía de conexión el núcleo urbano y los polígonos industriales** para los usos sostenibles con la mejora de la plataforma segregada hasta el polígono industrial y su posterior prolongación hasta el PAP-1, con uso compartido entre peatones y usos no motorizados o vehículos de uso personal (VMP).

- **Creación de un recorrido peatonal accesible que una los principales equipamientos municipales**, principalmente polideportivo, casa de la música, Ayuntamiento, centro de salud, escuela, local social. En este recorrido se construirán aceras totalmente accesibles, se dispondrán pasos de peatones y rebajes y se señalizará para dar total prioridad al peaton frente a los vehículos.

- **Mobiliario urbano**.

  El estado y la ubicación del mobiliario urbano tienen una alta influencia en la elección por parte de los usuarios de andar como medio de transporte. En muchos casos, la ubicación del mobiliario urbano, como contenedores, farolas o los propios bancos en las aceras supone una reducción efectiva del ancho de las aceras, y la ausencia de bancos hace que las personas

mayores o personas con movilidad reducida opten por no realizar recorridos de media o larga longitud.

Por ello, se deben plantear actuaciones cuyo objetivo sea mejorar el estado de conservación del mobiliario urbano, aumentar el número de bancos adaptados y reubicar el mobiliario que suponga un obstáculo en los itinerarios peatonales. En algunos casos los elementos de mobiliario se pueden utilizar como elemento de separación entre los flujos peatonales y los flujos de tráfico motorizado, favoreciendo así la seguridad vial de los peatones.

- **Pacificación del tráfico.**

  Se prevé disponer de forma progresiva medidas para pacificación del tráfico en aquellos viales en que se detecten velocidades excesivas, como puede ser la Avda del Cristo. Actualmente ya hay pasos elevados. Se deberán adaptar los elementos existentes a la nueva normativa o crear nuevos, asegurando, igualmente, la completa accesibilidad en ellos. Además se deberá disponer la señalización vertical adecuada para limitar la velocidad, además de la indicación de la existencia de los reductores de velocidad.

  Las técnicas más comunes puestas en práctica son:

  - Badenes y elevaciones de la calzada al nivel de la acera con paso peatonal (RDV).
  - Estrechamientos de calzada.
  - Cambios de alineación y chicanes.
  - Franjas transversales de alerta y cambios en el pavimento.
  - Tratamiento de intersecciones (elevación, obstáculos, etc.).

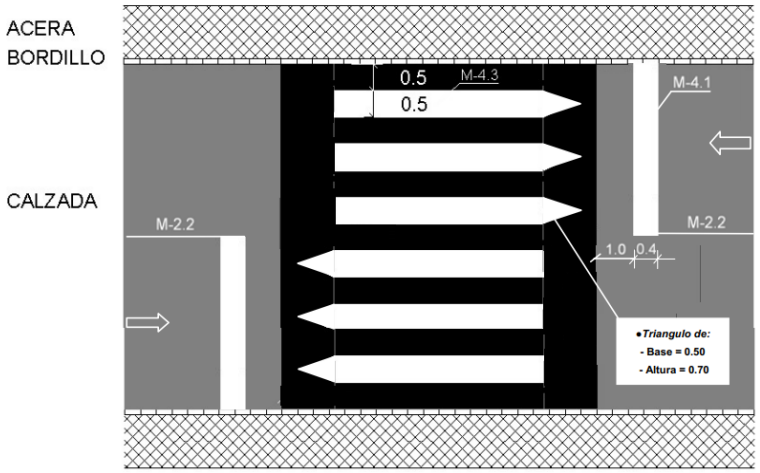
De todos ellos, consideramos que los prácticamente únicos realizables son los reductores de velocidad (RDV). Las condiciones de utilización son las siguientes.

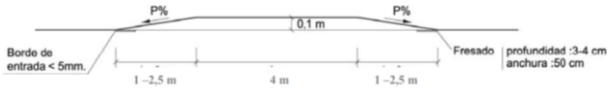
Se deberá cumplir la Orden FOM/3053/2008, de 23 de septiembre, por la que se aprueba la Instrucción Técnica para la instalación de reductores de velocidad y bandas transversales de alerta en carreteras de la Red de Carreteras del Estado.

La orden ministerial define estos reductores de velocidad como dispositivos colocados sobre la superficie de rodadura cuyo objetivo es mantener una velocidad reducida de circulación a lo largo de ciertos tramos de la vía. Consiguen crear una aceleración vertical en los vehículos al atravesarlos que provoca incomodidad tanto en el conductor como en los ocupantes al sobrepasarlos a una velocidad superior a la permitida.

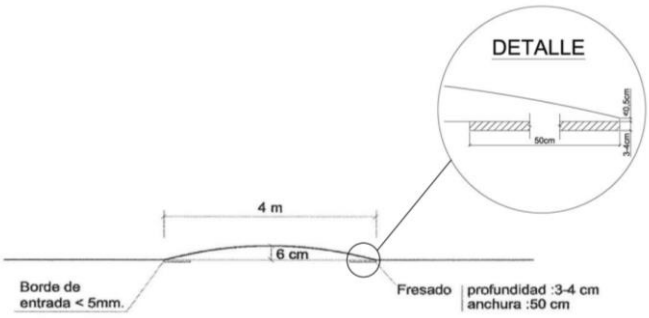
La orden del Ministerio de Fomento habla de dos tipos de reductores de velocidad:

El paso peatonal sobreelevado, también denominado de sección transversal trapezoidal. La normativa establece que deben tener una zona sobreelevada central de 10 centímetros de altura y cuatro metros de longitud con dos rampas. Estás rampas no superarán el metro de longitud si el badén está situado en una zona limitada a 30 km/h, 1,5 metros para una limitación de 40 km/h y 2,5 metros para las zonas de 50 km/h. Otro requisito es que el borde la rampa, es decir la distancia entre el asfalto y el principio de la rampa, no supere los 5 milímetros, importante para evitar daños materiales en los vehículos.

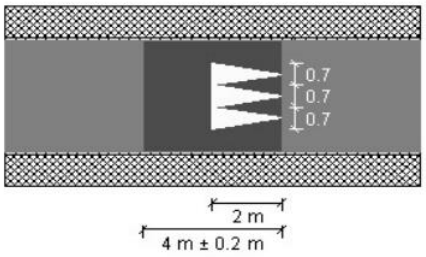




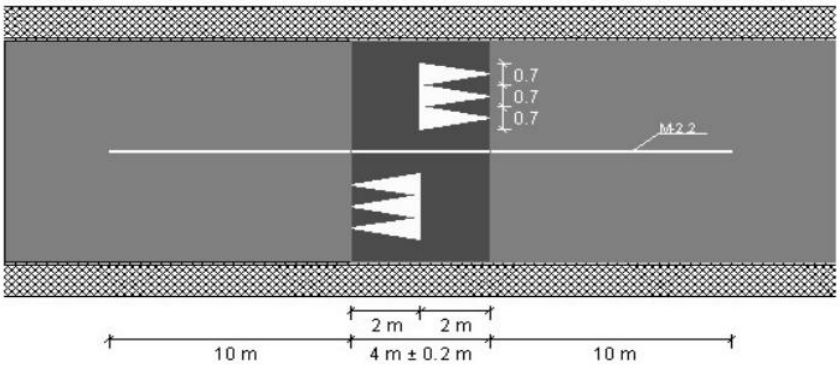
El lomo de asno o el badén de sección transversal circular es el segundo tipo al que hace referencia la normativa del Ministerio de Fomento. Se diferencian del otro en que no se utilizan nunca como paso de peatones. La zona sobreelevada es de 6 centímetros con respecto al asfalto y 4 metros de largo. Al igual que ocurre en el paso peatonal sobreelevado, el borde de entrada debe ser inferior a 5 milímetros.



CALZADA DE UN SENTIDO



CALZADA DE DOBLE SENTIDO



La normativa dice que únicamente se pueden colocar badenes en las áreas donde se avise de la obligación de disminuir la velocidad.

Esta obligación debe estar señalizada. Cada uno de los badenes que se coloque en la zona deberá estar separado del otro, cumpliendo con una distancia de 50 metros como mínimo y de 200 metros como máximo, aunque se recomienda como máximo 150 metros.

En cuanto a la señalización, todos los RDV deben llevar tanto señalización horizontal como señalización vertical. Se contemplan tres tipos de señalización vertical:

- de entrada al tramo,
- de advertencia,
- de situación.

La disposición de las diferentes señalizaciones se definen en el apartado 3.4.1.2. de la Orden.

En general se utilizará señales R-301 de limitación de velocidad, P-15a de advertencia de resalto y P-20, de peligro de proximidad.

R-301

P-15a

P-20

En los reductores de velocidad de tipo trapezoidal se colocará inmediatamente antes del paso una señal S-13 de paso peatonal.

- **Potenciación del uso de transporte público** con la implantación de alternativas como vehículos colectivos a demanda u otros sistemas como licencia de taxi conveniado con el ayuntamiento para dar servicios a los vecinos, sobre todo de mayor edad.

12.2 Mejora de la movilidad con vehículos de movilidad personal

En este caso nos estamos refiriendo a sistemas de transporte sostenibles como la bicicleta o el patinete eléctrico principalmente al ser los más extendidos, aunque en la actualidad han proliferado multitud de sistemas individuales que cumplen la misma función.

- La primera de las actuaciones debe ir encaminada a la **mejora de la seguridad vial de los usuarios de estos medios de circulación** que circulan por las vías del municipio. Para ello se deberá mejorar las infraestructuras y/o disponer la señalización adecuada por las vías por donde puedan circular estos vehículos. Así, en los viales de plataforma única donde conviven peatones, vehículos convencionales y VMP se deberá limitar la velocidad de los vehículos motorizados y también de los VMP resaltando la preferencia con la que cuentan los peatones.

  En los viales convencionales tanto bicicletas, patinetes como el resto de VMP comparten la calzada con el tráfico motorizado, circulando como un vehículo más, debiendo cumplir la regulación general de circulación. En los puntos donde se produzcan intersecciones con viales de otro tipo (peatonales, mixto…) estas deberán acondicionarse para realizar los cruces de forma segura (limitadores de velocidad, señalización de preferencia…). En cualquier caso, se deberá señalizar en todo el municipio una limitación de velocidad a 30 Km/h según el nuevo Reglamento General de circulación. Por último, en el caso de calles peatonales los usuarios de bicicletas y patinetes eléctricos deberían circular por ellas a pie o a una velocidad muy reducida, marcando claramente la preferencia de los peatones.

- Aunque el Reglamento General de Circulación marca las condiciones en que se deberá realizar la convivencia entre los diferentes medios de circulación, sería conveniente plantearse la **redacción de unas ordenanzas de circulación** para limitar velocidades de forma clara, instar a los usuarios a circular con las medidas de seguridad necesarias, como el

casco, así como para limitar la edad en la que puedan utilizarse los patinetes eléctricos, bicicletas eléctricas o similares que alcanzar una velocidad sustancialmente mayor que las tradicionales bicicletas.

- Por último y con el fin de potenciar el uso de estos medios de transporte sostenibles, se plantea la **instalación de estacionamiento de bicicletas y patinetes en los principales focos atractores de viajes**, como pueden ser la zona escolar, la zona deportiva o el entorno Ayuntamiento-Centro de Salud. Se podría incluso plantear la opción de disponer suministro eléctrico para la carga de las baterías de estos elementos.

12.3 Gestión del vehículo motorizado convencional

El objetivo del Plan de Movilidad Urbana Sostenible no pretende eliminar el vehículo convencional actual, ya que esto es utópico en estos momentos, pero sí que pretende adoptar medidas para limitar su uso, al menos en el interior del casco urbano, además de mejorar la seguridad vial de todos los usuarios, incluidos los de estos vehículos. Es por ello que se plantean las siguientes actuaciones en este campo.

- **Mejora de la seguridad vial en las intersecciones**.

  Uno de los aspectos principales para conseguir una movilidad urbana sostenible es el incremento de la seguridad vial. En este sentido, es fundamental mejorar aquellos aspectos de la vía para minimizar tanto la probabilidad de ocurrencia de accidentes como el número de conflictos de tráfico.

  En el estudio hemos visto que existen dos puntos a mejorar como son los dos accesos a los polígonos industriales

  En ambos casos nos encontramos con que el titular de la carretera, CV-620 es la Generalitat Valenciana, por lo que la posible actuación debe ser ejecutada, pero en todo caso, aprobada por el titular de la via.

Existe otra intersección que es la que se produce entre la C/. Pilota y Avda. del Cristo. Los vehículos que circulan en sentido hacia el casco urbano por la travesía tienen una longitud de visibilidad de los vehículos que entran a la C/. Pilota desde la Avda. del Cristo, de escasos 25 m. Además, en el acceso a esta calle hay un desnivel muy fuerte que obliga a los vehículos a entrar muy despacio, por lo que el tiempo de cruce es mucho mayor. Por tanto es un punto conflictivo que se debería mejorar.

En la siguiente imagen se muestra un esquema de lo indicado

Estas son las medidas propuestas:

1ª Hacer más transparente la vegetación existente en la parcela del padel (en el interior de la curva)

2ª Eliminar el badén existente en el acceso a la C/. Pilota para facilitar el acceso de los vehículos a esta calle, haciéndolo más rápidamente.

- **Adecuación de las direcciones en el municipio**.

  A lo largo del municipio existen multitud de vías de doble sentido de circulación en las que no es posible el paso de dos vehículos motorizados de manera simultánea debido al reducido ancho de la sección transversal.

  A pesar de que este problema ya ha sido abordado de manera eficiente en parte del municipio, estableciendo unos sentidos de circulación en algunos viales, se considera necesario estudiar y regular la direccionalidad del tráfico en todas las zonas residenciales.

  En este sentido, no solo se incluyen aquí aquellas vías de doble sentido de circulación, sino también aquellas que se encuentren reguladas actualmente pero puedan favorecer un tráfico más equilibrado al cambiar su sentido de circulación.

  Las actuaciones ligadas a esta línea estratégica permitirán, además, facilitar la regulación del aparcamiento. A este respecto, es importante introducir la posibilidad de usar señales de estacionamiento prohibido durante un tiempo determinado de manera que no siempre estén dispuestos los coches en cierto margen de la calle. Este tipo de aparcamiento se conoce comúnmente como estacionamiento alterno. Esto favorecerá la limpieza de la vía pública y reparte las molestias ocasionadas por el estacionamiento entre los vecinos.

- **Distribución del aparcamiento**

  Ya hemos visto que actualmente existe oferta de plazas de aparcamiento para la totalidad de vehículos del municipio. En segundo lugar, la nueva distribución de viales con sentido único, puede ampliar y reorganizar el número de plazas de aparcamiento en el casco urbano, compatibilizándolo con una ampliación de acera. Así, el aparcamiento se colocaría en las calles más anchas donde, además del aparcamiento se pudiese ir a aceras de 1,80 m. de anchura como mínimo.

Además de los beneficios comentados anteriormente que tendría la regulación del tráfico en la distribución del aparcamiento, es importante incorporar en esta línea estratégica la distribución adicional de aparcamiento, a partir de la creación de aparcamientos disuasorios dispuestos principalmente en las zonas de acceso del municipio. Adicionalmente se deberá reforzar la señalización vertical para dirigir a los usuarios hacia estos aparcamientos (principalmente a los visitantes). Estas zonas deben estar habilitadas adecuadamente, incluyendo plazas para PMR, una iluminación y pavimentación adecuadas.

En los documentos de planos se aportan algunas de las parcelas que se ven como posibles aparcamientos disuasorios para vehículos, evitando la entrada en el casco urbano. En un futuro se podrían incluso monitorizar las plazas e informar del estado de disponibilidad en tiempo real mediante dispositivos inteligentes. Con esta propuesta se intenta poder recuperar espacio para el peatón manteniendo la oferta de aparcamiento, minimizando el riesgo de ocurrencia de accidentes y el impacto del tráfico motorizado en los vecinos al reducir el ruido que este produce y la emisión de gases contaminantes. Asimismo, con ellas también se fomenta el uso de vehículos de movilidad personal y los desplazamientos a pie.

- **Puntos de recarga de vehículos eléctricos**

El Gobierno de España publicado hace algunos meses el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia que incluye adicionalmente el desarrollo de un nuevo marco normativo y de apoyo al despliegue de la infraestructura de recarga para el impulso del vehículo eléctrico, en línea con la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada y la Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte. En este plan estatal se pone de manifiesto la necesidad de desarrollar una infraestructura de recarga con el fin de acelerar la implantación del vehículo eléctrico y conseguir altas tasas de penetración en el parque vehicular urbano.

Así pues, se propone como línea estratégica del PMUS la instalación de puntos de recarga con el fin de fomentar la compra y el uso del vehículo eléctrico y, de esta manera, reducir las emisiones de gases de efecto invernadero producido por los actuales vehículos convencionales en el entorno urbano. Adicionalmente, facilitar la recarga de este tipo de vehículos también será un elemento de atracción de turismo sostenible.

- **Plazas de aparcamiento para personas con movilidad reducida**

Se deberán materializar plazas de aparcamiento para personas con movilidad reducida, sobre todo cerca de zonas de mayor afluencia (ayuntamiento, zona deportiva, escuelas…) cumpliendo todos los estándares normativos (como dimensiones, disponibilidad de rampas de acceso…).

12.4 Parques y zonas verdes

- Adecuación de la accesibilidad de los parques

La existencia de parques y jardines integrados en el entorno urbano favorecen la creación de espacios de convivencia para la población y seguros frente al tráfico, mejorando la salud y el bienestar, frente a los enfoques tradicionales basados en el aumento de capacidad de tráfico rodado en las vías urbanas.

Un aspecto a mejorar será la accesibilidad a la zona de los parques, con objeto de conseguir una movilidad inclusiva. En estos momentos, se disponen de tres parques:

- Parque de la Ermita
- Parque de Sant Miquel
- Plaça de la Creu

En los dos últimos se dispone de accesos adecuados. No así el primero de ellos, donde existen algunos desniveles que hacen que no esté adaptado. Además, se precisará disponer de elementos normativos como barandillas y pavimento adecuado.

- **Adecuación de mobiliario en parques y viales**

  En la misma línea anterior, la actual normativa de accesibilidad prevé la disposición de bancos en los recorridos accesibles con una interdistancia máxima de 100 m, debiendo cumplirse que siempre hay al menos 1 banco adaptado con estas distancias. Por ello se deberá invertir en colocar nuevo mobiliario urbano con estas condiciones, además de sustituir progresivamente algunos de los existentes para hacerlos adaptados (con reposabrazos y respaldo).

  Y en segundo lugar se verificará su implantación, reubicándolos cuando sea necesario para cumplir las distancias y separaciones que exige la normativa (espacio libre frente al banco, no obstaculización de franja de circulación accesible…).

  Lo mismo se realizará en los parques mejorando la disposición de este tipo de mobiliario urbano

- **Ajardinamiento en viales**

  Uno de los aspectos a tratar es la disposición de arbolado en los viales y espacios públicos para mejorar el ambiente y que sea más agradable la circulación a pie.

  En el municipio ya se cuenta con diversos viales con arbolado como es parte de la Calle Sempere o los viales en la zona de ampliación del sudoeste. En esta línea se podría aprovechar la creación de nuevas zonas

de aparcamiento en las calles para integrar en este espacio alcorques donde plantar ejemplares arbóreos compatibles con la urbanización y que diesen una aspecto más agradable a los viales.

Esta actuación debería ejecutarse en viales cuya sección permita esta implantación.

12.5 Concienciación social

La concienciación social y sensibilización de los ciudadanos es un elemento clave en los Planes de Movilidad Sostenible. Para que la planificación estratégica y las medidas propuestas en un PMUS se puedan poner en práctica y tengan éxitos es necesario que todos los agentes afectados se impliquen y adopten los cambios propuestos, y sean así partícipes del proceso de mejor calidad de vida y entorno urbano, así como de la reducción del impacto ambiental generado por el transporte.

- Hábitos saludables

La Organización Mundial de la Salud (OMS) recomienda realizar al menos 150 minutos semanales de actividad física de intensidad moderada. Caminar, así como desplazarse en bicicleta suponen múltiples beneficios para la salud.

Según la OMS, los beneficios de la movilidad activa incluyen entre otros: la reducción del riesgo de hipertensión, cardiopatía coronaria, accidente cerebrovascular, diabetes, depresión y caídas.

Además, supone una mejora para la salud ósea y funcional y es un determinante clave del gasto energético, siendo un elemento fundamental para el equilibrio calórico y el control del peso.

Si, además, se camina en un entorno natural y calmado como es nuestro caso, se puede mejorar notablemente el estado de ánimo además de ayudar a combatir el estrés.

Esta línea estratégica, se centra en la promoción de la movilidad activa entre la población, a través de campañas de difusión en las que se muestren los beneficios que los pequeños cambios en los hábitos de movilidad tienen en la salud y en el entorno. Se propone a realización de campañas tanto generales como específicas enfocados a colectivos particulares de la población (campañas en centros sociales, colegios, mercado, etc.). Para ello, se utilizarán tanto medios físicos como electrónicos, web, redes sociales… Asimismo, se podrán emplear herramientas de gamificación.

Esta línea de actuación es transversal y se recomienda tenerla en consideración junto al resto de medidas. Por ejemplo, la adecuación de espacios, mejora de las aceras o calmado del tráfico entre otras, son medidas que favorecen un entorno urbano amigable para el uso de modos activos. No obstante, resulta necesario comunicar de forma adecuada el desarrollo de estas actuaciones y poner en valor su potencial.

- Movilidad segura

La concienciación social y la responsabilidad individual son pilares fundamentales para conseguir una movilidad más segura. Una buena convivencia entre los distintos usuarios de la vía pública y el cumplimiento de las normativas son esenciales para reducir la siniestralidad.

En este sentido, se proponen medidas de educación y concienciación centradas en mejorar la educación vial, educar en el sentido del respeto y la responsabilidad y crear hábitos que favorezcan la seguridad vial. Por otra parte, se necesita conocer cuáles son los grupos de mayor riesgo y entender las principales necesidades de los mismos para trasladarlas a la ciudadanía y establecer normas que protejan a los usuarios más vulnerables.

13. ACTUACIONES PREVISTAS

A partir de las distintas medidas que se han definido para cada una de las principales líneas estratégicas del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, en esta sección se presenta el programa de actuaciones junto a una breve descripción de las mismas.

Cabe destacar que las actuaciones definidas no son soluciones finales, sino propuestas de actuación que podrían ser modificadas cuando se lleven a cabo en el futuro. Cada una de las descripciones de las actuaciones se presenta en modo tabla para facilitar su comprensión, recogiendo los siguientes aspectos principales:

• Línea estratégica a la que pertenece.

• Actuación prevista.

• Objetivo de la actuación.

• Descripción de la actuación.

• Indicadores de evaluación y seguimiento.

• Prioridad, en una escala entre 1 (muy urgente) y 3 (muy poco urgente). La prioridad de una actuación se define como la necesidad de llevarla a cabo para favorecer el desarrollo de otras y garantizar que se alcanzan los objetivos del PMUS en los plazos establecidos.

• Plazo, si la actuación está prevista que se desarrolle a corto plazo (2023-2024), medio plazo (2025-2028) o largo plazo (2029-2032). Principalmente, el plazo dependerá del tipo de actuación y si esta requiere del desarrollo previo de que otras.

• Coste, en una escala entre bajo (€), medio (€€) y alto (€€€).

Seguidamente se presentan las fichas descriptivas de las actuaciones propuestas. Concretamente, este programa incluye un total de 27 actuaciones.

PLAN URBANO DE ACTUACION MUNICIPAL	
LINEA DE ACTUACION ESTRATÉGICA	MEJORA DE LA MOVILIDAD PERSONAL
ACTUACION	EJECUCION DE PLATAFORMA UNICA EN VIALES ESTRECHOS
OBJETIVO A CUMPLIR	
Compaginar la circulacion de vehiculos con una movilidad adecuadas y adaptadas para todo tipo de peatones	
DESCRIPCION DE LA LINEA DE ACTUACION Y ACCIONES PREVISTAS	
El casco urbano de Guadassequies cuenta con unos viales estrechos donde no es posible compatibilizar la existencia de recorridos peatonales accesibles con circulación de vehículos y aparcamiento. Se propone ir ampliando las actuaciones en la línea que ya se ha iniciado de disponer soluciones de plataforma única en esta zona. Se prevé ir ejecutando de forma progresiva a los viales ubicados en la zona más al este del casco urbano, a ambos lados de la Avda del Cristo. Se dispondrá una nueva sección tipo de vial con tipología de plataforma única. La actuación consistirá en la demolición de las actuales aceras y pavimento, dotando de un acabado en un mismo plano. Se deberán delimitar franjas laterales de uso preferente para peatones, diponiendo franjas delimitadoras con pavimento direccional. Se propone disponer pavimentos de elementos de hormigón con diferentes colores y tamaños según la zona de la sección que se trate (carril de vehiculos, recorrido peatonal...) intentando unificar el aspecto de los viales de todo el casco urbano. Se deberá solucionar la recogida de aguas pluviales definiendo en cada caso la ubicación de los imbornales de captación, según las pendientes longitudinales y transversales de la calle. En viales con anchura suficiente se puede plantear la plantación de lineas de arbolado que mejore el entorno para favorecer el paseo	
AMBITO DE IMPLANTACION	Calles estrechas del nucleo antiguo, en el lado este del casco urbano a ambos lados de la Avda. del Cristo, conforme se grafía en el plano correspondiente
AGENTES ACTUANTES	Ayuntamiento de Guadassequies
PRIORIDAD	ALTA
PLAZO	10 AÑOS
COSTE	€€€
INDICADORES DE EJECUCION	
Longitud de vial adecuado con plataforma única	
INDICADORES DE RESULTADO	
N. desplazamientos interiores a pie/N. desplazamientos interiores en vehiculo convencional	

PLAN URBANO DE ACTUACION MUNICIPAL	
LINEA DE ACTUACION ESTRATÉGICA	MEJORA DE LA MOVILIDAD PERSONAL
ACTUACION	AMPLIACION DE ACERAS
OBJETIVO A CUMPLIR	
Permitir la movilidad adecuada de los peatones en todo el casco urbano, favoreciendo los recorridos a pie, con itinerarios peatonales adaptados, con anchura suficiente y sin obstáculos	
DESCRIPCION DE LA LINEA DE ACTUACION Y ACCIONES PREVISTAS	
Según datos obtenidos del análisis de este documento, solo el 40% de las aceras tienen anchura superior al 1,50 m. De hecho la actual normativa propone una anchura de 1,80 m. En la totalidad del casco urbano donde no se disponga solución viaria de plataforma única, la actuación propuesta pasará por ampliar las aceras llegando a un ancho recomendado de 1,80 m (o 1,50 m. si existen limitaciones de espacio). En este caso, y según la anchura total del vial se deberá estudiar si se disponen aparcamientos, en qué lado/s y tipología, así como la anchura prevista de calzada. Pero estos elementos no deberán coartar el aumento de anchura de las aceras. Se deberá prever una campaña en diferentes años de mejora de las aceras y de su superficie, aprovechando la actuación para ampliar la anchura de las mismas a los requisitos normativos. Las actuaciones deberían incluir: - Ampliación de anchura - Mejora de la superficie de las aceras y de sus acabados - Eliminación de barreras u obstásculos existentes (postes, señales, columnas de alumbrado en disposición inadecuada...) - Ejecución de rampas de acceso peatonal (citado en el apartado siguiente).	
AMBITO DE IMPLANTACION	Totalidad del casco urbano
AGENTES ACTUANTES	Ayuntamiento de Guadassequies
PRIORIDAD	ALTA
PLAZO	10 AÑOS
COSTE	€€€
INDICADORES DE EJECUCION	
Longitud de aceras adaptadas	
INDICADORES DE RESULTADO	
N. desplazamientos interiores a pie/N. desplazamientos interiores en vehiculo convencional	

PLAN URBANO DE ACTUACION MUNICIPAL	
LINEA DE ACTUACION ESTRATÉGICA	MEJORA DE LA MOVILIDAD PERSONAL
ACTUACION	EJECUCION DE RAMPAS DE ACCESO PEATONAL A LAS ACERAS

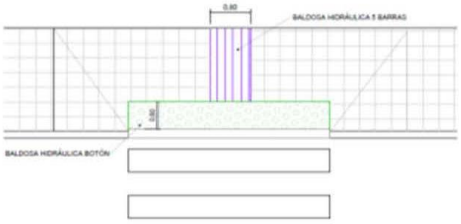
OBJETIVO A CUMPLIR

Eliminar las barreras arquitectónicas existentes en los recorridos peatonales por los viales públicos, haciendo el municipio accesible para cualquier persona

DESCRIPCION DE LA LINEA DE ACTUACION Y ACCIONES PREVISTAS

Se ha detectado una carencia importante de rampas en los vados peatonales que conectan con los pasos de peatones y en las esquinas en general.

En todo el caso urbano se deberá actuar sobre el conjunto de aceras (independientemente de su anchura) para ejecutar rampas de acceso peatonal principalmente en las esquinas y coincidiendo con los pasos de peatones, disponiendo además los pavimentos señalizadores según establece la normativa y la señalización adecuada.



AMBITO DE IMPLANTACION	Totalidad del casco urbano
AGENTES ACTUANTES	Ayuntamiento de Guadassequies
PRIORIDAD	ALTA
PLAZO	10 AÑOS
COSTE	€€€

INDICADORES DE EJECUCION

No de intersecciones adaptadas con vados peatonales

INDICADORES DE RESULTADO

N. desplazamientos interiores a pie/N. desplazamientos interiores en vehiculo convencional

PLAN URBANO DE ACTUACION MUNICIPAL	
LINEA DE ACTUACION ESTRATÉGICA	MEJORA DE LA MOVILIDAD PERSONAL
ACTUACION	CONEXIÓN CICLOPEATONAL ENTRE EL NUCLEO URBANO Y LOS POLIGONOS INDUSTRIALES
OBJETIVO A CUMPLIR	
Facilitar la conexión entre ambos nucleos para recorridos sostenibles dada la cercania entre ellos	
DESCRIPCION DE LA LINEA DE ACTUACION Y ACCIONES PREVISTAS	
Entre el casco urbano y el polígono indsutrial hay una distancia de menos de 400 m. Sin embargo, actualmente por el camino que los une existe marcado con pintura una franja de uso ciclopeatonal que debería mejorarse con una mayor segurridad (elementos separadores), mejora del alumbrado, incluso aumento de su anchura con una actuación más ambiciosa. Se propone ampliar ligeramente el camino y dotarlo de una plataforma segregada y segura para facilitar la circulación de peatones y otros vehiculos de movilidad personal (VMP). Igualmente, en una segunda fase se debería ampliar hasta llegar al polígono industrial PAP-I	
AMBITO DE IMPLANTACION	Camino entre el casco urbano y polígono industrial
AGENTES ACTUANTES	Ayuntamiento de Guadassequies
PRIORIDAD	MEDIA
PLAZO	10 AÑOS
COSTE	€€€
INDICADORES DE EJECUCION	
Longitud de adecuación del camino	
INDICADORES DE RESULTADO	
N. desplazamientos entre nucleos a pie/N. desplazamientos entre núcleos en vehiculo convencional	

PLAN URBANO DE ACTUACION MUNICIPAL	
LINEA DE ACTUACION ESTRATÉGICA	MOVILIDAD PEATONAL
ACTUACION	EJECUCION DE PASO DE PEATONES EN EL ACCESO AL COLEGIO
OBJETIVO A CUMPLIR	
Facilitar la llegada por recorridos peatonales seguros a la entrada al colegio por la calle Esperanza	
DESCRIPCION DE LA LINEA DE ACTUACION Y ACCIONES PREVISTAS	
Se prevé adecuar ambas aceras disponiendo los vados peatonales correspondientes en ambos lados. En segundo lugar se dispondrá un paso de peatones en dicho punto para poder cruzar la calle directamente en la puerta de acceso al recinto escolar. Se podrá plantear la disposición de un paso de peatones elevado que facilite la movilidad de los alumnos, reduciendo la velocidad de los vehiculos.	
AMBITO DE IMPLANTACION	Calle Esperanza frente a la puerta de acceso al colegio
AGENTES ACTUANTES	Ayuntamiento de Guadassequies
PRIORIDAD	MEDIA
PLAZO	3 AÑOS
COSTE	€€
INDICADORES DE EJECUCION	
Longitud de tramo ejecutado	
INDICADORES DE RESULTADO	
N. desplazamientos a pie/N. desplazamientos en vehiculo convencional	

PLAN URBANO DE ACTUACION MUNICIPAL	
LINEA DE ACTUACION ESTRATÉGICA	MEJORA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE
ACTUACION	MEJORA DE SEGURIDAD VIAL DE USUARIOS DE VMP
OBJETIVO A CUMPLIR	
Lograr la convivencia de todos los tipos de movilidad calmando el tráfico en el interior del casco urbano	
DESCRIPCION DE LA LINEA DE ACTUACION Y ACCIONES PREVISTAS	
Disposición de señalización vertical limitando la velocidad y recordando la preferencia de peatones y vehiculos de movilidad personal	
AMBITO DE IMPLANTACION	Todo el casco urbano
AGENTES ACTUANTES	Ayuntamiento de Guadassequies
PRIORIDAD	ALTA
PLAZO	3 AÑOS
COSTE	€
INDICADORES DE EJECUCION	
Longitud de tramo ejecutado	
INDICADORES DE RESULTADO	
N. desplazamientos de modos sostenible/N. desplazamientos en vehiculo convencional	

PLAN URBANO DE ACTUACION MUNICIPAL	
LINEA DE ACTUACION ESTRATÉGICA	MEJORA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE
ACTUACION	REDACCION DE ORDENANZA DE CIRCULACION
OBJETIVO A CUMPLIR	
Educar a la población en la movilidad sostenible y fijar normas de convivencia en este aspecto	
DESCRIPCION DE LA LINEA DE ACTUACION Y ACCIONES PREVISTAS	
Redacción de unas ordenanzas de circulación para limitar velocidades de forma clara, instar a los usuarios a circular con las medidas de seguridad necesarias, como el casco, así como para limitar la edad en la que puedan utilizarse los patinetes eléctricos, bicicletas eléctricas o similares que alcanzar una velocidad sustancialmente mayor que las tradicionales bicicletas	
AMBITO DE IMPLANTACION	Todo el casco urbano
AGENTES ACTUANTES	Ayuntamiento de Guadassequies
PRIORIDAD	ALTA
PLAZO	3 AÑOS
COSTE	€
INDICADORES DE EJECUCION	
Fase de redaccion/aprobacion	
INDICADORES DE RESULTADO	
Porcentaje de desplazamientos con usos sostenibles	

PLAN URBANO DE ACTUACION MUNICIPAL	
LINEA DE ACTUACION ESTRATÉGICA	MEJORA DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE
ACTUACION	INSTALACION DE APARCAMIENTOS DE BICICLETAS Y PATINETES
OBJETIVO A CUMPLIR	
Instalar aparcamientos de bicicletas y patinetes en centros atractores de personas (colegios, zonas deportivas, ayuntamiento...)	
DESCRIPCION DE LA LINEA DE ACTUACION Y ACCIONES PREVISTAS	
Con el fin de potenciar el uso de estos medios de transporte sostenibles, se plantea la instalación de estacionamiento de bicicletas y peatones en los principales focos de atracción, como puede ser: la zona escolar, la zona del Ayuntamiento, las zonas con instalaciones deportivas. Estos puntos de estacionamiento podrían incluirse en una estrategia de Smart City, incluyendo sistemas que permitan conocer el número de puestos ocupados y reserva de centros de carga para patinetes y bicicletas eléctricas.	
AMBITO DE IMPLANTACION	Todo el casco urbano
AGENTES ACTUANTES	Ayuntamiento de Guadassequies
PRIORIDAD	MEDIA
PLAZO	5 AÑOS
COSTE	€€
INDICADORES DE EJECUCION	
Numero de puntos de estacionamiento de bicicletas y patinetes	
INDICADORES DE RESULTADO	
Porcentaje de utilizacion	

PLAN URBANO DE ACTUACION MUNICIPAL	
LINEA DE ACTUACION ESTRATÉGICA	GESTION DEL VEHICULO MOTORIZADO CONVENCIONAL
ACTUACION	MEJORA DE LA INTERSECCION DE LA AVDA. DEL CRIST CON LA C/. PILOTA

OBJETIVO A CUMPLIR

Conseguir la máxima seguridad vial en intersecciones existentes con caminos y vias de comunicación

DESCRIPCION DE LA LINEA DE ACTUACION Y ACCIONES PREVISTAS

En esta intersección se dispone de unas distancias de visiblidad escasas, sobre todo para los vehiculos circulantes por la Avda. del Crist en el sentido desde Sempere

Se prevé reducir el obstáculo visual que representa la vegetación en la parcela del squash así como eliminar el baden existente en la entrada a la Calle de la Pilota.

AMBITO DE IMPLANTACION	Intersección de la Avda. del Crist con C/. Pilota
AGENTES ACTUANTES	Ayuntamiento de Guadassequies
PRIORIDAD	MEDIA
PLAZO	10 AÑOS
COSTE	€€

INDICADORES DE EJECUCION

Porcentaje de ejecución de la actuación

INDICADORES DE RESULTADO

N. de accidentes registrados

PLAN URBANO DE ACTUACION MUNICIPAL	
LINEA DE ACTUACION ESTRATÉGICA	GESTION DEL VEHICULO MOTORIZADO CONVENCIONAL
ACTUACION	MEJORA DE LA INTERSECCION DE LA CV-620 CON P.I. GUADASSEQUIES

OBJETIVO A CUMPLIR

Conseguir la máxima seguridad vial en intersecciones existentes con caminos y vias de comunicación

DESCRIPCION DE LA LINEA DE ACTUACION Y ACCIONES PREVISTAS

El acceso al polígono industrial se raliza mediante intersección en Te sin carriles de acumulacion central.
Además, en el sentido hacia el norte, la distancia de visibilidad no es muy elevada.
Se propone sustituir esta intersección por una glorieta. Adicionalmente esta glorieta podría servir para realizar el acceso al otro polígono realizando el diseño adecuado.

Se podria precisar por parte del Ayuntamiento de Guadassequies la obtención de los terrenos que se precisen para ejecutar la glorieta

AMBITO DE IMPLANTACION	Acceso al polígono industrial de Guadassequies desde la CV-620
AGENTES ACTUANTES	Ayuntamiento de Guadassequies y Generalitat Valenciana
PRIORIDAD	MEDIA
PLAZO	10 AÑOS
COSTE	€€€

INDICADORES DE EJECUCION

Porcentaje de ejecución de la actuación

INDICADORES DE RESULTADO

N. de accidentes registrados

PLAN URBANO DE ACTUACION MUNICIPAL	
LINEA DE ACTUACION ESTRATÉGICA	GESTION DEL VEHICULO MOTORIZADO CONVENCIONAL
ACTUACION	MEJORA DE LA INTERSECCION DE LA CV-620 CON P.I. PAP-I
OBJETIVO A CUMPLIR	
Conseguir la máxima seguridad vial en intersecciones existentes con caminos y vias de comunicación	
DESCRIPCION DE LA LINEA DE ACTUACION Y ACCIONES PREVISTAS	
El acceso al polígono industrial PAP-I no está adecuado y se realiza mediante acceso directo a la CV-620 con posibilidad de giros a izquierdas sin carril de acumulación y en una zona con poca visiblidad. Actuar sobre esta intersección para adecuarla y cumplir con la normativa, incluso unificar los accesos con el otro polígono industrial aprovechando para ambos una posible glorieta. La actuación debería llevarse a cabo por la Generalitat Valenciana que es la titular de la carretera CV-620. Se podria precisar por parte del Ayuntamiento de Guadassequies la obtención de los terrenos que se precisen para ejecutar la glorieta	
AMBITO DE IMPLANTACION	Acceso al polígono industrial PAP-I de Guadassequies desde la CV-620
AGENTES ACTUANTES	Ayuntamiento de Guadassequies y Generalitat Valenciana
PRIORIDAD	MEDIA
PLAZO	10 AÑOS
COSTE	€€€
INDICADORES DE EJECUCION	
Porcentaje de ejecución de la actuación	
INDICADORES DE RESULTADO	
N. de accidentes registrados	

PLAN URBANO DE ACTUACION MUNICIPAL	
LINEA DE ACTUACION ESTRATÉGICA	GESTIÓN DEL TRAFICO MOTORIZADO
ACTUACION	ESTABLECER SENTIDOS UNICOS DE DIRECCION EN LOS VIALES

OBJETIVO A CUMPLIR

Reducir la anchura necesaria de carriles de circulación, estableciendo sentido único en la mayoria de viales, recuperando parcialmente espacio para los usos peatonales

DESCRIPCION DE LA LINEA DE ACTUACION Y ACCIONES PREVISTAS

Esta actuación se centra en la realización de un estudio del tráfico de los diferentes viales con el fin de definir el sentido de la circulación fomentando vías de único sentido de circulación para garantizar una circulación fluida y reducir las molestias ocasionadas a los vecinos y peatones. Con la reducción al mínimo de los viales con doble sentido de circulación, es posible disponer una calzada más estrecha con un buen funcionamiento de los vehículos, ganando espacio para otros usos.

Se propone disponer sentidos únicos en la mayor parte de los viales del municipio, dejando en doble sentido los ramales principales que sirven como vías colectoras, mientras que en resto las calzadas tendrán un único sentido. Esto permitirá, como decimos, reorganizar el resto de espacios, como aceras y aparcamientos. Las actuaciones se centrarán fundamentalmente en la modificación de la señalización horizontal y vertical en aquellos viales que se precise, disponiendo señales del tipo R-101, R-1, R-2 o R-400 y las correspondientes lineas de pintura vial en las intersecciones. El Plan de Movilidad Urbana Sostenible propone unas direcciones de tráfico, que se plasman en el plano correspondiente.

AMBITO DE IMPLANTACION	Totalidad del casco urbano
AGENTES ACTUANTES	Ayuntamiento de Guadassequies
PRIORIDAD	ALTA
PLAZO	3 AÑOS
COSTE	€

INDICADORES DE EJECUCION

N. de viales con sentido unico de circulación

INDICADORES DE RESULTADO

Nº de vehículos adecuadamente estacionados/Nº de vehículos estacionados.
Nº de conflictos de tráfico.

PLAN URBANO DE ACTUACION MUNICIPAL	
LINEA DE ACTUACION ESTRATÉGICA	REGULACION DEL TRAFICO MOTORIZADO
ACTUACION	DEFINIR APARCAMIENTO ALTERNATIVO EN VIALES ESTRECHOS

OBJETIVO A CUMPLIR

Reordenar los viales junto con actuacion de dar sentido unico a los viales para repartir las consecuencias entre ambas fachadas

DESCRIPCION DE LA LINEA DE ACTUACION Y ACCIONES PREVISTAS

Esta actuación se centra en la disposición de señalización vertical que defina la alternancia del aparcamiento fijando los periodos de aparcamiento en cada lado. Esta actuación podría ir en paralelo a la de definir sentidos únicos de circulación , como fase previa a la obtención de mayor espacio para ampliación de anchura de aceras.

AMBITO DE IMPLANTACION	Totalidad del casco urbano
AGENTES ACTUANTES	Ayuntamiento de Guadassequies
PRIORIDAD	ALTA
PLAZO	3 AÑOS
COSTE	€

INDICADORES DE EJECUCION

N. de viales con aparcamiento rotatorio

INDICADORES DE RESULTADO

Nº de vehículos adecuadamente estacionados/Nº de vehículos estacionados.
Nº de conflictos de tráfico.

PLAN URBANO DE ACTUACION MUNICIPAL	
LINEA DE ACTUACION ESTRATÉGICA	REGULACION DEL TRAFICO MOTORIZADO
ACTUACION	CREAR APARCAMIENTOS DISUASORIOS EN EL PERIMETRO DEL CASCO URBANO
OBJETIVO A CUMPLIR	
Creacion de zonas de aparcamiento en el perímetro del municipio para los visitantes externos del municipio, y tambien para los propios vecinos evitando el movimiento de agitación en búsqueda de aparcamiento	
DESCRIPCION DE LA LINEA DE ACTUACION Y ACCIONES PREVISTAS	
La actuacion consiste en habilitar zonas no edificadas en el perímetro del casco urbano que puedan albergar el aparcamiento de un numero elevado de vehiculos. Estas zonas pueden servir tanto para los vecinos, al disponer de zonas cercanas a sus viviendas con aparcamiento alternativo y también para los visitantes, que podrán ser dirigidos a estos con la señalización indicativa de los aparcamientos que se disponga. Para conseguir estos espacios se cuenta con diversas alternativas: parcelas en suelo no urbanziable con condiciones adecuadas, solares municipales actuales o que se puedan adquirir; convenio con propietarios de solares sin edificar, proponiendo exenciones fiscales... La actuación incluirá la explanación y pavimentación adecuada que permita la circulación en todo momento, incluso en momentos de lluvia, pero tambien se deberá fijar plazas para personas de movilidad reducida (PMR) así como alumbrado adecuado. Tambien se deberá disponer de señalización que dirija a los posibles usuarios hasta dichas zonas de aparcamiento. Se podria implantar sistemas de Smart City en estos aparcamientos para informar del estado de ocupación de plazas en cada zona que se indicarían en paneles en los accesos al casco urbano	
AMBITO DE IMPLANTACION	Totalidad del casco urbano
AGENTES ACTUANTES	Ayuntamiento de Guadassequies
PRIORIDAD	MEDIA
PLAZO	10 AÑOS
COSTE	€€
INDICADORES DE EJECUCION	
Nº de plazas de aparcamiento creadas en aparcamiento disuasorio	
INDICADORES DE RESULTADO	
Porcentaje de ocupación de plazas en viales N. de vehiculos aparcados en doble fila o mal aparcados	

PLAN URBANO DE ACTUACION MUNICIPAL	
LINEA DE ACTUACION ESTRATÉGICA	MEJORA DE LAS INFRAESTRUCTURAS URBANAS
ACTUACION	INSTALACION DE PUNTOS DE CARGA DE VEHICULOS ELECTRICOS

OBJETIVO A CUMPLIR

Facilitar puntos de carga públicos que incentive el paso al uso de vehiculos eléctricos por la población

DESCRIPCION DE LA LINEA DE ACTUACION Y ACCIONES PREVISTAS

La actuación propuesta consiste en la instalación de diversos puntos de carga rápida, distribuidos por el casco urbano, con la posiblidad de uso por los vecinos. Se deberá prever la posibilidad de programar el uso con previsión de reserva de horario para la carga y facilidad en eleccion de la forma de pago.

Además de la instalación se deberá prever toda la gestión de legalización de esta instalación ante la administración auto-nomica.

AMBITO DE IMPLANTACION	Totalidad del casco urbano
AGENTES ACTUANTES	Ayuntamiento de Guadassequies
PRIORIDAD	ALTA
PLAZO	5 AÑOS
COSTE	€€

INDICADORES DE EJECUCION

Numero de puntos de carga instalados

INDICADORES DE RESULTADO

Numero de cargas realizadas

PLAN URBANO DE ACTUACION MUNICIPAL	
LINEA DE ACTUACION ESTRATÉGICA	REGULACION DEL TRAFICO MOTORIZADO
ACTUACION	DEFINICION DE PLAZAS DE APARCAMIENTO PARA PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA
OBJETIVO A CUMPLIR	
Permitir una accesibilidad inclusiva facilitando la movilidad a todas las personas	
DESCRIPCION DE LA LINEA DE ACTUACION Y ACCIONES PREVISTAS	
Aunque el municipio no tiene especiales problemas de plazas de aparcamiento, se deberá facilitar la situación a personas con movilidad reducida creando las plazas necesarias para ellos, sobre todo cerca de las zonas de atracción como pueden ser el ayuntamiento-centro de salud, el colegio o la zona deportiva. Se deberá marcar en el suelo de forma especial, así como disponer la señal vertical correspondiente. Además se deberán cumplir las distancias libres alrededor de la plaza que se marcan en normativa, así como tener acceso adecuado a la acera. En los polígonos industriales se deberán definir igualmente distribuidas por su superficie.	
AMBITO DE IMPLANTACION	Todo el casco urbano y polígonos industriales
AGENTES ACTUANTES	Ayuntamiento de Guadassequies
PRIORIDAD	MEDIA
PLAZO	5 AÑOS
COSTE	€€
INDICADORES DE EJECUCION	
Numero de plazas materializadas	
INDICADORES DE RESULTADO	
% de plazas ocupadas	

PLAN URBANO DE ACTUACION MUNICIPAL	
LINEA DE ACTUACION ESTRATÉGICA	REGULACION DEL TRAFICO MOTORIZADO
ACTUACION	RENOVACION DE SEÑALIZACION VERTICAL
OBJETIVO A CUMPLIR	
Tener regulado prefectamente y sin dudas el tránsito tanto de vehiculos como de peatones evitando conflictos	
DESCRIPCION DE LA LINEA DE ACTUACION Y ACCIONES PREVISTAS	
Se deberá realizar una campaña de renovación de aquella señalización que se encuentre en mal estado o la incorporación de nueva señalización en aquellos puntos en que se necesite. Esta campaña debe ir en paralelo y acorde con otras actuaciones como los cambios de dirección o la definición de aparcamiento, con objeto de que las señales que se coloquen sean coherentes entre sí.	
AMBITO DE IMPLANTACION	Todo el casco urbano y polígonos industriales
AGENTES ACTUANTES	Ayuntamiento de Guadassequies
PRIORIDAD	MEDIA
PLAZO	5 AÑOS
COSTE	€
INDICADORES DE EJECUCION	
Numero de señales colocadas	
INDICADORES DE RESULTADO	
% de señales en mal estado	

PLAN URBANO DE ACTUACION MUNICIPAL	
LINEA DE ACTUACION ESTRATÉGICA	PARQUES Y ZONAS VERDES
ACTUACION	ADECUACION DE ACCESO A PARQUE DE LA ERMITA
OBJETIVO A CUMPLIR	
Mejorar la accesibilidad a la zona de los parques, con objeto de conseguir una movilidad inclusiva	
DESCRIPCION DE LA LINEA DE ACTUACION Y ACCIONES PREVISTAS	
El parque de la Ermita cuenta con algunos escalones pequeños y otros obstáculos que no permiten una accesibilidad universal. Se deberán eliminar estas barreras mediante la ejecución de rampas suaves de forma que no supere las longitudes y pendientes aceptables por la normativa de accesibilidad. Igualmente, en este parque como en el resto se deberá adecuar la superficie interior para eliminar las barreras arquitectónicas, desniveles así cmo dotarlos de un pavimento adecuados.	
AMBITO DE IMPLANTACION	Parques del municipio
AGENTES ACTUANTES	Ayuntamiento de Guadassequies
PRIORIDAD	MEDIA
PLAZO	5 AÑOS
COSTE	€
INDICADORES DE EJECUCION	
Numero de parques adecuados	
INDICADORES DE RESULTADO	
Numero de usuarios de los parques	

PLAN URBANO DE ACTUACION MUNICIPAL	
LINEA DE ACTUACION ESTRATÉGICA	PARQUES Y ZONAS VERDES
ACTUACION	ADECUACION DE MOBILIARIO URBANO EN PARQUES
OBJETIVO A CUMPLIR	
Mejorar el mobiliario en los parques y zonas verdes para el cumplimiento de la normativa	
DESCRIPCION DE LA LINEA DE ACTUACION Y ACCIONES PREVISTAS	
La actual normativa de accesibilidad prevé la disposición de bancos y elementos de juegos infantiles y ejercicio en los parques y areas de descanso Se renovará el mobiliario asi como su ubicación. para que cumpla la normativa de accesibilidad estatal (Orden TMA/851/2021, de 23 de julio) y autonómica.(DECRETO 65/2019, de 26 de abril, del Consell)	
AMBITO DE IMPLANTACION	Parques del municipio
AGENTES ACTUANTES	Ayuntamiento de Guadassequies
PRIORIDAD	MEDIA
PLAZO	5 AÑOS
COSTE	€€
INDICADORES DE EJECUCION	
Numero de parques adecuados	
INDICADORES DE RESULTADO	
Numero de usuarios de los parques	

PLAN URBANO DE ACTUACION MUNICIPAL	
LINEA DE ACTUACION ESTRATÉGICA	PARQUES Y ZONAS VERDES
ACTUACION	IMPLANTACION DE ARBOLADO EN VIALES
OBJETIVO A CUMPLIR	
Mejorar el ambiente y que sea más agradable el paseo por el casco urbano.	
DESCRIPCION DE LA LINEA DE ACTUACION Y ACCIONES PREVISTAS	
En esta línea se podría aprovechar la creación de nuevas zonas de aparcamiento en las calles para integrar en este espacio alcorques donde plantar ejemplares arbóreos compatibles con la urbanización y que diesen una aspecto más agradable a los viales. Esta actuación debería ejecutarse en viales cuya sección permita esta implantación.	
AMBITO DE IMPLANTACION	Todo el casco urbano
AGENTES ACTUANTES	Ayuntamiento de Guadassequies
PRIORIDAD	MEDIA
PLAZO	5 AÑOS
COSTE	€€
INDICADORES DE EJECUCION	
Numero de ejemplares de arbolado plantados	
INDICADORES DE RESULTADO	
Numero de movimientos a pie/Numero de movimientos en vehiculo convencional	

PLAN URBANO DE ACTUACION MUNICIPAL	
LINEA DE ACTUACION ESTRATÉGICA	UTILIZACION DE TRANSPORTE PÚBLICO
ACTUACION	CREACION DE MEDIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO A DEMANDA

OBJETIVO A CUMPLIR

Se trata de introducir en los sistemas de transporte público, o en servicios de taxis colectivos específicos, la posibilidad de variar su recorrido entre rutas alternativas en función de la demanda concreta de cada momento.

DESCRIPCION DE LA LINEA DE ACTUACION Y ACCIONES PREVISTAS

Este sistema consiste en un sistema en el que el servicio se planifica porque el usuario ha interactuado con la administración y el operador de transporte para hacerle llegar sus necesidades de transporte, todo ello a través de métodos telefónicos y telemáticos. Es decir, el servicio no se establece a no ser que haya una demanda previa del mismo.

Otra opción alternativa a la actual línea de autobuses existente pasaría por crear un Centro Virtual de Transporte Público donde el usuario solicita, dentro de un horario establecido, la petición de su trayecto (origen, destino y horario) y será el Centro Virtual de Transporte Público el que devuelva la petición al usuario estableciendo el horario en función de la demanda y el lugar de recogida del usuario, siempre intentando adecuarse a la petición de todos los usuarios que solicitan el mismo servicio. Se podría tratar de un servicio de autobuses o incluso un servicio de taxi.

Otra posibilidad sería establecer unos servicios específicos para un grupo de personas con necesidades especiales como personas de movilidad reducida o para aquellos que tienen más de 65 años de edad.

En estos momentos el Ayuntamiento está tramitando la disponibilidad de un taxi a demanda.

AMBITO DE IMPLANTACION	Todo el casco urbano
AGENTES ACTUANTES	Ayuntamiento de Guadassequies
PRIORIDAD	MEDIA
PLAZO	5 AÑOS
COSTE	€€

INDICADORES DE EJECUCION

Numero de alternativas de transporte público existentes

INDICADORES DE RESULTADO

Numero de viajes realizados en transporte público

PLAN URBANO DE ACTUACION MUNICIPAL	
LINEA DE ACTUACION ESTRATÉGICA	UTILIZACION DE TRANSPORTE PÚBLICO
ACTUACION	MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD A PARADA DE LINEA DE AUTOBUS
OBJETIVO A CUMPLIR	
Facilitar la accesibilidad a la parada de autobus de transporte público	
DESCRIPCION DE LA LINEA DE ACTUACION Y ACCIONES PREVISTAS	
Aunque la oferta de transporte público no es muy elevada, se propone al menos, que el acceso hasta la parada sea adecuado. Se deberá prever la accesibilidad universal en las aceras próximas a la parada, con anchura suficiente de las mismas, con ausencia de barreras arquitectonica, existencia de vados peatonales de acceso a aceras y demas exigencias normativas. Además se prevé sustituir la marquesina del autobus, disponiendo un nuevo equipamiento en condiciones.	
AMBITO DE IMPLANTACION	Entorno de la parada de linea de autobus público
AGENTES ACTUANTES	Ayuntamiento de Guadassequies
PRIORIDAD	MEDIA
PLAZO	5 AÑOS
COSTE	€
INDICADORES DE EJECUCION	
Numero de barreras arquitectonicas eliminadas	
INDICADORES DE RESULTADO	
Numero de viajes realizados en transporte público	

PLAN URBANO DE ACTUACION MUNICIPAL	
LINEA DE ACTUACION ESTRATÉGICA	CONCIENCIACION SOCIAL
ACTUACION	HABITOS SALUDABLES
OBJETIVO A CUMPLIR	
Promoción de la movilidad activa entre la población, a través de campañas de difusión en las que se muestren los beneficios que los pequeños cambios en los hábitos de movilidad tienen en la salud y en el entorno	
DESCRIPCION DE LA LINEA DE ACTUACION Y ACCIONES PREVISTAS	
Se propone a realización de campañas tanto generales como específicas enfocados a colectivos particulares de la población (campañas en centros sociales, colegios, mercado, etc.). Para ello, se utilizarán tanto medios físicos como electrónicos, web, redes sociales... Asimismo, se podrán emplear herramientas de gamificación. Esta línea de actuación es transversal y se recomienda tenerla en consideración junto al resto de medidas. Por ejemplo, la adecuación de espacios, mejora de las aceras o calmado del tráfico entre otras, son medidas que favorecen un entorno urbano amigable para el uso de modos activos. No obstante, resulta necesario comunicar de forma adecuada el desarrollo de estas actuaciones y poner en valor su potencial. Se aprovecharán las diferentes jornadas europeas (dia sin coche, Semana Europea de la Movilidad...)	
AMBITO DE IMPLANTACION	Toda la población
AGENTES ACTUANTES	Ayuntamiento de Guadassequies
PRIORIDAD	ALTA
PLAZO	3 AÑOS
COSTE	€
INDICADORES DE EJECUCION	
Numero de actividades planteadas	
INDICADORES DE RESULTADO	
Numero de participantes en las actividades	

PLAN URBANO DE ACTUACION MUNICIPAL	
LINEA DE ACTUACION ESTRATÉGICA	CONCIENCIACION SOCIAL
ACTUACION	MOVILIDAD SEGURA
OBJETIVO A CUMPLIR	
Concienciar sobre la convivencia entre los distintos usuarios de la vía pública y el cumplimiento de las normativas.	
DESCRIPCION DE LA LINEA DE ACTUACION Y ACCIONES PREVISTAS	
Esta medida se basa en fomentar la educación y concienciación para mejorar la educación vial, educar en el sentido del respeto y la responsabilidad y crear hábitos que favorezcan la seguridad vial. Además, se pretende concienciar sobre las necesidades de los grupos de mayor riesgo y proteger así a los usuarios más vulnerables. Se propone un conjunto de actividades que podrá ser modificado en función de las necesidades detectadas en cada momento: - Programa de movilidad segura en los colegios. Se realizarán talleres en los colegios y se propondrá tareas a los estudiantes con el fin de involucrar la participación de las familias. Se coordinará con las actividades relacionadas con rutas escolares seguras. - Cursos sobre bicicleta y seguridad. - Campaña de concienciación sobre el uso del patinete y la seguridad. - Talleres familiares para visibilizar las necesidades de los usuarios más vulnerables. Las actividades irán acompañadas de difusión y publicidad a través de redes sociales, web e información en centros sociales, de trabajo y comercio	
AMBITO DE IMPLANTACION	Toda la población
AGENTES ACTUANTES	Ayuntamiento de Guadassequies
PRIORIDAD	ALTA
PLAZO	3 AÑOS
COSTE	€
INDICADORES DE EJECUCION	
Numero de actividades planteadas	
INDICADORES DE RESULTADO	
Numero de participantes en las actividades	

14. CONCLUSION

Con lo expuesto en el presente documento se da por finalizado el Plan de Movilidad Urbana Sostenible presentándolo a la corporación municipal para su revisión y sometimiento a participación ciudadana.

Guadassequies agosto de 2022

EL INGENIERO AUTOR DEL PLAN

JOSE MANUEL| RUBIO| BALAGUER

Firmado digitalmente por JOSE MANUEL|RUBIO|BALAGUER
Nombre de reconocimiento (DN): 2.5.4.97=VATES-B96584131, 2.5.4.13=R:V/51491 /5660///200/05-12-1996/1, cn=JOSE MANUEL|RUBIO|BALAGUER, serialNumber=19897609X, givenName=JOSE MANUEL, sn=RUBIO BALAGUER, o=CONSULTORA VALENCIANA D ENGINYERIA SL, c=ES
fecha: 2022.10.13 16:30:29 +02'00'

Fdo: José Manuel Rubio Balaguer

Ingeniero de caminos, canales y puertos

Colegiado nº 10.701

ANEXO Nº 1.- ANCHURA ACTUAL DE ACERAS

LEYENDA:

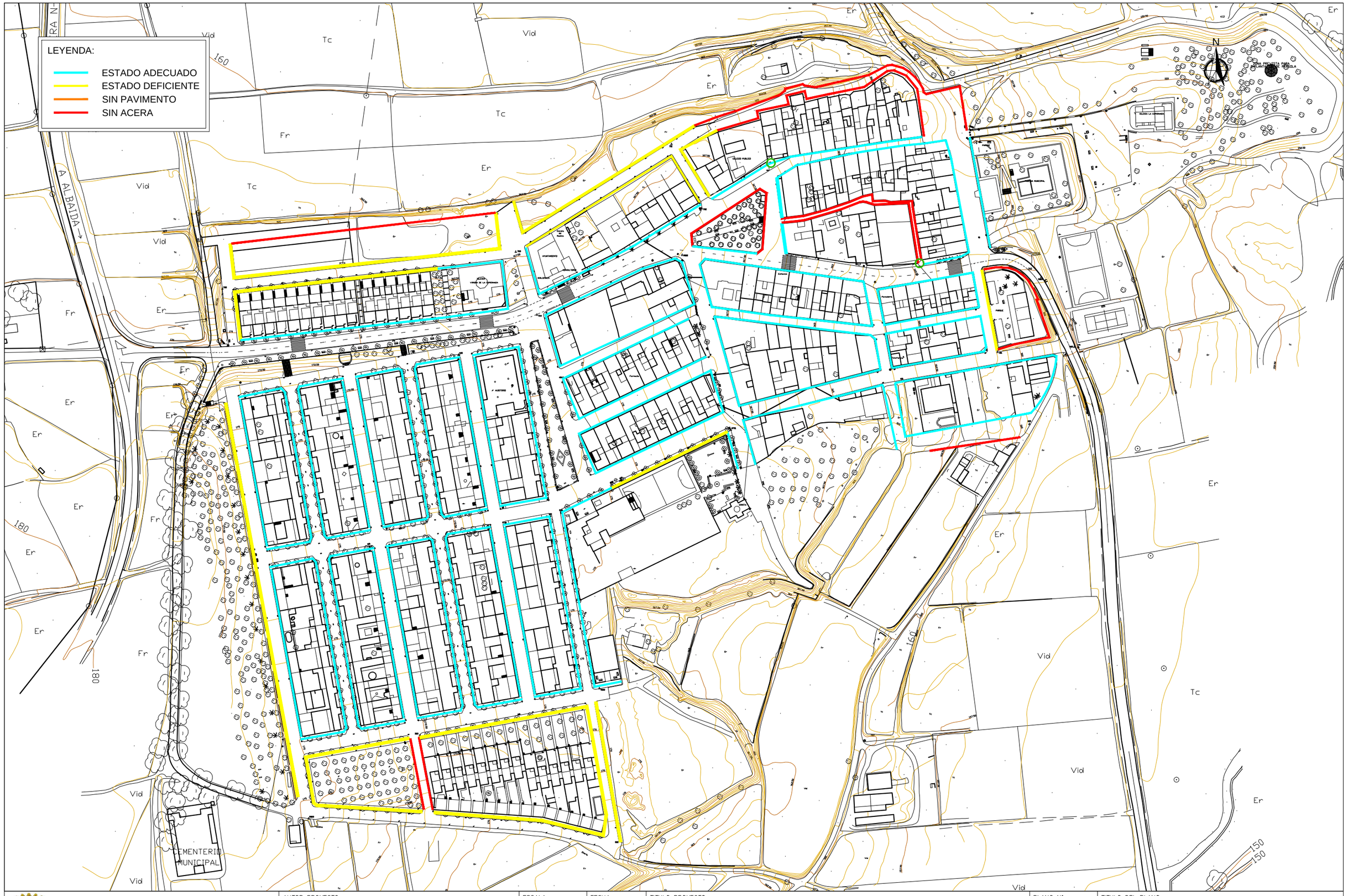
- ACERA <1.50m
- ACERA <1.80m
- ACERA >1.80m
- SIN ACERA

A ALBAIDA →

CEMENTERIO MUNICIPAL

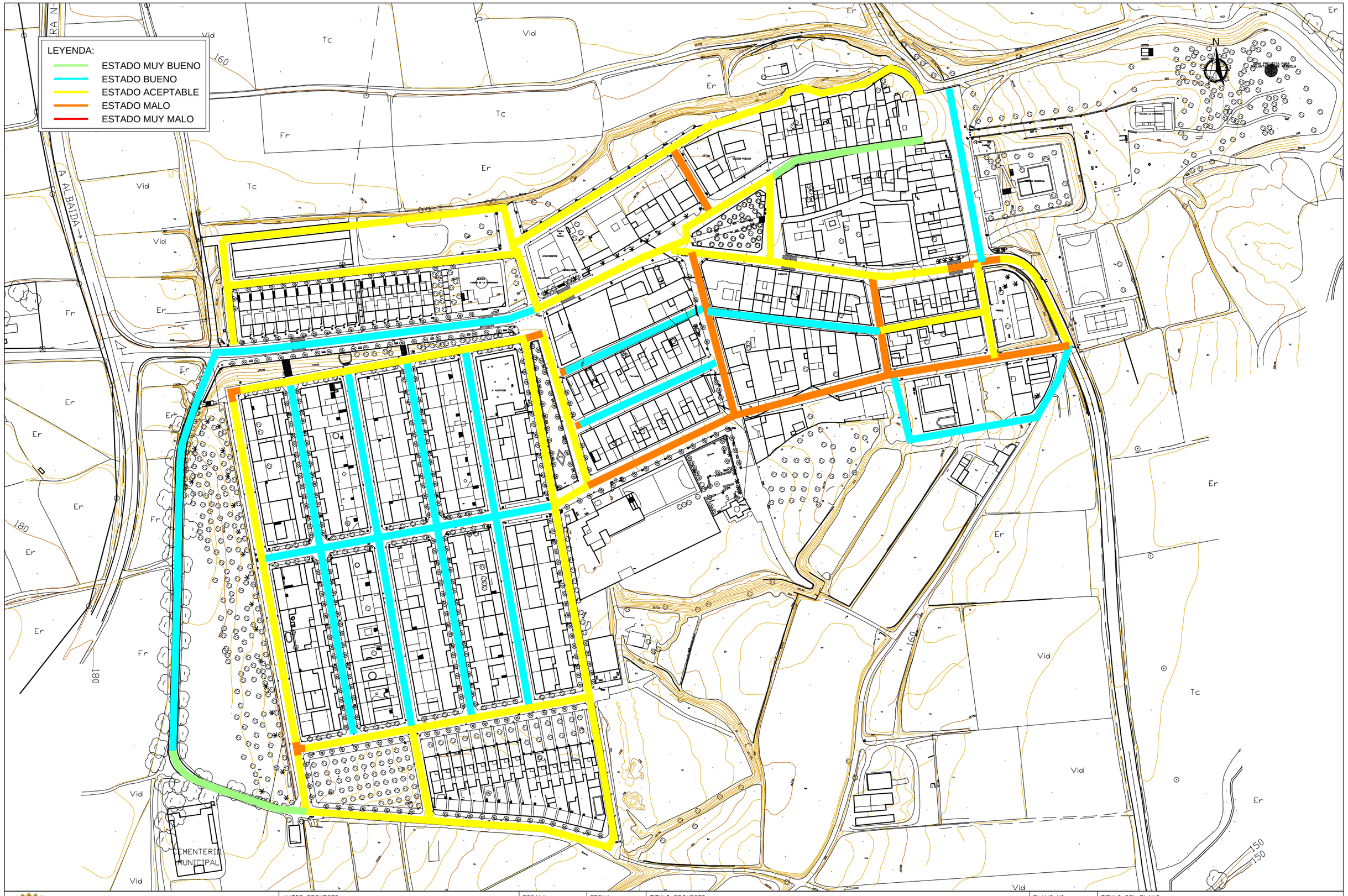
AJUNTAMENT DE GUADASSEQUIES	AUTOR PROYECTO: JOSE MANUEL RUBIO BALAGUER, Ingeniero de Caminos, C. y P. Cgdo.: 10.701	ESCALA: 1/1500	FECHA: SEPTIEMBRE 2022	TITULO PROYECTO: PLANO URBANO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE	PLANO Nº: 1 / HOJA DE 1	TITULO DEL PLANO: ANCHURA ACTUAL DE ACERA

ANEXO Nº 2.- ESTADO ACTUAL DE LAS ACERAS



AJUNTAMENT DE GUADASSEQUIES	AUTOR PROYECTO: JOSE MANUEL RUBIO BALAGUER, Ingeniero de Caminos, C. y P. Cgdo.: 10.701	ESCALA: 1/1500	FECHA: SEPTIEMBRE 2022	TITULO PROYECTO: PLANO URBANO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE	PLANO Nº: 2 / HOJA DE 1	TITULO DEL PLANO: ESTADO ACTUAL DE ACERAS

ANEXO Nº 3.- ESTADO ACTUAL DEL PAVIMENTO



AJUNTAMENT DE GUADASSEQUIES	AUTOR PROYECTO: JOSE MANUEL RUBIO BALAGUER, Ingeniero de Caminos, C. y P. Cgdo.: 10.701	ESCALA: 1/1500	FECHA: SEPTIEMBRE 2022	TITULO PROYECTO: PLANO URBANO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE	PLANO Nº: 3 / HOJA DE 1	TITULO DEL PLANO: ESTADO ACTUAL DE PAVIMENTOS

ANEXO Nº 4.- PLAZAS ACTUALES DE APARCAMIENTO

LEYENDA:

AP.EN CORDON

AP.EN BATERIA

A ALBAIDA

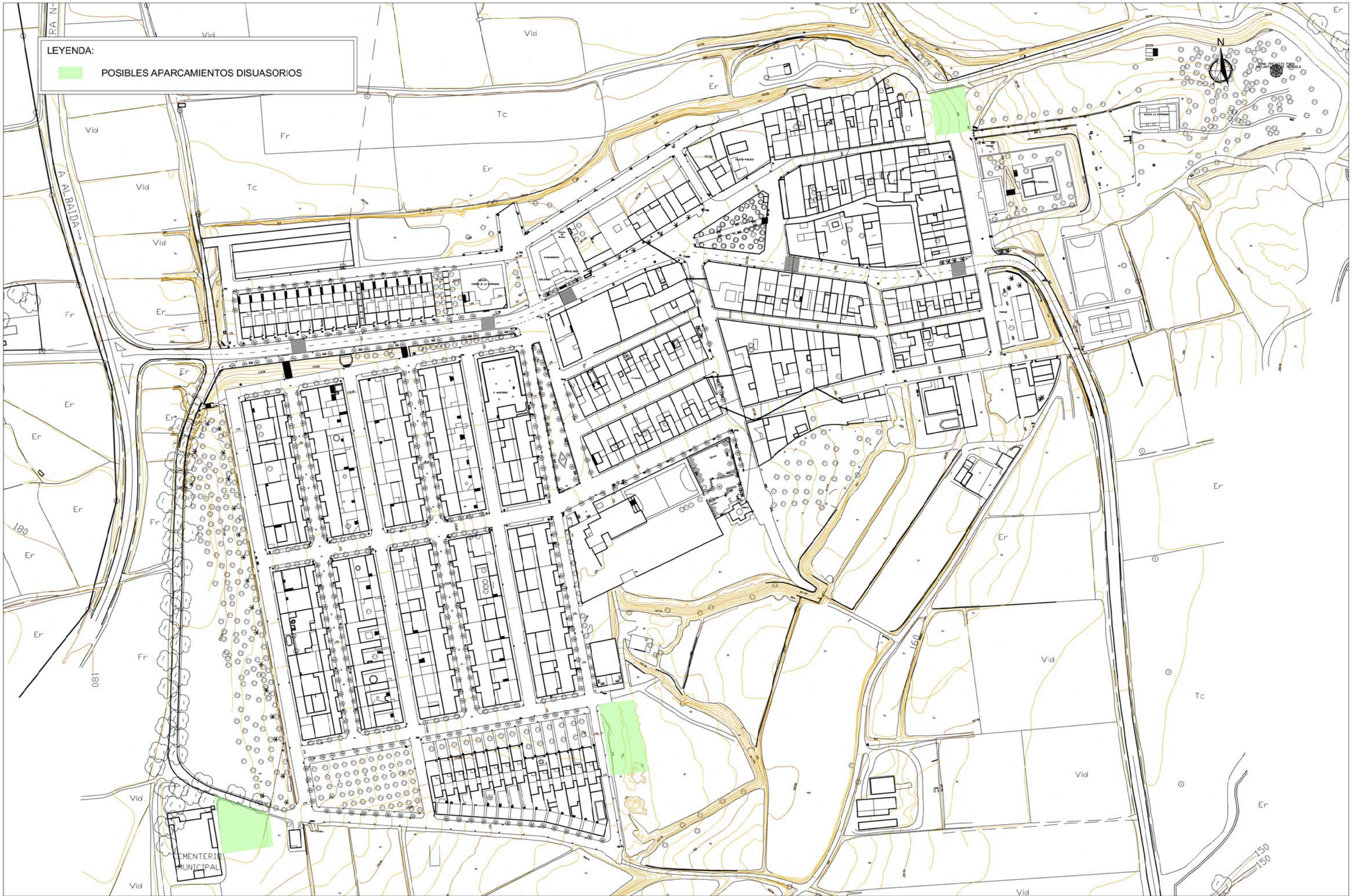
CEMENTERIO MUNICIPAL

AJUNTAMENT DE GUADASSEQUIES	AUTOR PROYECTO: JOSE MANUEL RUBIO BALAGUER, Ingeniero de Caminos, C. y P. Cgdo.: 10.701	ESCALA: 1/1500	FECHA: SEPTIEMBRE 2022	TITULO PROYECTO: PLANO URBANO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE	PLANO Nº: 4 / HOJA DE 1	TITULO DEL PLANO: PLAZAS DE APARCAMIENTO ACTUALES

ANEXO Nº 5.- POSIBLE UBICACIÓN DE APARCAMIENTOS DISUASORIOS

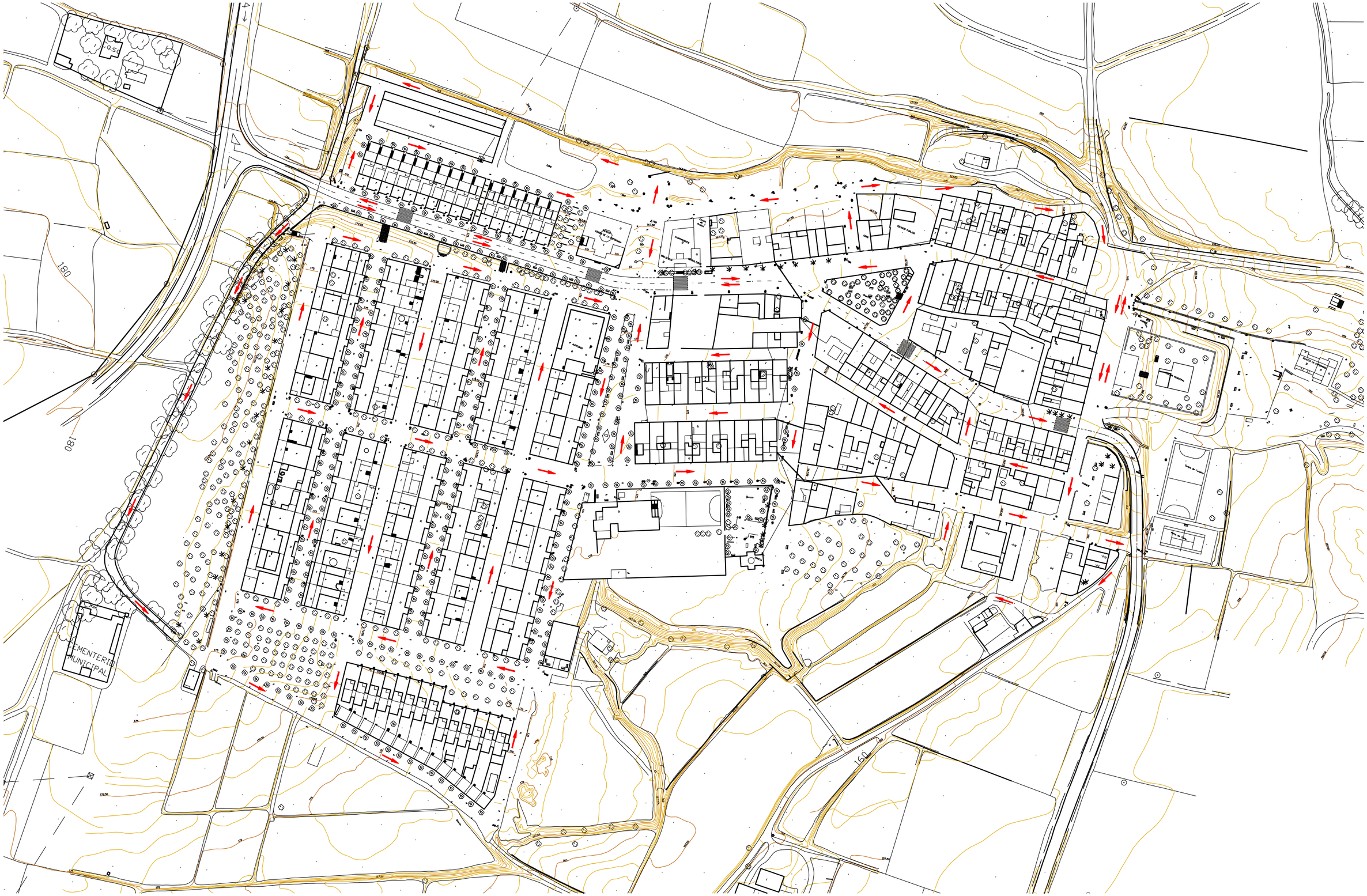
LEYENDA:

POSIBLES APARCAMIENTOS DISUASORIOS



AJUNTAMENT DE GUADASSEQUIES	AUTOR PROYECTO JOSE MANUEL RUBIO BALAGUER Ingeniero de Caminos, C. y P. Cgdo.: 10.701	ESCALA 1/1500	FECHA SEPTIEMBRE 2022	TITULO PROYECTO PLANO URBANO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE	PLANO Nº 1 HOJA DE 1	TITULO DEL PLANO APARCAMIENTOS DISUASORIOS

ANEXO Nº 6.- PROPUESTA DE NUEVOS SENTIDOS DE CIRCULACION



AJUNTAMENT DE GUADASSEQUIES	AUTOR PROYECTO JOSE MANUEL RUBIO BALAGUER Ingeniero de Caminos, C. y P. Cgdo.: 10.701	ESCALA	FECHA SEPTIEMBRE 2022	TITULO PROYECTO PLANO URBANO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE	PLANO Nº X HOJA DE 1	TITULO DEL PLANO XXXXXXXX

1/2000

ANEXO Nº 7.- AMPLIACION DE VIALES CON SOLUCION DE PLATAFORMA UNICA

LEYENDA:

- VIALES CON PLATAFORMA ÚNICA ACTUALMENTE
- VIALES PROPUESTOS PARA SOLUCIÓN DE PLATAFORMA ÚNICA

PROMOTOR: AYUNTAMIENTO DE GUADASSEQUIES	AUTOR PROYECTO: coven — JOSE MANUEL RUBIO BALAGUER, Ingeniero de Caminos, C. y P. Cgdo.: 10.701	DIRECTOR PROYECTO	ESCALA: 1/2000	FECHA: JUNIO 2022	TITULO PROYECTO: PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE GUADASSEQUIES	CLAVE	PLANO Nº: 3 — HOJA 1 DE 1	TITULO DEL PLANO: PROPUESTA DE VIALES CON PLATAFORMA ÚNICA