

ANEJO 7. ESTUDIO DE MOVILIDAD Y TRÁFICO

ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN Y OBJETO DEL ESTUDIO	4	10.4.	DISTRIBUCIÓN DIARIA DEL TRÁFICO	28
2.	ANTECEDENTES	4	10.5.	ESTADO ACTUAL DE LA CIRCULACIÓN	30
3.	METODOLOGÍA DE ANÁLISIS	5	11.	ANÁLISIS DE LA DEMANDA DE TRÁFICO	33
4.	DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO.....	5	12.	ASIGNACIÓN DEL TRÁFICO.....	37
5.	CARACTERIZACIÓN SOCIOECONÓMICA	6	13.	PROGNOSIS DE TRÁFICO	38
5.1.	POBLACIÓN.....	6	14.	CAPACIDAD Y NIVELES DE SERVICIO	39
5.2.	ÍNDICE DE MOTORIZACIÓN	8	15.	CONCLUSIONES	41
5.3.	EMPRESAS	9			
6.	PLANEAMIENTO URBANÍSTICO DEL ENTORNO CARCAIXENT-ALZIRA	9			
7.	CARACTERÍSTICAS DE LA MOBILIDAD GLOBAL.....	11			
7.1.	VIAJES DIARIOS SEGÚN GÉNERO Y EDAD	11			
7.2.	OSCILOGRAMA DE LOS VIAJES DE LOS RESIDENTES EN CARCAIXENT	11			
7.3.	DURACIÓN DE LOS VIAJES	13			
7.4.	MOVILIDAD SEGÚN MODO DE TRANSPORTE PRINCIPAL.....	14			
7.5.	MOVILIDAD SEGÚN GRANDES FLUJOS.....	15			
7.6.	MOVILIDAD SEGÚN GRANDES FLUJOS Y MODO DE TRANSPORTE EN UN DÍA LABORABLE MEDIO	16			
7.7.	FLUJOS DE MOVILIDAD CON EL EXTERIOR	16			
8.	RED VIARIA Y TRÁFICO VEHICULAR	18			
8.1.	RED VIARIA ACTUAL.....	18			
8.1.1.	CARRETERAS.....	18			
8.1.2.	ITINERARIOS PEATONALES Y CICLISTAS.....	19			
9.	TRANSPORTE PÚBLICO	22			
9.1.	AUTOBÚS URBANO CARCAIXENT	22			
9.2.	AUTOBÚS INTERURBANO	23			
9.3.	TREN	24			
10.	CARACTERIZACIÓN DEL TRÁFICO EN LA RED VIARIA ACTUAL.....	25			
10.1.	EVOLUCIÓN DE LA IMD.....	25			
10.2.	DISTRIBUCIÓN MENSUAL DEL TRÁFICO	27			
10.3.	DISTRIBUCIÓN SEMANAL DEL TRÁFICO.....	27			

1. INTRODUCCIÓN Y OBJETO DEL ESTUDIO

El presente estudio de movilidad y tráfico constituye una parte fundamental necesaria para la caracterización previa de la movilidad global del área de estudio y del diagnóstico de la problemática actual, así como para la evaluación de la funcionalidad esperable de la nueva vía.

Este estudio constituye asimismo parte integrante del análisis y planteamiento de alternativas de actuación y del diseño final de las soluciones propuestas, para las que se ha considerado una perspectiva global de movilidad en sus distintos modos que se integre y coordine con las previsiones municipales y supramunicipales del territorio en que se desarrolla.

2. ANTECEDENTES

Como parte de las actuaciones destinadas a convertir la carretera CV-50 perteneciente a la Red Básica de Carreteras de la Comunidad Valenciana en una vía de alta capacidad, la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio redactó en diciembre de 2008 el proyecto básico de la “Variante suroeste de Alzira de la CV-50 y nuevo acceso a Carcaixent” (Clave de la D.G. 41-V-1922(2), Expediente 2005/09/036).

El objeto de dicho proyecto básico era transformar el tramo de la carretera CV-50 a su paso por Alzira en una vía rápida de doble calzada. Debido a que el trazado actual discurre ajustado al casco urbano, se consideraba necesario plantear un nuevo trazado de la carretera CV-50 que comenzara en la Variante de Guadassuar y volviera a entroncar con la CV-50 en el lado sureste de Alzira. Además, se estudió un nuevo acceso a Carcaixent desde el oeste que resolviera los problemas de nivel de servicio, sección insuficiente y seguridad vial del acceso a través de la carretera CV-41.

El proyecto básico de la “Variante suroeste de Alzira de la CV-50 y nuevo acceso a Carcaixent” se aprobó provisionalmente, sin embargo, tras someter el proyecto básico a información pública y contestar las alegaciones recibidas, y teniendo en cuenta las contestaciones de las Administraciones públicas afectadas, el órgano ambiental emitió con fecha de entrada en la Dirección General de Obras Públicas, Proyectos Urbanos y Vivienda de 27 de diciembre de 2013 una nota interna, en la que solicitaba una ampliación del Estudio de Impacto Ambiental para completar el expediente de evaluación de impacto ambiental y poder emitir la preceptiva Declaración de Impacto Ambiental. La ampliación de

la documentación no se realizó, por lo que finalmente no se produjo la aprobación definitiva del citado proyecto básico.

En la actualidad, la situación económica ha variado enormemente desde la redacción del proyecto básico de la “Variante suroeste de Alzira de la CV-50 y nuevo acceso a Carcaixent” de 2008, habiéndose creado restricciones económicas en casi todas las partidas presupuestarias y sin que se haya producido en los últimos años un aumento presupuestario en inversiones públicas, siendo la prioridad el mantenimiento del patrimonio viario actual.

Por estos motivos, el Pliego Técnico que rige la redacción del nuevo proyecto básico que ahora se redacta, considera que no es lógico desarrollar la solución viaria tal y como estaba concebida, por sus grandes pretensiones, y por formar parte de una actuación más ambiciosa que consistía en transformar la carretera CV-50 en una vía de gran capacidad.

Actualmente, la conexión de Carcaixent con la ciudad de Valencia se realiza por el tramo periurbano de la CV-50 que discurre adosado al casco urbano de Alzira. El objetivo inicial del nuevo acceso norte a Carcaixent es disminuir los tiempos de recorrido de los vehículos y el impacto sobre los ciudadanos en el tramo periurbano, reduciendo la emisión de gases de los motores de combustión y los niveles de ruido y aportando una nueva vía alternativa que permita aumentar la oferta viaria y dar servicio a nuevos incrementos de movilidad que el desarrollo del conjunto Carcaixent-Alzira genere.

Además del mencionado Proyecto Básico de clave 41-V-1922(2) redactado en el año 2008, cabe citar asimismo otro antecedente técnico anterior a éste constituido por la redacción en diciembre de 1997, del Proyecto de Construcción “*Conexión de la Variante de Guasassuar con la Variante de Carcaixent*” (41-V-1469).

En el marco anterior, tras el proceso de licitación de un nuevo proyecto básico y la adjudicación correspondiente, con fecha de 30 de octubre del año 2017 se produce la firma del contrato de servicios para la redacción del proyecto básico del “Nuevo Acceso Norte a Carcaixent desde la CV-50” (licitación número 2016/30/196), adjudicado a la UTE *INGEVÍA Ingeniería y Servicios S.L.P – José Manuel Campoy Ungría*, con clave 2528-PLF del que forma parte este Anejo.

En marzo de 2018 y ya dentro de los trabajos de redacción de este nuevo proyecto, se elabora el documento de Inicio para la evaluación ambiental, del que se obtiene

contestación del órgano medioambiental en septiembre de 2021 definiendo el alcance del Estudio de Impacto Ambiental a desarrollar. En dicho documento de alcance se plantea la necesidad de incorporar una nueva alternativa en el estudio de soluciones consistente en el aprovechamiento máximo del corredor de las actuales infraestructuras: CV-50, CV-4105, CV-41 y CV-570.

Por otro lado, en julio de 2010, la Mancomunidad de la Ribera Alta (MANRA) redactó el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alzira, Algemesí, Carcaixent y Comarcal, y en abril de 2019 el Ayuntamiento de Carcaixent redacta el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Carcaixent, del que se publica en el DOGV de 4 de agosto de 2020 resolución para la publicación del informe ambiental y territorial estratégico correspondiente.

3. METODOLOGÍA DE ANÁLISIS

El estudio contempla una primera fase de recopilación de datos básicos de movilidad y de variables socioeconómicas explicativas de dicha movilidad así como de las características de circulación de la red viaria actual, y una segunda fase en la que se aborda la estimación del tráfico vehicular, empleando para ello un modelo clásico de transporte de acuerdo con las siguientes cuatro etapas:

1. Generación de viajes
2. Distribución zonal
3. Reparto modal
4. Asignación a la red viaria

Según este modelo, el estudio de tráfico se ha estructurado siguiendo el proceso que se enumera seguidamente:

1. Delimitación y Zonificación del Área de Estudio.
2. Caracterización de la red viaria actual y futura.
3. Análisis del tráfico en la red viaria actual, incluyendo tanto la recopilación de información actualizada correspondiente a la administración titular de la vía, como la realización de una campaña específica de aforos de campo encaminada a conocer los flujos de tráfico de los principales nudos y vías del área de estudio.
4. Caracterización de las condiciones de la circulación actuales.
5. Estimación del origen y destino de los viajes.
6. Estudio de las propuestas para la nueva vía y asignación del tráfico generado a cada itinerario.
7. Prognosis del tráfico actual a la situación futura.
8. Estudio de la capacidad y del nivel de servicio para los diferentes años horizonte establecidos.

9. Análisis de los resultados y establecimiento de conclusiones.

4. DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO

La carretera CV-50 es uno de los principales ejes viarios de la red básica de la Generalitat Valenciana y realiza una función de vertebración de la provincia de Valencia por el interior. Inicia su recorrido en el enlace con la N-332 en el término municipal de Tabernes de la Valldigna, en la comarca de la Safor, para discurrir como un cinturón interior que conecta numerosos núcleos de población pertenecientes a la comarca de la Ribera Alta, entre los que destacan Carcaixent y Alzira, y también las comarcas de la Hoya de Buñol-Chiva y del Camp del Turia donde discurre junto a poblaciones como Godelleta, Chiva, Cheste o Vilamarxant, concluyendo finalmente su trazado al enlazar con la autovía CV-35 en las proximidades de Benissanó.

El ámbito del presente Estudio de Tráfico se centra en el tramo de la carretera que discurre desde aproximadamente los puntos kilométricos 20+500 hasta el 24+100 donde la misma se sitúa junto a la población de Alzira, a continuación del tramo de alta capacidad y calzadas separadas de que dispone esta carretera desde su conexión con la autovía A-7.



Figura 1. Ámbito de estudio de la carretera CV-50 desde el p.k. 20+500 hasta la glorieta final del tramo de alta capacidad A-7 – Alzira (p.k. 24+100). Fuente: Mapa de carreteras de la GVA.

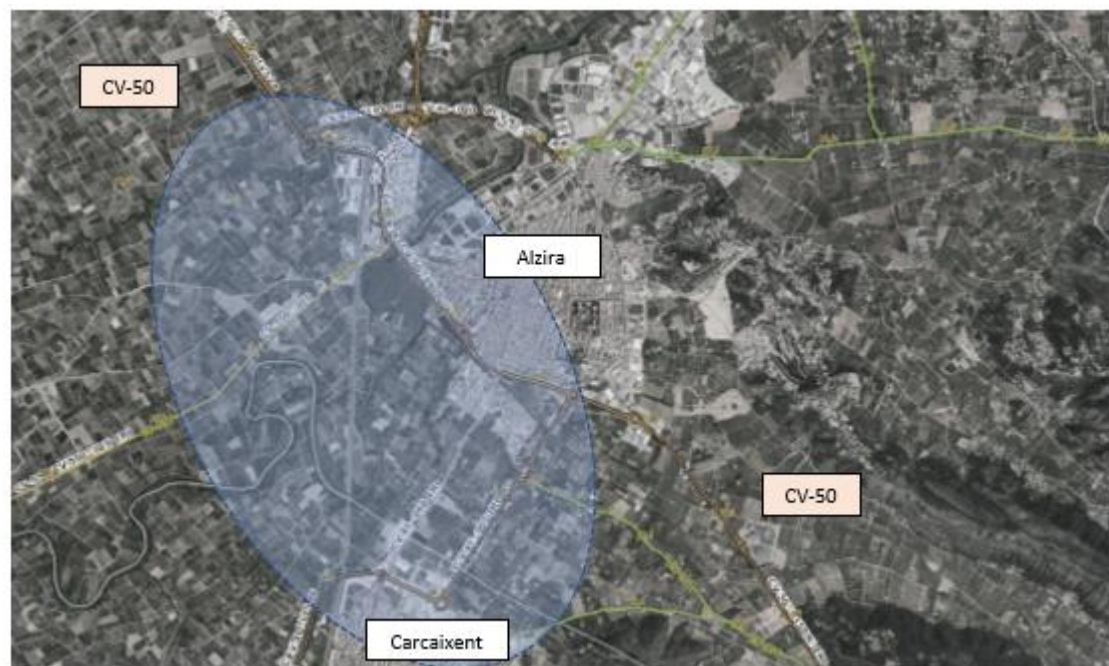


Figura 2. Ámbito de estudio de la carretera CV-50 desde el p.k. 20+500 hasta la glorieta final del tramo de alta capacidad A-7 – Alzira (p.k. 24+100). Fuente: Visor cartográfico GVA + elaboración propia.

5. CARACTERIZACIÓN SOCIOECONÓMICA

Los municipios de Carcaixent y Alzira pertenecen a la comarca de la Ribera Alta que se sitúa en la provincia de Valencia. La Ribera Alta es una comarca interior con una extensión total de 979,5 km² y una población de más de 220.000 habitantes, lo que supone una densidad de población de aproximadamente 224 habitantes por km². Teniendo en cuenta que la densidad media de la Comunidad Valenciana es de 173 hab/km², la Ribera Alta está por encima de la media autonómica.

La unidad administrativa comarcal de la Ribera Alta concentra en su demarcación un total de 35 municipios: Alberic, Alcàntara del Xúquer, L'Alcudia, Alfarp, Algemesí, Alginet, Alzira, Antella, Beneixida, Càrcer, Carlet, Catadau, Cotes, L'Énova, Gavarda, Guadassuar, Llombai, Manuel, Massalavés, Monserrat, Montroi, La Pobla Llarga, Rafelguaraf, Real, San Joanet, Sellent, Senyera, Sumarcacer, Tous, Turís y Villanueva de Castellón. De todos estos municipios, Alzira es la capital de la comarca y el núcleo más poblado con cerca de 45.000 habitantes.

El municipio de Carcaixent se encuentra al sur de la ciudad de Valencia, aproximadamente a unos 47 km del centro de la capital. Tiene una población de 20.436 habitantes (INE 2020) y una extensión de 59,25 km². La conurbación que forma en la actualidad con los municipios de Alzira y Algemesí, constituye, con sus 95.000 habitantes, el segundo núcleo de población de la provincia, tras la capital y su área metropolitana. Esta conurbación se caracteriza por la fuerte relación que presentan internamente los municipios que la integran.

El término municipal de Carcaixent se sitúa entre la margen derecha del río Júcar, el Valle de Aguas Vivas y las Montañas del Convento. El término es mayormente llano y se extiende por la unidad geográfica que forma el valle del Júcar, que se transforma a partir de la ciudad hacia el Este en un terreno montañoso con la Sierra de Corbera y la de las Agujas.

El núcleo urbano principal de Carcaixent se divide en cuatro barrios: Santa Bárbara, Les Barraques, La Montañeta y Los cuatro Caminos. En el término municipal de Carcaixent se encuentran además del núcleo urbano, los siguientes núcleos de población:

- La Barraca de Aguas Vivas
- Cogullada
- Las urbanizaciones de San Blas, Tir de Pichón, els Amics y Santa Marina.

5.1. POBLACIÓN

Según el INE, en 2020 Carcaixent contaba con 20.436 habitantes y Alzira con 44.938 habitantes.

Carcaixent ha mantenido aproximadamente constante su población en los últimos años desde un máximo alcanzado en 2008, en el que llegó a tener 21.973 habitantes. No se trata por tanto de una población en la que se esté produciendo un incremento en su número de habitantes, sino más bien presenta un crecimiento neutro o ligeramente negativo en los últimos años.

Similar comportamiento tiene Alzira en la que la población se mantiene aproximadamente estable desde 2009, con un ligero crecimiento positivo en los últimos datos de la serie histórica, entre 2019 y 2020.

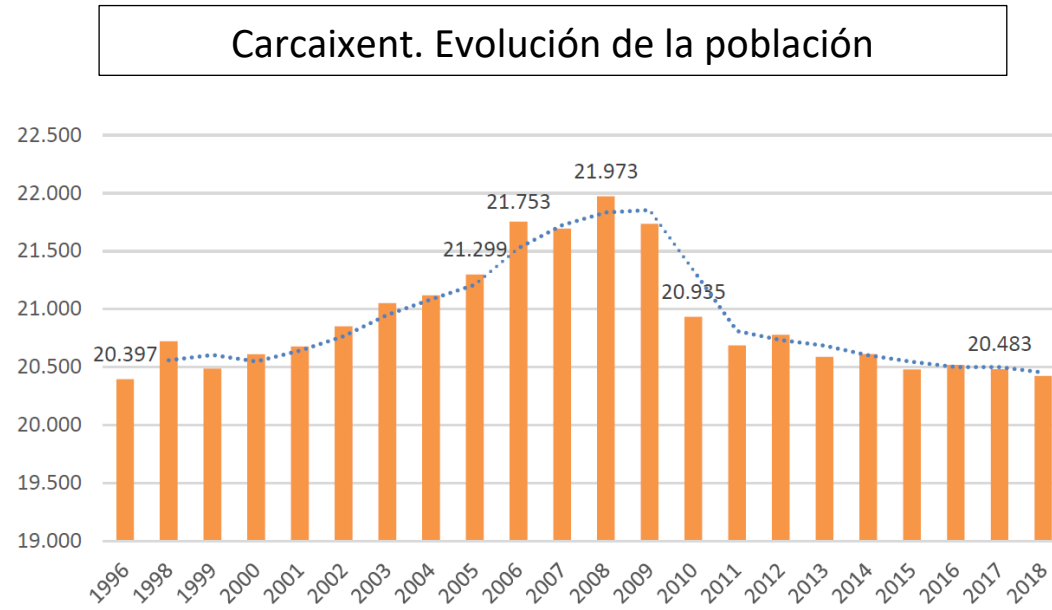


Figura 3. Evolución de la población de Carcaixent. Fuente: PMUS Carcaixent 2019.

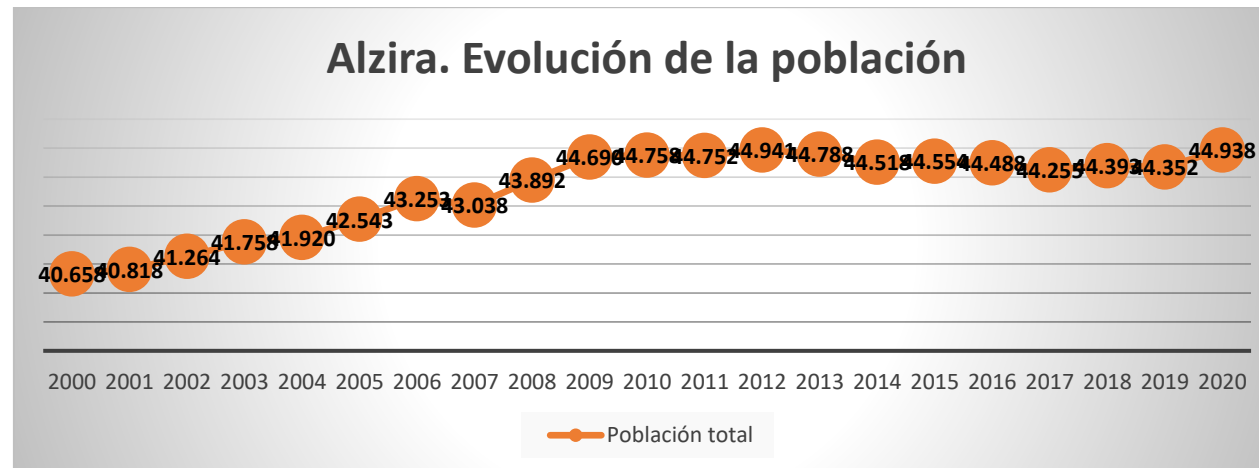


Figura 4. Evolución de la población de Alzira. Fuente: INE + elaboración propia.

En cuanto a la distribución de la población en Carcaixent, la zona que concentra mayor número de habitantes es la situada más al sur del núcleo urbano, aunque son destacables también las urbanizaciones Tir de Pichón y San Blas.

Por su parte, Alzira cuenta asimismo con un núcleo urbano muy compacto con ciertas zonas que concentran la mayor densidad de población.

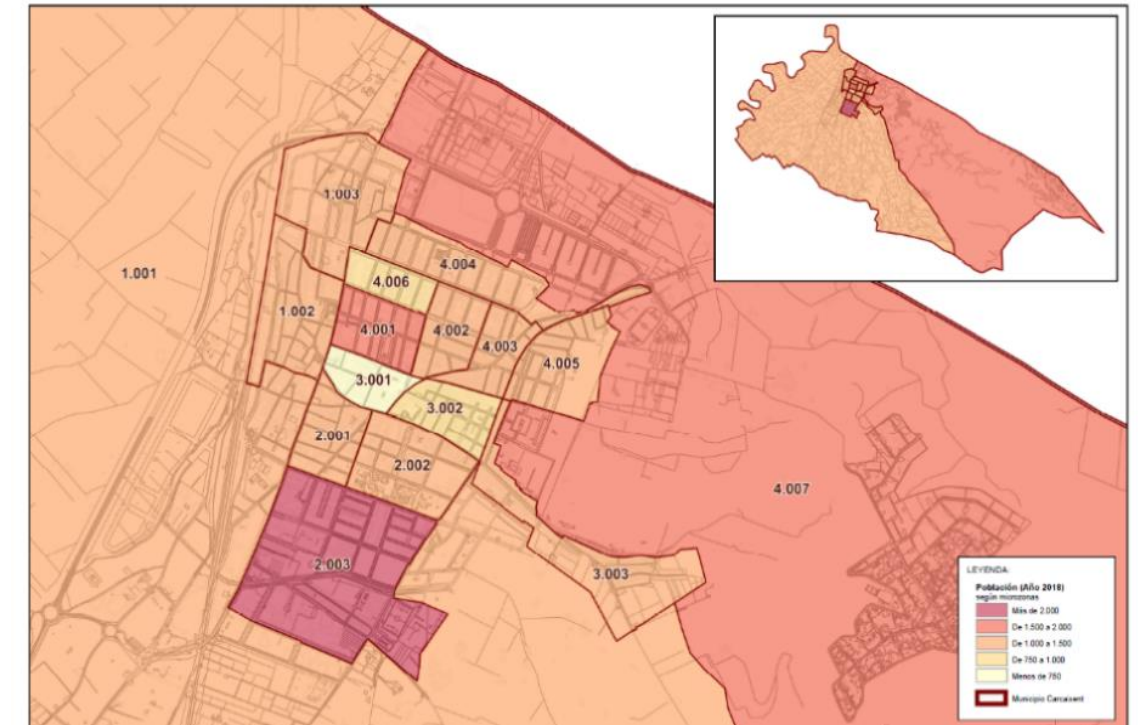


Figura 5. Distribución de la población de Carcaixent. Fuente: PMUS Carcaixent. Nota: la numeración corresponde a secciones censales, no a valores de población.



Figura 6. Distribución de la población por secciones censales de Alzira. Fuente: INE (2020) + elaboración propia.

5.2. ÍNDICE DE MOTORIZACIÓN

El índice de motorización, definido como el número de turismos por cada mil habitantes se sitúa en 493 para el municipio de Carcaixent en el año 2017. Es importante reseñar que la evolución del índice de motorización desde 2010 hasta 2017 ha sido creciente en conjunto pese a que entre 2010 y 2014 fue ligeramente decreciente llegando al mínimo de 465 registrado en 2014, año a partir del cual destaca un notable crecimiento. Si se comparan estos datos del año 2017 con los correspondientes al municipio de Valencia (454), se observa que en Carcaixent se tiene un dato superior (493).

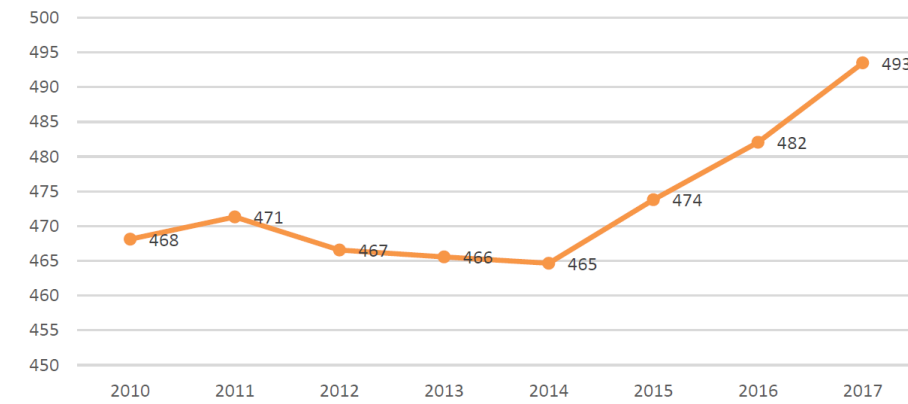


Figura 7. Evolución del índice de motorización de Carcaixent. Fuente: PMUS Carcaixent 2019.

Por su parte, el parque de vehículos de Carcaixent estaba formado en 2017 por un total de 14.786 vehículos con un 68% de turismos, un 11% de furgonetas/camiones y un 9% de ciclomotores y motocicletas, con una evolución creciente, especialmente en el nº de turismos.

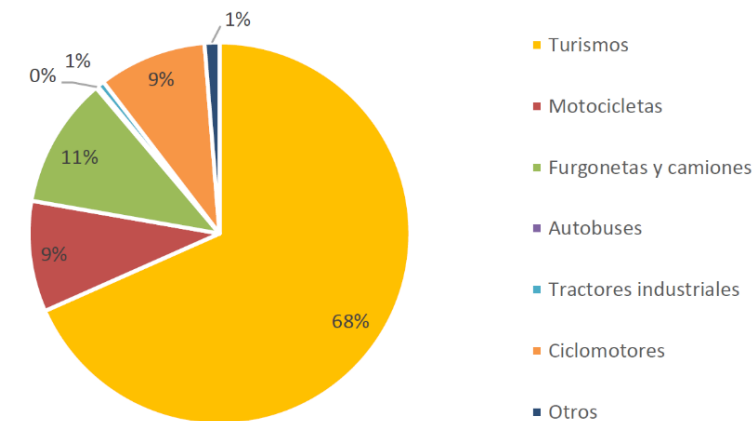


Figura 8. Distribución del parque de vehículos de Carcaixent. Fuente: PMUS Carcaixent 2019.

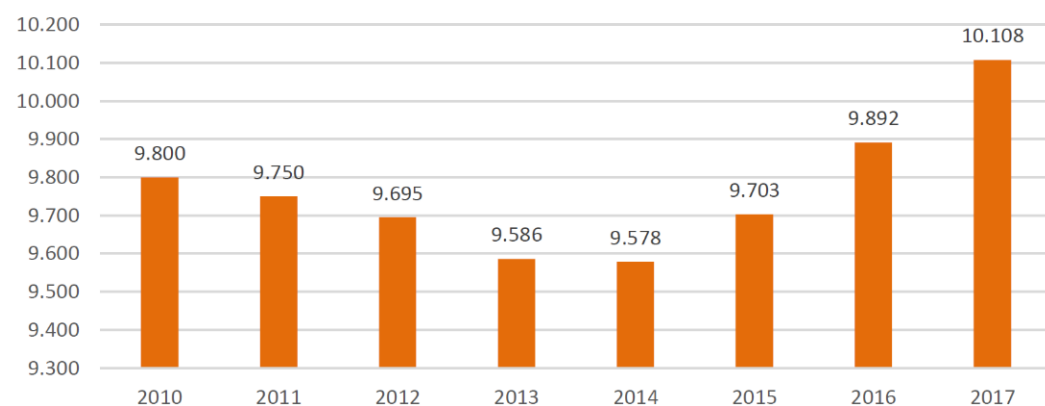


Figura 9. Evolución del nº de turistas de Carcaixent. Fuente: Portal estadístico de la Generalitat Valenciana.

5.3. EMPRESAS

En cuanto al nº de empresas, Carcaixent registraba un total de 1.057 empresas en el año 2018 según los datos disponibles de DIRCE (Directorio Central de Empresas del INE) con valores que oscilan en los últimos años y que alcanzaron un máximo de 1.057 empresas en el año 2018.

	Industria	Construcción	Servicios	Total
2012	67	132	841	1.040
2013	65	118	816	999
2014	66	115	804	985
2015	68	118	860	1.046
2016	63	126	831	1.020
2017	70	129	850	1.049
2018	68	151	838	1.057

Figura 10. Empresas por sector 2012-2018. Fuente: Portal estadístico de la Generalitat Valenciana.

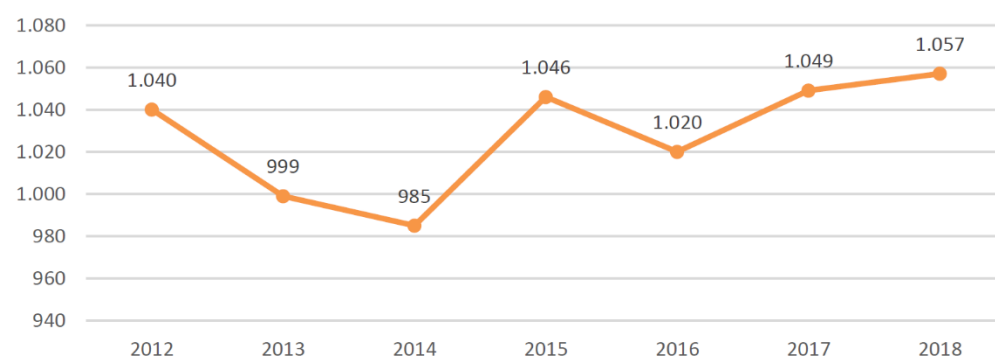


Figura 11. Nº de empresas de Carcaixent.. Fuente: Portal estadístico de la Generalitat Valenciana.

6. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO DEL ENTORNO CARCAIXENT-ALZIRA

En la zona de estudio Alzira cuenta con un Plan General de Ordenación Urbana cuya aprobación supeditada se produjo el 21 de diciembre de 2001 por la Comisión Territorial de Urbanismo, dependiente de la entonces Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes y fue elevada a definitiva por resolución del director general de Urbanismo de 27 de mayo de 2002.

Por su parte Carcaixent cuenta con un Plan General de Ordenación Urbana que fue aprobado definitivamente el 28 de mayo de 1998.

En el plano de clasificación urbanística disponible en el visor de la GVA puede observarse que, a excepción del suelo urbano consolidado, la mayor parte del territorio se corresponde con suelo no urbanizable común o suelo no urbanizable con algún tipo de protección. No obstante, existen también varias zonas de suelo urbanizable industrial y residencial, tanto en el municipio de Alzira como en el de Carcaixent, cuyo desarrollo futuro, aunque incierto en sus horizontes temporales, contribuiría a un incremento de las necesidades de movilidad.

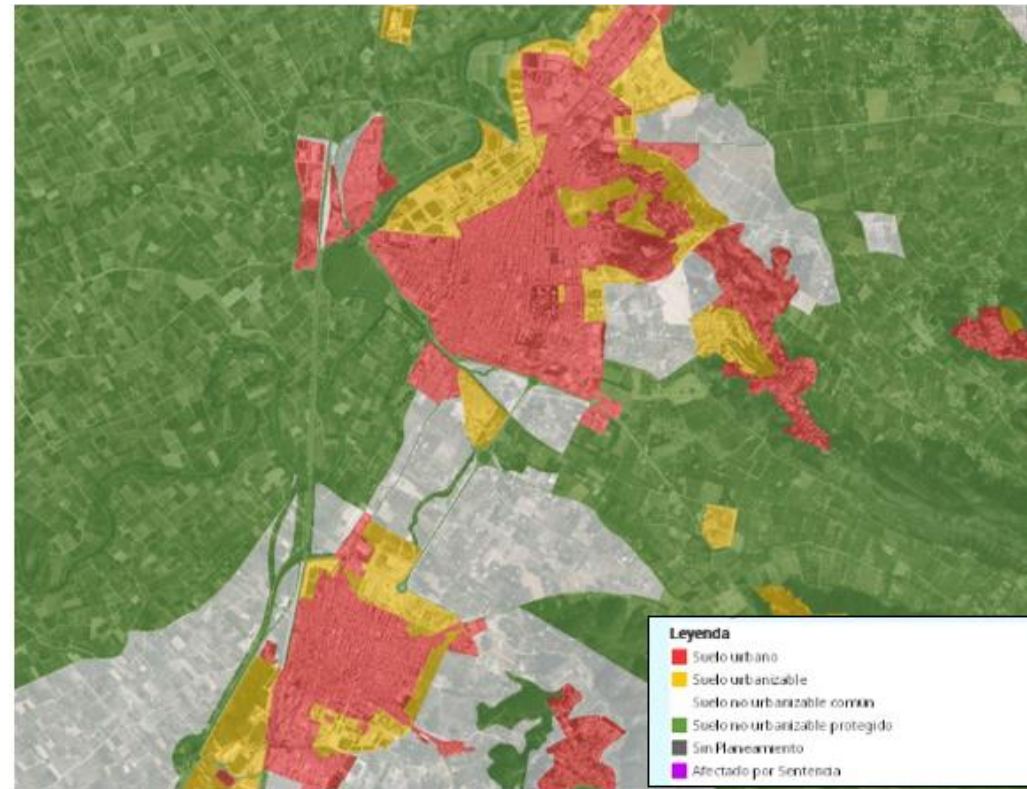


Figura 12. Clasificación del suelo según el planeamiento urbanístico vigente en la zona de estudio. Fuente: visor cartográfico GVA.

Asimismo es destacable la reserva viaria prevista junto al FFCC actual desde la glorieta de la CV-50 en el tramo de calzadas separadas A-7 – Alzira hasta la variante oeste de la CV-41 en Carcaixent.

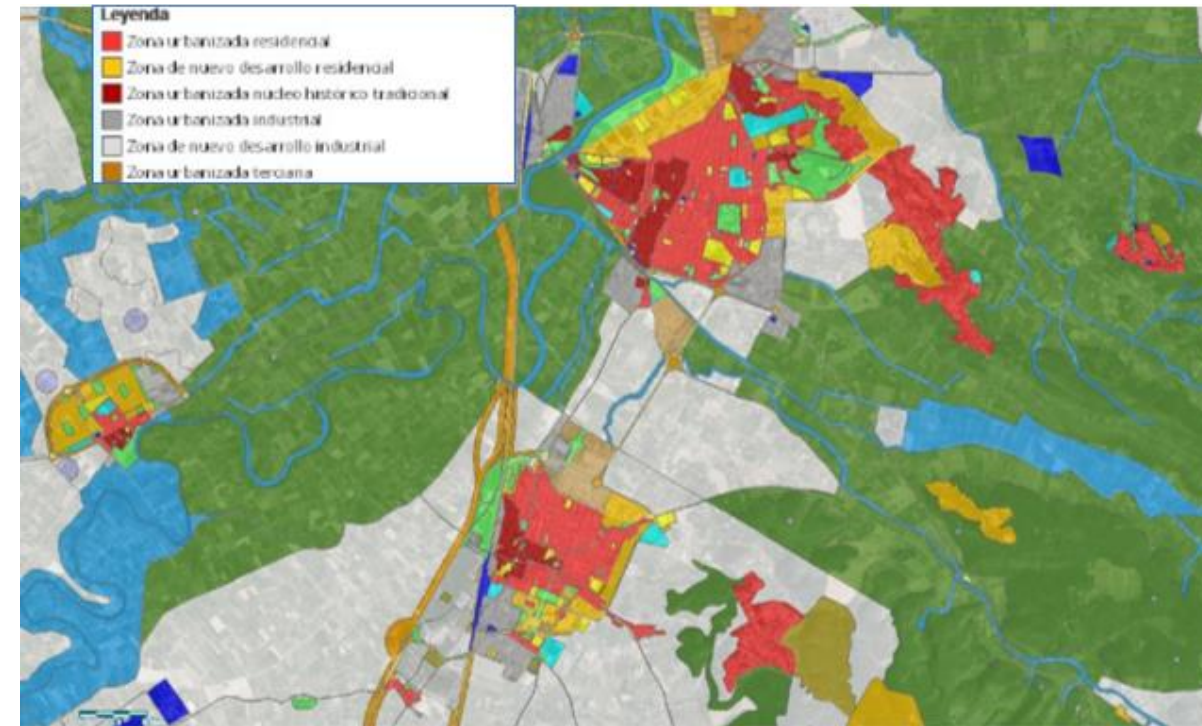


Figura 13. Zonificación del suelo según el planeamiento urbanístico vigente en la zona de estudio. Fuente: visor cartográfico GVA.

También es importante resaltar el creciente desarrollo del parque empresarial el Pla en Alzira, que situado junto a la CV-50 y con un millón de metros cuadrados de superficie destinada a usos industriales y logísticos, puede convertirse en un importante centro de generación y atracción de viajes. Actualmente, el grado de ocupación y actividad es aun relativamente pequeño, por lo que su potencial de crecimiento es todavía grande a medida que vayan localizándose un mayor número de empresas, estimándose un número de 2.000 trabajadores con empleo directo cuando se alcance la plena ocupación.



Figura 14. Parque empresarial El Pla (Alzira)

7. CARACTERÍSTICAS DE LA MOBILIDAD GLOBAL

7.1. VIAJES DIARIOS SEGÚN GÉNERO Y EDAD

Según la encuesta de movilidad realizada con motivo de la redacción del PMUS de Carcaixent en 2019 a los residentes del municipio, el número total de viajes que se realizan en un día laborable medio es de 45.988. Teniendo en cuenta que la población de Carcaixent en 2020 de 20.436 personas, resulta que por persona se realizan al día una media de 2,25 viajes.

Atendiendo al género de los encuestados, se observa que esa ratio de movilidad es ligeramente mayor en el caso de las mujeres, quedando en 2,33 desplazamientos al día/mujer en comparación con los 2,15 desplazamientos al día/hombre.

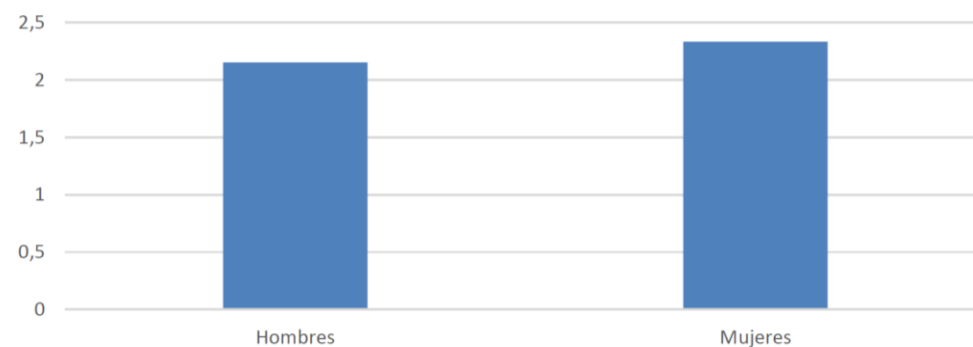


Figura 15. Ratio de desplazamientos diarios por persona según género. Fuente: PMUS Carcaixent 2019.

En lo que respecta a la movilidad según grupos de edad, se observa que los jóvenes se mueven por encima de la media (2,42 desplazamientos diarios/persona) y que los adultos de entre 35 y 64 años son los que más se mueven (2,55 desplazamientos diarios/persona), mientras que las personas de más de 64 años se desplazan mucho menos que el resto, mostrando una ratio de apenas 1,61 desplazamientos diarios/persona.

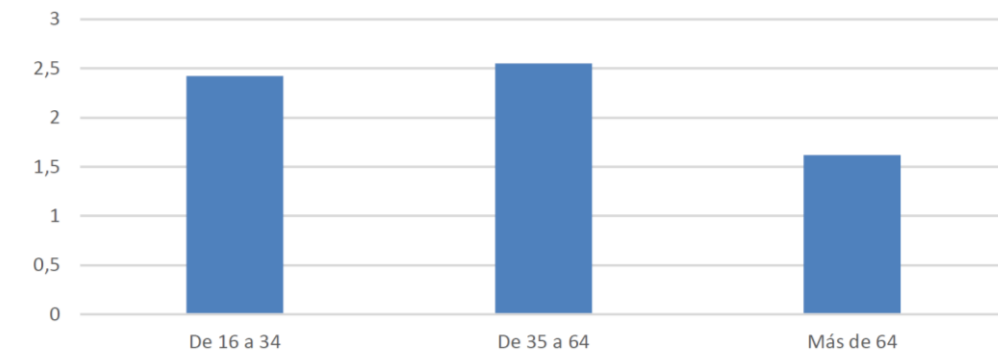


Figura 16. Ratio de desplazamientos diarios por persona según grupos de edad. Fuente: PMUS Carcaixent 2019.

7.2. OSCILOGRAMA DE LOS VIAJES DE LOS RESIDENTES EN CARCAIXENT

El oscilograma de la movilidad global muestra tres horas punta donde se concentra un mayor número de viajes diarios. La hora punta de la mañana aglutina más del 14% de la movilidad total diaria, mientras que las horas punta de media mañana y de mediados de la tarde (17:00) contiene entre el 11% y el 9%.

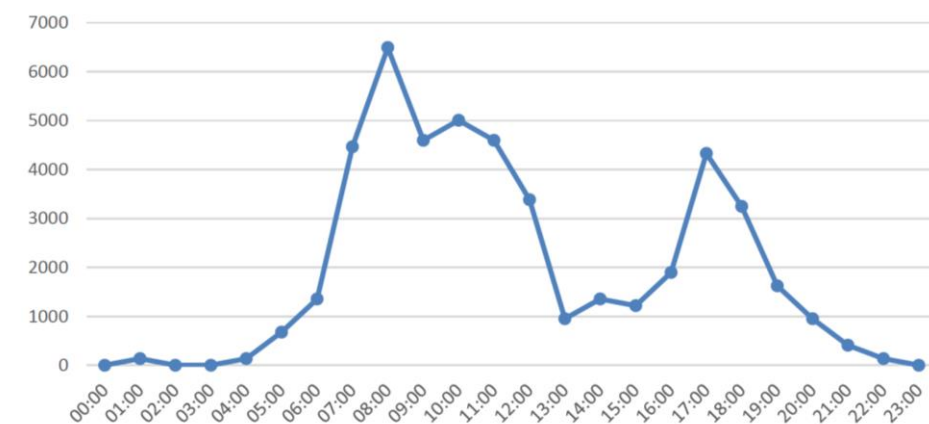


Figura 17. Oscilograma de los viajes realizados por los residentes en un día laborable medio. Fuente: PMUS Carcaixent 2019.

Para entender mejor a qué corresponden cada una de estas puntas, puede diferenciarse según actividad en destino relacionada. En primer lugar, se presenta el oscilograma correspondiente a los viajes relacionados con la movilidad obligada debida al trabajo o al estudio, en el que se puede ver una punta muy clara entre las 7 y las 8 de la mañana.

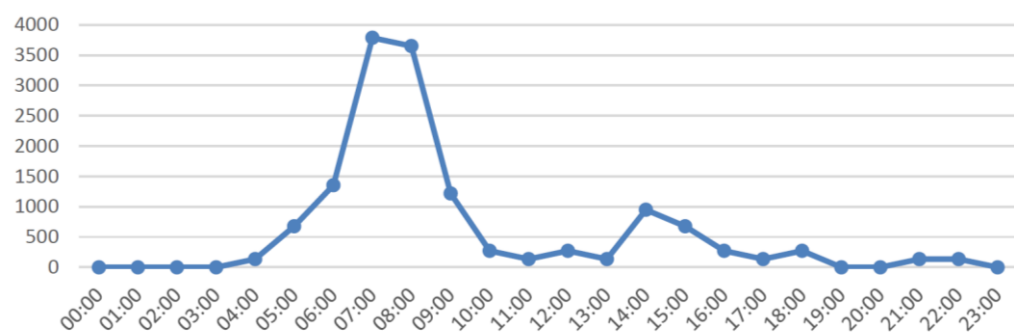


Figura 18. Oscilograma de los viajes realizados por motivo de trabajo o estudios en un día laborable medio. Fuente: PMUS Carcaixent 2019.

En segundo lugar de importancia, los viajes motivados por compras, ya sean habituales o no habituales, presentan una punta clara a media mañana, hacia las 11 horas, y otra punta menos importante a media tarde, sobre las 18 horas.

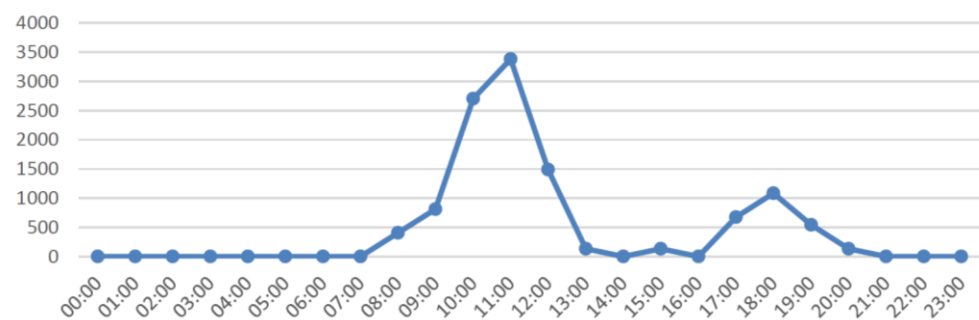


Figura 19. Oscilograma de los viajes realizados por motivo de compras en un día laborable medio. Fuente: PMUS Carcaixent 2019.

Por otro lado, los viajes debidos a gestiones personales, esto es, ir al médico, al banco u otros asuntos no rutinarios, presentan una punta clara hacia las 9 de la mañana y otra sobre las 17 de la tarde, aunque como se puede comprobar en el oscilograma, la cantidad de viajes es menor que en los casos anteriores.

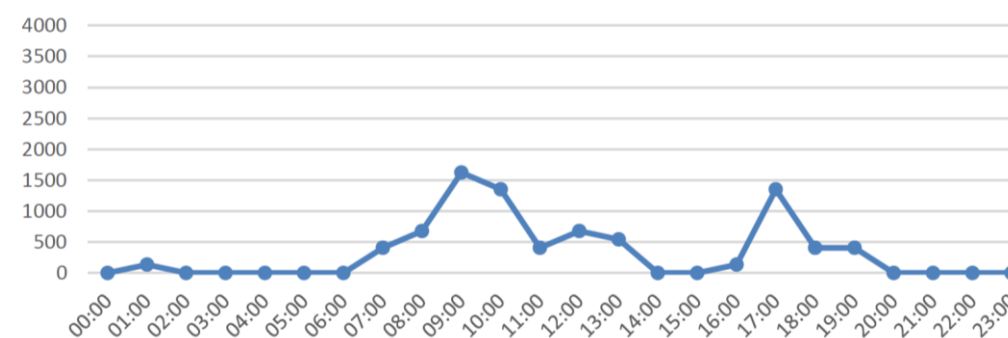


Figura 20. Oscilograma de los viajes realizados por motivo gestiones personales en un día laborable medio. Fuente: PMUS Carcaixent 2019.

En lo que respecta a las actividades de ocio, incluyendo dar un paseo o hacer deporte, tienen mayor presencia por la tarde, presentando una punta hacia las 17 horas.

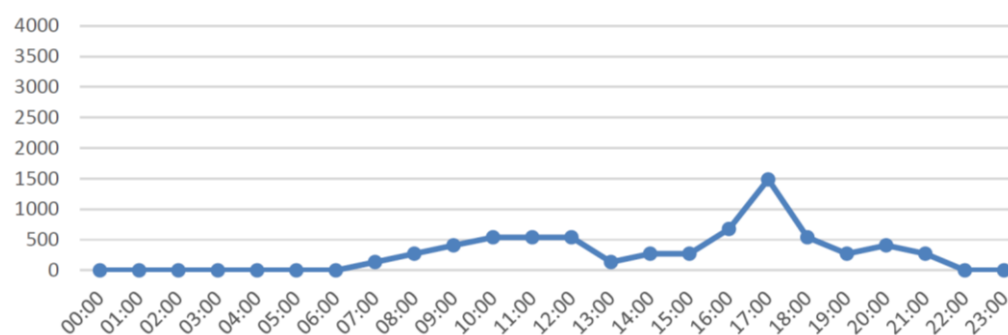


Figura 21. Oscilograma de los viajes realizados por motivo ocio en un día laborable medio. Fuente: PMUS Carcaixent 2019.

Finalmente, las actividades derivadas de relaciones sociales como pueden ser acompañar a alguien o visitar a un familiar/amigo, presentan una punta clara a primera hora, relacionada con la movilidad escolar, y una importancia constante entre las 16:00 y las 18:00, tal y como puede verse en la siguiente figura.

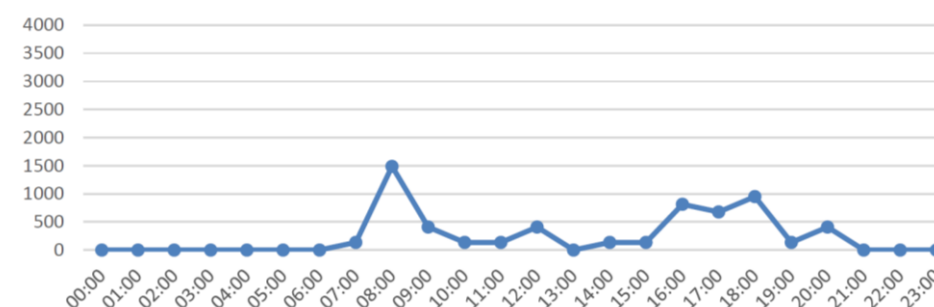


Figura 22. Oscilograma de los viajes realizados por motivo relaciones sociales en un día laborable medio. Fuente: PMUS Carcaixent 2019.

De la observación de los datos anteriores puede concluirse por tanto que las puntas de desplazamientos observadas en el oscilograma general se deben, en el caso de la primera hora de la mañana, a la movilidad obligada y al acompañamiento escolar de los padres; en el caso de la punta de media mañana principalmente a actividades de compras, aunque también a gestiones personales; y en el caso de la punta de tarde, tanto a actividades de compras como de ocio, gestiones personales y relaciones sociales.

7.3. DURACIÓN DE LOS VIAJES

Si se analizan por separado los desplazamientos según modo de transporte, se observa que para los modos no motorizados (principalmente a pie), la mayoría (69%) tiene una duración inferior o igual a 10 minutos y sólo un 4% duran más de 30 minutos sin que haya ninguno de más de 60 minutos.

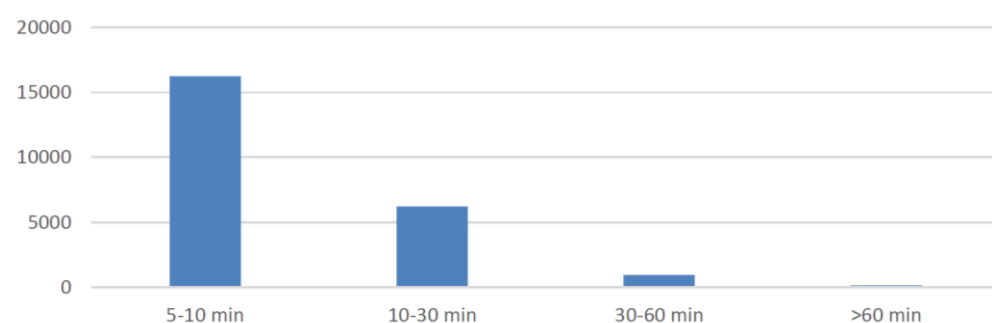


Figura 23. Reparto de los viajes en modos no motorizados según la duración del viaje. Fuente: PMUS Carcaixent 2019.

En lo que respecta a los desplazamientos en coche, casi el 60% duran 10 minutos o menos, casi el 29% duran entre 10 y 30 minutos, 11,5% duran entre 30 y 60 minutos y sólo un 1% duran más de una hora.

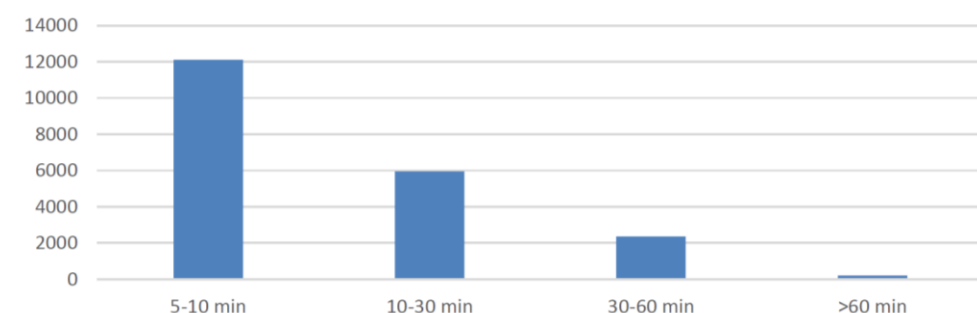


Figura 24. Reparto de los viajes en coche según la duración del viaje. Fuente: PMUS Carcaixent 2019.

Por último, la mayoría de los viajes en transporte público (55,6%) duran entre 30 y 60 minutos, mientras que no hay ninguno que dure menos de 10 minutos.

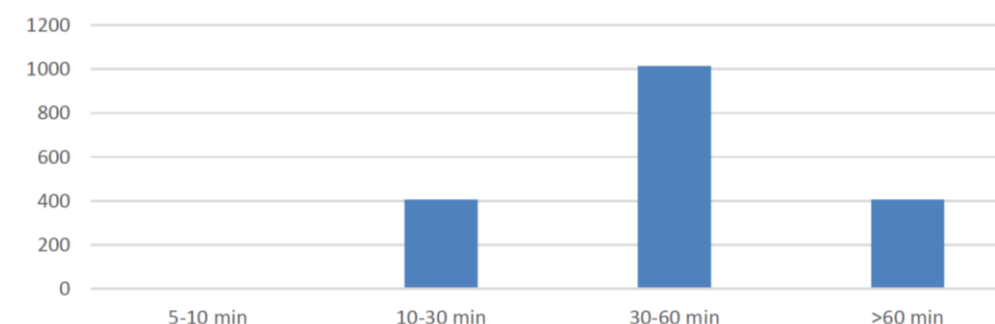


Figura 25. Reparto de los viajes en transporte público según la duración del viaje. Fuente: PMUS Carcaixent 2019.

Las personas necesitan desplazarse para poder realizar actividades en lugares distintos o para volver después de realizarlas. Según la información obtenida de la encuesta de movilidad del PMUS de 2019, más de un 30% de los desplazamientos son debidos a la movilidad obligada, es decir, están relacionadas con ir y volver del trabajo o del lugar de estudios. Por otro lado, casi la cuarta parte de los desplazamientos observados se deben a compras, ya sean cotidianas o no, mientras que más de un 17% se deben a gestiones personales (ir al banco, hacer recados, etc) o ir al médico. En lo que respecta a desplazamientos motivados por actividades de ocio (quedar con amigos, ir al cine/teatro, salir de fiesta, salir a pasear, etc) o deportivas, suponen casi un 15% del total, mientras que las actividades sociales suponen casi un 13% del total.

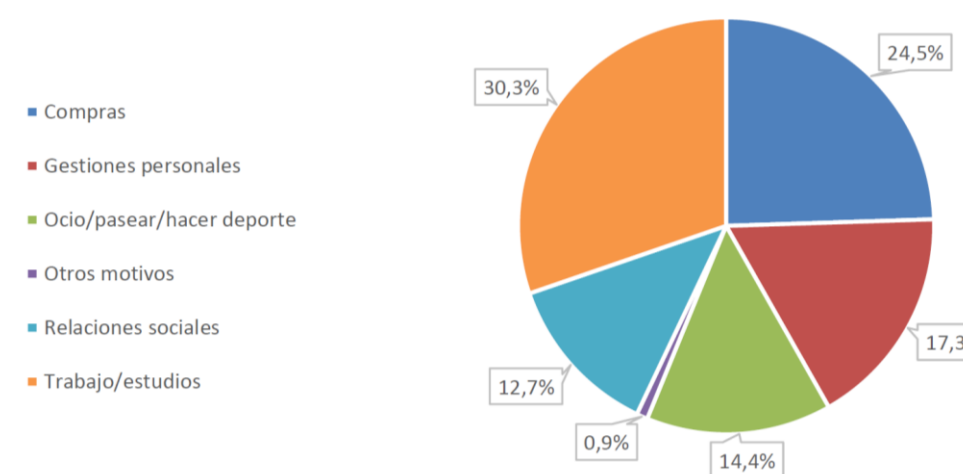


Figura 26. Reparto de los viajes de los residentes en Carcaixent en un día laborable medio según motivo del viaje. Fuente: PMUS Carcaixent 2019.

7.4. MOVILIDAD SEGÚN MODO DE TRANSPORTE PRINCIPAL

La movilidad de los residentes en Carcaixent atendiendo a los modos de transporte que utilizan se puede dividir en tres grandes grupos, modos no motorizados, transporte público y vehículo privado. El grupo que más desplazamientos engloba (más del 51% del total) es el de los modos no motorizados, donde entran el modo a pie y la bicicleta. En segundo lugar de importancia con casi el 45% de la movilidad está el vehículo privado, donde el máximo exponente es el coche, pero también se incluyen la moto, la furgoneta o el camión. Por último, se encuentran los desplazamientos en transporte público, ya sea autobús, metro, taxi u otros, que suponen casi el 4% de los desplazamientos totales.

Modo principal del viaje	Nº viajes al día	% viajes al día
No motorizado	23.535	51,18%
Transporte público	1.826	3,97%
Vehículo privado	20.627	44,85%
Total general	45.988	100,00%

Figura 27. Movilidad en Carcaixent en un día laborable medio según modo de transporte agrupado. Fuente: PMUS Carcaixent 2019.

Desglosando los modos de transporte se observa lo siguiente:

- De los modos no motorizados, casi la totalidad se corresponden a desplazamientos a pie, mientras que el uso de la bicicleta como medio de transporte es algo anecdótico.
- Dentro del transporte público destaca que más del 55% de los desplazamientos se hacen en tren, demostrando que la oferta de RENFE Cercanías de Carcaixent es mucho mejor que la de autobús para los viajes interurbanos. Cabe resaltar la aparición de viajes en metro realizados dentro de la ciudad de Valencia, aunque en un porcentaje muy bajo sobre el total de viajes.
- Finalmente, en vehículo privado se realizan 20.627 desplazamientos diarios, de los cuales casi el 99% son en coche, ya sea como conductor o como acompañante.

Modo agrupado	Modo de transporte	Nº viajes al día	% viajes al día
No motorizado	A pie	23.129	50,29%
	Bicicleta	406	0,88%
	Total no motorizado	23.535	51,18%
Transporte público	Autobús interurbano	271	0,59%
	Autobús urbano	203	0,44%
	Metro	338	0,74%
	Tren	1014	2,21%
	Total transporte público	1.826	3,97%
Vehículo privado	Coche conductor	19.207	41,76%
	Coche acompañante	1.150	2,50%
	Moto	271	0,59%
	Total vehículo privado	20.627	44,85%
Total general		45.988	100,00%

Figura 28. Movilidad en Carcaixent en un día laborable medio según modo de transporte principal. Fuente: PMUS Carcaixent 2019.

Para tener una visión más acertada del reparto modal, es necesario diferenciar entre viajes internos a Carcaixent y viajes externos. De este modo, se observa como para la movilidad interna al municipio, casi el 69% de los desplazamientos se realizan en modos no motorizados, casi en su totalidad a pie. Del resto de viajes, el 30,7% se realizan en vehículo privado mientras que apenas un 0,4% se realizan en autobús urbano.

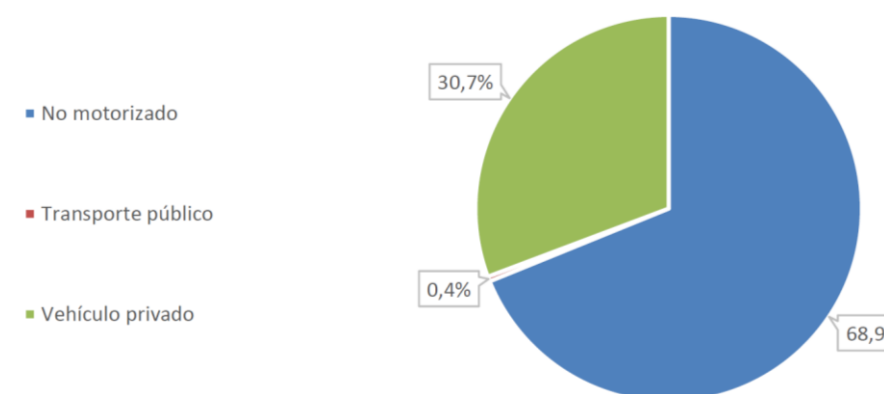
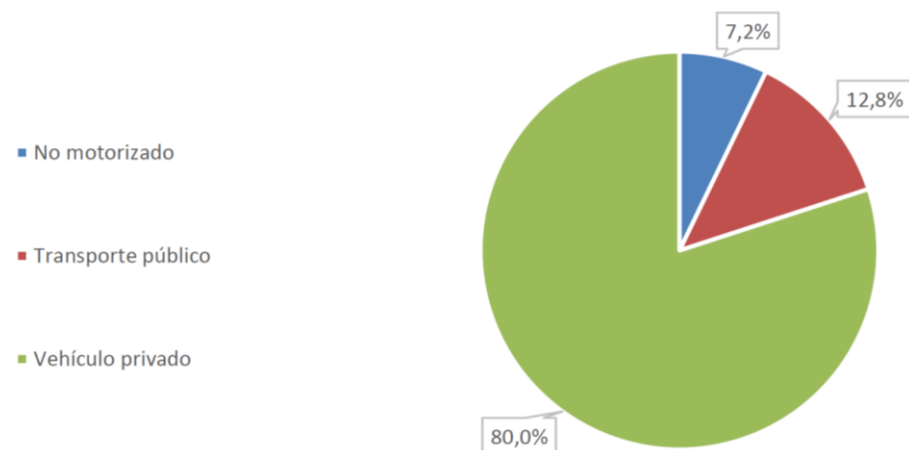


Figura 29. Reparto de viajes internos a Carcaixent en un día laborable medio según modo de transporte agrupado. Fuente: PMUS Carcaixent 2019.

Por el contrario, si se analizan solo los viajes con origen o destino fuera del término municipal, el reparto modal cambia radicalmente. Así, el 80% de los desplazamientos se realizan en vehículo privado mientras que sólo el 7,2% se realizan en modos no motorizados. La representatividad del transporte público crece de forma importante en estos viajes hasta alcanzar el 12,8% del total.



Reparto de viajes externos a Carcaixent en un día laborable medio según modo de transporte agrupado. Fuente: PMUS Carcaixent 2019.

7.5. MOVILIDAD SEGÚN GRANDES FLUJOS

En la siguiente tabla se agrupan en grandes movimientos o flujos de movilidad los desplazamientos realizados en un día laborable medio por los residentes de Carcaixent. Así, el primer flujo de movilidad que nos encontramos son los viajes internos dentro del municipio de Carcaixent, que llegan a representar más del 71% de la movilidad total con 32.800 viajes diarios, lo que confirma que Carcaixent es un municipio con un alto grado de autocontención.

La siguiente relación importante es la correspondiente a Carcaixent con el resto de los municipios de la comarca en la que se integra, la Ribera Alta, que engloba el 17,6% de los viajes. Los flujos con Valencia y su Área Metropolitana agrupan aproximadamente 3.500 viajes diarios, suponiendo el 7,6% del total de los viajes. Finalmente, queda casi un 3,4% de los desplazamientos que tienen como origen o destino otro municipio de la CV.

Grandes flujos de movilidad	Nº viajes al día	% viajes al día
Viajes internos Carcaixent	32.800	71,32%
Carcaixent-Ribera Alta	8.116	17,65%
Carcaixent-València y AM	3.517	7,65%
Carcaixent-Resto CV	1555	3,38%
Total general	45.988	100,00%

Movilidad de los residentes en Carcaixent en un día laborable medio según grandes flujos.

Fuente: PMUS Carcaixent 2019.

Por su parte, en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alzira, Algemesí, Carcaixent y Comarcal redactado en julio de 2010 por la Mancomunidad de la Ribera Alta se realiza también un estudio basado en un trabajo de campo realizado en la primera quincena del mes de diciembre de 2009 llevada a cabo en los tres municipios consistente en:

- Encuesta domiciliaria municipal.
- Encuestas de origen-destino a viajeros en coche en los accesos a cada uno de los municipios.
- Encuestas de origen-destino a viajeros en coche en puntos importantes para la movilidad del ámbito, como son el Hospital de la Ribera y el Centro Comercial.
- Aforos de vehículos en cordón en los principales ejes de acceso a Alzira, Algemesí y Carcaixent.
- Inventario los ejes peatonales y ciclistas además de aforo peatonal de acceso al centro urbano.
- Encuesta en los principales polígonos industriales.

Dicho Plan, que en adelante denominaremos PMUS MANRA-2010, arroja sus propias estimaciones de movilidad que en el caso de Carcaixent, supone un mayor número de viajes totales estimados, hasta alcanzar los 60.744 frente a los 45.988 del PMUS de Carcaixent de 2019. Esta diferencia debe enmarcarse en el volumen y representatividad de las encuestas realizadas y también en la población considerada, que en 2008 era un 7,6% superior a la de 2018 en Carcaixent.

7.6. MOVILIDAD SEGÚN GRANDES FLUJOS Y MODO DE TRANSPORTE EN UN DÍA LABORABLE MEDIO

El modo de transporte varía según la distancia a recorrer y la infraestructura y servicios disponibles. Si entre dos puntos no existe oferta en transporte público, no es posible hacerlo en este modo.

Desde el punto de vista de cada modo particular se observa como la práctica totalidad de los desplazamientos en modos no motorizados corresponden a desplazamientos internos a Carcaixent, quedando aproximadamente un 3,2% de desplazamientos entre Carcaixent y Alzira. En cambio, en lo que respecta al transporte público, más del 71% de los desplazamientos se observan en el flujo Carcaixent-Valencia y su Área Metropolitana, quedando porcentajes menores para el resto de los flujos.

Finalmente, los desplazamientos observados en vehículo privado se realizan principalmente de forma interna a Carcaixent, o entre Carcaixent y otros municipios de la Ribera Alta, con un 48,5% y un 33,9% respectivamente. En este caso, son también significativos los desplazamientos en vehículo privado a Valencia y su Área Metropolitana, con un 10,4% del total y a otros municipios de la Comunidad Valenciana, con un 7,2% del total.

Grandes flujos de movilidad	No motorizado	%	Transporte público	%	Vehículo privado	%	Total
Viajes internos Carcaixent	22.588	96,8%	135	7,1%	10.077	48,5%	32.800
Carcaixent-Ribera Alta	744	3,2%	338	17,9%	7.033	33,9%	8.116
Carcaixent-València y AM	0	0,0%	1353	71,4%	2164	10,4%	3.517
Carcaixent-Resto CV	0	0,0%	68	3,6%	1.488	7,2%	1.555
Total general	23.332	100,0%	1.894	100,0%	20.762	100,0%	45.988

Figura 30. Movilidad de los residentes en Carcaixent en un día laborable medio según grandes flujos y modo de transporte agrupado. Fuente: PMUS Carcaixent 2019.

Por su parte el PMUS MANRA-2010, al extender el estudio a las tres poblaciones más importantes de esta zona (Alzira, Carcaixent y Algemesí) obtiene estimaciones específicas de las relaciones entre pares de municipios en vehículos públicos y privados, siendo los resultados los siguientes:

reparto vehículos	total	porcentaje
privados	13.390	96,0%
públicos	559	4,0%

Figura 31. Número de vehículos públicos y privados diarios entre Alzira y Carcaixent. Fuente: PMUS MANRA-2010.

reparto vehículos	total	porcentaje
privados	5.453	89,1%
públicos	669	10,9%

Figura 32. Número de vehículos públicos y privados diarios entre Alzira y Algemesí. Fuente: PMUS MANRA-2010.

reparto vehículos	total	porcentaje
privados	1.423	89,6%
públicos	165	10,4%

Figura 33. Número de vehículos públicos y privados diarios entre Carcaixent y Algemesí. Fuente: PMUS MANRA-2010.

Como puede observarse, existen diferencias entre unas y otras estimaciones, ya que en el PMUS de Carcaixent (más reciente y con una mayor cobertura de encuestas), los viajes realizados en vehículo privado de los residentes en Carcaixent entre Carcaixent y el resto de poblaciones de la Ribera Alta se estiman en 7.033 (viajes, no vehículos), mientras que el MANRA 2010, traduce ya a vehículos esas relaciones que son estimadas en 13.390 vehículos solo entre Alzira y Carcaixent. Este dato sin embargo, incluiría también los viajes de los residentes en Alzira, que evidentemente debe arrojar un valor netamente superior.

7.7. FLUJOS DE MOVILIDAD CON EL EXTERIOR

En la siguiente figura se pueden observar los flujos de desplazamientos entre Carcaixent y el exterior, donde prima el uso del vehículo privado, salvo en la relación con Valencia, donde el transporte público aglutina el 38,5% de los desplazamientos y en la relación con

otros municipios de la Ribera Alta (principalmente Alzira), donde los desplazamientos en modos no motorizados tienen una representación de más del 9%.

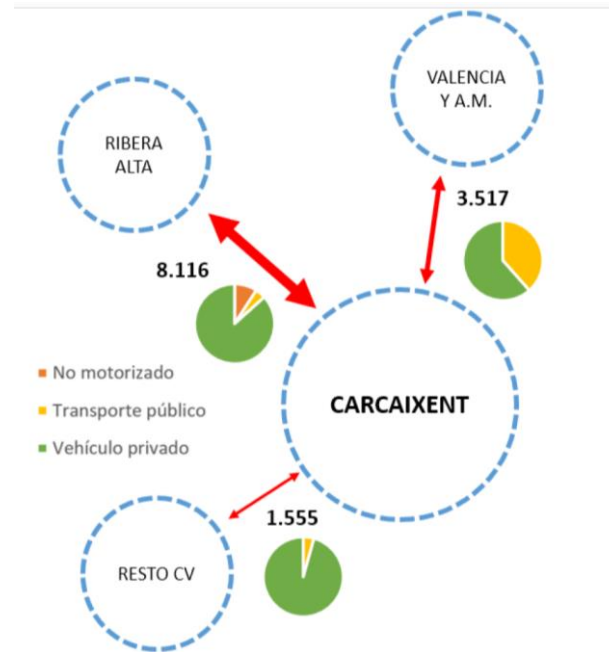


Figura 34. Grandes flujos de movilidad entre Carcaixent y el exterior en un día laborable. Fuente: PMUS Carcaixent 2019

Por su parte el PMUS MANRA de 2010 estima el total de viajes diarios en todos los modos del conjunto de municipios Alzira-Carcaixent-Algemesí con el exterior, resultando los siguientes valores:

Flujos originados en cada uno de los municipios hacia el exterior.

Flujo destino	Total
Norte	18.369
Sur	11.863
Este	9.876
Oeste	5.361

Figura 35. Número de viajes diarios entre los tres municipios (Alzira-Carcaixent-Algemesí) y el exterior. Fuente: PMUS MANRA-2010.

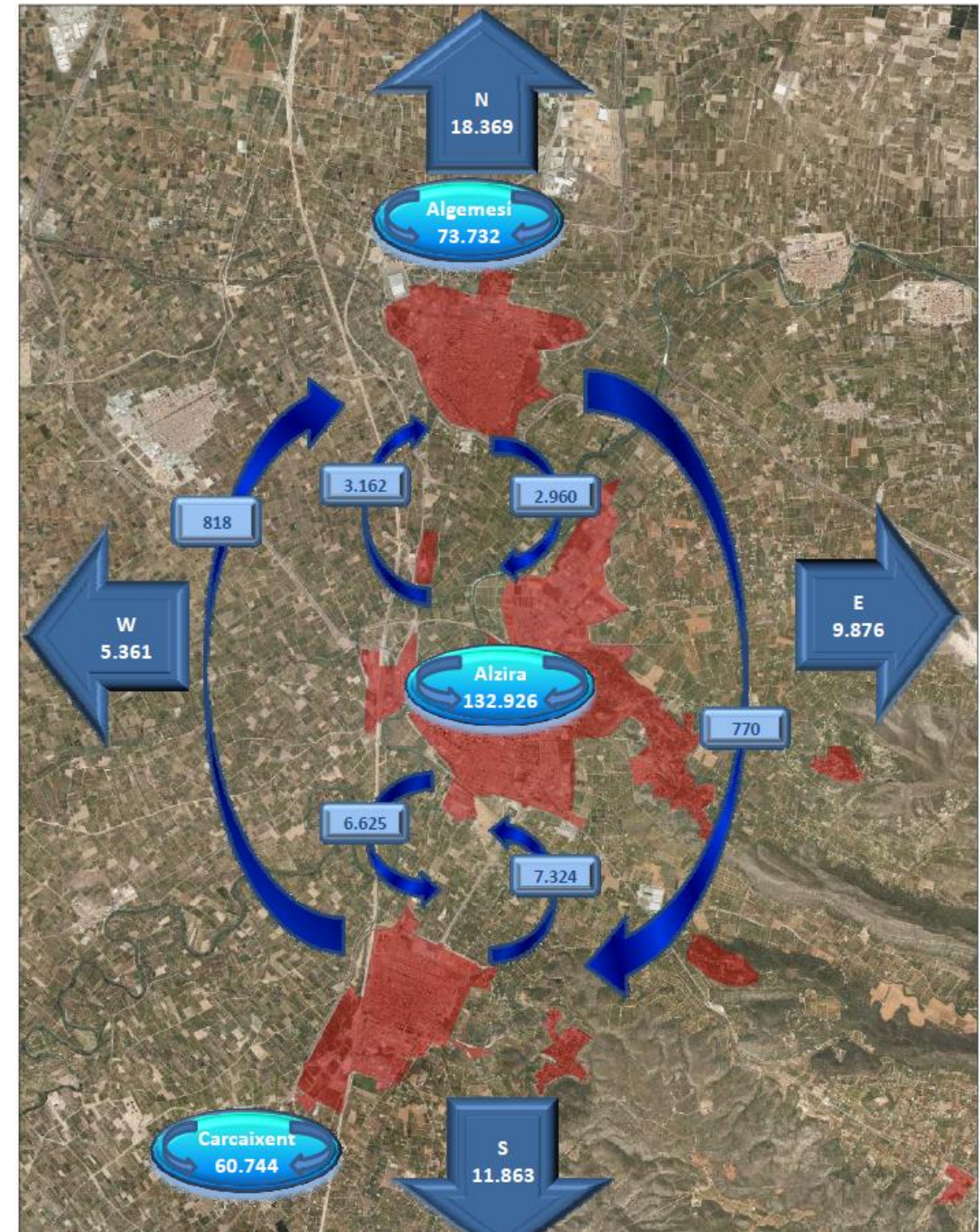


Figura 36. Número de viajes diarios en el ámbito Alzira-Carcaixent-Algemesí (internos: todos los modos, entre poblaciones: en vehículo privado; con el exterior: en todos los modos). Fuente: PMUS MANRA-2010.

8. RED VIARIA Y TRÁFICO VEHICULAR

8.1. RED VIARIA ACTUAL

8.1.1. CARRETERAS

Actualmente la red viaria está formada por carreteras de diversa índole y jerarquía que estructuran el territorio y realizan funciones de comunicación intermunicipal, comarcal y regional, y en ocasiones con funciones también compartidas de comunicación intramunicipal.



Figura 37. Red de carreteras actual del área de estudio. Fuente: Mapa de carreteras de la GVA

De entre dichas carreteras, destaca en este entorno la presencia de la autovía de titularidad estatal A-7 que discurre de norte a sur por toda la comunidad Valenciana y es uno de sus principales ejes de comunicación por carretera, y también de la carretera autonómica CV-50, que conecta con la A-7 y constituye uno de los principales accesos a la conurbación Alzira-Carcaixent desde el norte y que tiene asimismo continuidad hacia el Este y hacia la costa.

Esta carretera es uno de los principales ejes viarios de la red básica de la Generalitat Valenciana y realiza una función de vertebración de la provincia de Valencia por el interior. Inicia su recorrido en el enlace con la N-332 en el término municipal de Tabernes de la Valldigna, en la comarca de la Safor, para discurrir como un cinturón interior que conecta numerosos núcleos de población pertenecientes a la comarca de la Ribera Alta entre los que destacan Carcaixent y Alzira, y también las comarcas de la Hoya de Buñol-Chiva y del Camp del Turia donde discurre junto a poblaciones como Godelleta, Chiva, Cheste o Vilamarxant, concluyendo finalmente su trazado al enlazar con la autovía CV-35 en las proximidades de Benissanó.

En el ámbito de estudio, la CV-50 presenta sección de carretera convencional, con un carril por sentido y trazado cuasi urbano al discurrir muy próximo al núcleo urbano de Alzira, y también una sección de alta capacidad, con calzadas separadas, dos carriles de circulación por sentido y control total de accesos desde esta población hasta su conexión con la autovía estatal A-7.

En el transcurso de su trazado, la CV-50 conecta con las carreteras CV-570, CV-4105, CV-41, CV-42, CV-550 y CV-43 además de que con ciertas vías urbanas de Alzira como la C/Gandía, la C/Salvador Santamaría o la Avenida de la Hispanitat.

En este ámbito son asimismo destacables las carreteras CV-4105 y CV-41 que son las dos vías que permiten la comunicación entre Alzira y Carcaixent.

La carretera CV-41, con una geometría muy condicionada por el entorno en que se ubica, con cerramientos y edificaciones a ambas márgenes en la práctica totalidad del trazado comprendido entre los dos núcleos urbanos que la convierten en una vía encajada, numerosos accesos directos y reducida velocidad de circulación, es la carretera histórica de comunicación entre ambas poblaciones, mientras que la carretera CV-41, también conocida como Avenida de la Ribera, se construyó como alternativa a la anterior para mejorar la movilidad entre ellas, aumentando no solo la capacidad vehicular, sino la posibilidad de comunicación a pie o en bici entre Alzira y Carcaixent.

Actualmente, el itinerario más directo Valencia-Carcaixent hace uso de la carretera CV-50 y de alguna de estas dos vías con las que conecta.

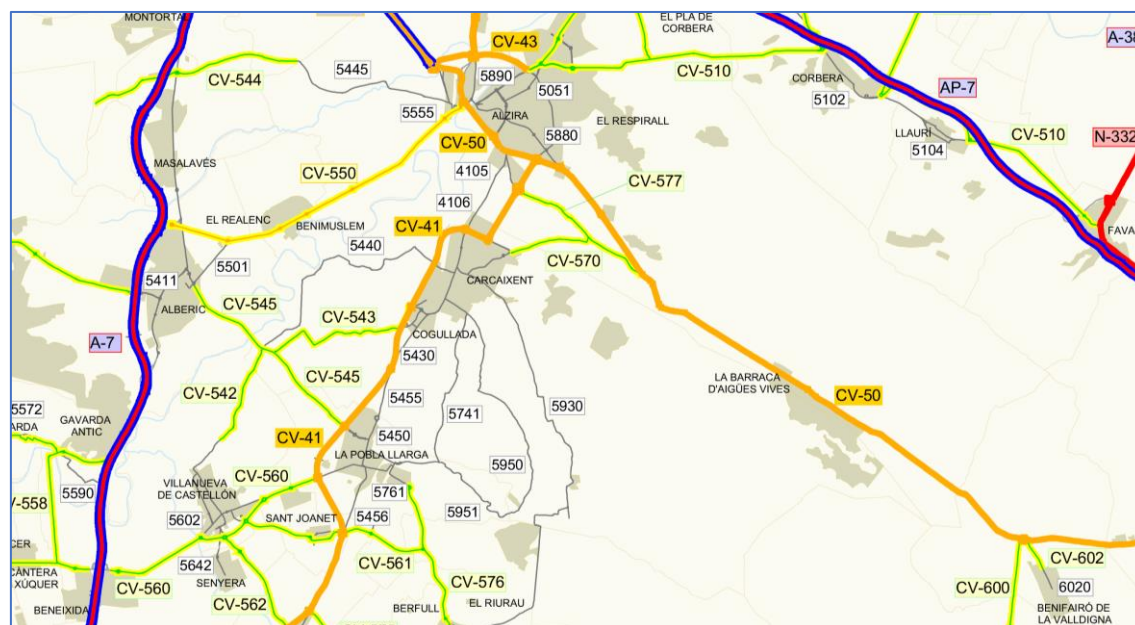


Figura 38. Detalle de la red de carreteras actual del área de estudio. Fuente: Mapa de Carreteras - GVA

8.1.2. ITINERARIOS PEATONALES Y CICLISTAS

En el ámbito de estudio existen varias ciclorutas, en general discontinuas, que se sitúan en determinadas zonas de Alzira, Carcaixent y Algemesí tal y como puede observarse en la siguiente figura.



Figura 39. Ciclorutas ubicadas en el área de estudio. Fuente: Visor cartográfico GVA.

De entre ellas, es destacable la cicloruta CR-41 que discurre entre Alzira y Xátiva y que en esta zona se sitúa paralela a la CV-41 – Avenida de la Ribera, permitiendo la unión en bicicleta entre las poblaciones de Alzira y Carcaixent. En este tramo cuenta con doble sentido y una anchura de 2,8 m y forma parte de la Red básica de la Consellería.



Figura 40. Cicloruta CR-41 en el tramo entre Alzira y Carcaixent situada junto a la nueva CV-41 (Avda. de la Ribera).

Esta cicloruta es empleada de forma mixta tanto por ciclistas como por peatones y permite un tránsito alternativo al vehículo privado entre ambas poblaciones así como una ruta segura para pasear y hacer ejercicio. La presencia del centro comercial de la Ribera y su potencial de atracción de tráfico procedente de Alzira, la hace si cabe más atractiva también en los desplazamientos por ocio, compras o restauración que este centro comercial ofrece. Sin embargo, la propia estructura urbana de Carcaixent, así como la ausencia de suficientes carriles bici o ciclocalles con características y continuidad adecuadas, así como la poca introducción que tradicionalmente tiene este modo de transporte, hace que el uso en Carcaixent como medio de transporte sea prácticamente residual. Se trata de una vía de aproximadamente 2,0 km segregada junto a la vía de servicio del margen oeste de la CV-41, se encuentra señalizada con pintura verde y cuenta con señalización ciclista tanto vertical como horizontal. Las intersecciones con calzada están señalizadas adecuadamente y la continuidad del trazado al llegar a las rotondas está correctamente resuelta.

Cuenta con la denominación de “Ruta biosaludable” y en su señalización vertical se describen las características y se hacen recomendaciones de hábitos saludables.



Figura 41. Cicloruta CR-41 en el tramo entre Alzira y Carcaixent – Ruta biosaludable.



Figura 43. Carretera CV-41(05) – Vía Augusta en el tramo entre Alzira y Carcaixent.

Alternativamente, la existencia de caminos agrícolas que discurren sensiblemente paralelos a la CV-41(05), pueden mostrarse como vías útiles para este tipo de usuarios. En las imágenes siguientes se muestran las rutas ciclistas incluidas en openstreetmaps en el ámbito Algemesí-Alzira-Carcaixent.

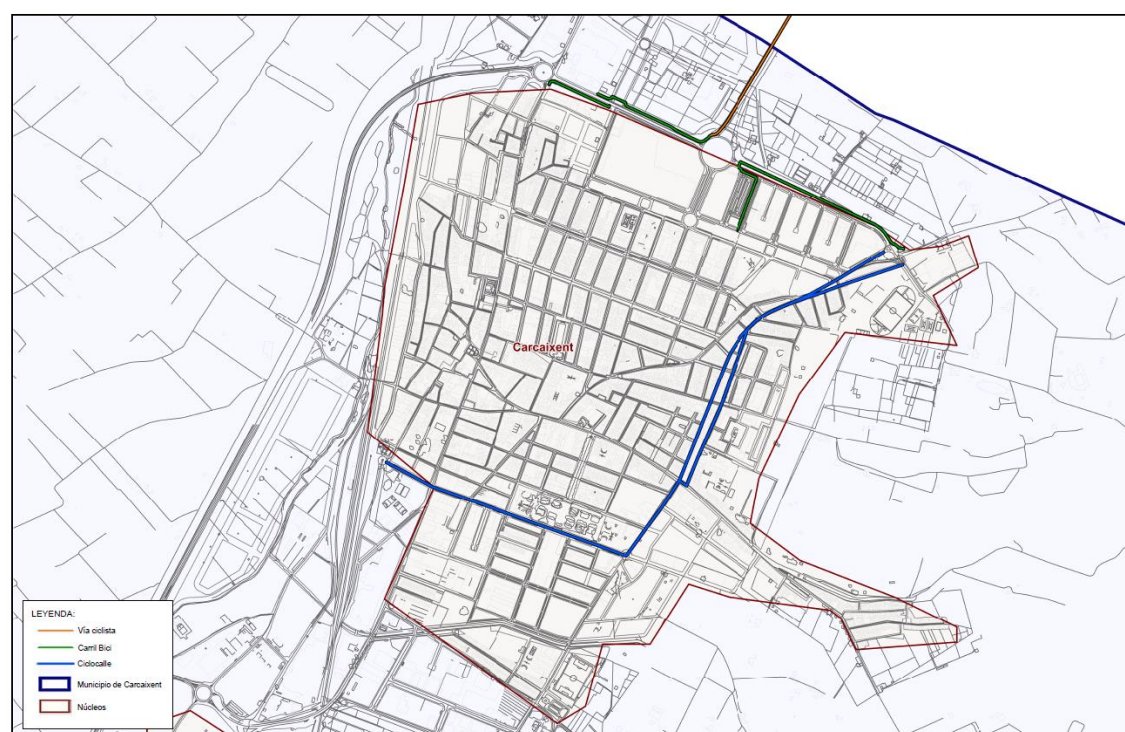


Figura 42. Red ciclista de Carcaixent. Fuente: PMUS Carcaixent 2019.

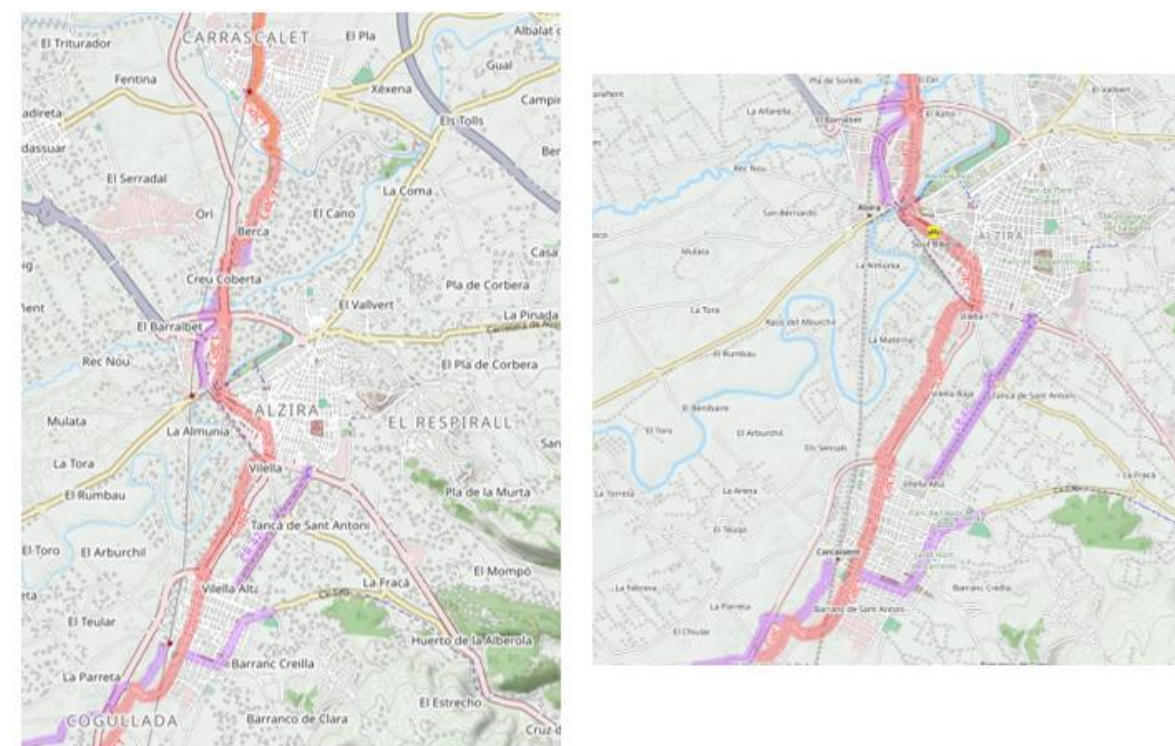


Figura 44. Rutas para ciclistas en el ámbito Algemesí-Alzira-Carcaixent. Fuente: openstreetmaps

Por su parte, la vía augusta discurre por la carretera CV-4105, aunque no presenta unas características adecuadas al tránsito ciclista debido a la escasa anchura de plataforma, ausencia de arcenes, presencia de numerosos accesos directos a las propiedades colindantes, cerramientos a ambas márgenes y edificaciones, así como una elevada intensidad de tráfico vehicular.

Para los ciclistas deportivos de carretera que emplean la bicicleta fundamentalmente en fin de semana para hacer deporte, pero también entre semana aunque en menor medida, las características de los carriles bici urbanos se muestran inadecuados a sus expectativas en muchos casos, por lo que es habitual que hagan uso de las propias carreteras y que convivan con el tráfico rodado. Sin embargo, cuando se habilita un trazado alternativo que cuente con suficiente continuidad, sin interrupciones y buenas características de firme y de geometría, ésta es sin duda la vía capaz de captar este tipo de tráficos detrayéndolos del resto de la red viaria, lo que contribuye a un uso más eficiente y seguro de las infraestructuras para ambos tipos de usuarios.

Actualmente aplicaciones deportivas como strava, con cada vez más penetración en estos tipos de ciclistas, aportan una interesante y complementaria información sobre los itinerarios más transitados. A través de sus “mapas de calor” puede observarse que, hoy en día, en ausencia de otras alternativas los recorridos son coincidentes con las carreteras en los recorridos que implican el paso por Carcaixent y Alzira-Algemesí, siendo prácticamente residual el uso de caminos agrícolas para estos movimientos salvo en el caso de la CV-50 entre Alzira y la A-7, donde, en la búsqueda de itinerarios más seguros alternativos a la propia carretera de calzadas separadas, el tránsito de ciclistas pasa al camino de servicio situado en la margen derecha (margen norte) de la carretera. Por su parte, la CV-550 y la propia CV-50 en su tramo urbano presentan también una alta demanda.

Esta circunstancia es indicativa del potencial de atracción que la nueva vía ciclo peatonal puede proporcionar para este tipo de usuarios y de la necesidad de que cuente con una adecuada conectividad con la CV-550 y con el camino de servicio norte de la CV-50.

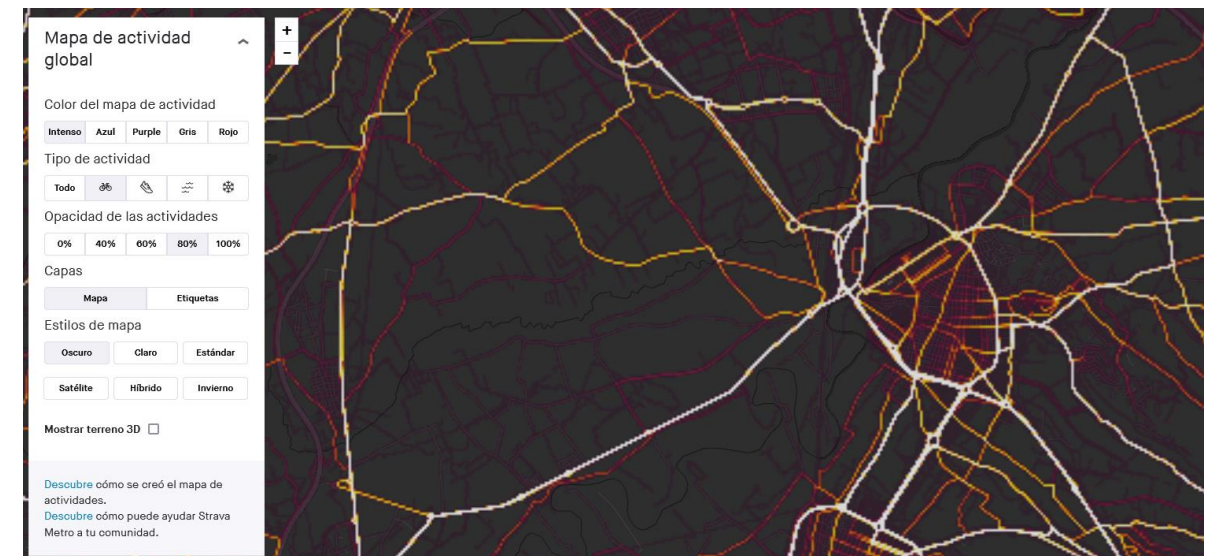
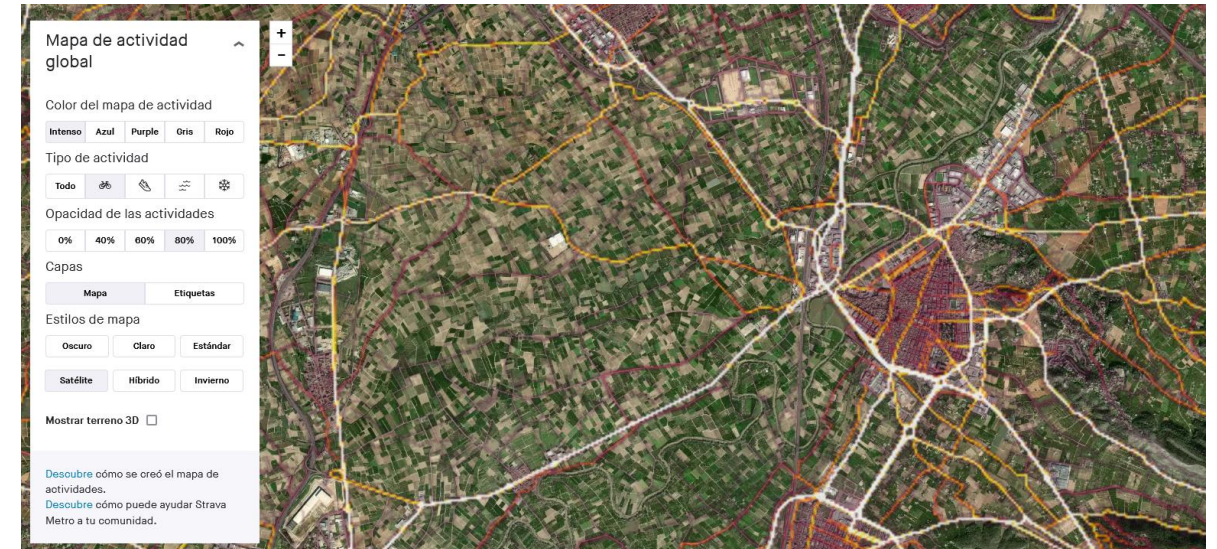


Figura 45. Mapa de actividad ciclista para usuarios de strava en el entorno Carcaixent-Alzira.

Por su parte, la misma aplicación es asimismo representativa de usuarios que salen a correr como forma de hacer ejercicio. En este caso, el mapa de actividad muestra que las rutas más frecuentadas se ciñen a los viales urbanos de Alzira y Carcaixent que mejores condiciones ofrecen para esta práctica y a la propia Avenida de la Ribera (actual CV-41), siendo mucho más reducidos fuera de estos ámbitos.

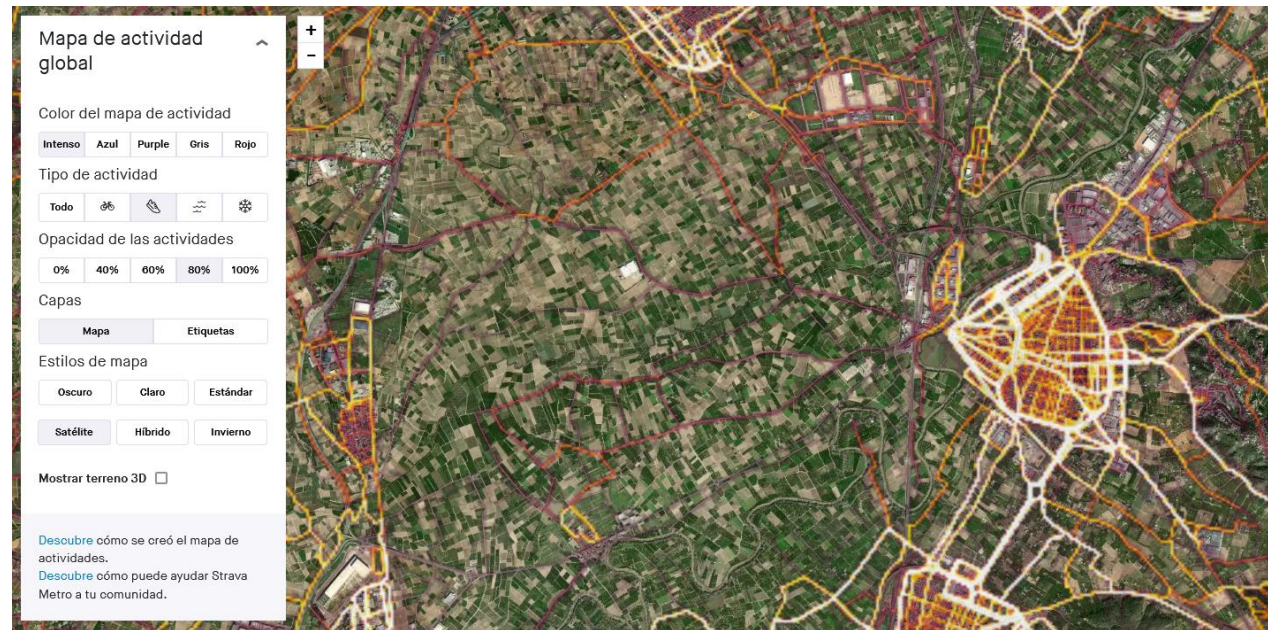


Figura 46. Mapa de actividad corriendo para usuarios de strava en el entorno Carcaixent-Alzira

9. TRANSPORTE PÚBLICO

9.1. AUTOBÚS URBANO CARCAIXENT

Carcaixent dispone de una línea de autobús urbano que conecta diferentes puntos del caso urbano entre sí y con algunas urbanizaciones, realizando un total de 19 paradas dentro del municipio y con una oferta de seis expediciones diarias de lunes a viernes en horario de mañana.

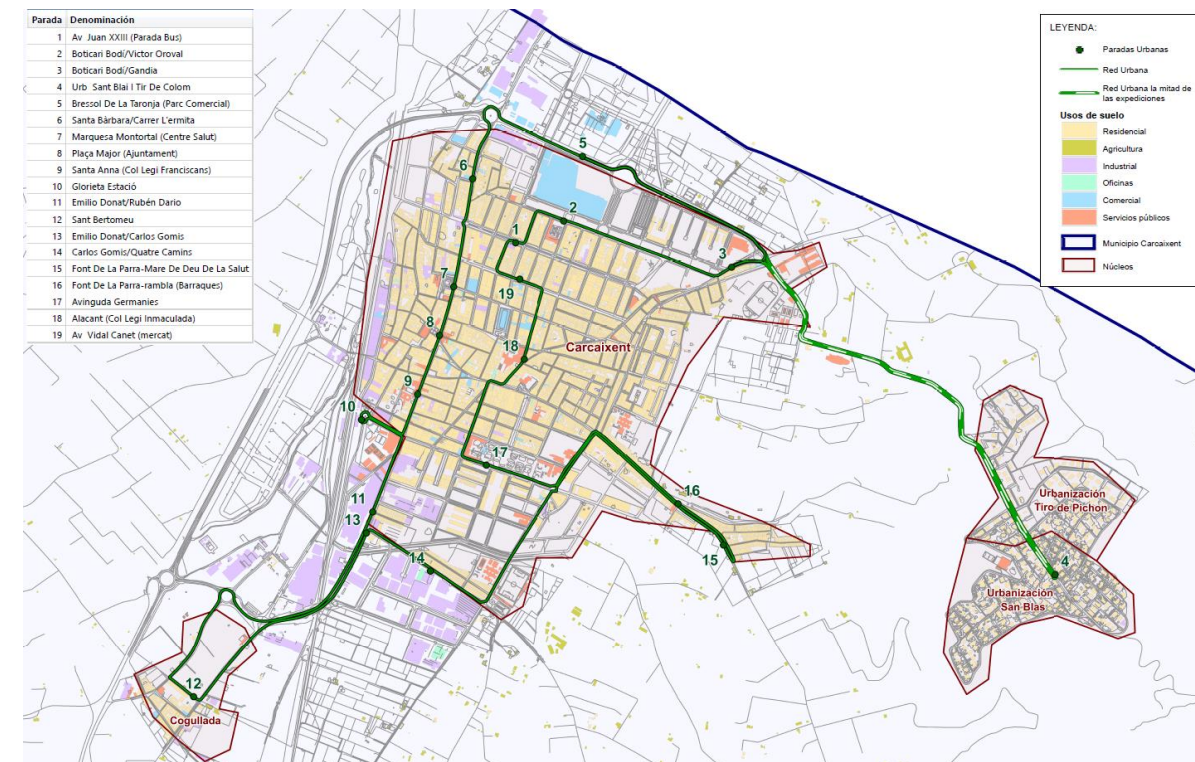
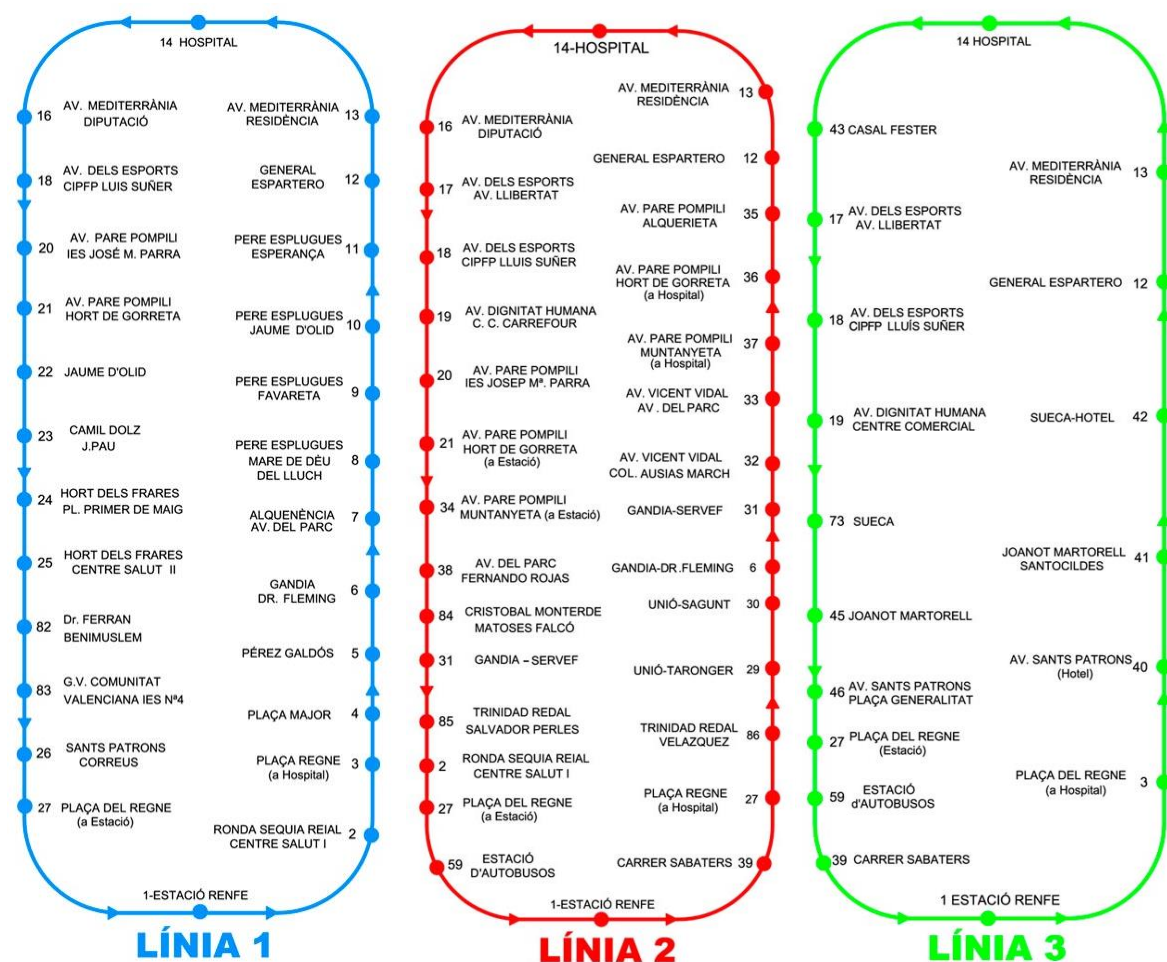


Figura 47. Línea de autobús urbano de Carcaixent. Fuente: PMUS Carcaixent 2019.

Por su parte, en Alzira, el servicio de transporte público urbano en autobús viene dado por tres líneas (líneas 1, 2 y 3) que dan cobertura a las vías y centros de atracción de viajes más importantes como la estación de Renfe, la estación de autobuses o el Hospital de la Ribera.

Sin duda la apertura de un nuevo vial ciclopeatonal entre Alzira y Carcaixent podría generar un itinerario adicional de longitud y atractivo suficiente como para poder ser empleado también en este tipo de actividad deportiva.



9.2. AUTOBÚS INTERURBANO

Carcaixent cuenta con tres líneas de autobuses interurbanos que dan servicio al municipio conectándolo con Valencia, Alzira, Algemesí, Guadassuar y el Hospital de la Ribera con tiempos máximos de viaje (al punto más alejado) que oscilan entre los 80'-90' a Valencia, entre los 45'-60' a Alzira y Algemesí y 38'-50' al Hospital de la Ribera, todas ellas discurriendo por la CV-41 (Avda. de la Ribera). Las empresas que gestionan dichas líneas son Autocares Buñol y Autocares Lozano.

Línea	Empresa (concesionaria)
Carcaixent - València	Autocares Buñol
Carcaixent - Alzira - Algemesí	Autocares Lozano
Carcaixent - Hospital de la Ribera	Autocares Lozano

Línea	Laborables (Expediciones)	Tiempo de viaje
Carcaixent - Valencia	3/3	80'-90'
Carcaixent - Alzira - Algemesí	11/11	45'-60'
Carcaixent - Hospital de la Ribera	6/4	50'-38'

Figura 48. Oferta de líneas de transporte interurbano de Carcaixent.

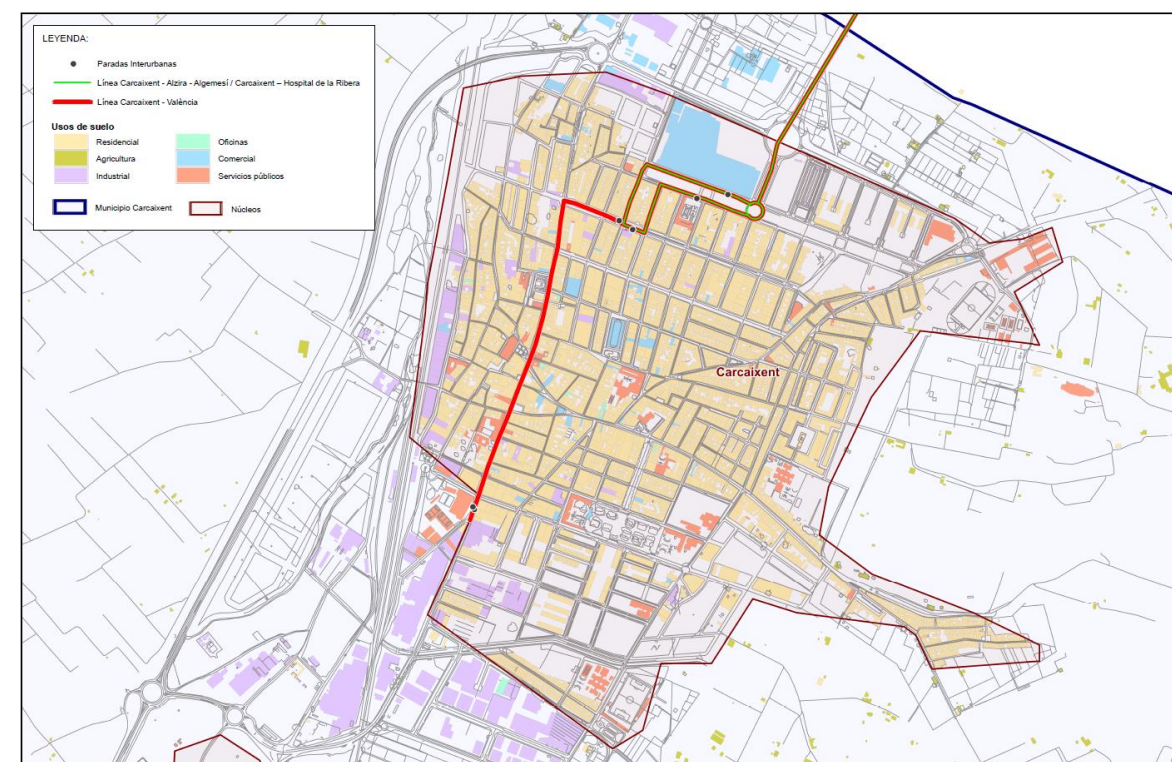


Figura 49. Oferta de líneas de transporte interurbano de Carcaixent. Fuente PMUS Carcaixent 2019.

Por su parte Alzira cuenta con una Terminal de Autobuses que se concibió para evitar el tráfico de autobuses interurbanos por el interior del núcleo de la ciudad.

La nueva infraestructura está ubicada en el entorno de una de las glorietas de conexión con la CV-50, concretamente, entre la calle Santo Domingo de Guzmán y el ramal de la glorieta que da salida a la CV-50 en dirección Valencia.

El nuevo acceso a la parada de autobuses tiene un ancho de 7 metros con cabida para 4 autobuses, con un carril independiente que facilita la correcta funcionalidad de la Terminal. También cuenta con dos marquesinas, una de 40 metros de longitud, zona de paradas de autobuses, y una segunda destinada a crear un espacio de protección al usuario durante la espera.



Figura 50. Estación de autobuses interurbanos de Alzira.

9.3. TREN



Carcaixent cuenta con conexión a la red de cercanías de Valencia, operada por RENFE, a través de la línea C2: València Nord-Xàtiva-Moixent. Esta línea, con origen en Valencia, conecta entre otros los municipios de Silla, Algemesí, Alzira, Carcaixent, Xàtiva y Moixent.

Cabe destacar que la parada de Carcaixent cuenta con una amplia oferta de servicio ya que en día laborable dispone de 45/46 expediciones por sentido, lo que supone un intervalo de paso de aproximadamente un tren cada 21/22 minutos. En días laborables no lectivos y sábados dispone de 31/29 expediciones por sentido, lo que implica un intervalo de paso de aproximadamente un tren cada 33/34 minutos.

El tiempo de viaje entre Carcaixent y Valencia es de aproximadamente 35 minutos.

La estación de Carcaixent se encuentra ubicada en la glorieta de la estación s/n, dentro del núcleo urbano. En marzo de 2018 se realizaron obras de acondicionamiento de la estación que dieron lugar a notables mejoras en las instalaciones, accesibilidad, servicio a los viajeros, etc. Actualmente la estación de Carcaixent es el nodo modal más importante del municipio, ya que en su entorno se ubican una parada de autobús de línea urbana, un aparcamiento en superficie con capacidad para 250 vehículos, incluyendo plazas de autocaravanas y plazas reservadas para personas con movilidad reducida, y un aparcamiento seguro para bicicletas en el interior de la estación.

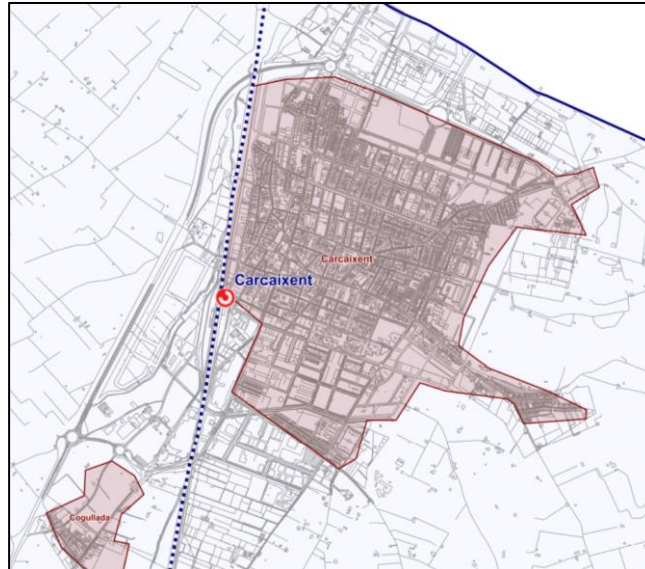


Figura 51. Línea de cercanías y estación de RENFE de Carcaixent.

Esta misma línea es la que da servicio a Alzira que cuenta con su propia estación, y al igual que en Carcaixent se ha constituido en un nodo modal de primer orden al disponer también de aparcamiento en superficie, comunicación con líneas de autobús y acceso peatonal y ciclista con carriles exclusivos que acceden hasta la misma estación. La estación de Alzira se ubica junto a la carretera CV-550 y la Calle de Guadassuar.



Figura 52. Línea de cercanías y estación de RENFE de Alzira.

10. CARACTERIZACIÓN DEL TRÁFICO EN LA RED VIARIA ACTUAL

10.1. EVOLUCIÓN DE LA IMD

Para caracterizar el tráfico en la red viaria actual se ha recopilado información procedente de los mapas de aforos y memorias anuales de aforos publicados por la Generalitat Valenciana, así como del Centro de Gestión de Tráfico de la GVA consistentes en datos de mayor detalle en los que pueden analizarse distribuciones diarias y horarias.

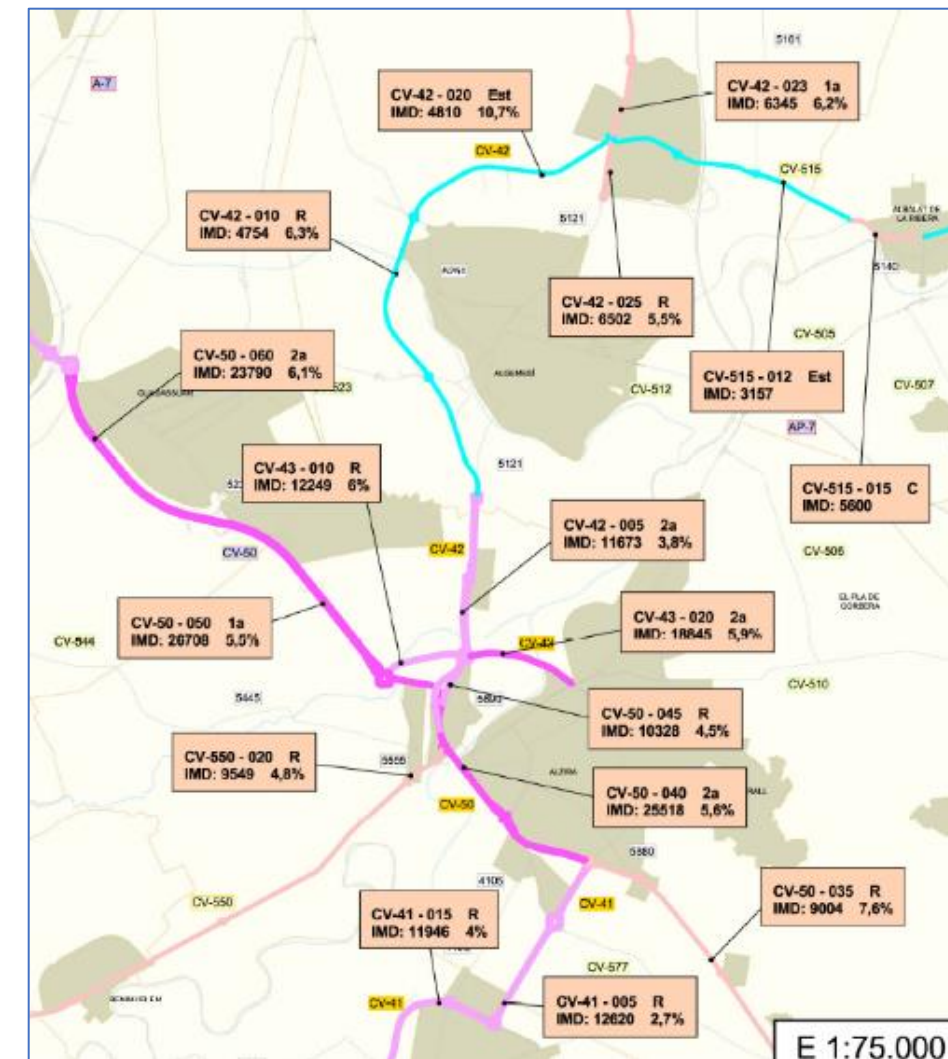


Figura 53. Estaciones de aforo y datos de tráfico correspondientes al año 2019. Fuente: Mapa de Tráfico GVA 2019

Los últimos datos proporcionados corresponden al período 2015-2020, no obstante, debido a las restricciones de movilidad que se produjeron durante este último año los datos correspondientes a 2020 deben tomarse con precaución, siendo preferible el uso de datos de los años 2017,2018 y 2019 que se consideran más representativos de una movilidad normalizada.

CV	Tramo	Pk Ini	Origen	PK Fin	Fin	Tipo	Pk Estación	2015		2016		2017		2018		2019		2020	
								IMD	% pes	IMD	% pes	IMD	% pes	IMD	% pes	IMD	% pes	IMD	% pes
CV-50	050050	0+000	CV-43	26+650	Guadassuar	Aut.	25+110	23.713	5,2%	24.415	5,5%	25.613	6,2%	25.637	5,3%	26.708	5,5%	20.305	6,6%
CV-50	050045	23+000	CV-50	23+000	CV-42	Conv.	0+500	10.534	-	10.783	-	10.613	-	10.390	4,9%	10.328	4,5%	9.117	4,3%
CV-50	050035	17+160	CV-570	20+770	CV-41	Conv.	18+900	8.604	8,2%	7.997	-	8.744	8,0%	8.860	8,5%	9.004	7,6%	7.251	4,7%
CV-50	050040	20+770	CV-41	24+060	CV-43	Conv.	22+550	22.878	5,0%	23.027	5,4%	25.476	5,2%	23.921	5,9%	25.518	5,6%	18.955	5,5%
CV-41	041005	0+000	CV-50	2+000	Carcaixent	Conv.	1+750	13.295	2,2%	12.584	2,7%	12.856	2,9%	13.694	2,3%	12.620	2,7%	10.375	1,7%
CV-41	041015	2+000	Carcaixent	4+720	CV-543	Conv.	2+600	12.366	2,3%	12.560	-	13.091	3,3%	12.920	3,6%	11.946	4,0%	7.996	-
CV-550	550020	2+540	Benimuslem	7+460	CV-50	Conv.	7+000	10.331	6,0%	10.009	-	9.686	4,8%	9.921	4,3%	9.549	4,8%	7.579	4,5%

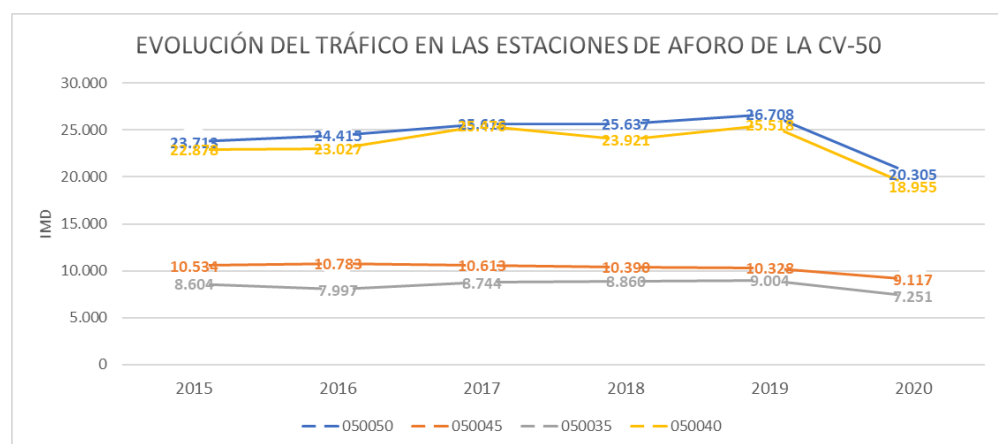


Figura 54. Evolución de la IMD en las estaciones de aforo de la CV-50. Fuente: CEGESEV

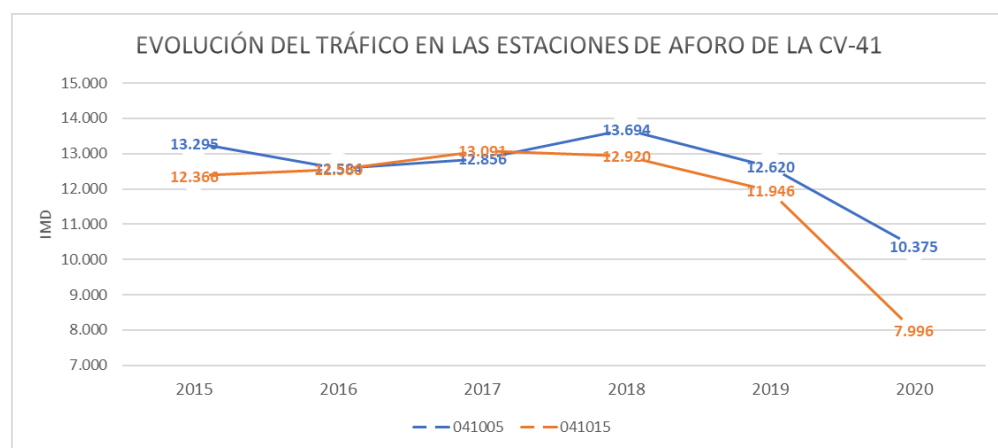


Figura 55. Evolución de la IMD en las estaciones de aforo de la CV-41. Fuente: CEGESEV

Por su parte, en el año 2017 los mapas de aforos de la GVA mantenían la nomenclatura de la CV-41 para la antigua carretera de Alzira-Carcaixent, y de CV-572 para la Avenida de la Ribera, resultando para ellas los siguientes datos de IMD:

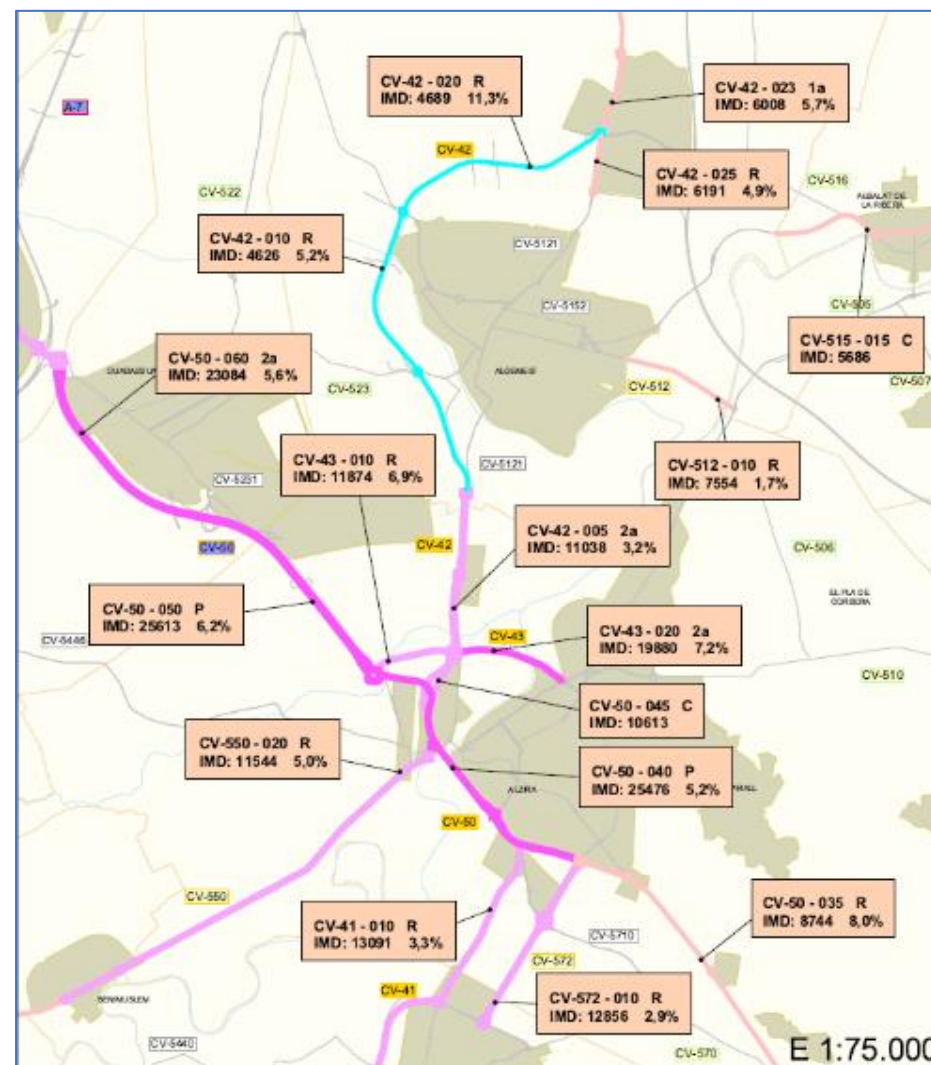


Figura 56. Estaciones de aforo y datos de tráfico correspondientes al año 2017. Fuente: Mapa de Tráfico GVA 2017.

De la observación de los datos anteriores puede deducirse que las IMDs no han sufrido variaciones significativas entre los años 2017 y 2019, presentando los dos ejes de conexión Alzira-Carcaixent CV-4105 y CV-41 valores de IMD entorno a los 13.000 veh/día.

10.2. DISTRIBUCIÓN MENSUAL DEL TRÁFICO.

Los últimos datos proporcionados por el CEGESEV correspondientes al año 2021 (de enero a septiembre) para la estación 050050, permiten asimismo caracterizar la variación del tráfico a lo largo de los diferentes meses del año, observándose una disminución de la IMD en los meses estivales. Se observa asimismo una notable diferencia en la IMD de los meses de enero y febrero con respecto a los meses de marzo, abril, mayo y junio, no obstante, debe tenerse en cuenta que la movilidad en los primeros meses del año se encontraba aún condicionada por las restricciones por motivos sanitarios, por lo que estos datos deben tomarse con precaución. La IMD que resultaría sería netamente inferior a la de 2017 (25.613 veh/día).

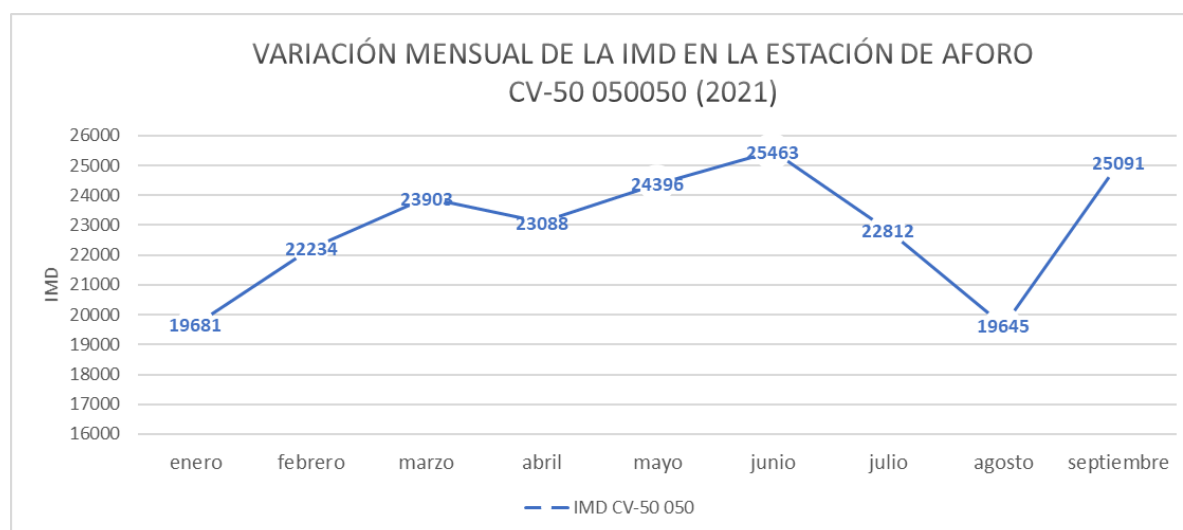


Figura 57. Distribución mensual del tráfico registrada en el año 2021. Fuente: CEGESEV

10.3. DISTRIBUCIÓN SEMANAL DEL TRÁFICO

La distribución semanal del tráfico se ha mantenido sensiblemente uniforme en los últimos años, así, por ejemplo, en 2017 se registraron los siguientes valores de intensidades medias diarias para días laborables, sábados y domingos de las diferentes estaciones de aforo presentes en el área de estudio:

Tramo	Mes	Intens. Mensual	Int. Laborable	Int. Sábado	Int. Doming.
041010	5	13.201	14.723	11.205	7.586
041010	9	12.363	13.886	10.250	6.861
041020	1	10.975	11.899	10.781	6.550
041020	5	10.554	11.300	10.142	7.238
041020	9	9.998	10.841	9.285	6.499
042005	2	-	13.322	-	-
042005	4	-	12.691	-	-
042005	6	11.391	13.175	8.923	4.939
042005	8	-	9.032	-	-
042005	9	-	12.908	-	-
042005	11	12.283	13.927	10.333	6.012
043010	3	12.115	13.673	9.268	7.175
043010	7	11.159	12.478	8.484	7.240
043010	10	12.154	13.635	9.518	7.385
043020	6	18.697	20.833	16.156	10.559
043020	8	-	23.705	-	-
043020	9	-	20.496	-	-
043020	11	19.319	21.087	17.556	12.247
050035	5	8.563	9.179	7.398	6.651
050035	10	8.448	9.086	7.364	6.345
050040	3	25.023	28.126	20.672	13.859
050040	5	25.943	28.674	22.465	15.763
050040	7	23.624	26.740	18.048	13.619
050040	9	23.881	26.874	19.217	13.578
050040	11	25.962	28.886	22.637	14.665
050040	12	28.425	30.630	28.017	17.806
050045	6	-	11.854	-	-
050045	9	-	11.529	-	-
050050	3	26.140	29.530	20.443	14.884
050050	5	27.152	30.195	22.668	16.425
050050	6	25.401	28.914	18.948	14.288
050050	7	23.753	26.905	17.390	14.355
550020	5	10.083	10.925	8.677	7.283
550020	9	9.322	10.192	7.709	6.589
572010	5	13.145	13.931	14.578	7.781
572010	10	13.009	13.729	14.424	7.996

Figura 58. Variación de la IMD de días laborables, sábados y domingos en diferentes meses del año 2017 y estaciones de aforo. Fuente: CEGESEV

Como puede observarse, en todas las estaciones y meses del año se produce una caída significativa del tráfico en fin de semana lo que es coherente con los resultados expuesto en el apartado 7.- Características de la movilidad global relativos a la fuerte influencia de la movilidad obligada en los desplazamientos (trabajo y estudios).

10.4. DISTRIBUCIÓN DIARIA DEL TRÁFICO

En la carretera CV-50 (estaciones 040 y 050), la distribución del tráfico por sentidos para un día laborable medio, un sábado y un domingo es la siguiente:

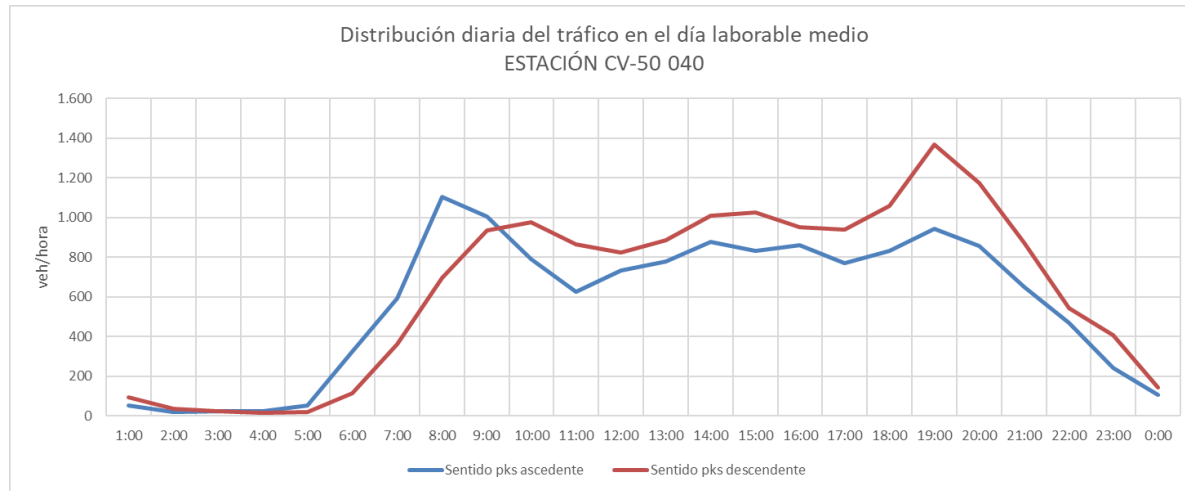


Figura 59. ESTACIÓN CV-50 040. Distribución diaria del tráfico en el día laborable medio. Fuente: CEGESEV

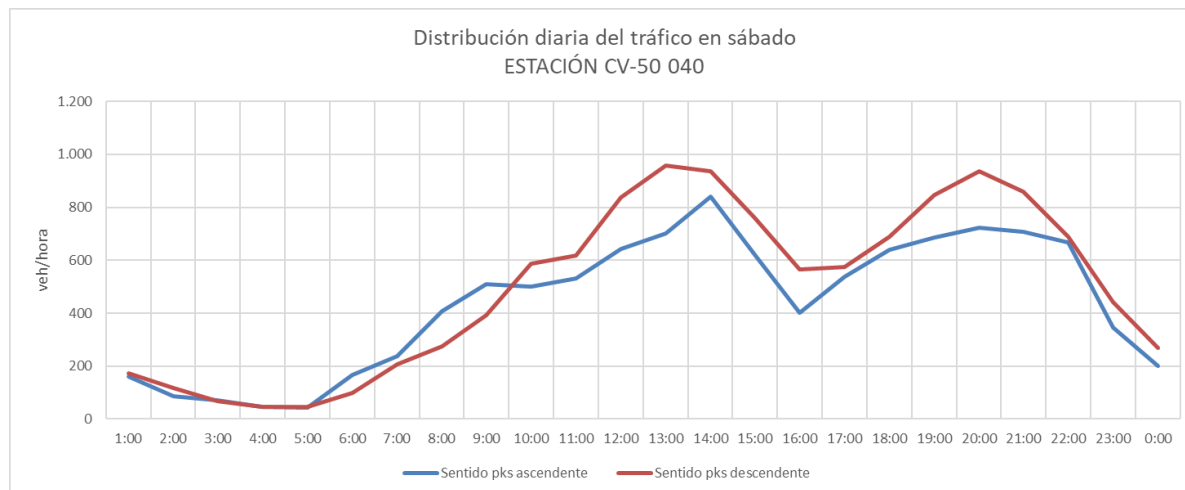


Figura 60. ESTACIÓN CV-50 040. Distribución diaria del tráfico en el día tipo sábado. Fuente: CEGESEV

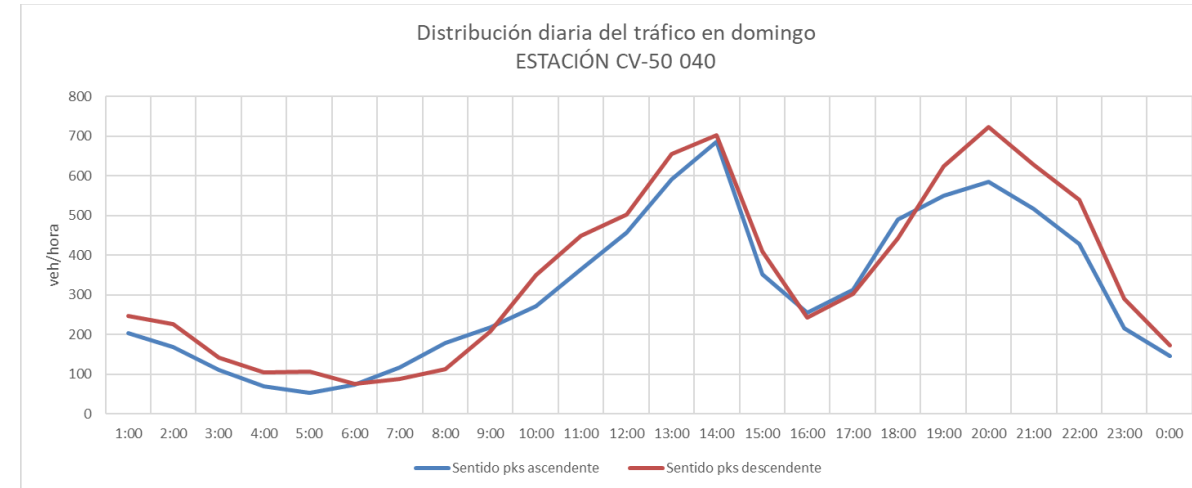


Figura 61. ESTACIÓN CV-50 040. Distribución diaria del tráfico en el día tipo domingo. Fuente: CEGESEV

De la observación de los datos anteriores puede concluirse que, en día laborable, las puntas horarias de tráfico se producen por la mañana de 7 a 8h y por la tarde de 18h30 y las 20h con cierta descompensación de sentidos en el tramo más urbano de la CV-50 en Alzira (040), siendo el sentido más transitado en la mañana el de los pks crecientes (hacia el Oeste) y en la tarde el sentido recíproco. Por su parte, en fin de semana, sábado y domingo, las puntas se desplazan obteniéndose un valor máximo alrededor de las 13h por la mañana y sobre las 20h por la tarde. Un comportamiento similar, aunque con pequeñas diferencias se registra asimismo en la CV-50 en el tramo de calzadas separadas que une Alzira con la A-7 (050).

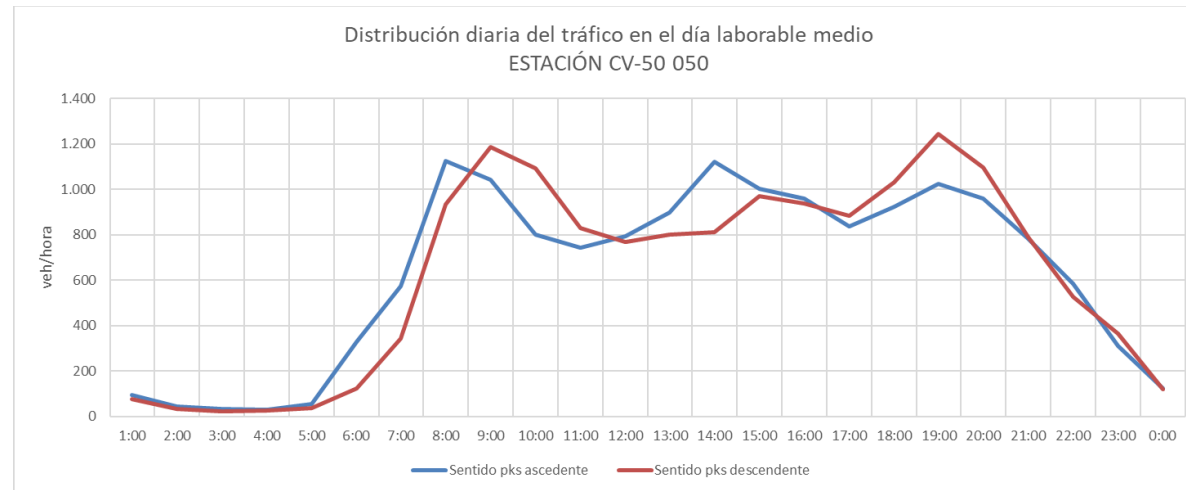


Figura 62. ESTACIÓN CV-50 050. Distribución diaria del tráfico en el día laborable medio. Fuente: CEGESEV

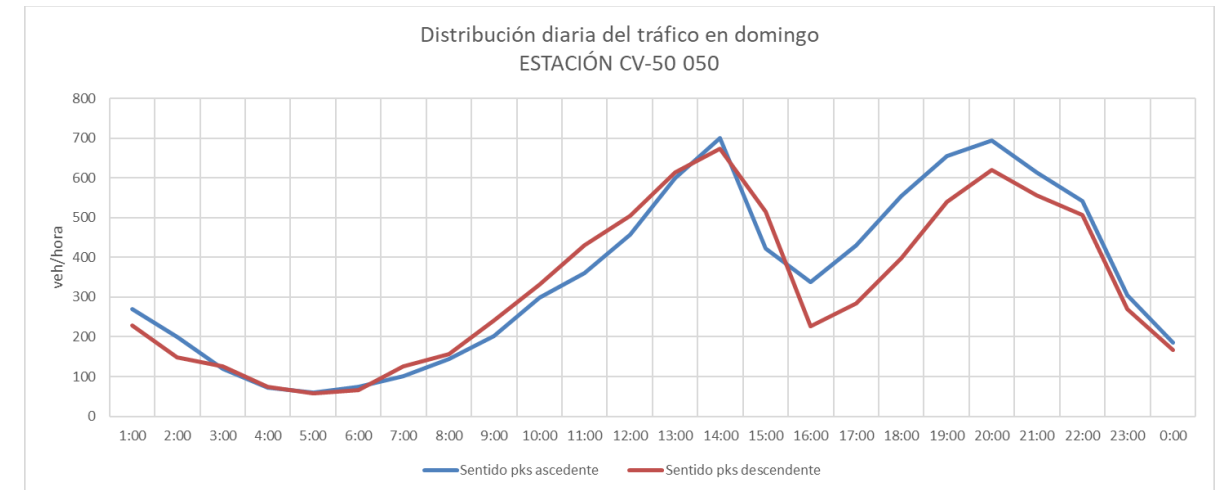


Figura 64. ESTACIÓN CV-50 050. Distribución diaria del tráfico en el día tipo domingo. Fuente: CEGESEV

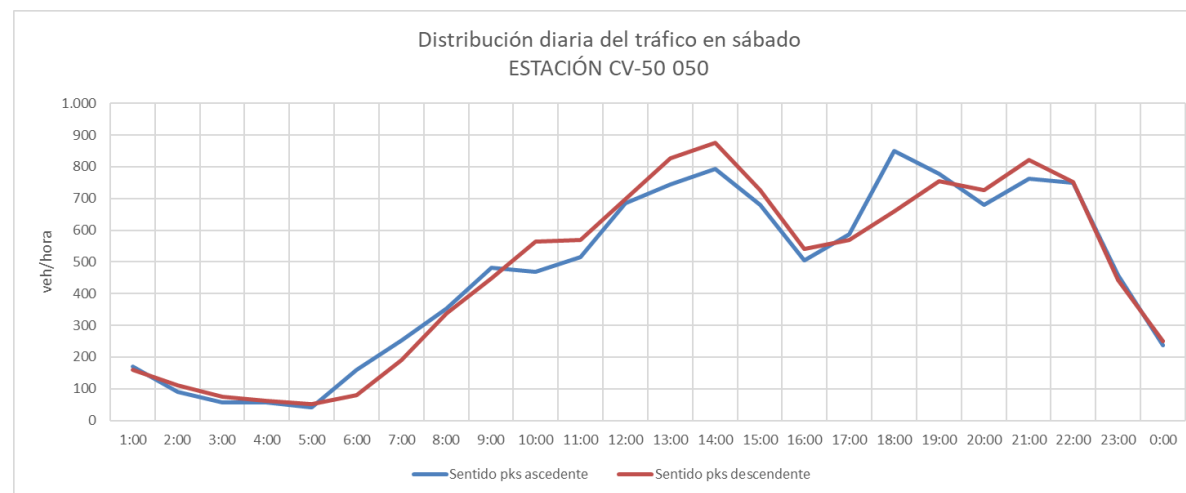


Figura 63. ESTACIÓN CV-50 050. Distribución diaria del tráfico en el día tipo sábado Fuente: CEGESEV

En cuanto los datos de las carreteras CV-550 (estación 020) y CV-41 (estación 010), las distribuciones son asimismo similares a las dos anteriores, mientras que en la carretera CV-41 (antigua CV-572), la mayor punta se observa por la tarde. En ambas carreteras CV-4105 y CV-41 que constituyen los ejes de comunicación Alzira-Carcaixent existe cierta descompensación de sentidos, con mayor tráfico en sentido Alzira en la hora punta de la mañana y mayor tráfico en sentido Carcaixent en la hora punta de la tarde, lo que resulta coherente con el desplazamiento hacia la capital de la Ribera por motivos de movilidad obligada, y retorno al lugar de residencia al finalizar la jornada laboral.

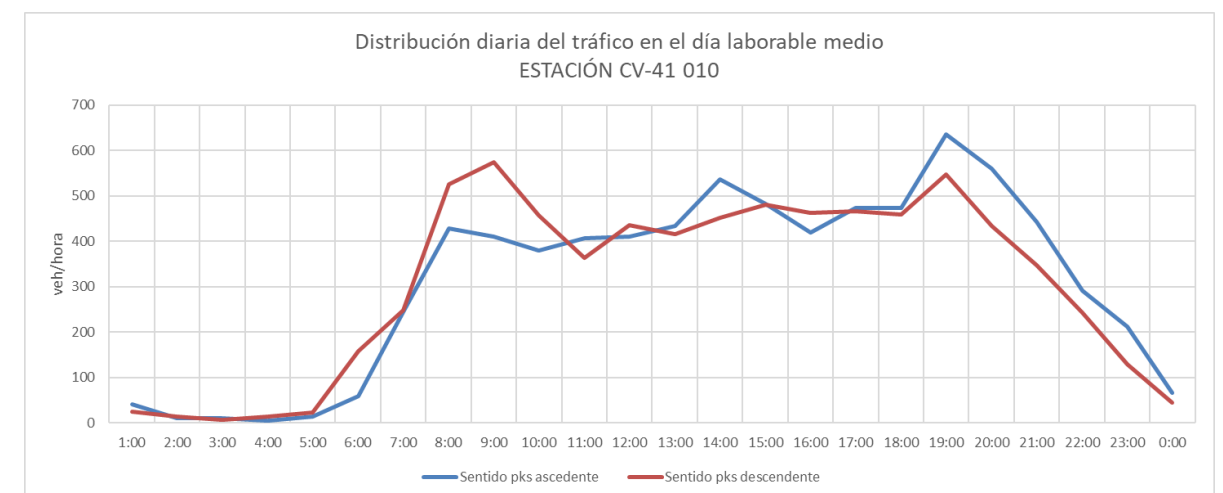


Figura 65. ESTACIÓN CV-41 010. Distribución diaria del tráfico en el día laborable medio. Fuente: CEGESEV

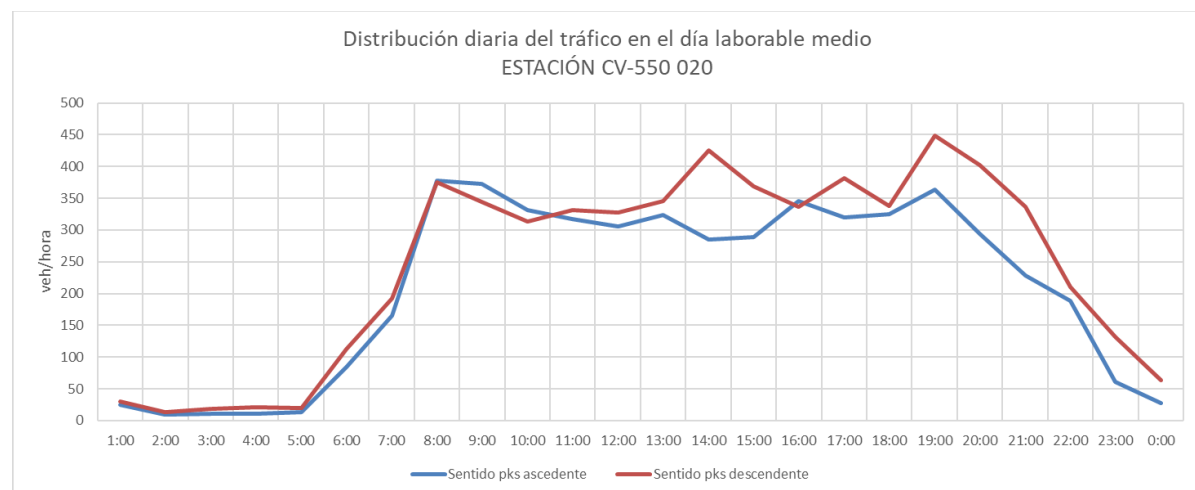


Figura 66. ESTACIÓN CV-550 020. Distribución diaria del tráfico en el día laborable medio. Fuente: CEGESEV

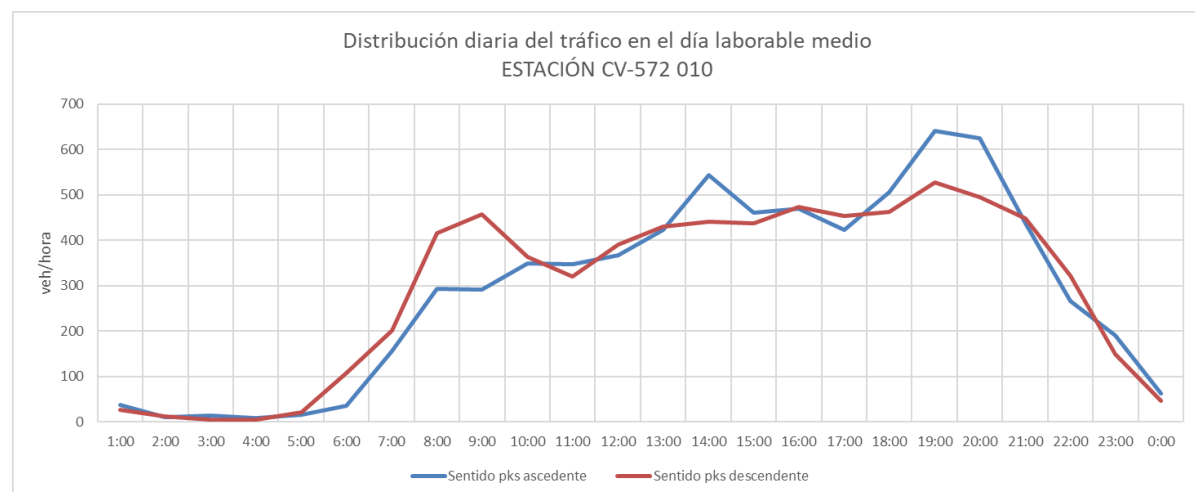


Figura 67. ESTACIÓN CV-572 010 (actual CV-41 – Av. de la Ribera). Distribución diaria del tráfico en el día laborable medio. Fuente: CEGESEV

10.5. ESTADO ACTUAL DE LA CIRCULACIÓN

De acuerdo con la distribución temporal del tráfico analizada en el apartado anterior, se ha programado una campaña adicional de aforos que complementase los datos anteriores y que aportase información sobre la direccionalidad de los flujos y sobre las características del tránsito. Así, en un día laborable de junio y julio de 2022, se han realizado aforos mediante grabación y posterior visualización de video en ciertas intersecciones que permiten aumentar el conocimiento sobre el comportamiento del tráfico. Los aforos correspondientes al mes de julio se han corregido para tener en cuenta que éste es un mes en el que el tráfico desciende, empleando los coeficientes adecuados a la distribución mensual expuesta en el apartado anterior.

Dicha campaña se llevó a cabo en diferentes horas no necesariamente coincidentes con las punta, no obstante, el conocimiento de la distribución horaria obtenida de los datos de las estaciones permanentes del CEGESEV ha permitido la extrapolación de dichos volúmenes a dichas horas punta como la correspondiente al intervalo 8h-9h que es la hora que supone una mayor carga de tráfico en el tramo urbano de la CV-50.

Glorieta CV-50 – CV-555:

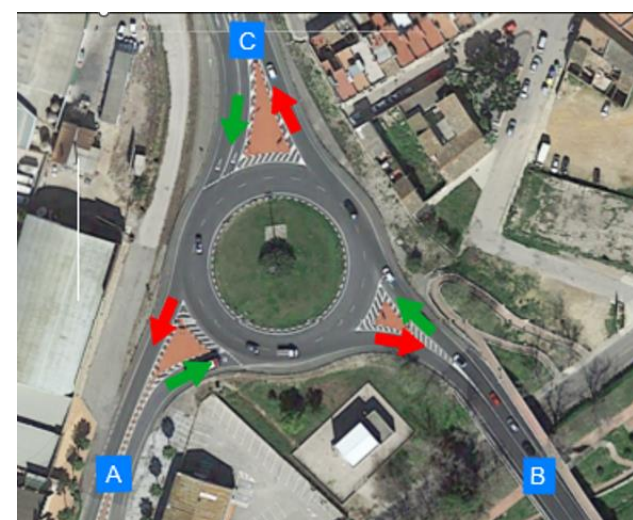


Figura 68. Nomenclatura de ramales glorieta CV-50 – CV-550

Matriz O/D intervalo 13-14h en día laborable (junio-2022):

		DESTINO				
		A	B	C		
ORIGEN	A	0	308	164	472	19%
	B	172	8	924	1104	44%
	C	172	753	8	932	37%
					2508	
		343	1069	1096	2508	
		14%	43%	44%		

Matriz O/D valor de la hora punta dentro del intervalo 7-9h en día laborable y mes medio:

		DESTINO				
		A	B	C		
ORIGEN	A	0	324	172	495	20%
	B	215	10	1155	1380	55%
	C	180	790	8	979	39%
					2854	
		395	1124	1336	2854	
		16%	45%	53%		

Esto significa que del tráfico que llega de la CV-550 a la CV-50, entorno a un 35% se dirige a la CV-50 norte mientras que el 65% restante lo hace a la CV-50 sur.

Glorieta CV-550- estación Renfe:



Figura 69. Nomenclatura de ramales glorieta CV-550

Matriz O/D valor de la hora punta dentro del intervalo 12-14h en día laborable (junio-2022) :

		DESTINO						
		A	B	C	D	E		
ORIGEN	A	0	0	20	225	60	305	28%
	B	25	0	5	5	10	45	4%
	D	260	0	15	0	165	440	41%
	E	175	0	10	100	5	290	27%
		460	0	50	330	240	1080	
		43%	0%	5%	31%	22%	1080	

Matriz O/D valor de la hora punta dentro del intervalo 7-9h en día laborable y mes medio:

		DESTINO						
		A	B	C	D	E		
ORIGEN	A	0	0	18	198	53	268	25%
	B	22	0	4	4	9	40	4%
	D	325	0	19	0	206	550	51%
	E	154	0	9	88	4	255	24%
		501	0	50	290	272	1113	
		46%	0%	5%	27%	25%	1113	

De los datos anteriores se deduce que la mayoría del tráfico que atraviesa esta glorieta lo hace en la búsqueda de la CV-50, seguida del acceso al polígono industrial y núcleo urbano de Alzira a través del Pont de Ferro.

Glorieta CV-50 – inicio carretera de calzadas separadas:

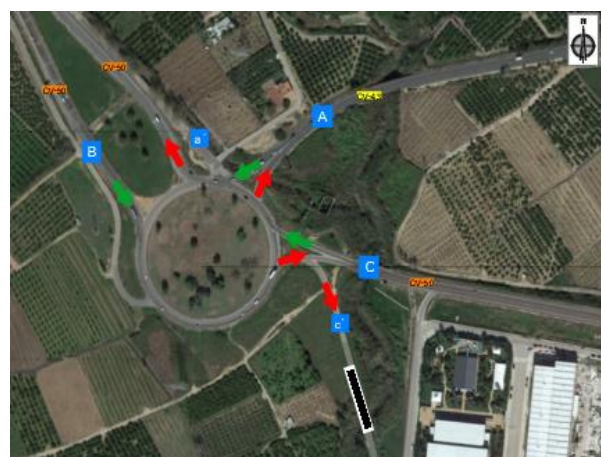


Figura 70. Nomenclatura de ramales glorieta CV-50

Matriz O/D valor de la hora punta dentro del intervalo en día laborable 14-15h (julio-2022) :

		DESTINO						
		A	B	C	a'	c'		
ORIGEN	A		373	1			374	22%
	B	278	4	541	1	13	837	49%
	C	7	486	3			496	29%
		285	863	545	1	13	1707	
		17%	51%	32%	0%	1%	1707	

Matriz O/D valor de la hora punta dentro del intervalo 7-9h en día laborable y mes medio:

		DESTINO						
		A	B	C	a'	c'		
ORIGEN	A		482	1	0	0	483	28%
	B	359	5	699	1	17	1082	63%
	C	9	628	4	0	0	641	38%
		368,349553	1115	704	1	17	2206	
		22%	65%	41%	0%	1%	2206	

Los resultados anteriores muestran la fuerte continuidad del tráfico de la CV-50 pero también la importancia de las relaciones con la CV-43 a Algemesí y zona norte de Alzira.

Glorieta CV-41:

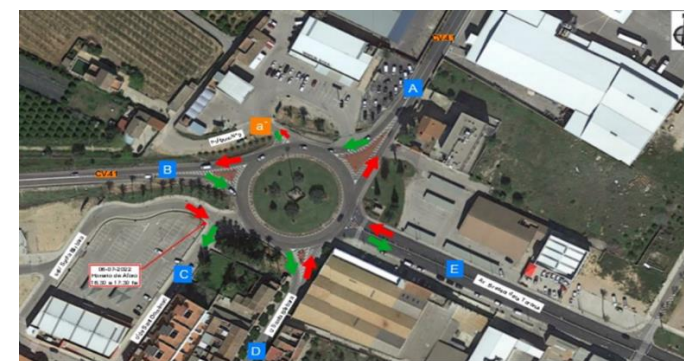


Figura 71. Nomenclatura de ramales glorieta CV-41

Matriz O/D 16h30-17h30 (julio-2022) :

		DESTINO								
		A	a'	B	C	D	E			
ORIGEN	o/b									
	A	1	5	180	0	103	87	376	30%	
	B	174	7	0	1	17	174	373	30%	
	C	43	2	7	2	3	43	100	8%	
	D	75	6	14	1	0	33	129	10%	
	E	42	10	143	4	39	25	263	21%	
A'	7	2	5	1	8	5				
									1241	
									1269	
									342	27%
									32	3%
									349	28%
									9	1%
									170	13%
									367	29%

Matriz O/D valor de la hora punta dentro del intervalo 19-20h en día laborable y mes medio:

		DESTINO								
		A	a'	B	C	D	E			
ORIGEN	o/b									
	A	2	9	321	0	184	155	671	54%	
	B	311	12	0	2	30	311	666	54%	
	C	77	4	12	4	5	77	179	14%	
	D	134	11	25	2	0	59	231	19%	
	E	75	18	255	7	70	45	470	38%	
A'	12	4	9	2	14	9				
									2217	
									2267	
									611	48%
									58	5%
									622	49%
									17	1%
									303	24%
									656	52%

Estos resultados muestran que la variante de Alzira distribuye sus tráficos entre la antigua y la nueva CV-41 de una forma un tanto equitativa, siendo sin duda sus relaciones más importantes.

En general, la toma de datos anterior ha permitido asimismo anotar ciertos comportamientos de interés. Así, en hora punta de primera hora de la mañana (dentro del intervalo de 7 a 9h) se observan retenciones reiteradas en día laborable en el tramo de la CV-50 comprendido entre la Av. de la Hispanitat y la glorieta de la CV-550 sentido Valencia y también se han observado retenciones en la entrada a esta última glorieta sentido Valencia en el intervalo 13-14h.

Atendiendo al Manual de Capacidad de Carreteras HCM-2010, este tipo de circulación en la CV-50 es representativo de niveles de servicio E y F que, al ser alcanzados de forma repetitiva en hora punta de los días laborables, dejan a la carretera fuera de los estándares establecidos en la vigente Instrucción de Trazado 3.1 IC e incapaz de albergar nuevos incrementos de tráfico con una adecuada calidad de servicio en hora punta.

Asimismo se han observado retenciones en la entrada a la glorieta de la CV-50 – CV-43 (inicio del tramo de calzadas separadas) de los tráficos procedentes de ambas vías sentido Valencia en el intervalo horario de 7h a 8h y también tráfico denso en el tramo de la CV-550 correspondiente al paso sobre el FFCC y acceso a CV-40 sentido Alzira.



Figura 72. Tramos del corredor actual de la CV-50 con circulación densa y retenciones ocasionales en hora punta de mañana

11. ANÁLISIS DE LA DEMANDA DE TRÁFICO

La zonificación forma parte del proceso de estimación de los orígenes y destinos de los viajes motorizados y es necesaria para su posterior asignación a la red viaria, por lo que constituye un elemento fundamental del estudio.

Para ello se tiene en cuenta que los usos residenciales, como principales generadores de viajes, establecerán sus relaciones fundamentalmente con el núcleo urbano propio o con los próximos como proveedores de oferta laboral y de estudios, servicios sanitarios y también comerciales y de ocio. Se considera que el poder de atracción de todo tipo de

viajes es mayor cuanto mayor es el tamaño del núcleo urbano que atrae los viajes, pero también que disminuye a medida que se incrementa la distancia a la que se encuentra, lo que constituye en sí mismo la base del modelo de transporte clásico gravitacional.

En este caso, la zonificación debe estar relacionada con el tipo de infraestructura en estudio y con el servicio que prestaría en un futuro. Los núcleos de población existentes en el ámbito de estudio y las redes de comunicación que permiten la conexión entre ellos y con el exterior, responderían al siguiente esquema simplificado:

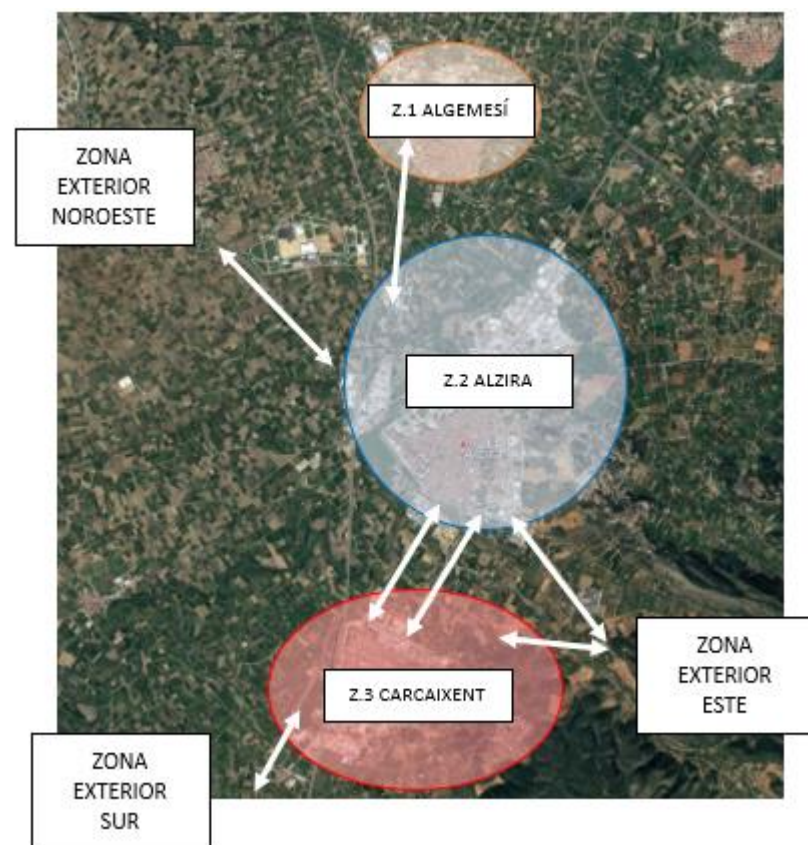


Figura 73. Grafo de grandes zonas e interconexión entre ellas en el ámbito de estudio

Considerando esta primera zonificación, las alternativas analizadas para el nuevo acceso a Carcaixent desde la CV-50 que finalmente han sido sometidas a consideración, discurren adosadas al FFCC y constituyen tan solo una alternativa de conexión para ciertos flujos de los posibles entre estas zonas.

- Z.1: Algemesí
- Z.2: Alzira
- Z.3: Carcaixent

ZEN: Zona exterior Noroeste

ZES: Zona exterior Sur

ZEE: zona exterior Este

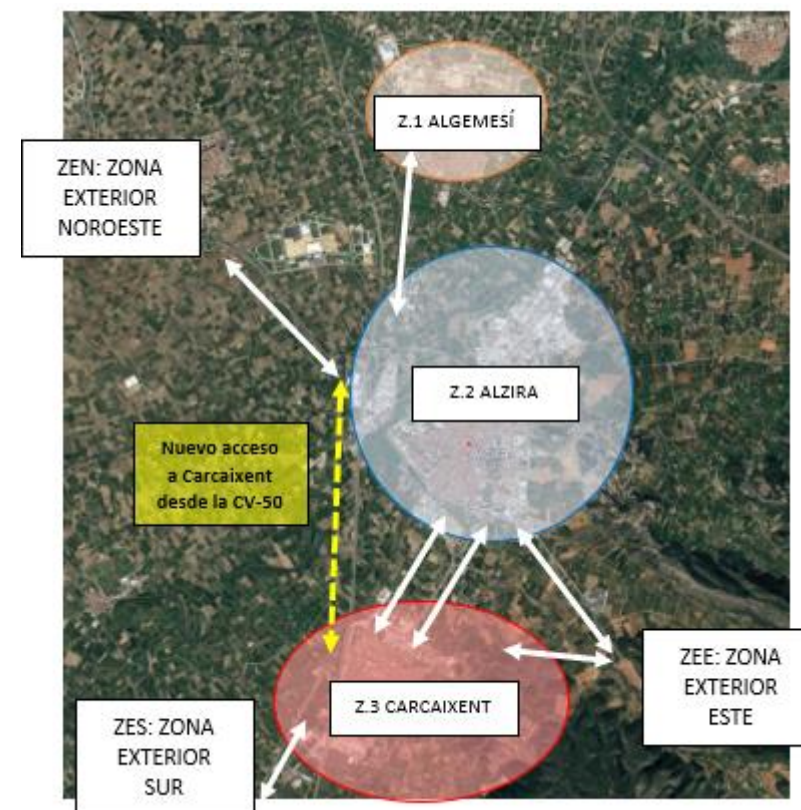




Figura 74. Grafo de grandes zonas e interconexión entre ellas en el ámbito de estudio incluyendo el nuevo acceso a Carcaixent desde la CV-50

Para determinar si el nuevo acceso constituye una alternativa capaz de captar tráfico en las correspondientes relaciones entre las zonas anteriores (en total, o parte de su recorrido), se ha realizado un análisis preliminar de longitudes y tiempos de recorrido, estableciéndose las siguientes exclusiones:

	Z.1	Z.2	Z.3	ZEN	ZES	ZEE
Z.1						(**)
Z.2						(**)
Z.3						(**)
ZEN					(*)	(**)
ZES				(*)		(**)
ZEE	(**)	(**)	(**)	(**)	(**)	(**)

 Relaciones entre zonas para las que la nueva vía no constituye alternativa suficientemente competitiva.
 Relaciones entre zonas para las que la nueva vía puede constituir una alternativa suficientemente competitiva.

(*) La autovía A-7 constituye la alternativa de menor tiempo de recorrido para las comunicaciones de la Zona Externa Norte ZEN con las poblaciones situadas al sur de Carcaixent (Zona Externa Sur ZES).

(**) Las malas características de trazado y tiempos de recorrido de la CV-570 junto con el número de intersecciones y longitud de recorrido total motiva que la nueva carretera no sea considerada una alternativa suficientemente competitiva para captar tráficos con origen/destino en la Zona Externa Este ZEE.

Figura 75. Tráfico entre zonas para las que la nueva vía no constituye una alternativa útil

Teniendo en cuenta las características de la movilidad global expuestas en el apartado 7 de este estudio así como la valiosa información procedente de los Planes de Movilidad Sostenible de Carcaixent (PMUS CARCAIXENT 2019) y de la Mancomunidad de la Ribera (PMUS MANRA 2009) allí expresada, buena parte de las relaciones anteriores pueden establecerse ya en términos de tráfico vehicular. Para ello, se han tomado los resultados de ambos estudios y en ausencia de más datos, se han considerado además las siguientes consideraciones e hipótesis:

- Se ha adoptado el tráfico de vehículos obtenido en el PMUS MANRA a partir de encuestas domiciliarias entre los municipios de Carcaixent, Alzira y Algemesí.
- A excepción del tráfico entre Carcaixent y Alzira, y entre Carcaixent y Algemesí ya obtenido del PMUS MANRA, el resto del tráfico vehicular total que el PMUS CARCAIXENT asigna a las comunicaciones de Carcaixent con el resto de municipios de la Ribera Alta, se ha distribuido entre dichos municipios según un modelo gravitacional (proporcional a la población de dichos municipios e inversamente proporcional a la distancia que los separa de Carcaixent).
- Dados los menores tiempos de recorrido que proporciona frente al autobús interurbano, la totalidad de los viajes entre Carcaixent y Valencia y su Área

Metropolitana que corresponden al transporte público, se llevan a cabo en el modo cercanías RENFE.

- La distribución de viajes de la conurbación Algemesí-Alzira-Carcaixent con el exterior establecida en el PMUS MANRA, se distribuye de forma proporcional a sus poblaciones considerando un 90% de asignación al modo vehículo y una ocupación de 1,06 personas/vehículo.

Bajo estas hipótesis, se obtiene la siguiente matriz O/D en tráfico vehicular:

	Z.1	Z.2	Z.3	ZEN	ZES	ZEE
Z.1			770		1.489	
Z.2			6.625		2.439	
Z.3	818	7.324		2.756		
ZEN			2.756			
ZES	1.489	2.439				
ZEE						



 Relaciones entre zonas para las que la nueva vía no constituye alternativa suficientemente competitiva.
 Tráfico diario que puede ser parcial o totalmente captado por la nueva vía.

Figura 76. Viajes diarios estimados entre zonas en vehículo automóvil (veh/día)

Sobre las zonas anteriores, un estudio de mayor detalle requiere considerar subzonas con diferentes accesibilidades a la red viaria actual y futura, lo que determinará en una fase posterior su asignación final a la red viaria correspondiente a cada escenario.

Considerando la estructura urbana de Alzira y Carcaixent y sus secciones censales, lo que permite conocer sus valores de población, la zonificación considerada para ambas poblaciones es la siguiente:

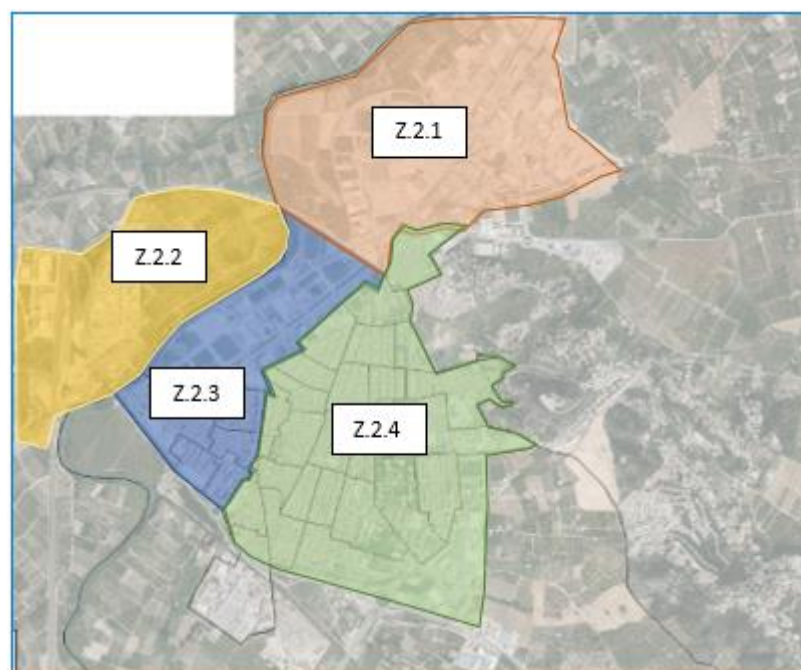


Figura 77. Subzonificación Alzira

El grueso de la población de Alzira reside en la zona Z.2.4 y tiene sus salidas hacia la CV-50 en sentido Carcaixent y Valencia a través de la Avda. de la Hispanitat, las calles Colón y Salvador Santamaría y la Avda. Vicente Vidal.

Por su parte, las zonas Z.2.1 y Z.2.2 son zonas fundamentalmente industriales que atraen viajes por motivos laborales y que se nutren principalmente de trabajadores de las poblaciones más cercanas, Alzira, Algemesí y Carcaixent.

En la zona Z.2.1 destaca el Polígono Industrial Crtra. Albalat del Alzira, del que la Agència Energètica de la Ribera desarrolló un plan de Transporte en 2011 en el que se presentaban ciertos datos de interés relativos a esa fecha, tales como que los trabajadores del polígono procedentes de Carcaixent suponían aproximadamente el 9% del total, estimándose en aquél entonces en 3.100 trabajadores, y que un 85% de ellos empleaban el vehículo privado en sus desplazamientos (el 70% individualmente y el 15% compartiendo coche).

Suponiendo una media de 3 desplazamientos por trabajador, un 85% de uso del vehículo privado y una ocupación de 1,2 personas/vehículo, supondría un nº de desplazamientos en vehículo privado de 6.588 veh/día, de los cuáles el 9% correspondería a Carcaixent: 593 vh/día.

En ausencia de datos concretos de trabajadores con puesto de trabajo en la zona industrial ubicada en Z.2.2, es posible considerar un patrón de movilidad similar al de la zona Z.2.1 y hacer, de forma simplificada, una aproximación al tráfico diario por comparación de superficies, resultando entonces un tráfico para residentes de Carcaixent de 170 veh/día.

Por otro lado, debe tenerse en cuenta el potencial de atracción de tráfico de la estación de RENFE y de su área de estacionamiento asociada situadas en la zona Z.2.2, no obstante, esta atracción se limita al propio núcleo urbano de Alzira ya que Carcaixent cuenta también con una estación y zona de aparcamiento propia.

Respecto a Carcaixent, la deficiente comunicación transversal de la variante de la carretera CV-41 que discurre por el Oeste del núcleo urbano debida a la presencia del FFCC hace que el acceso a la población se produzca a través, o bien de las glorietas situadas al norte que la conectan con la CV-4105 y con la CV-41, o bien al sur a través de la glorieta que da acceso al polígono industrial de Carcaixent y a la zona residencial situada más al sur. Teniendo en cuenta estas consideraciones se ha estimado conveniente subzonificar Carcaixent en función del polo de atracción de accesos norte o sur tal y como se muestra en la siguiente figura.

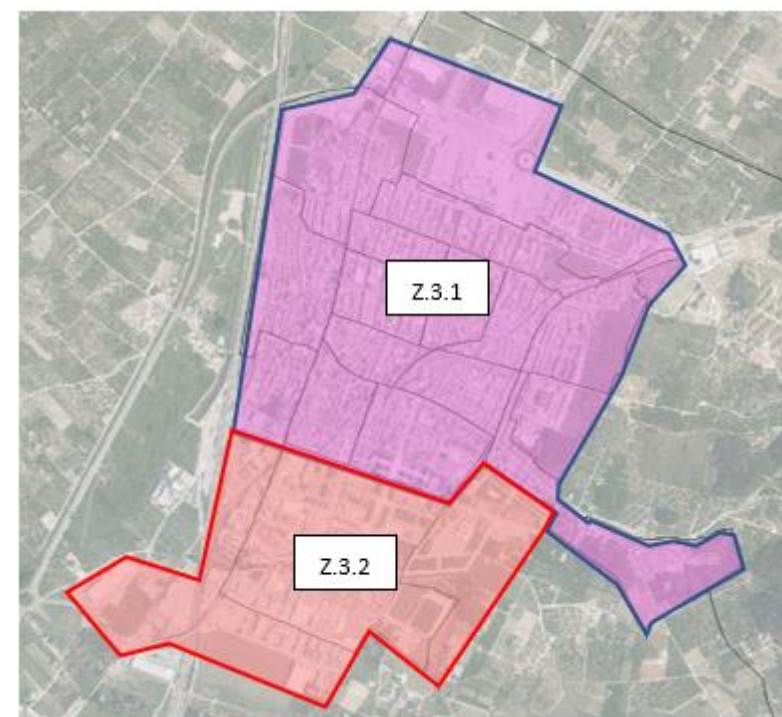


Figura 78. Subzonificación Carcaixent

Considerando la hipótesis de distribución de viajes entre zonas proporcional a la población residente en cada subzona, excluyendo los movimientos entre zonas correspondientes a la misma población y que no resultan de interés para este estudio, la matriz entre las subzonas de Alzira y Carcaixent queda como sigue:

	Z.2.1	Z.2.2	Z.2.3	Z.2.4	Z.3.1	Z.3.2
Z.2.1	--	--	--	--	502	91
Z.2.2	--	--	--	--	144	26
Z.2.3	--	--	--	--	--	126
Z.2.4	--	--	--	--	--	--
Z.3.1	502	144	--	--	--	--
Z.3.2	91	26	140	--	--	--

- Relaciones entre zonas para las que la nueva vía no constituye alternativa.
- Tráfico diario que puede ser parcial o totalmente captado por la nueva vía.

Figura 79. Matriz origen-destino entre subzonas 2 y 3 en veh/día

12. ASIGNACIÓN DEL TRÁFICO

Establecida la generación/atracción de viajes, el reparto modal, y la distribución zonal, es necesaria la asignación de tráfico a cada uno de los posibles itinerarios establecidos tras la puesta en servicio del nuevo acceso norte a Carcaixent desde la CV-50 en su trazado paralelo al FFCC, ya que el resto de alternativas se han desechado por su alto impacto ambiental y paisajístico.

El proceso de asignación tiene en cuenta las características de los itinerarios actuales y del nuevo acceso proyectado, considerándose como variable a emplear el tiempo de recorrido dado su peso en la toma de decisión final en un entorno como el analizado. Para ello se estima una velocidad media de circulación para la nueva vía acorde con el número de intersecciones previsto, la velocidad de proyecto y las características geométricas del trazado proyectado y también del grado de saturación alcanzado en un proceso iterativo de asignación, que a su vez plantea variaciones en el tiempo de recorrido. El criterio a emplear es el de distribución de viajes entre un máximo de dos alternativas de forma proporcional a la inversa del tiempo de viaje empleado en cada una de ellas.

Los tiempos entre cada par de zonas dependen del momento del día y de la saturación que presente en ese momento cada corredor. Para su estimación en términos medios diarios en el itinerario actual, se han empleado recorridos en vehículo flotante en diferentes horas del día y se ha obtenido un valor medio de recorrido.

Para los análisis en hora punta, los recorridos se han centrado en la hora punta de la mañana, de 7h30 a 8h30 de un día laborable. Para esta hora punta se ha adoptado como volumen de cálculo un 10% del tráfico diario.

DISTRIBUCIÓN DE VIAJES POR ITINERARIOS						
VIAJES ENTRE ZONAS	Vh/día	Itinerarios posibles				TRAMO
		Itinerario CV-50 actual		Itinerario nuevo acceso		
		% de viajes	Vh/día	% de viajes	Vh/día	
Z.1 – Z.3	770	37	281	63	489	1 Y 2
Z.1 - ZES	1.489	35	527	65	962	1 Y 2
Z.2 - ZES	2.439	59	1435	41	1004	2
Z.3 – Z.1	818	44	356	56	462	1 Y 2
Z.3 - ZEN	2.756	33	919	67	1837	1 Y 2
ZEN – Z.3	2.756	40	1102	60	1654	1 Y 2
ZES – Z.1	1.489	33	485	67	1004	1 Y 2
ZES – Z.2	2.439	59	1435	41	1004	2
Z.2.1 – Z.3.1	502	44	223	56	279	1 Y 2
Z.2.1 – Z.3.2	91	40	36	60	55	1 Y 2
Z.2.2 – Z.3.1	144	49	70	51	74	1 Y 2
Z.2.2 – Z.3.2	26	48	12	52	14	1 Y 2
Z.2.3 – Z.3.2	126	51	65	49	61	2
Z.3.1 – Z.2.1	502	42	212	58	290	1 Y 2
Z.3.2 – Z.2.1	91	41	38	59	53	1 Y 2
Z.3.2 – Z.2.2	26	38	10	62	16	2
Z.3.2 – Z.2.3	140	46	64	54	76	2

Tramo 1: entre glorieta tramo de calzadas separadas de la CV-50 y CV-550

Tramo 2: entre CV-550 y variante de la CV-41 en Carcaixent

Figura 80. Asignación de tráfico vehicular entre el corredor actual y la nueva vía en veh/día

De los resultados anteriores se obtiene para el año actual 2022:

IMD tramo 1 (entre glorieta tramo de calzadas separadas de la CV-50 y CV-550):..... **7.173 vh/día**

IMD tramo 2 (entre CV-550 y variante de la CV-41 en Carcaixent):..... **9.334 vh/día**

Estos resultados ponen de manifiesto que el tramo de la nueva vía situado más al norte comprendido entre la CV-50 y la CV-550, no constituye un acceso atractivo para el núcleo urbano de Alzira debido a que supone un mayor recorrido y un mayor número de intersecciones a atravesar que el corredor actual, por el contrario, este itinerario sí favorecerá los tráficos locales del al polígono industrial Río Verde y de parte del tráfico de la propia CV-550 con destino en la CV-50 norte o en Algemesí.

Por el contrario, el tramo sur de la nueva vía, comprendido entre la CV-550 y la CV-41 en Carcaixent, no solo constituirá la alternativa de menor tiempo de recorrido para los tráficos procedentes del sur de la CV-41 y de Carcaixent hacia la CV-50 norte y Algemesí, sino que además puede erigirse en una alternativa de interés para ciertos movimientos entre subzonas de Carcaixent y Alzira, especialmente entre las zonas sur de Carcaixent y norte de Alzira (incluido el polígono industrial Carretera de Albalat), ya que las mayores velocidades de recorrido en este tramo compensan la deficiente calidad de itinerario de la CV-550 en el tramo urbano entre el polígono Río Verde y la CV-50 a su paso sobre el FFCC y junto a la estación. Una mejora de este tramo, aumentaría a su vez el atractivo de la nueva vía para dar servicio a estos tráficos.

13. PROGNOSIS DE TRÁFICO

Para la realización de la prognosis de tráfico a los diferentes años horizonte pueden tomarse como referencia las tasas de crecimiento propuestas por la *Orden FOM/3317/2010 de 17 de Diciembre, por la que se aprueba la "Instrucción sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia en la ejecución de las obras públicas de infraestructuras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento"*, en cuyo apartado 5 del Anexo II se indica que "los incrementos de tráfico a utilizar en los Estudios de Tráfico, a efectos de definir (...) cualquier otra cuestión de la geometría de la carretera serán los siguientes:"

Periodo	Incremento anual acumulativo
2017 en adelante	1,44 %

Sin embargo, resulta asimismo necesario un estudio de la evolución real del tráfico en el área de estudio a partir de los datos de tráfico de las estaciones de aforo representativas. De este modo, excluido por su singularidad el año 2020, (debido a los efectos sobre el tráfico de las restricciones de la movilidad provocadas por la crisis sanitaria del SARS-COV2), entre los años 2015 a 2019 el tráfico en la carretera CV-50 ha tenido crecimientos interanuales variables en función de la estación considerada, manteniéndose en conjunto con crecimientos moderados o incluso en algún caso con ligeros descensos. Así, en la estación 50050 correspondiente al tramo de calzadas separadas en el que arranca el nuevo acceso propuesto, la variación oscila entre el 0 y el 4% con un crecimiento interanual medio del 3%, mientras que en la estación 50040 el crecimiento medio interanual es del 2,7% en estos mismos cuatro años.

Teniendo en cuenta estas dos fuentes de información, se considera adecuado adoptar en este estudio una tasa de crecimiento del 2,5% para los 10 primeros años desde la fecha actual (2022-2032), 2% para los 10 años siguientes (2032-2042) y un 1,44% en los cinco últimos años años siguientes (2042-2047). El tráfico inducido en los dos primeros años se asocia a una movilidad no existente en la actualidad generada por la nueva infraestructura como consecuencia de la mejora que supone sobre la oferta viaria, así como por pequeños desarrollos de actividad que puedan verse acelerados por dicha mejora.

Teniendo en cuenta los plazos establecidos para la consecución, en su caso, de la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) positiva, la aprobación definitiva del presente proyecto básico, la redacción del correspondiente proyecto de construcción y la ejecución de las obras, los años horizonte considerados son los siguientes:

HORIZONTES TEMPORALES CONSIDERADOS	TASAS DE CRECIMIENTO EMPLEADAS EN EL ESTUDIO
Año 2027. Puesta en servicio.	2022 – 2027 : 2,5% anual
Año horizonte 2037. A los 10 años de la puesta en servicio.	2027 – 2032 : 2,5% anual 2032 – 2037 : 2,0% anual
Año horizonte 2047.	2037 – 2042 : 2,0% anual

A los 20 años de la puesta en servicio.	2042 – 2047 : 1,44% anual
---	---------------------------

Resultando entonces las siguientes intensidades medias diarias:

HORIZONTES TEMPORALES CONSIDERADOS	IMD por tramos
Año 2027. Puesta en servicio.	TRAMO 1 (EJES 1 Y 2): 8.116 vh/día
	TRAMO 2 (EJE-3): 10.561 vh/día
Año horizonte 2037. A los 10 años de la puesta en servicio.	TRAMO 1 (EJES 1 Y 2): 10.138 vh/día
	TRAMO 2 (EJE-3): 13.192 vh/día
Año horizonte 2047. A los 20 años de la puesta en servicio.	TRAMO 1 (EJES 1 Y 2): 12.022 vh/día
	TRAMO 2 (EJE-3): 15.644 vh/día

A efectos de dimensionamiento del firme, de acuerdo con los aforos realizados y adoptando un % de pesados del 6%, la IMD de pesados resultaría para esos mismos horizontes temporales la siguiente:

HORIZONTES TEMPORALES CONSIDERADOS	IMDp por tramos
Año 2027. Puesta en servicio.	TRAMO 1 (EJES 1 Y 2): 487 vhp/día
	TRAMO 2 (EJE-3): 634 vhp/día
Año horizonte 2037. A los 10 años de la puesta en servicio.	TRAMO 1 (EJES 1 Y 2): 608 vhp/día
	TRAMO 2 (EJE-3): 792 vhp/día
Año horizonte 2047. A los 20 años de la puesta en servicio.	TRAMO 1 (EJES 1 Y 2): 721 vhp/día
	TRAMO 2 (EJE-3): 939 vhp/día

14. CAPACIDAD Y NIVELES DE SERVICIO

Tanto el tramo de la CV-50 actual como la vía de nuevo acceso que se proyecta están formados por una carretera convencional con diferentes grados de prohibición de adelantamiento.

Tal y como se ha comentado en apartados anteriores, en el caso de la CV-50 actual, el nivel de servicio puede fácilmente determinarse a partir de la observación de la realidad circulatoria, existiendo tráfico denso y retenciones para la hora punta de la mañana del día

laborable en el conjunto tronco-intersecciones, fundamentalmente en el tramo comprendido entre la Avenida de la Hispanitat y la CV-550 en sentido Valencia. En este tramo está prohibido el adelantamiento y se producen a menudo retenciones en la glorieta de acceso a la CV-550. Atendiendo al Manual de Capacidad de Carreteras HCM-2010, este tipo de circulación es representativo de niveles de servicio E y F que, al ser alcanzados de forma repetitiva en hora punta de los días laborables, dejan a la carretera fuera de los estándares establecidos en la vigente Instrucción de Trazado 3.1 IC e incapaz de albergar nuevos incrementos de tráfico con una adecuada calidad de servicio en hora punta.

Por otro lado, para la nueva vía proyectada, la aplicación del Manual de Capacidad de Carreteras HCM-2010, permite estimar el nivel de servicio de la vía atendiendo a la metodología de cálculo que se expone a continuación. Atendiendo a los resultados de los aforos, la intensidad de cálculo ha sido corregida con un FHP= 0,9 y un 6% de pesados, habiéndose adoptado el mayor de los valores estimados de tráfico en los dos tramos en que se ha dividido la carretera con una estimación en hora punta del 10% sobre la IMD, habiéndose considerado además terreno ondulado debido a las pendientes longitudinales del trazado.

Tipo de carretera considerado: Clase II (debido a la relativa corta distancia entre intersecciones del tipo glorieta, no se trata de una carretera interurbana de largo recorrido en la que los conductores esperen desplazarse a altas velocidades). Para este tipo de carretera el nivel de servicio se determina atendiendo al porcentaje de tiempo siguiendo (PTS)

Ajuste de la demanda (para estimar PTS):

$$I_{ci,i,PTS} = \frac{I_{H,r,i}}{FHP * f_{t,PTS} * f_{VP,PTS}}$$

$$f_{VP,PTS} = \frac{1}{1 + PC(EC - 1) + PR(ER - 1)}$$

donde:

$I_{H,r,i}$ = demanda en la hora de referencia en condiciones reales correspondiente al sentido i (veh/h)

$I_{ci,i,PTS}$ = demanda i necesaria para la determinación de PTS (veh lig/h)

i = sentido analizado, d= directo; o= inverso

$f_{t,PTS}$ = factor de ajuste por tipo de terreno para determinar PTS

$f_{VP,PTS}$ = factor de ajuste por vehículos pesados para determinar PTS

PC = porcentaje de vehículos pesados en tanto por uno

PR = porcentaje de vehículos recreativos en tanto por uno

EC =equivalencia en vehículos ligeros de camiones

ER =equivalencia en vehículos ligeros de vehículos recreativos

Estimación de PTS:

$$PTS_d = PTSBD_d + f_{na,PTS} \left(\frac{I_{ci,d,PTS}}{I_{ci,d,PTS} + I_{ci,o,PTS}} \right)$$

donde:

PTS_d = % de tiempo siguiendo en el sentido analizado

$PTSBD_d$ = % de tiempo siguiendo para condiciones ideales en el sentido de circulación analizado

$f_{na,PTS}$ = ajuste de PTS por % de zonas de no adelantamiento en el tramo analizado

$I_{ci,d,PTS}$ = demanda en el período de análisis en el sentido analizado necesario para estimar PTS

$I_{ci,o,PTS}$ = demanda en el período de análisis en el sentido opuesto al analizado necesario para estimar PTS

$PTSBD_d$ se determina como sigue:

$$PTSBD_d = 100 \left[1 - \exp \left(a \{ I_{ci,d} \}^b \right) \right]$$

donde:

a y b son constantes cuyos valores están contemplados en el HCM-2010 en función de la intensidad del sentido contrario al analizado.

De la aplicación de dicha metodología, el nivel de servicio obtenido para ambos sentidos es el siguiente.

2027			
Tramo 1		Tramo 2	
IMD	8116	IMD	10561
IH	812	IH	1056
IH por sentido	406	IH por sentido	528
factor terreno	1	factor terreno	1
factor pesados Ec	1,1	factor pesados	1,1
% pesados	6	% pesados	6
FHP	0,9	FHP	0,9
Ici,i,PTS	454	Ici,i,PTS	590
Ici,o,PTS	454	Ici,o,PTS	590
a	-0,0025	a	-0,00325
b	0,909	b	0,873
PTSbd	47,82	PTSbd	57,38
% no adelant.	100	% no adelant.	20
fna, PTS	39,46	fna, PTS	23,4
PTSd	67,5481167	PTSd	69,0771766
NS	C	NS	C

2037			
Tramo 1		Tramo 2	
IMD	10138	IMD	13192
IH	1014	IH	1319
IH por sentido	507	IH por sentido	659,5
factor terreno	1	factor terreno	1
factor pesados Ec	1	factor pesados	1
% pesados	6	% pesados	6
FHP	0,9	FHP	0,9
Ici,i,PTS	563	Ici,i,PTS	733
Ici,o,PTS	563	Ici,o,PTS	733
a	-0,0031	a	-0,0041
b	0,88	b	0,845
PTSbd	55,79	PTSbd	66,07
% no adelant.	100	% no adelant.	20
fna, PTS	34,54	fna, PTS	17,61
PTSd	73,06019	PTSd	74,8769429
NS	D	NS	D

2047			
Tramo 1		Tramo 2	
IMD	12022	IMD	15644
IH	1202	IH	1564
IH por sentido	601	IH por sentido	782
factor terreno	1	factor terreno	1
factor pesados Ec	1	factor pesados	1
% pesados	6	% pesados	6
FHP	0,9	FHP	0,9
Ici,i,PTS	668	Ici,i,PTS	869
Ici,o,PTS	668	Ici,o,PTS	869
a	-0,0037	a	-0,0046
b	0,857	b	0,832
PTSbd	62,28	PTSbd	72,26
% no adelant.	100	% no adelant.	20
fna, PTS	30,04	fna, PTS	12,22
PTSd	77,3033505	PTSd	78,3728187
NS	D	NS	D

HORIZONTES TEMPORALES CONSIDERADOS	Nivel de Servicio
Año 2027. Puesta en servicio.	TRAMO 1: C
	TRAMO 2: C
Año horizonte 2037. A los 10 años de la puesta en servicio.	TRAMO 1: D
	TRAMO 2: D
Año horizonte 2047. A los 20 años de la puesta en servicio.	TRAMO 1: D
	TRAMO 2: D

15. CONCLUSIONES

Actualmente, la conexión de Carcaixent con la ciudad de Valencia se realiza por el tramo periurbano de la CV-50 que discurre adosado al casco urbano de Alzira. El objetivo inicial del nuevo acceso norte a Carcaixent es disminuir los tiempos de recorrido de los vehículos y el impacto sobre los ciudadanos en el tramo periurbano, reduciendo la emisión de gases de los motores de combustión y los niveles de ruido y aportando una nueva vía alternativa que permita aumentar la oferta viaria y dar servicio a nuevos incrementos de movilidad que el desarrollo del conjunto Carcaixent-Alzira requiere.

El análisis de los datos oficiales disponibles procedentes de la monitorización que la GVA hace de sus carreteras, así como las observaciones realizadas en hora punta y la campaña de toma de datos llevada a cabo, ha permitido caracterizar la situación circulatoria actual y evidenciar la existencia de situaciones de congestión repetitivas en determinadas horas punta en la CV-50. Atendiendo a lo establecido en el Manual de Capacidad de Carreteras HCM-2010, este tipo de circulación en la CV-50 es representativo de niveles de servicio E y F, que al ser alcanzados de forma recurrente en hora punta de los días laborables, dejan a la carretera fuera de los estándares establecidos en la vigente Instrucción de Trazado 3.1 IC e incapaz de albergar nuevos incrementos de tráfico con una adecuada calidad de servicio en dichas horas punta.

El análisis de la demanda de tráfico ha tomado como referencia el gran número de encuestas realizadas en la elaboración de los planes de movilidad del MANRA (Mancomunidad de la Ribera Alta) de 2010 y de Carcaixent de 2019 que aportan una amplia información sobre los hábitos y volúmenes de viajes en todo tipo de modos dentro del área de estudio.

Los resultados muestran un potencial de atracción de viajes no solo entre las zonas situadas al norte de Alzira y Carcaixent, comunicadas a través del actual tramo de calzadas separadas de la CV-50, sino también entre Algemesí y las zonas situadas principalmente en el área norte de la propia Alzira que tengan su destino en Carcaixent, especialmente en su zona sur, y también en las poblaciones situadas más al sur de Carcaixent a través de la CV-41.

Por otro lado, la alta conectividad propuesta para el nuevo acceso del tramo comprendido entre su inicio, en el tramo de calzadas separadas de la CV-50, y la carretera CV-550,

permitirá una notable mejora de accesibilidad al polígono del Río Verde que contará con un nuevo acceso constituido por una glorieta situada sobre la CV-5445. Sin embargo, esta alta conectividad se traducirá en menores velocidades y mayores tiempos de recorrido, lo que afectará a su demanda en relación con la oferta viaria actual. En este tramo, la corta distancia entre intersecciones impedirá en la práctica el adelantamiento lo que a su vez determinará el nivel de servicio resultante. Por su parte, el segundo tramo, comprendido entre la CV-550 y la conexión final con la variante de la CV-41 podrá constituirse en una alternativa para los tráficos procedentes de la CV-50 (A-7), de Algemesí y de la zona norte de Alzira con una amplia proporción posible de adelantamiento, lo que también determina su carga de tráfico y nivel de servicio esperable. Los niveles D obtenidos para ambos tramos en la hora de proyecto y no superados en ninguno de los años horizonte considerados (2027, 2037 y 2047) se encuentran dentro de los límites establecidos en la Instrucción 3.1. IC para el tipo de carretera proyectado. A pesar de ello, se estima que sobre la glorieta de arranque de la nueva vía, en la que confluye también la CV-43, el incremento de tráfico requerirá que sobre ella sean acometidas a medio plazo mejoras de capacidad.

El estudio ha incluido asimismo un análisis de movilidad a pie y en bicicleta, así como de la importancia que las estaciones de ferrocarril juegan en la movilidad global de ambos municipios. A pesar del escaso uso de la bicicleta en Carcaixent, la construcción de la nueva carretera ofrece la oportunidad de mejorar la oferta para estos dos modos de transporte sostenibles, tanto en la búsqueda de captar ciertos tráficos relacionados con la movilidad laboral ordinaria, como también para ofrecer nuevas alternativas para hábitos de ejercicio saludables, deportivos o de ocio. Para ello, se considera necesario que la nueva infraestructura cuente con una vía ciclo peatonal con continuidad en todo el tramo Carcaixent - CV-50, así como que dicha vía conecte adecuadamente con los principales centros de generación/atracción de viajes, esto es, los núcleos de población de Alzira y Carcaixent, sus correspondientes estaciones de ferrocarril y la red de caminos que actualmente son empleados o pueden serlo en los desplazamientos deportivo-recreativos por peatones o ciclistas. Para tal fin, el proyecto incluye un adecuado tratamiento con prioridad en el cruce de las intersecciones, así como la conectividad del polígono de Río Verde, con la bolsa de aparcamiento que está prevista en él y con la estación de RENFE mediante una pasarela peatonal que cruce sobre el ferrocarril.

Como actuación complementaria se contemplan la implantación de un **aparcamiento** de tipo Park&Ride dotado de 73 plazas en las proximidades de la estación del FF.CC. de Alzira (dotado de las conexiones adecuadas con la red viaria futura), con el objetivo ya comentado de promover la integración del ferrocarril en el Proyecto mediante actuaciones que fomenten la intermodalidad y el uso sostenible de la red de transportes.

Con el objetivo de lograr la conectividad ciclo peatonal, se ha propuesto disponer de una pasarela que permita la conexión para uso ciclo-peatonal de los usuarios del referido aparcamiento y otros procedentes de la zona, tanto en un sentido como en otro, que con destino la estación de ferrocarril de Alzira puedan dirigirse al área industrial situada al oeste de las vías del ferrocarril (Planta de Clasificación de Envases Ligeros, Ecoparque,...) o aquellos que puedan emplear el aparcamiento procedente de otras áreas de la comarca.

La pasarela programada salvará el vano central sobre las vías del ferrocarril, tanto del AVE como de la línea de Cercanías de Renfe C2 *València Nord-Xàtiva-Moixent*, en dos vanos simétricos. El vano total de aproximadamente 40,40 metros entre apoyos extremos permitirá la conexión del itinerario ciclo peatonal proyectado con el aparcamiento disuasorio proyectado en las proximidades de la traza junto a la rotonda proyectada en la intersección con la CV-5445.

En el año 2.021 Renfe llevó a cabo la mejora de la accesibilidad con la adecuación normativa y mejora de los itinerarios accesibles al andén adecuando el paso inferior de uso peatonal.