
PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE (PMUS)

Potries



Equipo redactor

Ingeniero de Camino Canales y Puertos: D. Valentín Reche Galiana (col. 34.264)

Ingeniero en Geodesia y Cartografía e Ingeniero Topógrafo: D. José Blanes Bernabeu (col. 7697)

Licenciado en Geografía: D. Joaquín Palací Soler (col. 2057)

Licenciado en Geografía: D. Alberto Lorente Saiz (col. 2255)

Licenciado en Ciencias Económicas: D. Rafael Montaner Brotons

Graduado en Historia y experto universitario en igualdad y género¹: D. Jordi Ortiz Gisbert.

Proyecto cofinanciado por:

¹ Todos los créditos superados a falta de la emisión del título

CONTROL DE VERSIONES

Versión Noviembre 2020



PRÓLOGO

El presente Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) tiene la voluntad de ordenar la movilidad y de conseguir unos desplazamientos más eficientes y sostenibles situando a las personas como elemento principal de Potries.

El PMUS tiene una clara y rotunda vocación descarbonizadora de la movilidad a través de una planificación y una apuesta decidida por los medios de transporte más sostenibles y por una normalización de los desplazamientos cotidianos realizados a pie o en bicicleta.

Además, se incorporan importantes acciones para favorecer la introducción de vehículos eléctricos para tener un mayor respeto con el medio ambiente. También se busca la optimización de rutas para la reducción de combustible y de las molestias acústicas derivadas.

Por último, se dedica especial atención a los niños. Tanto para mejorar su salud y seguridad, así como para adquirir un firme compromiso de sensibilización para garantizar que las futuras generaciones de Potries disfruten de su municipio.



TABLA DE CONTENIDO

control de versiones	2
Prólogo	3
Introducción	9
Ámbito de estudio	9
Marco de estudio	10
Movilidad peatonal	10
Movilidad ciclista	10
Gestión del tráfico	10
Transporte público	11
Movilidad obligada	11
Movilidad infantil	11
Integración de la movilidad sostenible en el planeamiento urbano	11
Retos de la futura movilidad de Potries	12
Objetivos	12
Caracterización	12
Población	13
Motorización	15
Actividad económica	15
Desarrollo urbano	17
Desarrollo histórico	17
El desarrollo urbanístico actual	17
SUELO URBANO	20
SUELO NO URBANIZABLE	21
Aspectos de la ordenación urbanística en suelo urbano, que puedan tener relevancia en la estructura de movilidad municipal	23
Seguimiento de la contaminación acústica	23
Criterios de movilidad en la modificación del planeamiento que contribuyan a la movilidad sostenible	24
Relación con la ETV	25
la infraestructura verde	26
jerarquización de la Red vial	30
Red vial primaria interurbana	30
Red vial de penetración al casco urbano y COLECTORAS	32
SECCIONES VIARIAS	35
Análisis de la movilidad actual	43
Análisis cuantitativo	43
Aforos	43
Estacionamiento	48

Análisis cualitativo	49
Velocidades	49
Participación ciudadana.....	50
Principales conclusiones de la participación ciudadana	61
Incorporación de la Perspectiva de género	62
Seguridad vial	69
Diagnóstico sectorial	70
Pautas actuales de movilidad	70
Eventos especiales sobre la movilidad	71
Circulación	71
Transporte público	74
Electrificación del parque automovilístico	74
Desplazamiento en bicicleta	74
Desplazamiento a pie	76
Emisión de contaminantes	78
Cálculo de la huella de carbono	82
Consumo energético	84
Análisis DAFO	86
Plan de implementación	89
CRONOGRAMA - PRESUPUESTO	99
Modelo de gestión y seguimiento del plan	99
ANEXO 1. Estaciones de Aforo	102
Estación de Aforo 1. AVINGUDA FERROCARRIL D'ALCOI	103
Estación de Aforo 2. Avenida Europa	106
Estación de Aforo 3. Avenida Callosa del segura	108
Estación de Aforo 4. Carrer 25 d'Abril.....	111
Estación de Aforo 5. Avinguda Corts Valencianes	113
Estación de Aforo 6. CARRER JAUME I	115
Estación de Aforo 7. Calle LA PAU	117
Estación de Aforo 8. avinguda de la constitució	118
Gráfico 1 - Evolución de población	13
Gráfico 2 Pirámide de población y principales índices demográficos	13
Gráfico 3 Movimiento natural de la población	14
Gráfico 4 Variaciones residenciales	14
Gráfico 5 Vehículos por tipo en Potries	15
Gráfico 6 Empresas por sector de actividad	16
Gráfico 7 - Distribución modal total registrada en las estaciones de aforo	45
Gráfico 8 – Total turismos diarios por calle	48
Gráfico 9 Modalidad de transporte elegida por las mujeres para la movilidad obligada	63

Gráfico 10 Modalidad de transporte elegida por las mujeres para la movilidad no obligada....	63
Gráfico 11 Problemas como peatones señalados por las mujeres	64
Gráfico 12 Valoración de la seguridad de las calles por las mujeres encuestadas.....	65
Gráfico 13 Valoración del estado de las calles.....	65
Gráfico 14 Valoración de la existencia de problemas	66
Gráfico 15 Utilización del transporte público	66
Gráfico 16 Mujeres usuarias de la bicicleta.....	67
Gráfico 17 Valoración de los desplazamientos en bicicleta.....	67
Gráfico 18 Motivos para el uso de la bicicleta	68
Gráfico 19 - Comparación de viajes registrados con vehículos a motor y sin.....	74
Gráfico 20 – Intensidad media de bicicletas por calle y hora.....	75
Gráfico 21 - Turismos y peatones aforados	76
Gráfico 22 IMD de paso de peatones	77
Gráfico 23 - Total peatones diarios por calle.....	78
Gráfico 24 - Contaminantes al día en la red básica municipal	84
Gráfico 25 - Intensidad Horaria Media en Día Laborable de la estación de aforo 1 de vehículos a motor.....	103
Gráfico 26 – Intensidad Horaria Media en Día Laborable de la estación de aforo 1 en vehículos a motor, ciclistas y peatones	104
Gráfico 27 - Intensidad Horaria Media en Día Laborable de la estación de aforo 2 de vehículos a motor.....	106
Gráfico 28 - Intensidad Horaria Media en Día Laborable de la estación de aforo 2 en vehículos a motor, ciclistas y peatones	107
Gráfico 29 - Intensidad Horaria Media en Día Laborable de la estación de aforo 3 de vehículos a motor.....	108
Gráfico 30 - Intensidad Horaria Media en Día Laborable de la estación de aforo 3 en vehículos a motor, ciclistas y peatones	109
Gráfico 31 - Intensidad Horaria Media en Día Laborable de la estación de aforo 4 de vehículos a motor.....	111
Gráfico 32 - Intensidad Horaria Media en Día Laborable de la estación de aforo 4 en vehículos a motor, ciclistas y peatones	112
Gráfico 33 - Intensidad Horaria Media en Día Laborable de la estación de aforo 5 de vehículos a motor.....	113
Gráfico 34 - Intensidad Horaria Media en Día Laborable de la estación de aforo 5 en vehículos a motor, ciclistas y peatones	114
Gráfico 35 - Intensidad Horaria Media en Día Laborable de la estación de aforo 6 de vehículos a motor.....	115
Gráfico 36 - Intensidad Horaria Media en Día Laborable de la estación de aforo 6 en vehículos a motor, ciclistas y peatones	116

Gráfico 37 - Intensidad Horaria Media en Día Laborable de la estación de aforo 7 de vehículos a motor.....	117
Gráfico 38 - Intensidad Horaria Media en Día Laborable de la estación de aforo 7 en vehículos a motor, ciclistas y peatones	118
Gráfico 39 - Intensidad Horaria Media en Día Laborable de la estación de aforo 7 de vehículos a motor.....	119
Gráfico 40 - Intensidad Horaria Media en Día Laborable de la estación de aforo 7 en vehículos a motor, ciclistas y peatones	120
Ilustración 1 Clasificación del suelo de Potries	18
Ilustración 2 Zonificación del suelo de Potries.....	19
Ilustración 3 Clasificación del suelo	22
Ilustración 4 ETV, centros de polaridad de La Safor.....	25
Ilustración 5 ETV Vías de transporte de La Safor.....	26
Ilustración 6 ETV: infraestructura verde	27
Ilustración 7 Paisaje protegido del Serpis.....	28
Ilustración 8 zonas de inundación	29
Ilustración 9 - Núcleo urbano	30
Ilustración 10 Mapa de aforamientos de intensidad de tráfico de la GVA	31
Ilustración 11 Red vial de Potries.....	32
Ilustración 12 - Red vial local de penetración y colectoras	32
Ilustración 13 - Principales carreteras de acceso a Potries.....	71
Ilustración 14 - Aparcabici U invertida	89
Ilustración 15 - Aparcabici de rueda	89
Ilustración 17 - Localización de la estación de aforo 2.....	106
Ilustración 18 - Localización de la estación de aforo 3.....	108
Ilustración 19 - Localización estación de aforo 4	111
Ilustración 20 - Localización de la estación de aforo 5.....	113
Ilustración 21 - Localización de la estación de aforo 6.....	115
Ilustración 22 - Localización de la estación de aforo 7.....	117
Ilustración 22 - Localización de la estación de aforo 8.....	119
Tabla 1 - Distribución espacial de la población.....	14
Tabla 2 - Datos motorización	15
Tabla 3 - Calles peatonales.....	33
Tabla 4 - Localización estación de aforos	43
Tabla 5 - IMD estaciones de aforo.....	45
Tabla 6 - IMD turismos por hora registrados en las estaciones	46

Tabla 7 - IMD vehículos industriales por hora registrados en las estaciones.....	46
Tabla 8 - IMD vehículos bicicletas por hora registrados en las estaciones.....	46
Tabla 9 - IMD de peatones por hora registrados en las estaciones	47
Tabla 10 - Rotación del estacionamiento.....	49
Tabla 11 - Mediciones de velocidad	49
Tabla 12 - Datos de accidentes de tráfico de 2010 a 2015	69
Tabla 13 - Kilometraje red carreteras nacional	71
Tabla 14 - Kilometraje red intermunicipal y de acceso	72
Tabla 15 - Kilometraje avenidas	72
Tabla 16 - Kilometraje calles.....	72
Gráfico 17 IMD turismos.....	73
Gráfico 18 IMD vehículos industriales.....	73
Tabla 19 Totalización de ciclistas por calles.....	75
Tabla 20 - Normas europeas sobre emisiones para turismos (categoría M1*), en g/km	81
Tabla 21 - Emisiones contaminantes según vehículo y combustible	82
Tabla 22 - Emisiones contaminantes por km	82
Tabla 23 Factores de conversión propuestos por el IDAE	85
Tabla 24- Datos totales de la estación de aforo 1.....	105
Tabla 25 – Datos totales de la estación de aforo 2	107
Tabla 26 - Datos totales de la estación de aforo 3.....	110
Tabla 27 – Datos totales de la estación de aforo 4	112
Tabla 28 – Datos totales de la estación de aforo 5	114
Tabla 29 – Datos totales de la estación de aforo 6	116
Tabla 30 – Datos totales de la estación de aforo 7	118
Tabla 31 – Datos totales de la estación de aforo 8	120



INTRODUCCIÓN

La movilidad es uno de los aspectos con más repercusión directa en el territorio y en el medio urbano. La elaboración del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Potries, a través de un diagnóstico y un análisis, tiene como objetivo identificar los principales problemas, oportunidades y retos con relación al desplazamiento de personas, mercancías y el uso del espacio público.

La realización del PMUS se ha apoyado en las siguientes fases de trabajo:

- ❖ Recopilación de información existente, consulta de documentos y diversas fuentes para caracterizar Potries desde un punto de vista socioeconómico, urbanístico y de movilidad
- ❖ Trabajo de campo con la comprobación in situ de aforos, mediciones de la intensidad del paso de vehículos en los itinerarios principales, caracterización de la red viaria y análisis de las zonas de estacionamiento
- ❖ Análisis y diagnóstico socioeconómico, territorial, movilidad (Incluyendo el transporte público, privado, no motorizado y estacionamiento) y gestión de la movilidad. Análisis DAFO en materia de movilidad
- ❖ Proceso de participación ciudadana a través de encuestas online. Análisis de los resultados para su incorporación al PMUS
- ❖ Programa de actuaciones priorizadas y valorizadas en un plan de implementación
- ❖ Plan de seguimiento, evaluación y comunicación del PMUS de Potries

ÁMBITO DE ESTUDIO

Potries se ubica en el sur de la provincia de Valencia, en la comarca de la Safor. El relieve de la comarca está formado por la vega del curso río Serpis, cuyo aprovechamiento es agrícola en regadío, principalmente huertas que contrasta con el secano de las zonas montañosas

La Safor se caracteriza por un frente litoral muy dinámico compuesto por el eje Gandia-Oliva mientras que hacia el interior se van sucediendo diferentes localidades de medio tamaño que presentan rasgos sociodemográficos más típicos del interior.

Potries se encuentra junto CV-680 en un único ramal que une Villalonga con Gandia y por tanto es la principal vía de conexión de la localidad con la red autonómica y nacional de autovías.

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) tiene como ámbito de actuación todo el municipio, en especial el casco urbano y aquellas vías de comunicación de competencia municipal. Siendo la movilidad un ámbito estratégico para mantener la competitividad de la industria local, así como un elemento básico para garantizar la calidad de vida de los vecinos.

MARCO DE ESTUDIO

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) es el instrumento para la planificación y la gestión de la movilidad municipal.

MARCO ESTRATÉGICO

El objetivo fundamental del PMUS de Potries es mejorar la movilidad del municipio de un modo sostenible. Con el presente PMUS se pretende racionalizar la movilidad de un modo inteligente y eficiente con la voluntad de una incorporación progresiva de los medios de transporte sostenibles frente a los tradicionales alimentados por combustibles fósiles.

Para promover e impulsar dicho cambio se necesita una racionalización basada en ofrecer a la ciudadanía aquellos servicios e infraestructuras que rompan las barreras de acceso a los nuevos sistemas y aporten un beneficio tangible al conjunto de la sociedad.

De esta forma, en el presente PMUS se va a realizar un fuerte esfuerzo por controlar y analizar las variables ambientales, sociales y económicas (salud, convivencia, espacio público, autonomía, equidad, etc.).

En definitiva, el PMUS de Potries pretende ser la herramienta para dotar al sistema de desplazamientos habituales del municipio de eficiencia y efectividad. Y así, que se traduzca en una mejora de la calidad de vida de la ciudadanía.

El marco estratégico del presente Plan de Movilidad Urbana Sostenible se basa en los siguientes ejes principales:

MOVILIDAD PEATONAL

El enfoque del trabajo de desarrollo del PMUS se realiza desde la convicción de que los objetivos de la movilidad sostenible son realizables de una manera más fácil cuándo se sitúa al peatón dentro de las máximas prioridades para la planificación de la movilidad. Para ello, el análisis del espacio público como catalizador de relaciones sociales y el análisis exhaustivo de las barreras y condicionantes de toda índole a la movilidad peatonal favorecerán el diseño de una red de itinerarios seguros, cómodos y atractivos. El diseño de un espacio urbano atractivo y de calidad constituye igualmente una prioridad en los trabajos del PMUS de Potries.

MOVILIDAD CICLISTA

La movilidad ciclista constituye otro pilar en el que se basa el desarrollo de un modelo de movilidad sostenible. En distancias de hasta 8 km, es el modo de desplazamiento más eficiente. En dicha distancia se incluye un buen número de los desplazamientos cotidianos que se producen en Potries. Los trabajos se han de centrar en el análisis de barreras y condicionantes, como punto de partida para el desarrollo de una red ciclista cómoda y segura, que movilice la demanda latente que existe para este modo. Así como, atraer nuevos usuarios.

GESTIÓN DEL TRÁFICO

En coherencia con los principios de la nueva cultura de la movilidad, la concepción y diseño del viario que se realice en el marco del PMUS de Potries, se debe actualizar el modo en que habitualmente se establece el diseño y jerarquización de la red viaria apostando por criterios

que atienden a las necesidades de circulación peatonal, ciclista o del transporte público, así como a las exigencias de la calidad de vida y la recuperación del espacio público.

TRANSPORTE PÚBLICO

Especialmente necesario para aquellos colectivos que no disponen de vehículo privado, o que por la naturaleza de los destinos les supone una dificultad utilizar su propio vehículo. El modelo que presenta el PMUS de Potries es un sistema de transporte público atractivo y de calidad, lo que se traduce en una buena cobertura territorial, así como unas frecuencias y tiempos de viaje competitivos. Sin olvidar sus condiciones de accesibilidad, que lo deben hacer apto para todo el mundo.

MOVILIDAD OBLIGADA

La movilidad al lugar de trabajo es una de las que más número de desplazamientos genera en Potries, cuya recurrencia y concentración horaria le aporta unas características particulares. En el marco de planes de movilidad a empresas y polígonos industriales, es idóneo el desarrollo de medidas de gestión de la movilidad que ofrezcan un amplio abanico de posibilidades a los trabajadores y trabajadoras de Potries a la hora de realizar sus desplazamientos al trabajo. La concienciación y sensibilización, tanto de trabajadores como con el tejido empresarial y directivo, es un factor clave en la planificación de la movilidad al trabajo.

MOVILIDAD INFANTIL

Partiendo del concepto de *camino escolar*, el PMUS de Potries ha de apostar por una transformación de las pautas de movilidad infantil y la creación de condiciones urbanas y sociales donde los menores puedan moverse con autonomía y seguridad. La mejora de la movilidad a los centros educativos es entendida como un primer paso hacia la reconsideración de la infancia en la ciudad y su autonomía no sólo en los desplazamientos a la escuela, sino en el conjunto de la ciudad.

INTEGRACIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN EL PLANEAMIENTO URBANO

La movilidad es el resultado de la necesidad de desplazamiento de un punto a otro del territorio. La herencia del desarrollo urbanístico pasado determina la movilidad actual y futura. Ello hace que la integración entre movilidad sostenible y planeamiento urbanístico constituya un aspecto clave a la hora de abordar el PMUS.



Se trata de analizar las figuras de planificación desarrolladas hasta la fecha, así como las diferentes ordenanzas municipales en materia urbanística, proponiendo, cuando sea el caso, directrices para una mejor integración de la movilidad, relativas a la estructura urbana (densidad, mezcla de usos), concentración y segregación funcional y zonal de las actividades, así como de funcionalidad del transporte público y los modos no motorizados.

RETOS DE LA FUTURA MOVILIDAD DE POTRIES

El PMUS como herramienta de la planificación de la futura movilidad de Potries establece los siguientes retos para con la movilidad

- ❖ **Saludable:** promover una movilidad más activa que contribuya a la salud de la ciudadanía y que combata los hábitos sedentarios
- ❖ **Segura:** reducir la siniestralidad y gravedad de los accidentes rebajando la tensión en los desplazamientos y generando un clima de tranquilidad
- ❖ **Eficiente:** acortar los tiempos entre los destinos evitando aglomeraciones
- ❖ **Ecológica:** una movilidad basada en la descarbonización de los medios de transporte y la reducción de la contaminación acústica
- ❖ **Inclusiva:** buscando que la movilidad no sea un elemento diferenciador, sino útil para la cohesión social y territorial

OBJETIVOS

La movilidad urbana es un elemento clave a la hora de evaluar la calidad de vida en un contexto territorial debido a su impacto en el medio ambiente, la seguridad, el transporte de personas y mercancías, la organización del espacio, etc.

En este sentido, el municipio de Potries hace una apuesta estratégica a través de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible para fomentar el transporte y la movilidad sostenible en la localidad, de modo que:

- ❖ Permita responder a las necesidades básicas de accesibilidad y desarrollo de la ciudadanía, empresas y sociedades, con seguridad y de manera compatible con la salud humana y el medioambiente, y fomente la igualdad dentro de cada generación y entre generaciones sucesivas;
- ❖ Resulte asequible, opere equitativamente y con eficacia, ofrezca una elección de modos de transporte diferentes y apoye una economía competitiva, así como el desarrollo local equilibrado;
- ❖ Limite las emisiones y los residuos dentro de la capacidad del territorio para absorberlos, fomente las energías renovables y el uso de transporte poco contaminante, minimizando el impacto sobre el uso del suelo, la calidad del aire y la generación de ruidos

Estos objetivos generales derivarán en unos objetivos concretos, específicos y más precisos que tendrán como finalidad el establecer y llevar a cabo una serie de medidas.

CARACTERIZACIÓN

El análisis de los datos básicos de Potries se centra en tres factores que son relevantes para la movilidad: la población, la actividad económica y la motorización.

POBLACIÓN

El municipio de Potries cuenta en la actualidad con 1.046 habitantes a 1 de enero de (2019), con una última tendencia al alza después de diferentes años con una ligera pérdida de población. Hoy en día, la población se mantiene estable .

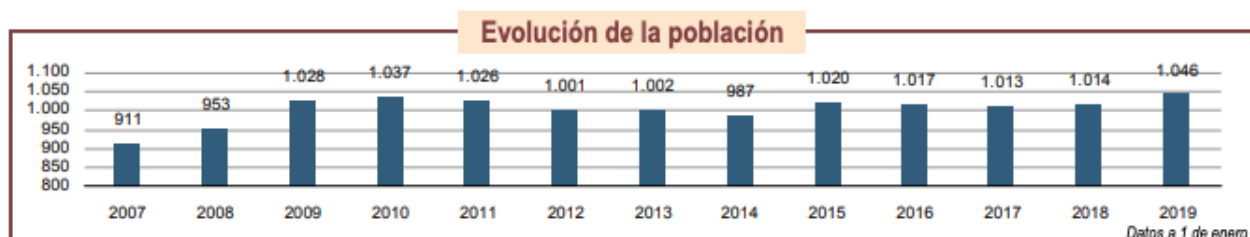


Gráfico 1 - Evolución de población

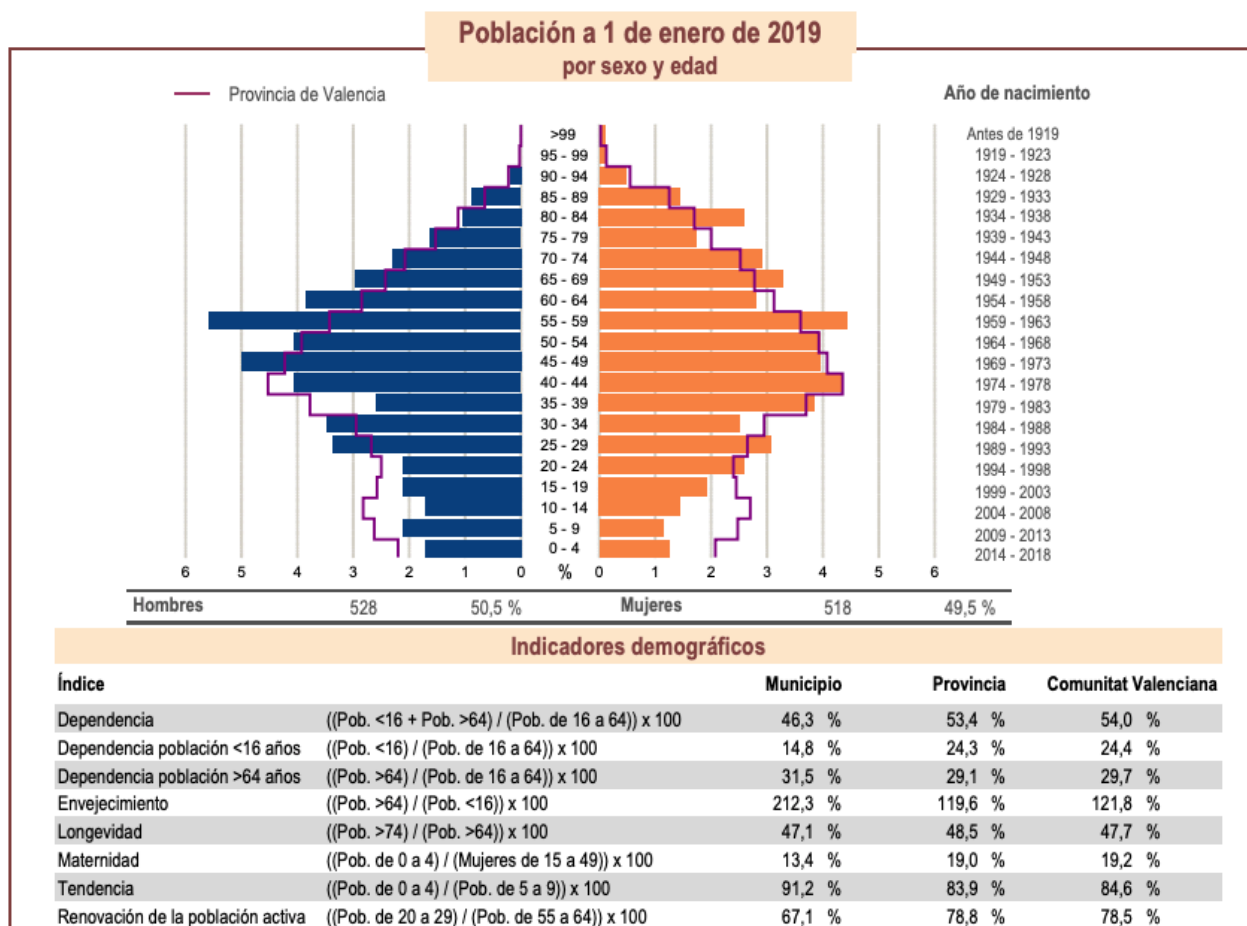


Gráfico 2 Pirámide de población y principales índices demográficos

La pirámide de población de Potries muestra la típica pirámide que tiende a su propia inversión fruto de una natalidad muy baja en comparación a la población adulta. El índice de envejecimiento muestra un envejecimiento muy rápido de la población, siendo este del 212,3% que supone casi el doble de la provincia o la Comunitat Valenciana. Al mismo tiempo los índices de maternidad y renovación de la población activa muestran una tendencia clara de

envejecimiento que va a cambiar las pautas de la movilidad en el municipio en los próximos años.

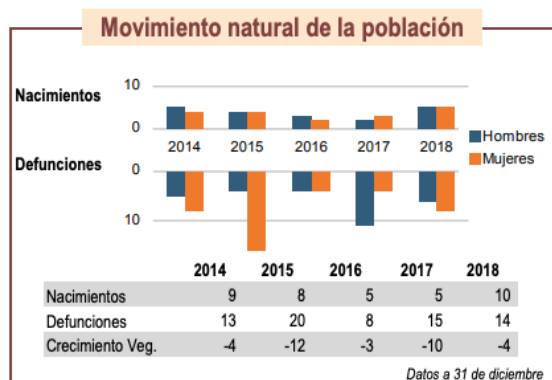


Gráfico 3 Movimiento natural de la población

Tendencias que se verifican con el movimiento natural de la población en el que se registran más defunciones que nacimientos. Esa tendencia negativa se suaviza ligeramente por la población inmigrante que recibe Potries, que en este caso sí que presenta un saldo migratorio positivo.

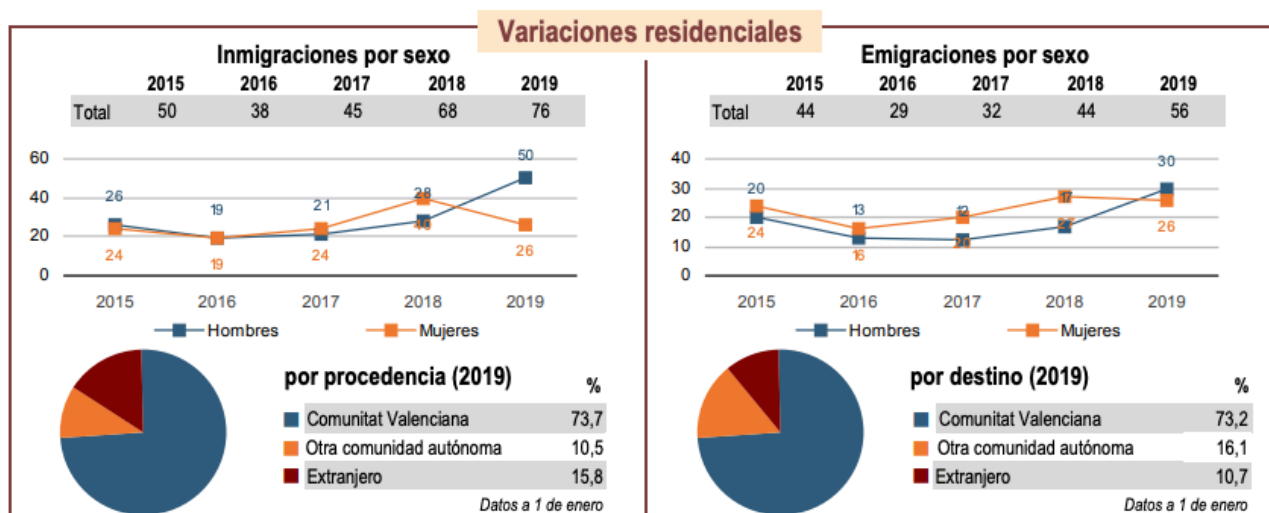


Gráfico 4 Variaciones residenciales

La distribución espacial de la población de Potries se caracteriza por un núcleo central que aglutina la mayor parte de la población. De esta manera, un solo 68 habitantes residen fuera del núcleo de población de Potries.

Núcleo de población	Habitantes (número)
Potries	978
Diseminado	68

Tabla 1 - Distribución espacial de la población

La densidad de población es de 340,5 hab/km² (2019), un dato superior al de la provincia de Valencia (237,27 hab/km²) y a la del conjunto de la Comunitat Valenciana (212'50 hab/km²).

MOTORIZACIÓN

Los datos del Instituto Nacional de Estadística (INE) muestran una tendencia al alza del parque de vehículos y el índice de motorización (expresado en vehículos por 1.000 habitantes). De esta manera existe un modelo de movilidad dependiente totalmente del vehículo privado.

	2015	2019
Turismos	526	591
Furgonetas y camiones	127	140
Autobuses	0	0
Motocicletas	82	95
Tractores industriales	-	2
Otros vehículos	-	10
Ciclomotores	95	87
TOTAL	836	925
Vehículos por 1000 habitantes		884,32

Tabla 2 - Datos motorización

La evolución paralela entre población y parque de vehículos se traduce en un aumento importante en el índice de motorización de Potries. Actualmente supera los 884 vehículos por cada 1.000 habitantes.

Vehículos por tipo y carburante - 2019					
	Total	Diésel	Gasolina	Electr.	Resto
Total	925	393	524	1	7
Turismos	591	255	333	1	2
Motocicletas	95	0	94	0	1
Furgonetas y camiones	140	132	8	0	0
Autobuses	0	0	0	0	0
Tractores industriales	2	2	0	0	0
Ciclomotores	87	0	87	0	0
Otros	10	4	2	0	4

Datos a 31 de diciembre

Gráfico 5 Vehículos por tipo en Potries

ACTIVIDAD ECONÓMICA

Potries registra un total de 66 empresas activas. La actividad económica de Potries está estrechamente vinculada al sector servicios. Según muestra el Institut Valencià d'Estadística, el sector servicios de Potries suma más de las dos terceras partes del número total de las iniciativas empresariales del municipio, representando el 71,21% de las empresas de la localidad.

Otra actividad con un peso importante, sumado a su relevancia histórica y tradicional de la localidad, es la agricultura. Aunque muchas veces los cultivos se utilizan como segunda ocupación o hobby más que como actividad económica principal.

El sector industrial también desempeña un papel muy importante y destacado en la economía local. Las empresas del sector industrial suponen el 18,18% de las empresas de la localidad

La movilidad tiene una vinculación directa con la actividad económica que se desarrolla en un territorio. De esta forma, la actividad productiva genera unos flujos de comunicación entre diferentes polos del municipio y entre los distintos municipios. En el caso de Potries destaca que el sector industrial de la localidad capta numerosos trabajadores de la localidad que se desplazan a pie, aunque también atrae trabajadores de localidades vecina que se desplazan en vehículo hasta Potries.

La tasa de paro de Potries a 31/10/2020 se encuentra en el 10'35%, ligeramente inferior a la tasa comarcal (13'33%), la tasa provincial (12'445%) y la tasa autonómica (13'34%) según los datos del SERVEF a 31/10/2020.

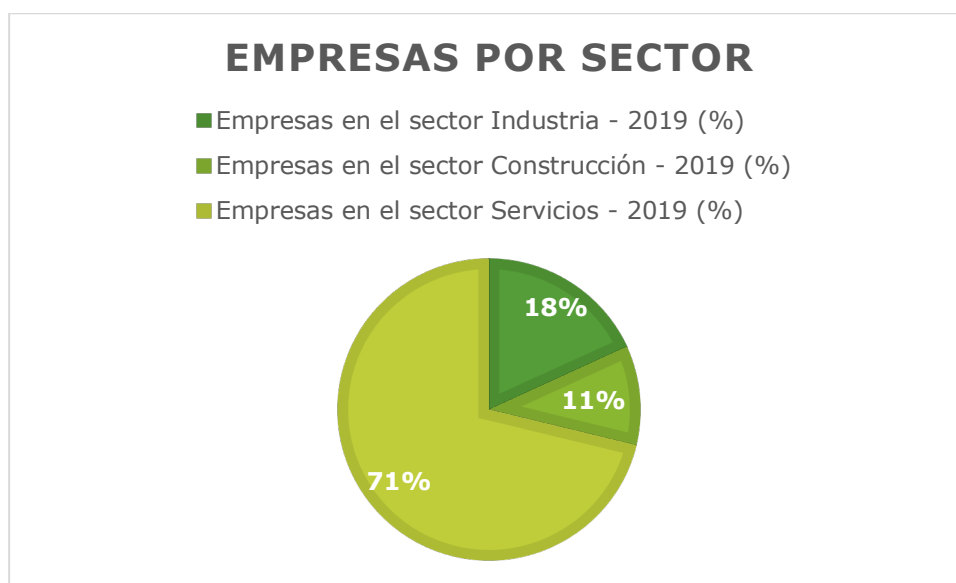


Gráfico 6 Empresas por sector de actividad

DESARROLLO URBANO

DESARROLLO HISTÓRICO

Los vestigios arqueológicos atestiguan la presencia de comunidades humanas en el término municipal, al menos, desde el Neolítico y la Edad del Bronce. Restos de cabañas, útiles de piedra o cerámicas hechas a mano, forman parte de los hallazgos en el yacimiento de la montaña de Peñascales (*Penyascales*), además de una necrópolis de cronología similar en la partida de la Casa Fosca-Alameda. Hay una continuidad en el asentamiento de Peñascales (*Penyascales*) durante la época ibérica, desapareciendo después de la colonización romana al dispersarse la población en asentamientos de llanura de tipo agrícola. Un ejemplo paradigmático de este tipo de asentamiento lo constituye la villa romana de la Campina-Catorzena en el término municipal de Potríes, con unas dimensiones imprecisas pero considerables; disponía de espacios residenciales, de explotación y transformación agrícolas, incluso un complejo artesanal para la fabricación de objetos cerámicos, que aseguraba el transporte y comercialización de los excedentes de la producción agraria.

En la época visigoda persiste la ruralización del territorio y una continuación de los asentamientos anteriores. Con la llegada de los árabes se produce una concentración de la población rural en pequeñas agrupaciones urbanas, es en estos momentos cuando se consolida el núcleo urbano como tal.

Cuando en 1240 el monarca Jaime I toma posesión de los castillos de la comarca y de sus términos, Potríes era una pequeña alquería más de cuantas se encontraban diseminadas por el territorio. El lugar se hallaba bajo la jurisdicción del castillo de Rebollet, siendo donado por el rey a la familia Carroz, primeros señores de Potríes. De este modo la historia del municipio correrá paralela a la de otros centros urbanos de mayor entidad, como Oliva o Fuente Encarroz y siempre dentro de un contexto territorial más amplio que se denominará "Honor de Rebollet" o Término de Dalt (arriba). Durante la guerra de los dos Pedros, las huestes de Pedro I de Castilla arrasan estas tierras en 1364. De hecho, en 1368, Berenguer de Vilaragut, casado con Alamanda Carroz, titulándose Señor consorte de la Honor de Rebollet, y debido al deplorable estado en el que habían quedado sus posesiones después de la guerra, otorgará una nueva Carta de Población.

En 1382 es reconocido señor de los estados de Oliva y Rebollet, Ramón de Riusech. Los Centelles detentarán el señorío de este lugar durante un largo periodo de tiempo. En 1449 el monarca Alfonso el Magnánimo otorga el título de Conde de Oliva a Francisco Gilabert de Centelles, quedando así el municipio dentro de los dominios del Condado de Oliva, en una época verdaderamente esplendorosa, donde el cultivo de la caña de azúcar proporciona riqueza y poder, y en la que cabe destacar la figura de Serafín de Centelles. El matrimonio entre Carlos de Borja y Magdalena Centelles propiciará la unión, en la figura de su hijo Francisco Tomás de Borja y Centelles, del Condado de Oliva y el Ducado de Gandía, a finales del siglo XVI, configurándose un importante estado dominado por una de las familias más relevantes e influyentes de su época, los Borja. Tras la muerte del último duque Borja, sus posesiones pasarán a los Pimentel y después a los Osuna, con los que Potríes, al igual que muchos otros pueblos, mantendrá un largo pleito por su independencia señorial, amparándose en las leyes desvinculadoras de 1814, emanadas de las Cortes de Cádiz. La llegada del Tren Alcoy-Gandía en 1893 supuso una importante mejora de sus comunicaciones.

EL DESARROLLO URBANÍSTICO ACTUAL



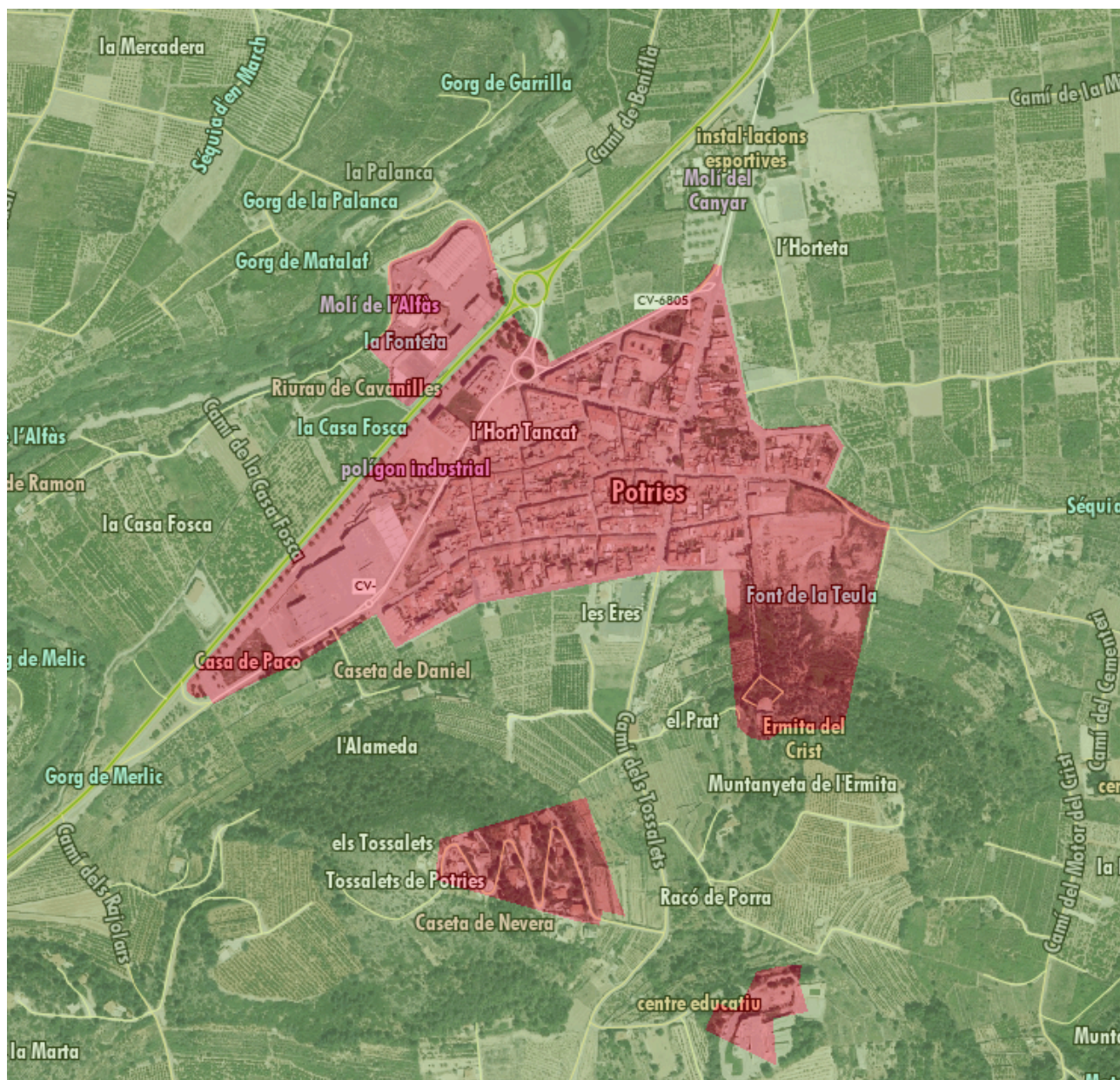
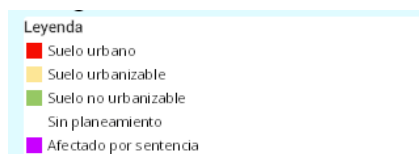


Ilustración 1 Clasificación del suelo de Potries²



² Fuente: Visor Cartográfico de la GVA

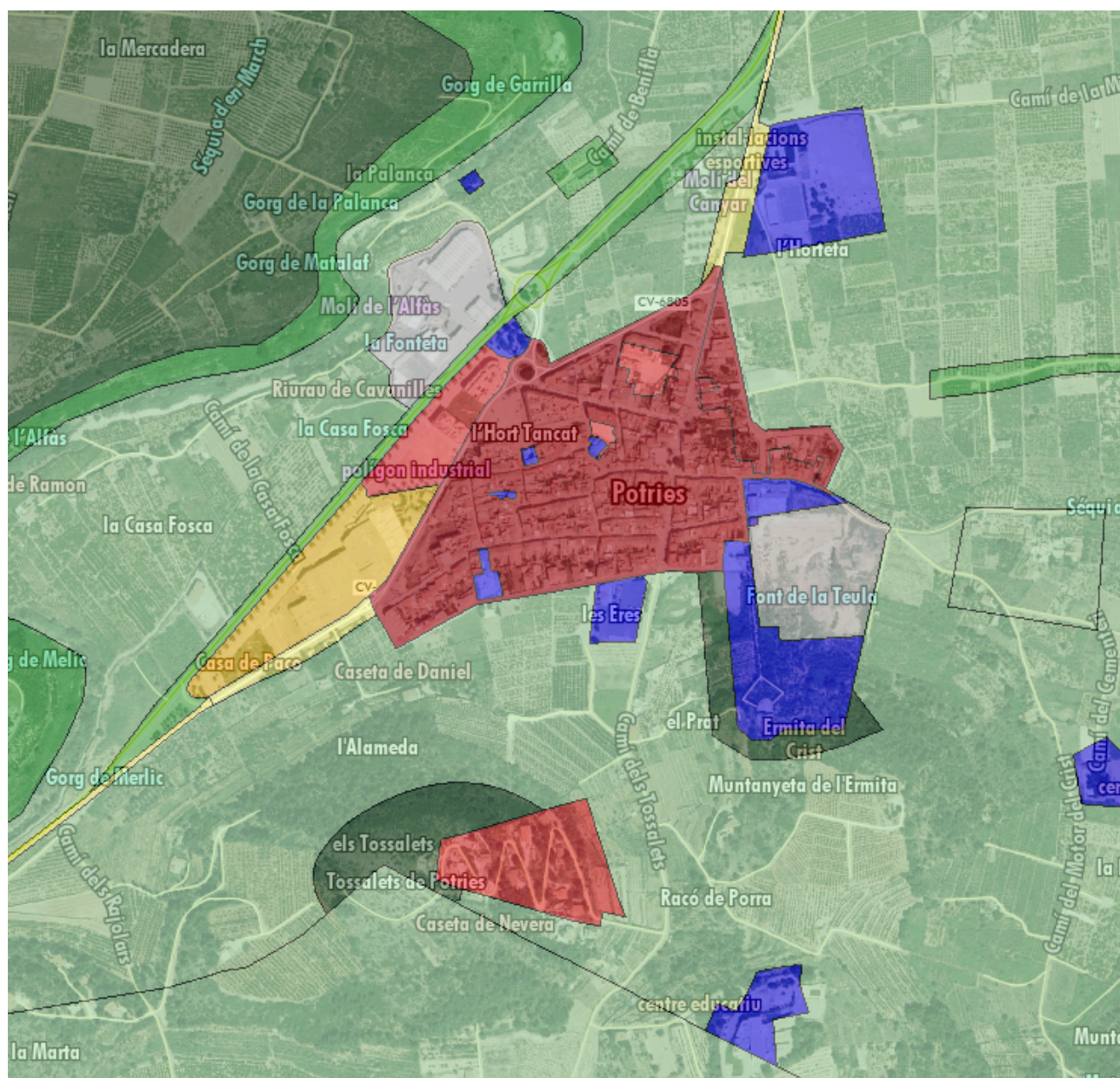
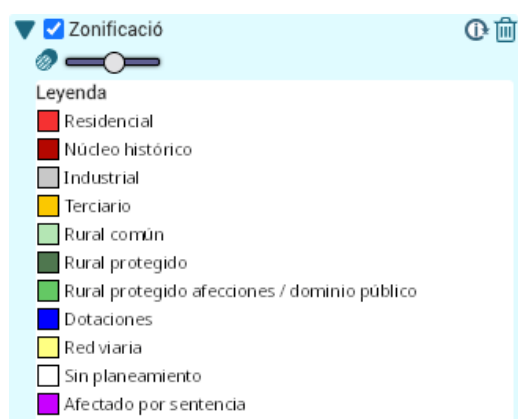


Ilustración 2 Zonificación del suelo de Potries³



³ Fuente: Visor Cartográfico de la GVA

El instrumento de planeamiento vigente en el municipio de Potries, son las Normas Subsidiàries d'Ordenació Municipal (NN.SS), aprobadas por la Comisión Provincial de Urbanismo de la Generalitat Valenciana, el 4 de mayo de 1.984. Sus desarrollos llegan hasta la actualidad.

Potries presenta todavía un núcleo urbano sin fuertes deshechas. El núcleo urbano marca lo que es un solo urbano (Delimitación de suelo urbano según el artículo 61 de la Ley del Sol Estatal de 1975 y texto refundido de 1976, con su Reglamento de Planeamiento) y que se ha desarrollado mediante la asignación de usos pormenorizados del suelo urbano con el desarrollo de 7 Unidades de Ejecución.

El resto del término sería suelo no urbanizable que atiende fundamentalmente a diferentes afecciones (Paisaje Protegido del Serpis, o de Régimen Común fundamentalmente). Las NN.SS Planeamiento, desarrollaron tres modificaciones puntuales.

Modificación Puntual no 1: Esta modificación afectaba a varios aspectos generales de la ordenación urbana, y fue objeto de aprobación definitiva por la Comisión Territorial de Urbanismo de la Generalitat Valenciana en tres ocasiones distintas, el 23 de mayo de 1995, el 31 de enero de 1996; y finalmente el 23 de octubre de 1996. B.O.P de 6.25.95.

Modificación Puntual no 2: En fecha de 14 de julio de 1998, se aprobaba esta segunda modificación por la Comisión Territorial de Urbanismo. Contenía dos puntos que hacían referencia, en el primer caso, el desplazamiento de la calle definido por las islas número 29 y 31, mientras que el segundo punto modificaba la anchura de la calle de acceso al núcleo urbano que daba a la carretera VP-1012 , Gandia-Villalonga.

Modificación Puntual no 3: Aprobada el 31 de enero de 2003 por la Comisión Territorial de Urbanismo de Valencia, constaba de tres puntos que hacían referencia a las variaciones en las 4 delimitaciones de las Unidades de Ejecución 2 y 5, y la delimitación "ex novo" de una Unidad de Ejecución denominada "Plaza de San Vicente", incluida dentro de la Unidad de Actuación número 1, de las Normas Subsidiarias de Planeamiento. La Aprobación de la modificación fue publicada en D.O.G.V. de fecha 03/10/03.

Las Normas Subsidiarias de Planeamiento de Potries distinguían sólo dos clases de suelo, el suelo urbano y el suelo no urbanizable (artículo 91.a de las RP de la Ley del Suelo estatal, del año 1975).

En relación con el grado de cumplimiento de las NN.SS, hay que separar lo ocurrido al Suelo Urbano, del Suelo No Urbanizable.

SUELO URBANO

Se delimitaron 7 Unidades de Ejecución y 2 Zonas Externas (incluyendo las mencionadas modificaciones), para el desarrollo y gestión del mismo, asignando un uso global a cada una de ellas:

Las Unidades 1, 2, 4, 5 y San Vicente, tienen fijado un uso Residencial y ocupan la zona de extensión y ensanche del núcleo histórico.

En las Unidades de Actuación 3 y 6 se les asigna un uso Industrial.

Las áreas denominadas núcleo de viviendas "B" y "C", tendrían un determinado uso Residencial de carácter extensivo y aislado.

Se procede a considerar el planeamiento vigente y su grado de ejecución:

A) Unidad de Ejecución núm. 1: Residencial entre medianeras. Proyecto de reparación aprobado y también el proyecto de urbanización. El nivel de ejecución es total y su grado de ocupación es del 90%.

B) Unidad de Ejecución núm. 4: Residencial entre medianeras. Finalizada la urbanización, el nivel de ejecución es total y su grado de ocupación es del 70%, sólo quedan vacantes de edificación varios solares a lo largo de la calle La Paz y la Av. de la Alfarería.

C) Unidades de Ejecución núm. 2 y 5: Se encuentran con la urbanización finalizada todo de acuerdo con los procedimientos establecidos en la antigua LRAU. El nivel de empleo de la UE-2 es del 65%, mientras que el de la UE-5 es del 10%.

D) La Unidad San Vicente: Se ha aprobado la realización de un Programa de Actuación Integrada (PAI) para el desarrollo de dicha UE; así como también del correspondiente proyecto de urbanización, ambos ya redactados, no han empezado a ejecutarse.

E) Núcleo de viviendas "B" y "C": Uso Residencial extensivo y aislado. Se definen por las NN.SS como suelo urbano residencial, y son terrenos de suelo parcialmente consolidados, núcleos que se corresponden con las zonas residenciales "extensivas aisladas" en las que la tipología permitida es la edificación aislada y las densidades de edificación son bajas. Se trata de núcleos de urbanización dispersa que tienen la consideración de zonas residenciales de baja densidad. El núcleo de viviendas "B" se encuentra ubicado en el Este de la población, próximo al límite del término municipal de Potries con la vecina población de la Font d'En Carròs. No se ha efectuado el proyectado PERI que establecía la calificación de las NN.SS. El núcleo de viviendas "C", situado al sur de la población junto con el límite que separa los términos municipales de Potries y Villalonga, se encuentra completamente ejecutado. El proyecto de reparación simplemente económica y el de urbanización se aprobaron a su tiempo. En resumen, el nivel de ocupación del suelo urbano residencial ha sido aceptable, respecto a las previsiones establecidas en las NN.SS, restando a estas alturas, pocos solares libres para edificar.

F) Unidades de Ejecución núm. 3 y 6: Uso Industrial. Estas se sitúan a un lado y al otro de la carretera de circunvalación CV-680 Gandia-Villalonga.

La Unidad núm. 3, está ubicada en el Este de la mencionada carretera CV-680 y se encuentra próxima al núcleo urbano. Este polígono tiene asignado el uso industrial de almacén y la tipología edilicia que caracteriza al mismo es el de manzana compacta. Ha sido objeto de urbanización recientemente y el grado de ocupación es del 80%.

La Unidad núm. 6, se localiza al Oeste de la carretera de circunvalación CV-680. Dicha carretera divide esta zona industrial del núcleo urbano, dificultando el acceso desde este polígono industrial en el núcleo de la población. Al Noreste de la mencionada carretera se han ejecutado dos rotondas; una situada en la misma carretera y otra integrada en la trama urbana existente. A través de estos elementos, se facilita la interconexión y comunicación de unas zonas con otras. El uso asignado a este polígono es el de industria ligera y la tipología edificatorias corresponde con bloque exento. Los proyectos de reparación y urbanización están aprobados. Esta Unidad se encuentra urbanizada y el grado de ocupación es del 100%.

El desarrollo del planeamiento en el suelo urbano industrial se ha realizado según el grado de consolidación de las zonas tratadas; mediante dos programas de actuación integrada (PAI).

SUELO NO URBANIZABLE

En lo que se refiere al Suelo no urbanizable, las Normas Subsidiarias de planeamiento distinguen entre:

Suelo No Urbanizable de Protección Especial:

a) De valor paisajístico: Destaca la zona de la Ermita. Para su preservación señala una franja perimetral como protección visual de la misma. El sistema de regadío de las Acequias elemento con una fuerte implantación en este término municipal.

b) De valor històric: Se señalan unas zonas de protección alrededor de los edificios hidráulicos denominados "Casa Clara" y "Casa Oscura" con el fin de salvaguardar dichas edificaciones. Es decir, las NNSS vigentes sólo contemplaban como Sistemas generales como zonas protegidas de valor histórico, los partidores de agua y los molinos existentes.

Suelo No Urbanizable de Protección de Servidumbre de los Sistemas de Comunicación: Quedan grafiadas las zonas protegidas correspondientes a los sistemas de comunicación.

Suelo No Urbanizable Común:

Se refiere a los terrenos no englobados en las categorías anteriores. Este suelo está destinado en su práctica totalidad, a la actividad agrícola. Sin embargo, hay que destacar su importante papel como fuente de riqueza económica, histórica y cultural.

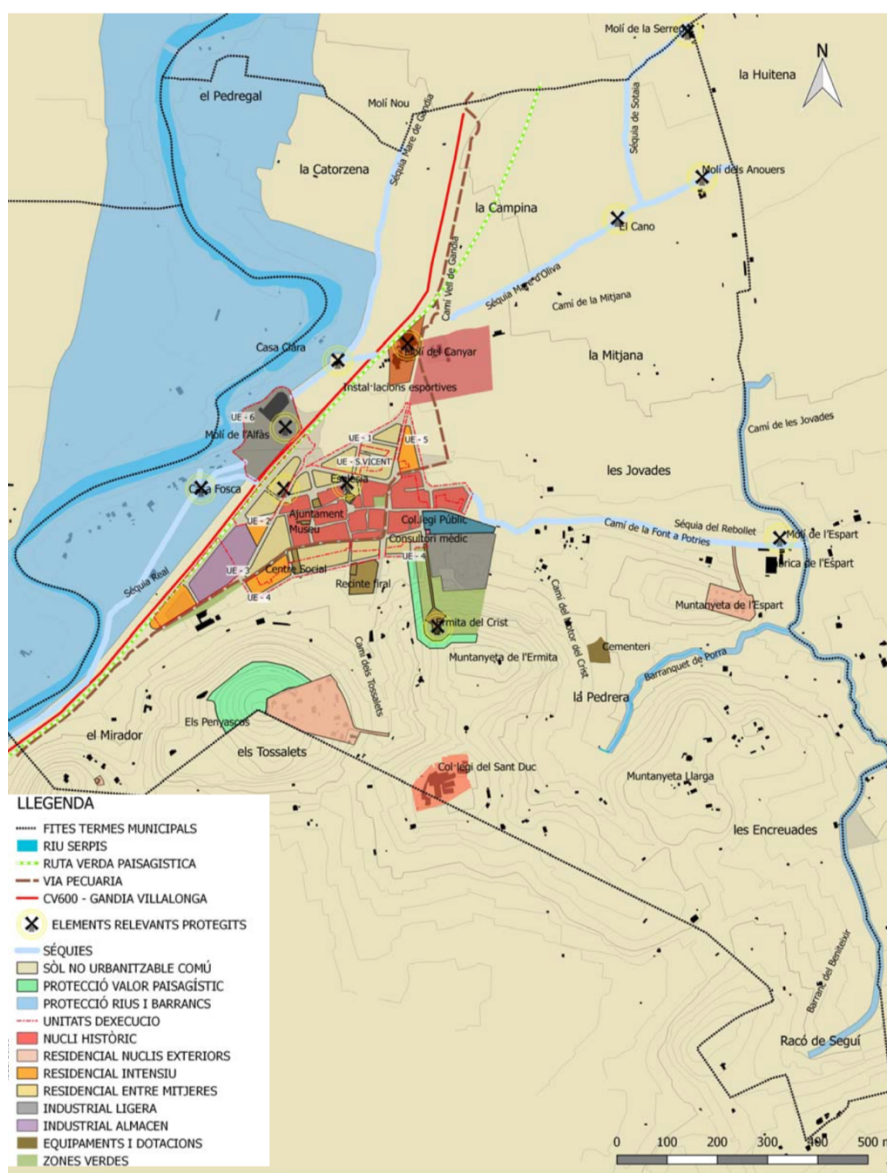


Ilustración 3 Clasificación del suelo⁴

⁴ Funte. EB Estudi d'Arquitectura. Safor 7

ASPECTOS DE LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA EN SUELO URBANO, QUE PUEDAN TENER RELEVANCIA EN LA ESTRUCTURA DE MOVILIDAD MUNICIPAL

La ordenación urbanística en suelo urbano de Potries tiene relevancia en la movilidad municipal. Relevancia destacada a nivel viario o sobre elementos superpuestos. También tiene relevancia las diferentes condiciones de uso de garaje y aparcamiento. Así como la red de transporte.

En la actualidad prácticamente todo el suelo, tanto el industrial como el residencial, ha sido consolidado, contando con un casco urbano totalmente consolidado y con un buen nivel de desarrollo edilicio, contando con muy pocas unidades de suelo urbano sin edificar. Las posibilidades de crecimiento del municipio están, por lo tanto, agotadas, pues no existe suelo urbanizable sin desarrollar. No obstante, el actual cambio de tendencia del sector no parece demandar más suelo, ni siquiera industrial, al menos en los próximos años.

SEGUIMIENTO DE LA CONTAMINACIÓN ACÚSTICA

Los municipios con una dimensión menor a los 20.000 habitantes no tienen la obligación de realizar un Plan Acústico Municipal (PAM). De esta forma, es conveniente que Potries realice estudios acústicos asociados a los instrumentos de planeamiento. Se debería de tener datos del nivel sonoro de recepción externo (Db) producido por el tráfico en diferentes localizaciones municipales que sean representativas.

En el caso del planeamiento general del municipio, el Estudio Acústico deberá contener:

- Clasificación y usos previos del suelo en el municipio, según lo establecido en el artículo 19 del presente decreto.
- Clasificación del suelo de los municipios colindantes en los lindes con el municipio.
- Identificación de las actividades e infraestructuras ruidosas en el municipio.
- Compatibilidad de las zonas reclasificadas como urbanizables con los niveles de ruido existentes y los focos de ruido de entorno.
- . Medidas correctoras a adoptar, en caso de que incluya nuevos desarrollos detallados o pormenorizados, para el cumplimiento de los objetivos de calidad establecidos.
- En el resto de los instrumentos de planeamiento, el contenido mínimo del Estudio Acústico será:
 - a) Caracterización de la situación previa a la ordenación prevista:
 - Niveles sonoros medidos, según el procedimiento de medida establecido en apartado A) del anexo III del presente decreto para la elaboración de mapas acústicos, en las zonas expuestas a focos de ruido.
 - Clasificación y usos previos del suelo en el entorno de la actuación.
 - b) Caracterización de la situación posterior a la ordenación prevista:
 - Clasificación y usos previstos del suelo en el ámbito de ordenación, según lo establecido en el artículo 19 del presente decreto.
 - Compatibilidad de dichos usos con los niveles sonoros preexistentes.
 - Modelización mediante métodos matemáticos, siempre que sea significativo, del ruido producido por las actividades e infraestructuras previstas, según los modelos recomendados en la Directiva 2002/49/CEE o los adoptados como oficiales por el Gobierno.
 - Niveles sonoros esperados.
 - Medidas correctoras adoptadas, si corresponde, tanto para proteger la ordenación prevista de fuentes de ruido preexistentes en el entorno (y compatibilizar el uso previsto con los niveles sonoros existentes) como para evitar su influencia sobre dicho entorno. Justificación técnica de la efectividad de dichas medidas correctoras.

- c) Representación gráfica tanto de la caracterización de la situación acústica previa al desarrollo como de la posterior, con las siguientes características:
- Planos a escala de dibujo mínima de 1:10.000.
 - Se identificarán los puntos en los que hayan sido realizadas mediciones.
 - Se identificarán las fuentes ruidosas, tanto actividades como infraestructuras

CRITERIOS DE MOVILIDAD EN LA MODIFICACIÓN DEL PLANEAMIENTO QUE CONTRIBUYAN A LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

Es necesario y urgente tomar conciencia de las repercusiones que sobre la movilidad tienen las decisiones sobre el modelo urbano y territorial que contiene el planeamiento, lo que significa considerar los aspectos de transporte en todas las decisiones de planeamiento que afectan al tipo de modelo urbano.

❖ Ciudad compacta/ciudad difusa

Reconociendo, en principio, las ventajas en cuanto a movilidad de la ciudad compacta frente a la dispersa o difusa, en la utilización de esta última (en la regulación del desarrollo del suelo urbanizable, por ejemplo) se considera conveniente evitar la dispersión espontánea, previendo un tipo de aglomeración planeada, que pueda ser servida por transporte público y facilite el uso de medios alternativos al vehículo privado, bajamente ocupado.

❖ Zonificación

Se recomienda promover áreas de uso mixto, huyendo de las clasificaciones convencionales de áreas residenciales, industriales, terciarias, comerciales, etc, para favorecer la autosuficiencia local. Salvo aquellas actividades que deban estrictamente localizarse aisladas, se considera conveniente tratar de lograr mediante el diseño y la normativa la mayor mezcla posible de actividades en todos los sectores urbanos y, en particular, en el suelo urbanizable. Promover la mezcla de tipologías edificatorias y de variadas superficies de vivienda en áreas residenciales, de cara a lograr una mayor diversidad humana y mejorar la capacidad de autonomía local.

❖ Densidades edificatorias

Sin renunciar a la utilización de bajas densidades para el desarrollo urbano, se estima conveniente, por una parte, equipar las áreas de baja densidad con las infraestructuras y reservas de suelo para aparcamientos disuasorios necesarias para que puedan ser servidas por el transporte público, por otro, aumentar la densidad en torno a los corredores y estaciones de transporte público.

❖ Morfología de la red viaria

Se recomienda promover el mallado de las urbanizaciones y desarrollo suburbanos mediante vías de conexión, tanto rodadas, como peatonales, que liberen a la red de autopistas y autovías de la carga que suponen los viajes de corta y media distancia y permitan la comunicación directa con las urbanizaciones próximas.

❖ Tipologías edificatorias

Se recomienda la búsqueda de modelos de localización y diseño que contrarresten las facilidades que algunas confieren a la utilización del vehículo privado, en favor de otros medios de transporte alternativos, y aumentar la variedad de tipos y tamaños, para favorecer la complejidad, la complementariedad y la autosuficiencia local.



RELACIÓN CON LA ETV

Potries se engloba dentro del Área Funcional de la Safor. El Área Funcional de La Safor coincide con la comarca histórica del mismo nombre, la cual ha sido tradicionalmente un espacio de especialización económica agrícola, con un centro de servicios en la ciudad de Gandía. Desde los años 70 del siglo pasado, este territorio ha experimentado una fuerte terciarización basada en los servicios turísticos y residenciales hasta alcanzar este porcentaje superior al 60% que ostenta en la actualidad. No obstante, al margen de este binomio turismo residencial-citricultura propio de la comarca, en La Safor se han desarrollado iniciativas de cierto contenido innovador en torno al propio turismo o a los servicios a las empresas que han marcado un perfil diferencial de esta comarca, el cual puede ser potenciado en el futuro por todo un conjunto de iniciativas, públicas y privadas, que se están diseñando sobre este territorio.

La comarca de La Safor ha tenido tradicionalmente a Gandía como su ciudad central suministradora de bienes y servicios, lo que ha propiciado una concentración de dotaciones de carácter supramunicipal que ha sido positiva para la vertebración de este espacio comarcal de gran personalidad, y protagonista destacado en la conformación histórica del territorio de la Comunitat Valenciana.



Ilustración 4 ETV, centros de polaridad de La Safor

Potries queda en una posició excèntrica respecte a les principals vies de comunicació i en especial queda fora del futur desenvolup del bolevard metropolita de la Safor entre Gandia y Oliva reflejado en la ETV.

La principal ventaja competitiva de Potries se en marca en su situación estratégica en la ruta verde y cultural del Rio Serpis, y en ese sentido debe dar respuesta a la presión de movilidad que se produzca entre Alcoy y Gandia a través de dicho itinerario.



Ilustración 5 ETV Vías de transporte de La Safor

LA INFRAESTRUCTURA VERDE

La Safor como espacio de conexión de los sistemas montañosos ibéricos y béticos, cuenta con estribaciones montañosas de gran importancia y valor desde el punto de vista de la biodiversidad.

Así, les Serres del Montdúver i la Marxuquera o la Serra de la Safor, por ser precisamente espacios de transición, son Lugares de Interés Comunitario que cuentan con hábitats singulares dentro del mundo mediterráneo, así como con unos paisajes kársticos de amplio reconocimiento científico y cultural.

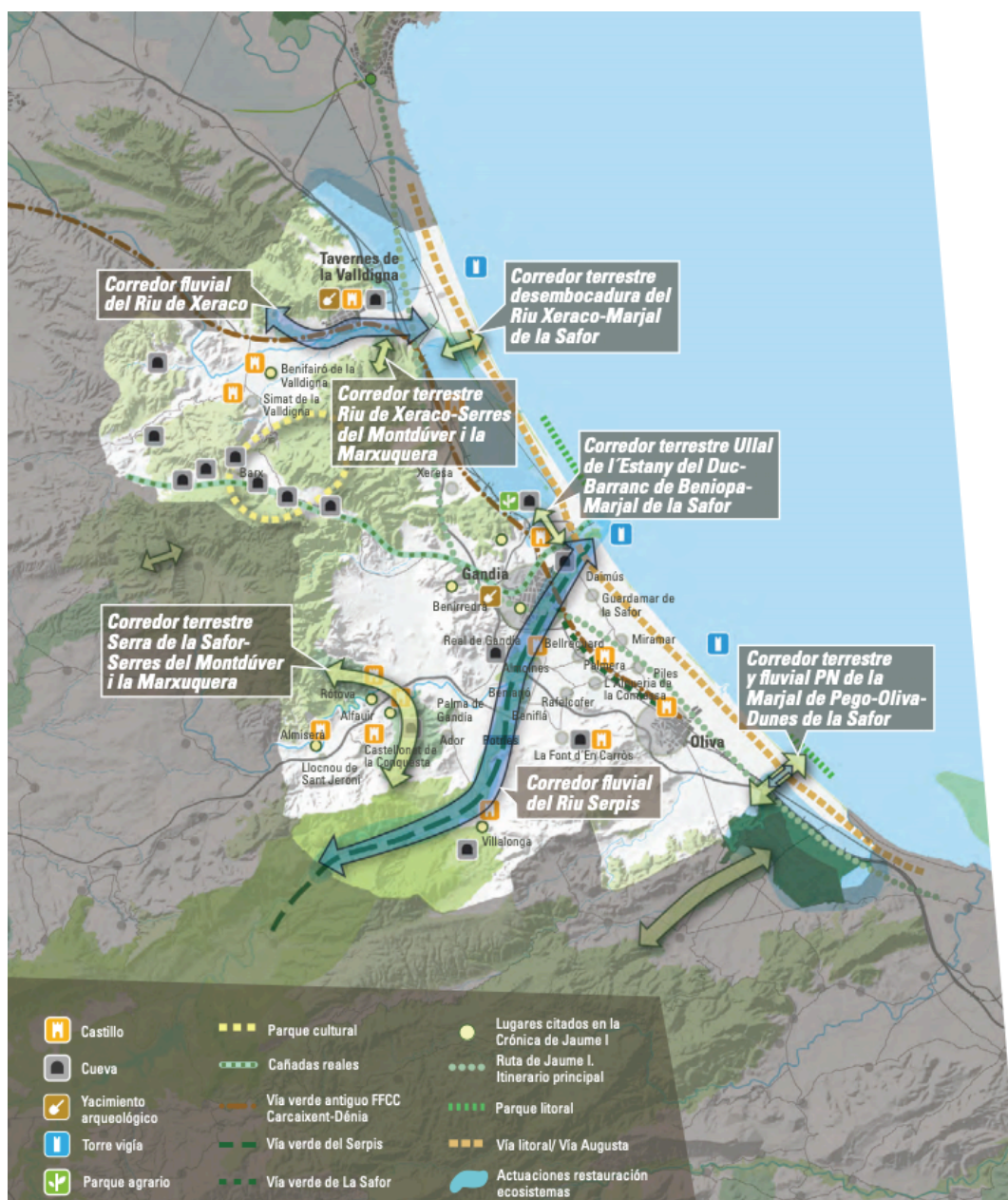


Ilustración 6 ETV: infraestructura verde

La principal infraestructura verde de la localidad de Potries lo constituye el paisaje protegido del río Serpis. Este afecta al oeste del término municipal bloqueando el crecimiento en este punto cardinal.

El paisaje protegido del Río Serpis también actúa como buffer de protección frente al peligro de inundación siendo que la peligrosidad de inundación se limita al entorno del río Serpis

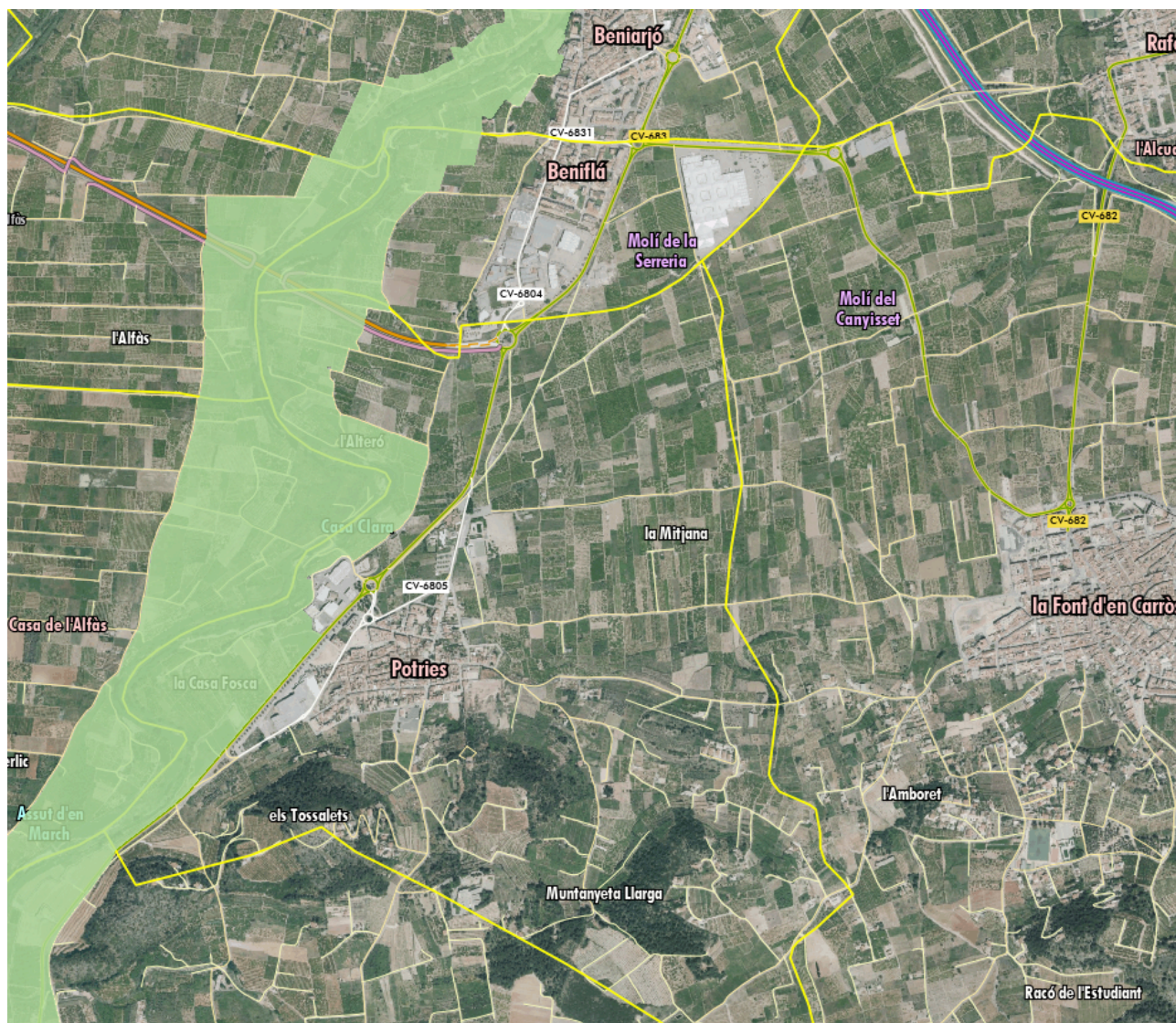


Ilustración 7 Paisaje protegido del Serpis⁵

El paisaje protegido del río Serpis también es un corredor estratégico territorio de tipo fluvial. Esta importancia está compartida por el Riu Serpis, cuyo recorrido discurre desde los municipios de Alcoi hasta Gandia, configurándose como el gran corredor biológico y territorial de la comarca, y por cuyo valle se han desarrollado tradicionalmente las relaciones entre estos dos municipios.

Esta conexión se realizaba mediante un antiguo ferrocarril, desmantelado en los años 70 del siglo pasado, y reconvertido en vía verde, la cual atraviesa espacios de elevado valor ambiental y cultural.

⁵ Fuente: Visor cartográfico de la GVA



Il·lustració 8 zones de inundació⁶

⁶ Fuente: visor cartogràfico de la GVA

JERARQUIZACIÓN DE LA RED VIAL

La movilidad se desarrolla sobre la red vial a través de vehículos, ciclistas o peatones. La distribución territorial y su capacidad es imprescindible para la realización de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

RED VIAL PRIMARIA INTERURBANA

El desarrollo urbano de Potries se desarrolla con respecto a la CV 680 que es paralela a la antigua línea de ferrocarril Alcoy Gandía. La CV 680 permite la conexión de la localidad con la red de carreteras primarias.

El acceso a la CV680 se produce mediante la Avenida del Ferrocarril d'Alcoi y la Avda. Corts Valencianes. Conectadas con esta la Avenida de la Safor el Carrer Jaume I y Avda. de la Constitución han ido vertebrando el crecimiento de Potries desde el núcleo primigenio de la localidad.



Ilustración 9 - Núcleo urbano

La principal vía de comunicación que permite el acceso a Potries es el CV-680, esta carretera autonómica posteriormente enlace con la CV-60 que permite la conexión hacia las autovías del interior de la comunidad valenciana (A7) y la autopista AP7 que transcurre por la costa. Las principales calles que permiten el acceso a la CV680 desde Potries son las siguientes:

- ❖ CV-6805
- ❖ Avenida del ferrocarril d'Alcoy
- ❖ Carrer Corts Valencianes

La CV-60 está aforado en diversos puntos por la Generalitat Valenciana, al ser la principal vía de comunicación hacia el interior de la provincia.

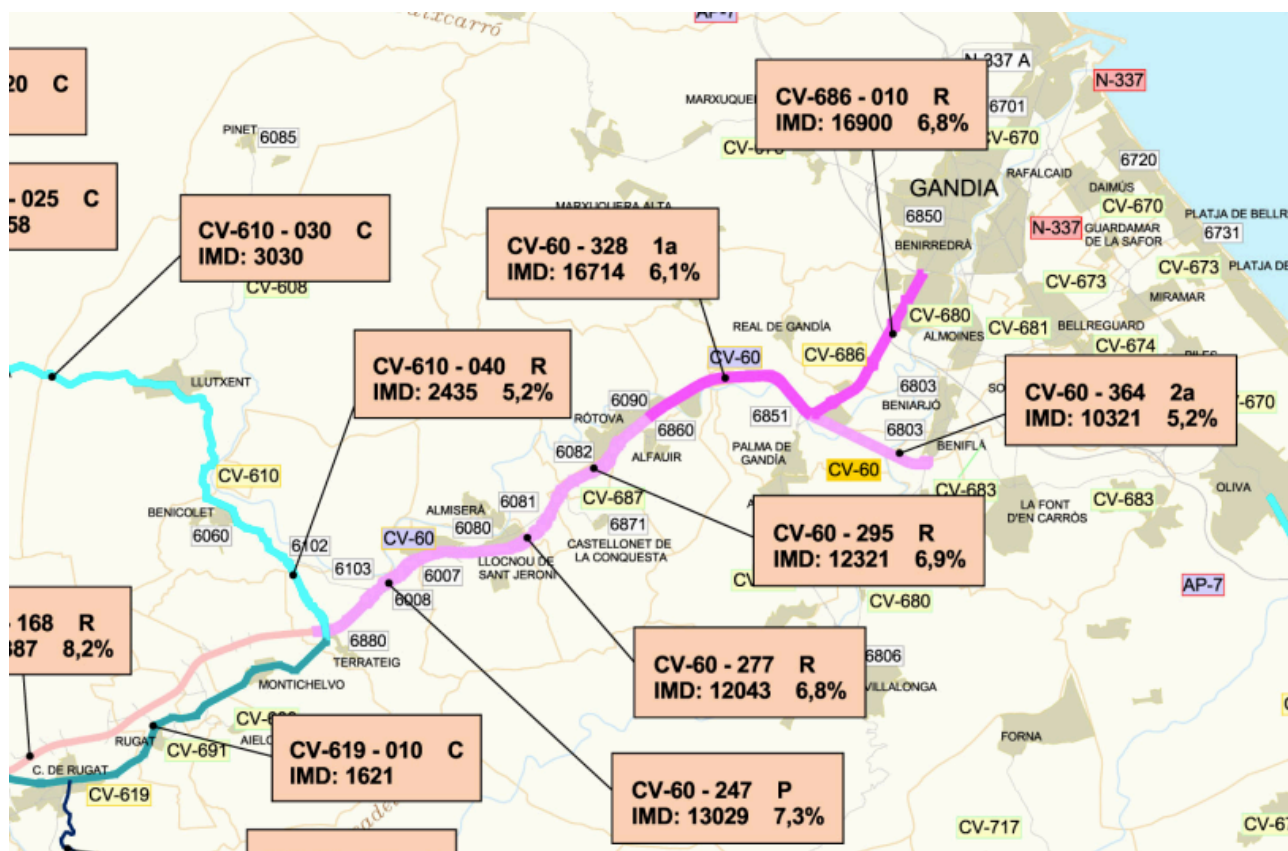


Ilustración 10 Mapa de aforamientos de intensidad de tráfico de la GVA

En el presente documento se estudiará el tráfico que discurre con sentido de entrada o salida al municipio de Potries. Por ello, se excluirá el tráfico la CV 680 propiamente dicha a su paso por el término municipal de Potries. Sin embargo, sí que se han aforado los diferentes puntos de conexión de la red de acceso con la red vial interna de Potries, puntos que son de paso casi obligado.

Al mismo tiempo, también existe una tupida red de caminos rurales de acceso. Sin embargo, estos caminos tienen una intensidad de tráfico por lo general insignificante.



Ilustración 11 Red vial de Potries

RED VIAL DE PENETRACIÓN AL CASCO URBANO Y COLECTORAS

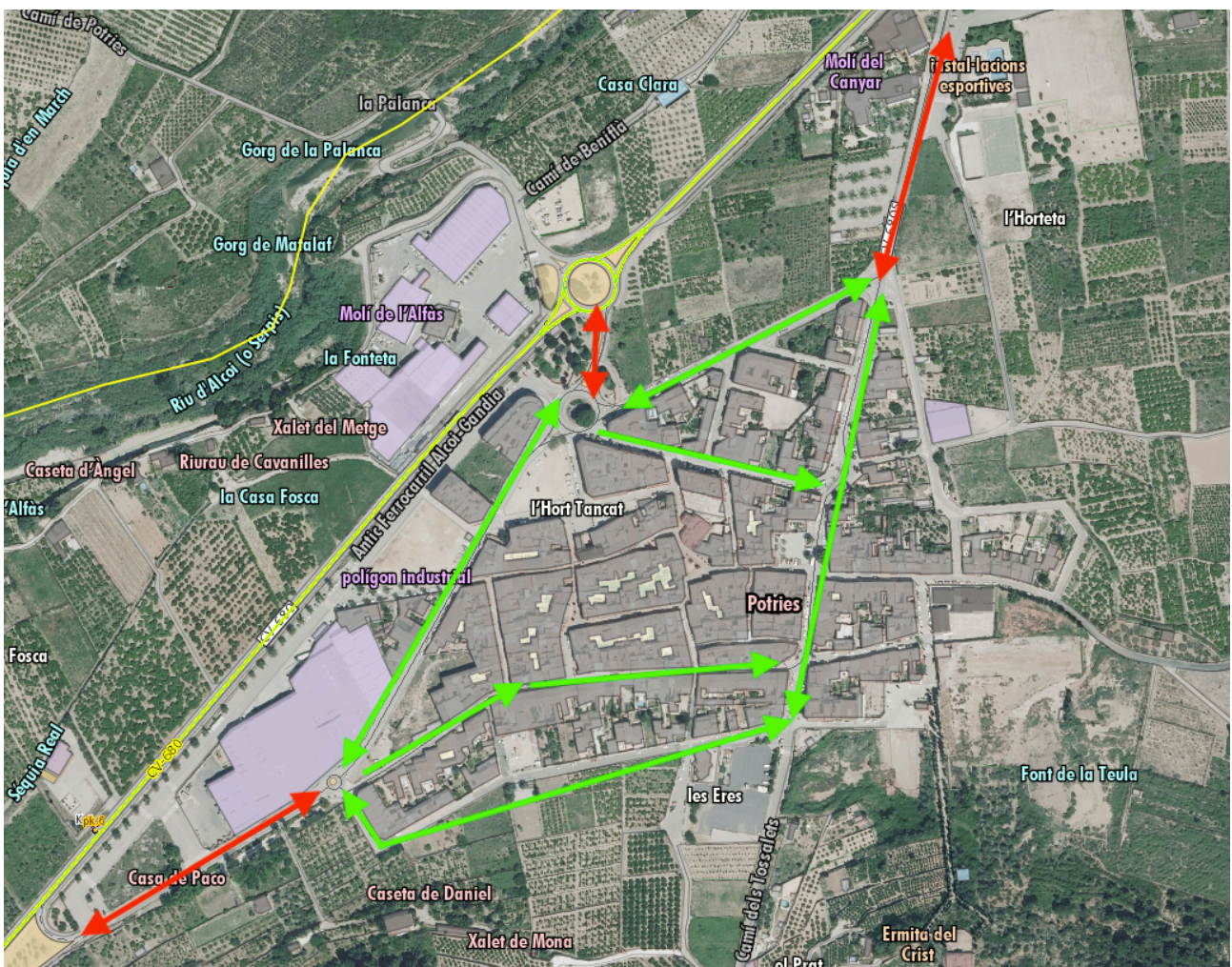


Ilustración 12 - Red vial local de penetración y colectoras

A partir del funcionamiento y las intensidades de tráfico registradas, se establece una jerarquización de la red vial actual.

La red básica de Potries se articula en base a 3 avenidas urbanas que vertebran la localidad. La Avenida de la Safor, la Avenida de la Constitución y la Avenida de les Corts Valencianes que permiten la conexión del casco urbano con la CV-680 que es la principal vía de comunicación interurbana de Potries. Las 3 avenidas canalizan el tráfico desde la red urbana a la red interurbana

Las principales vías de penetración y distribuidoras que constituyen la red primaria por tamaño y frecuencia son:

- ❖ Avenida del Ferrocarril d'Alcoi: esta avenida representa el acceso al casco urbano desde el CV 680. Es el punto principal de acceso a la localidad, desde esta calle se enlaza con una rotonda que distribuye el tráfico en todas las direcciones (Avenida Corts Valencianes, Avenida de la Safor, 25 d'Abril, Avenida Europa). Esta entrada es la que mayor tráfico soporta.
- ❖ Avenida Corts Valencianes: es el acceso a la localidad de Potries por el sur desde la CV680. Esta avenida enlaza con la calle La Pau y la Calle Jaume I que permiten la penetración en el casco urbano por el norte de la localidad. Al mismo tiempo la Avda. Corts Valencianes da acceso al polígono industrial y enlaza por el oeste del municipio con Avenida Corts Valencianes, Avenida de la Safor, calle 25 d'Abril y Avenida Europa
- ❖ Calle 25 d'Abril. Canaliza el tráfico que accede a Potries hacia el centro urbano.
- ❖ Avenida de la Safor. Avenida de dirección única que introduce gran parte del tráfico hacia el casco urbano. El sentido de avance es hacia el interior del casco urbano. Por el este conecta con la Avenida de la Constitución, permitiendo cruzar la localidad en dirección oeste-este para aquellos que acceden desde la CV680 en el oeste de la localidad.
- ❖ Calle Europa. Circunvala Potries por el norte, conecta dos importantes accesos de la CV680 en el este y oeste de la localidad
- ❖ Calle Jaume I: Es un vial de penetración en sentido único que dirige el tráfico que accede por el norte de Potries hacia el Casco Urbano.
- ❖ Calle La Pau. Es una avenida que circunvala Potries por el sur. Permitiendo al tráfico que accede por el sur de la localidad comunicar con el este de la localidad y enlazar con la avenida de la constitución.
- ❖ Avenida de la Constitución. Es la principal via de comunicación en dirección norte sur por el este de la localidad. Enlaza con la avenida de la Safor, Calle Europa y Calle la Pau.

Las calles peatonales del municipio de Potries son:

CALLES PEATONALES
Calle Bohamid
Plaça de l'esglèsia
Carrer de dalt
Carrer les eres
Abadia Vella

Tabla 3 – Calles peatonales

A las anteriores calles, cabe destacar que algunas partes del núcleo histórico y calles adyacentes se ha instalado una plataforma única en un modelo de convivencia entre peatones y vehículos.

La ordenación del tráfico en las tramas urbanas presenta unas características que tienden hacia el calmado de las velocidades y la pacificación del tráfico. La vía urbana presenta un mayor número de interrupciones debido a las calles perpendiculares.

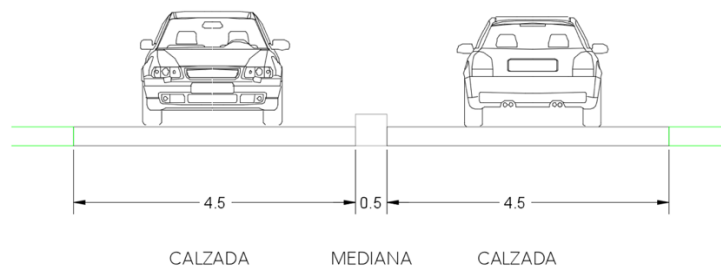
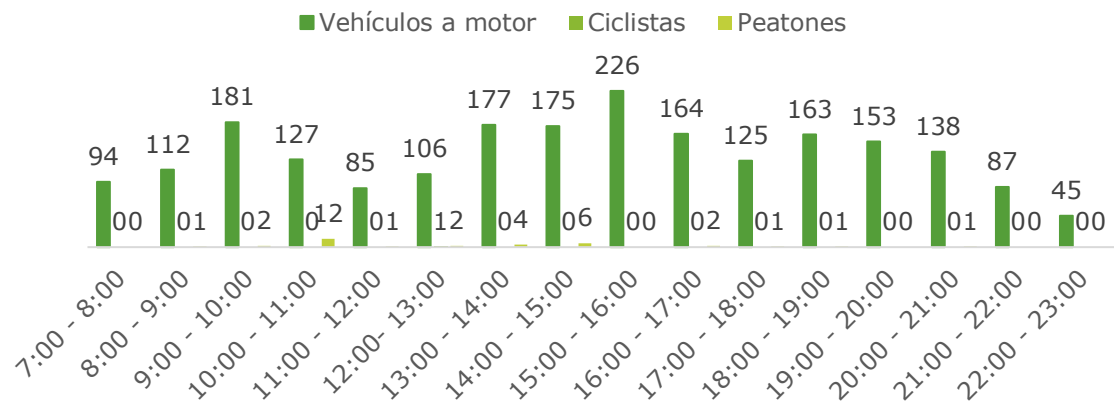
Es fundamental y prioritario un mantenimiento adecuado de los pasos de peatones. De la misma manera que, es primordial una planificación y un trabajo constante para poder ser un municipio accesible para las personas con diversidad funcional. Por otro lado, la creación de una red municipal de carriles independientes para bicicletas tiene una gran dificultad por las dimensiones de las calles y el reducido tráfico en la mayoría de las calles urbanas.



SECCIONES VIARIAS

Avenida Ferrocarril d'Alcoi

Jerarquización: Penetración

Descripción: Vía de acceso principal a la localidad desde la CV 680**Sección:****IMD****C/ Ferrocarril d'Alcoi**

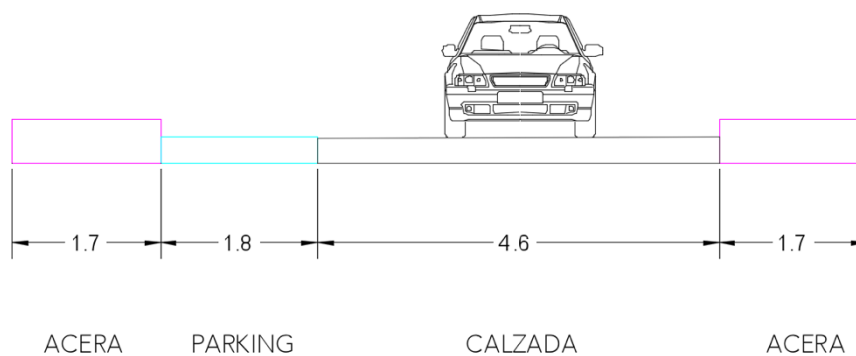
Calle 25 d'Abril

Jerarquización: Colector

Descripción: Vía de penetración al casco urbano

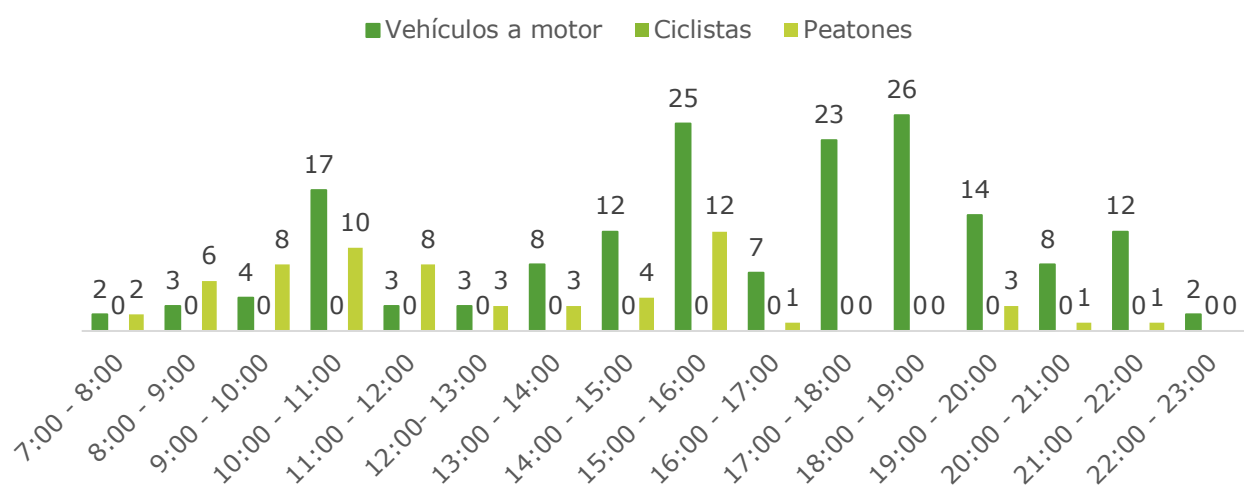


Sección:



IMD

Carrer 25 d'Abril



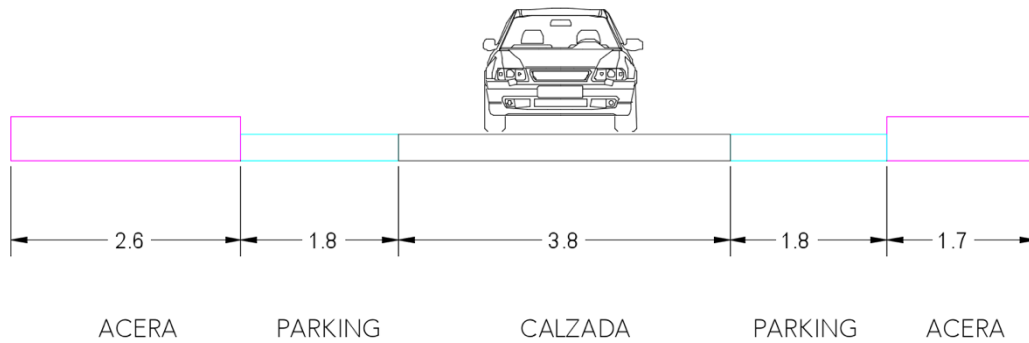
Avenida de la Safor

Jerarquización: Colector

Descripción: Canalización del tráfico que accede a Potries en dirección oeste-este



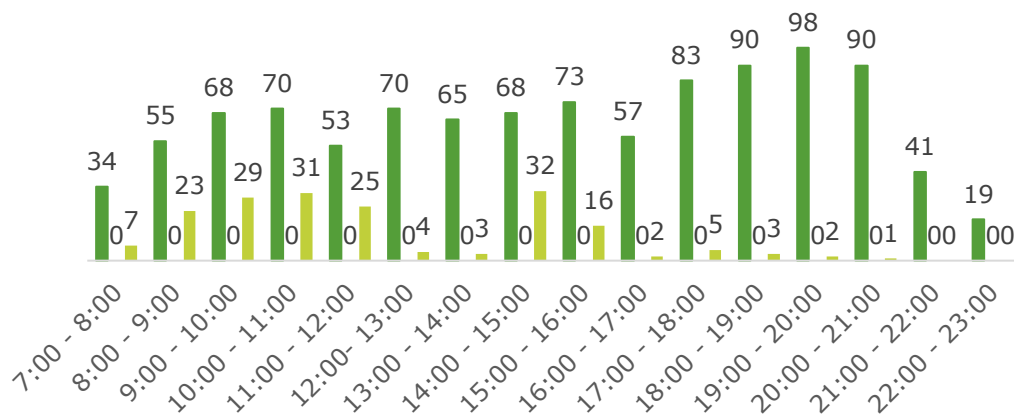
Sección:



IMD

Avda. de la Safor

■ Vehículos a motor ■ Ciclistas ■ Peatones



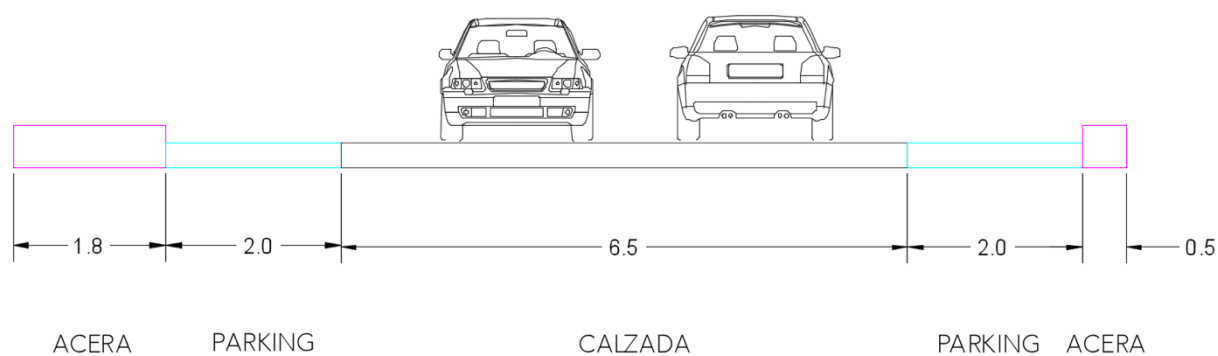
Avenida de Europa

Jerarquización: Colector

Descripción: Vial que conecta dos accesos a Potries desde la CV 680 por el norte del municipio

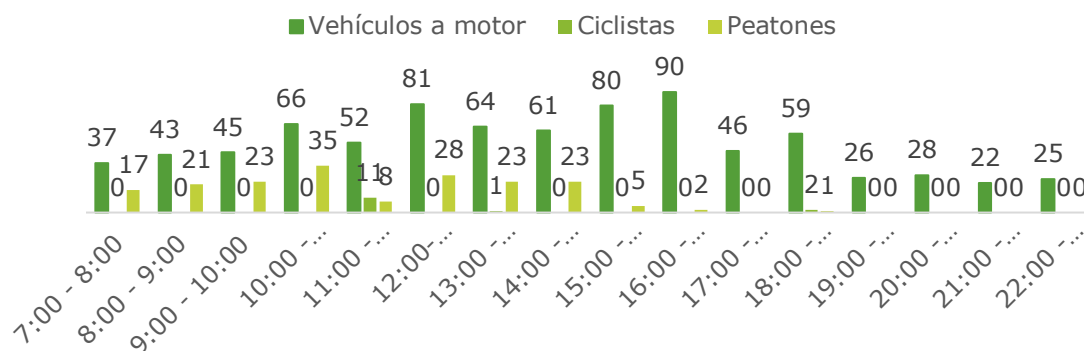


Sección:



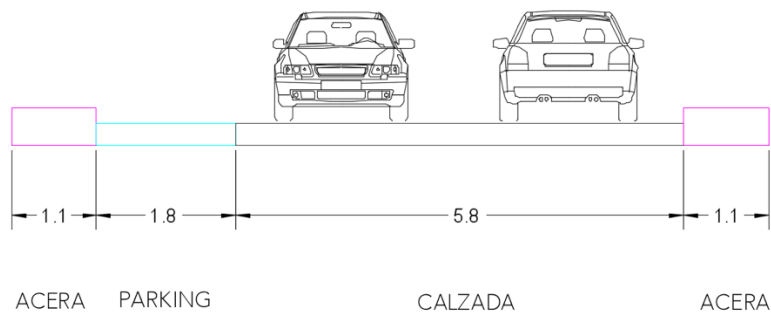
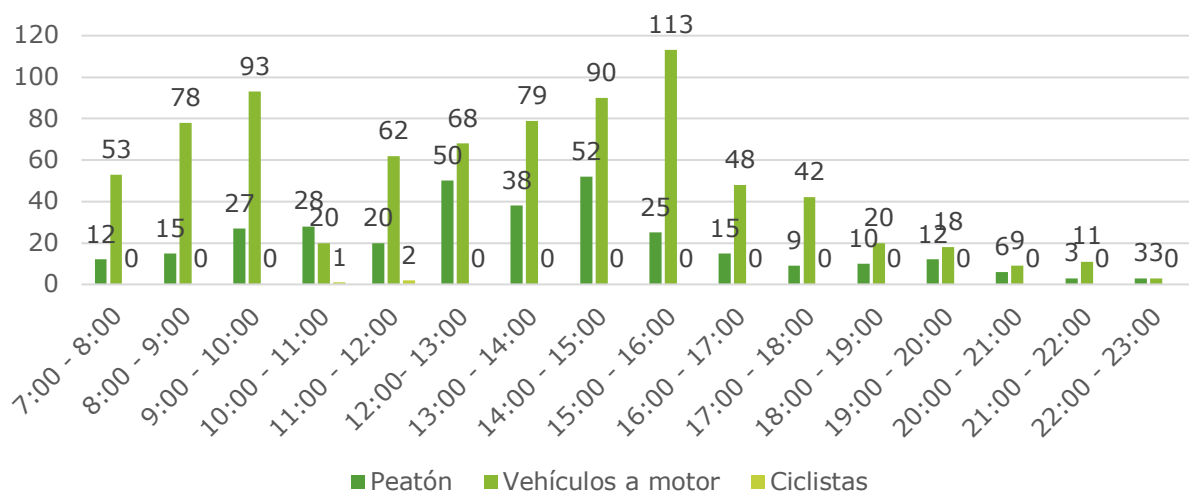
IMD

Avda. Europa



Avenida de la constitución**Jerarquización: Colector**

Descripción: Principal vial de acceso al este de la localidad. Permite el tráfico en dirección norte-sur por el este de la localidad

**Sección:****IMD****Avda de la Constitución**

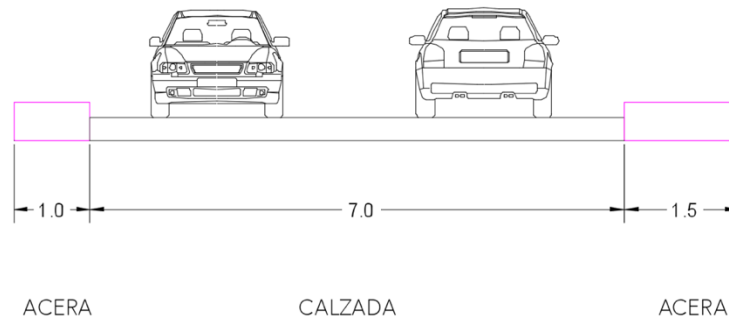
Avenida de Les Corts Valencianes

Jerarquización: Penetración

Descripción: Vía de acceso desde la CV680 por el sur de la localidad. Permite acceder al polígono industrial y comunica el tráfico en dirección norte sur por el oeste de la localidad

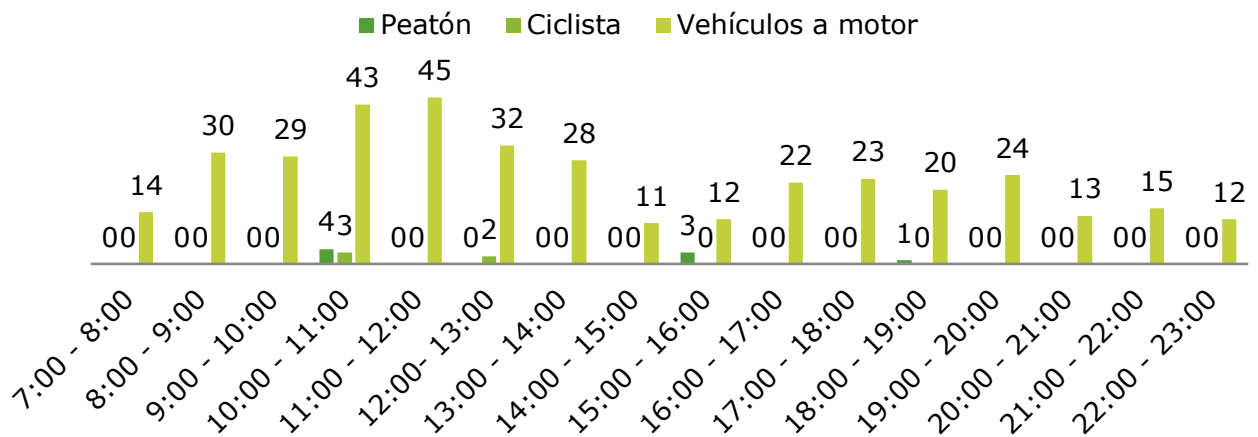


Sección:



IMD

Corts Valencianes



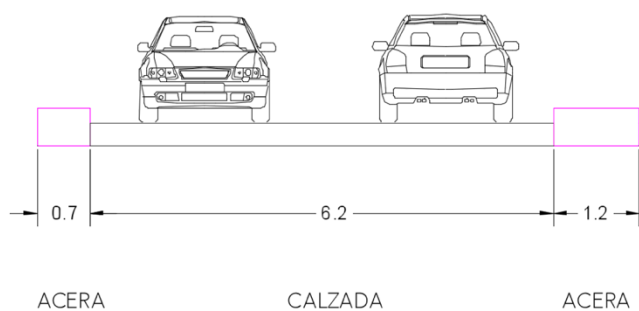
Calle La Pau

Jerarquización: Colectora

Descripción: Ronda periférica sur de la localidad, enlaza la entrada por el sur a la localidad con el sector este de Potries

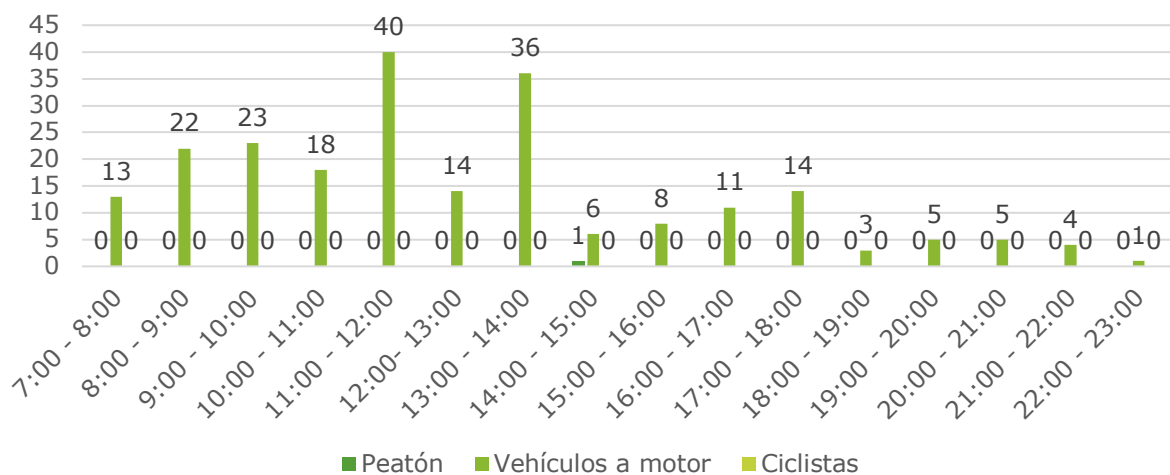


Sección:



IMD

C/ La Pau



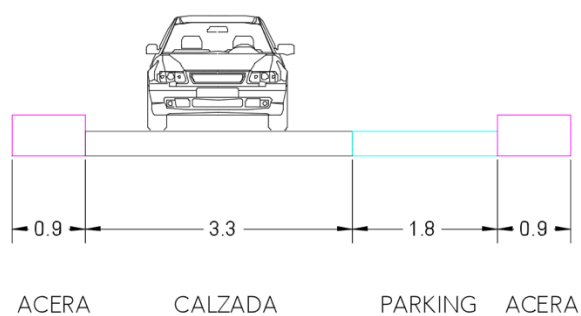
Calle Jaume I

Jerarquización: Colectora

Descripción: Ronda que canaliza el tráfico del sur de la localidad hacia el interior del casco urbano

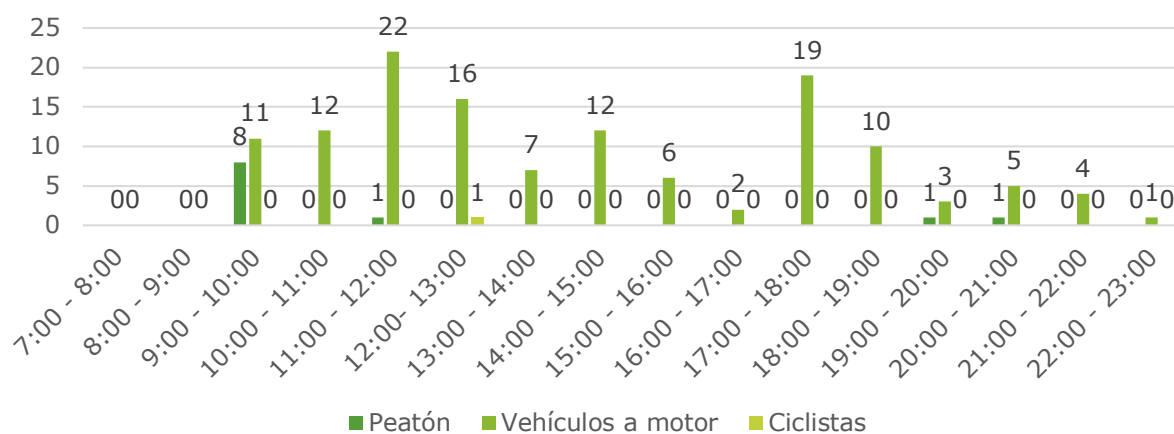


Sección:



IMD

C/ Jaume I



ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD ACTUAL

Se ha analizado la movilidad en el casco urbano de Potries desde diferentes puntos de vista:

- ❖ Punto de vista cuantitativo: a partir de aforos e inventarios de plazas de estacionamiento.
- ❖ Punto de vista cualitativo: a través de inventarios y controles de velocidad.

ANÁLISIS CUANTITATIVO

AFOROS

Se ha realizado un plan de aforos de intensidad de tráfico para conocer la realidad actual de la movilidad por la red vial de Potries. El plan de aforos contabiliza los peatones, ciclistas, ciclomotores, turismo y vehículos industriales. Dicho plan de aforos se contabiliza entre las 7:00 y las 22:00 horas de los días laborables.

Las estaciones se han instalado en las principales avenidas y calles de la localidad, estratégicamente situadas van a permitir caracterizar el tráfico en el interior de Potries y principales puntos de acceso a la ciudad.

Id	Localización	Sentidos	Carriles
1	Avenida del Ferrocarril d'Alcoi	2	2
2	Carrer 25 d'Abril	1	1
3	Avinguda de la Safor	1	1
4	Avinguda de Europa	2	2
5	Avinguda de la Constitució	2	2
6	Avinguda de les Corts Valencianes	2	2
7	Carrer la Pau	2	2
8	Carrer Jaume I	2	2

Tabla 4 - Localización estación de aforos

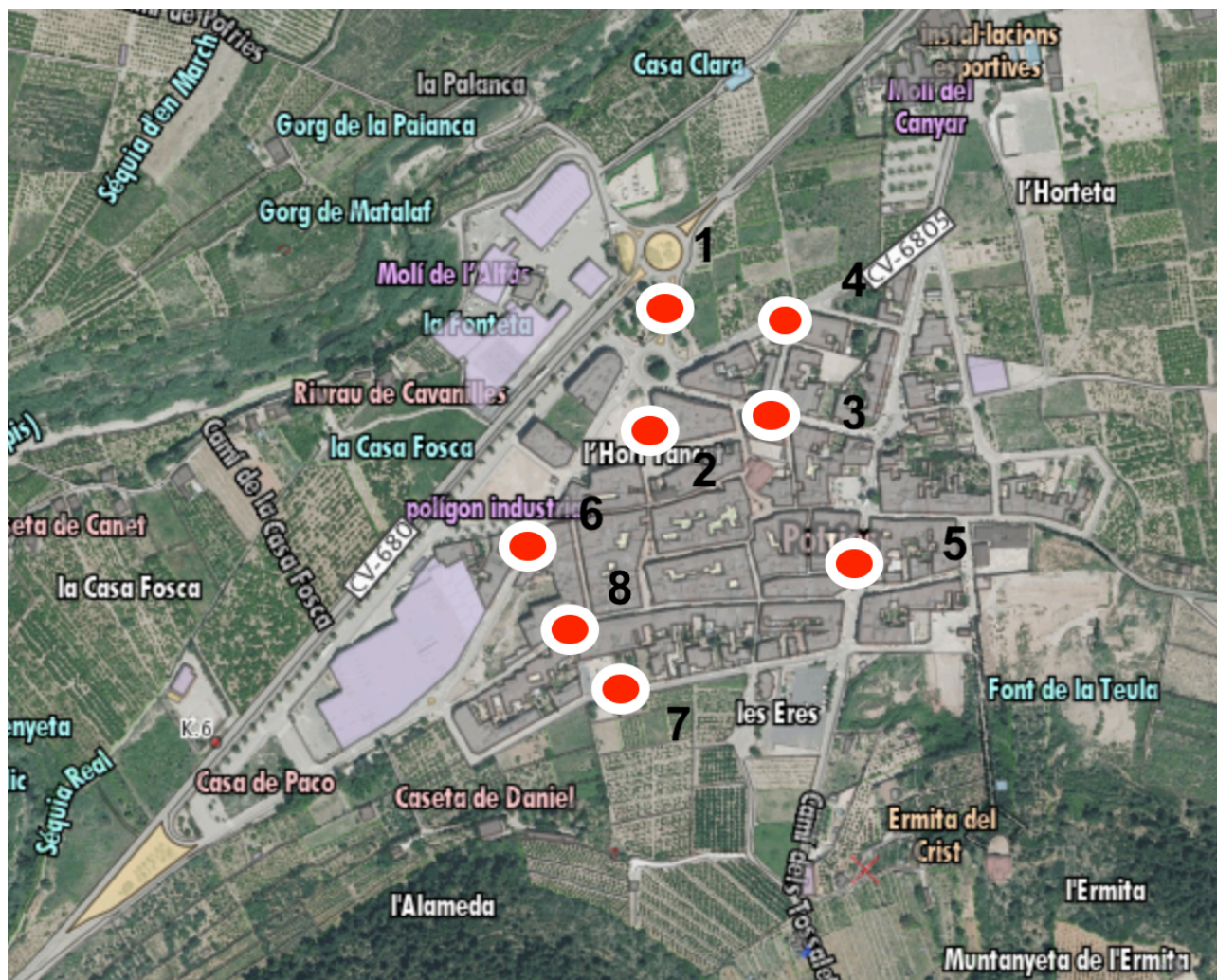


Ilustración 6 - Ubicación de las estaciones aforo

Respecto a la modalidad de transporte registrada en las estaciones de aforo, se puede comprobar un claro predominio del vehículo a motor frente a medios alternativos, el gráfico inferior pone de manifiesto que el vehículo a motor es la principal elección de la población en los desplazamientos de Potries.

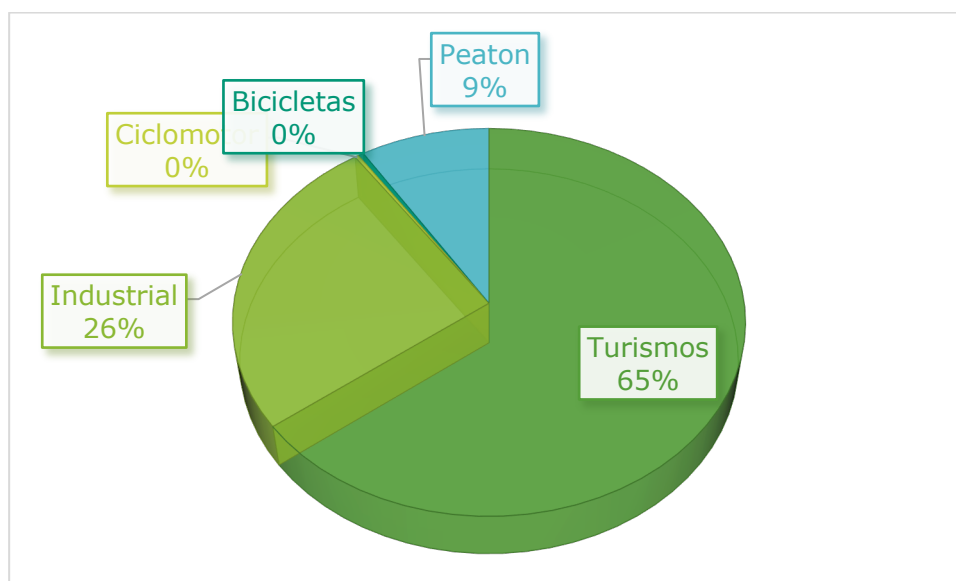


Gráfico 7 - Distribución modal total registrada en las estaciones de aforo

La intensidad diaria media obtenida en las estaciones puede comprobarse en las siguientes gráficas.

	25 d'Abril	Jaume I	Ferro. d'Alcoi	Corts Valencianes	La Pau	Europa	La Safor
Turismos	123	96	1484	304	168	530	790
Industrial	120	28	583	69	55	294	241
Ciclomotor	6	4	0	0	0	1	3
Bicicletas	0	1	1	5	0	14	0
Peatón	62	11	33	8	1	186	183

Tabla 5 - IMD estaciones de aforo

También se puede comprobar la evolución por horas durante el día en las diferentes estaciones y por tipo de vehículo.

Turismos	25 d'Abril	Jaume I	Ferro. d'Alcoi	Corts Valencianes	La Pau	Europa	La Safor
7:00 - 8:00	1	0	74	14	1	23	23
8:00 - 9:00	3	0	89	23	18	28	45
9:00 - 10:00	4	8	144	8	17	31	52
10:00 - 11:00	4	12	80	23	15	34	39
11:00 - 12:00	3	11	63	41	36	37	26
12:00 - 13:00	3	16	71	32	9	61	61
13:00 - 14:00	4	7	119	20	31	44	53
14:00 - 15:00	12	12	115	11	3	40	44
15:00 - 16:00	13	0	95	12	8	57	55
16:00 - 17:00	7	2	93	19	11	58	44
17:00 - 18:00	20	14	120	23	7	31	67
18:00 - 19:00	26	6	111	20	3	32	75
19:00 - 20:00	12	2	111	22	2	14	84
20:00 - 21:00	4	4	101	12	4	15	76

21:00 - 22:00	7	2	64	13	2	12	34
22:00 - 23:00	0	0	34	11	1	13	12

Tabla 6 - IMD turistas por hora registrados en las estaciones

Industrial	25 d'Abril	Jaume I	Ferro. d'Alcoi	Corts Valencianes	La Pau	Europa	La Safor
7:00 - 8:00	1	0	19	0	12	14	11
8:00 - 9:00	4	0	23	7	4	15	10
9:00 - 10:00	4	3	36	21	6	13	16
10:00 - 11:00	3	0	47	20	3	32	31
11:00 - 12:00	3	11	22	4	4	15	27
12:00- 13:00	4	0	35	0	5	20	8
13:00 - 14:00	12	0	57	8	5	20	12
14:00 - 15:00	13	0	60	0	3	21	24
15:00 - 16:00	7	0	68	0	0	23	17
16:00 - 17:00	20	0	43	3	0	32	13
17:00 - 18:00	26	5	42	0	7	15	16
18:00 - 19:00	12	4	37	0	0	27	15
19:00 - 20:00	4	1	23	2	3	12	13
20:00 - 21:00	7	1	37	1	1	13	14
21:00 - 22:00	0	2	23	2	2	10	7
22:00 - 23:00	0	1	11	1	0	12	7

Tabla 7 - IMD vehículos industriales por hora registrados en las estaciones

Total Ciclistas	25 d'Abril	Jaume I	Ferro. d'Alcoi	Corts Valencianes	La Pau	Europa	La Safor
7:00 - 8:00	0	0	0	0	0	0	0
8:00 - 9:00	0	0	0	0	0	0	0
9:00 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0
10:00 - 11:00	0	0	0	3	0	0	0
11:00 - 12:00	0	0	0	0	0	11	0
12:00- 13:00	0	1	1	2	0	0	0
13:00 - 14:00	0	0	0	0	0	1	0
14:00 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0
15:00 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0
16:00 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0
17:00 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0
18:00 - 19:00	0	0	0	0	0	2	0
19:00 - 20:00	0	0	0	0	0	0	0
20:00 - 21:00	0	0	0	0	0	0	0
21:00 - 22:00	0	0	0	0	0	0	0
22:00 - 23:00	0	0	0	0	0	0	0

Tabla 8 - IMD vehículos bicicletas por hora registrados en las estaciones

Total peatones	25 d'Abril	Jaume I	Ferro. d'Alcoi	Corts Valencianes	La Pau	Europa	La Safor
7:00 - 8:00	2	0	0	0	0	17	7
8:00 - 9:00	6	0	1	0	0	21	23
9:00 - 10:00	8	8	2	0	0	23	29
10:00 - 11:00	10	0	12	4	0	35	31
11:00 - 12:00	8	1	1	0	0	8	25
12:00- 13:00	3	0	2	0	0	28	4
13:00 - 14:00	3	0	4	0	0	23	3
14:00 - 15:00	4	0	6	0	1	23	32
15:00 - 16:00	12	0	2	3	0	5	16
16:00 - 17:00	1	0	1	0	0	2	2
17:00 - 18:00	0	0	0	0	0	0	5
18:00 - 19:00	0	0	1	1	0	1	3
19:00 - 20:00	3	1	0	0	0	0	2
20:00 - 21:00	1	1	1	0	0	0	1
21:00 - 22:00	1	0	0	0	0	0	0
22:00 - 23:00	0	0	0	0	0	0	0

Tabla 9 - IMD de peatones por hora registrados en las estaciones

Total ciclomotores	25 d'Abril	Jaume I	Ferro. d'Alcoi	Corts Valencianes	La Pau	Europa	La Safor
7:00 - 8:00	0	1	0	0	0	0	0
8:00 - 9:00	0	0	0	0	0	0	0
9:00 - 10:00	0	1	0	0	0	1	0
10:00 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0
11:00 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0
12:00- 13:00	0	0	0	0	0	0	1
13:00 - 14:00	0	1	0	0	0	0	0
14:00 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0
15:00 - 16:00	6	1	0	0	0	0	1
16:00 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0
17:00 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0
18:00 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0
19:00 - 20:00	0	0	0	0	0	0	1
20:00 - 21:00	0	0	0	0	0	0	0
21:00 - 22:00	0	0	0	0	0	0	0
22:00 - 23:00	0	0	0	0	0	0	0

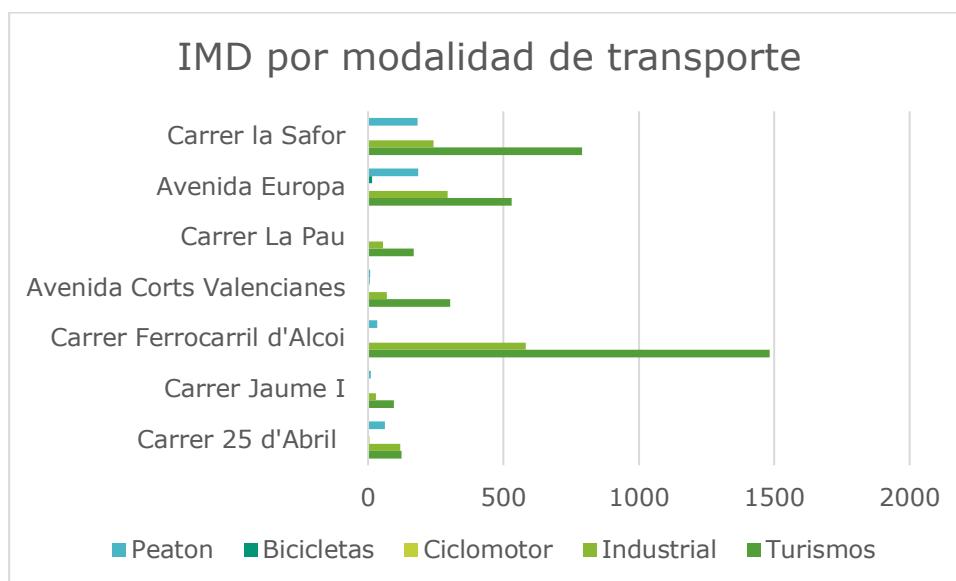


Gráfico 8 – Total turismos diarios por calle

Por los datos obtenidos, cabe destacar el comportamiento de la calle Del Ferrocarril d'Alcoi que es la principal conexión de Potries con CV 680 y por tanto la principal puerta de entrada a la localidad para los usuarios de los vehículos a motor. A partir de esta calle el tráfico se distribuye por las avenidas en todas direcciones, incluidos los vehículos que se dirigen al casco urbano y el polígono.

Respecto a las calles del sector sur del municipio se aprecia una clara infrautilización, en contraposición al acceso norte

En todos los casos destaca la escasa presencia de desplazamiento peatonal o en bicicleta, evidenciando una predilección por el vehículo privado frente alternativas menos contaminantes. Los datos completos de las estaciones de aforo se presentan en el Anexo 1 fichas de las estaciones de aforo.

ESTACIONAMIENTO

Uno de los problemas más habituales en el ámbito urbano, relacionado con la creciente motorización y el uso abusivo del vehículo privado en todos los tipos de desplazamiento, es el del estacionamiento. De forma general en Potries no se observa una déficit de aparcamiento, en especial gracias a los nuevos desarrollos. Sin embargo en ciertos lugares del casco histórico o en las cercanías de los servicios se produce cierto nivel de estacionamiento indisciplinado.

OFERTA DE ESTACIONAMIENTO

Respecto a la oferta de estacionamiento en el municipio se contabilizan un total de 394 plazas para estacionamiento en Batería y 374 plazas de estacionamiento en cordón, lo que suma 768 plazas que ya vienen a superar al número de turismos registrados en la localidad. A esta oferta hay que añadir las plazas de aparcamiento privado.

ROTACIÓN DEL ESTACIONAMIENTO

Se han realizado controles de rotación de estacionamiento en zonas de aparcamiento en cordón y batería. Estos controles fueron realizados entre semana para que sean representativos de las jornadas laborales.

Los muestreos se realizaron cada hora durante un total de 8 horas comprendidas entre las 10:00 y las 18:00 h.

Se contabilizaron un total de 3 plazas en cada calle para determinar:

- ❖ Porcentaje de ocupación
- ❖ Índice de rotación

Los 5 tramos de calle donde se han realizado controles de rotación en zonas de aparcamientos en cordón o batería son:

1. Calle Europa
2. Avenida Constitución
3. Avenida Safor
4. Calle Jaume I

El aprovechamiento de una plaza de estacionamiento se mide a partir del índice de rotación. Dicho índice indica el número de vehículos que estacionan en una plaza a lo largo de un día (8 horas laborables). Para cada zona se mide el porcentaje de ocupación media durante las 8 horas de control y el índice de rotación de cada plaza.

Punto de control	Número de plazas	% de ocupación	Índice de rotación
1	3	34	1,3
2	3	90	2,7
3	3	86	2,3
4	3	86	2,3

Tabla 10 - Rotación del estacionamiento

ANÁLISIS CUALITATIVO

VELOCIDADES

Las mediciones de velocidad se realizan en diferentes puntos de Potries y a diferentes horas.

Punto aforado	Velocidad media (km/h)
<i>Carrer Ferrocarril d'Alcoi</i>	41'2
<i>Avinguda de la Safor</i>	48,7
<i>Avinguda Corts Valencianes</i>	49'1
<i>C/ la Pau</i>	46'3
<i>C/ Jaume I</i>	45'1
<i>Avinguda de la constitucio</i>	35'2

Tabla 11 - Mediciones de velocidad

Las velocidades medias de los coches registrados, en general, no sobrepasan los límites establecidos. No obstante, se aprecian medias muy altas en la mayoría de las vías. Destaca la Calle Jaume I y la Avenida de la Safor, que a pesar de ser calles urbanas, registran velocidades muy altas.

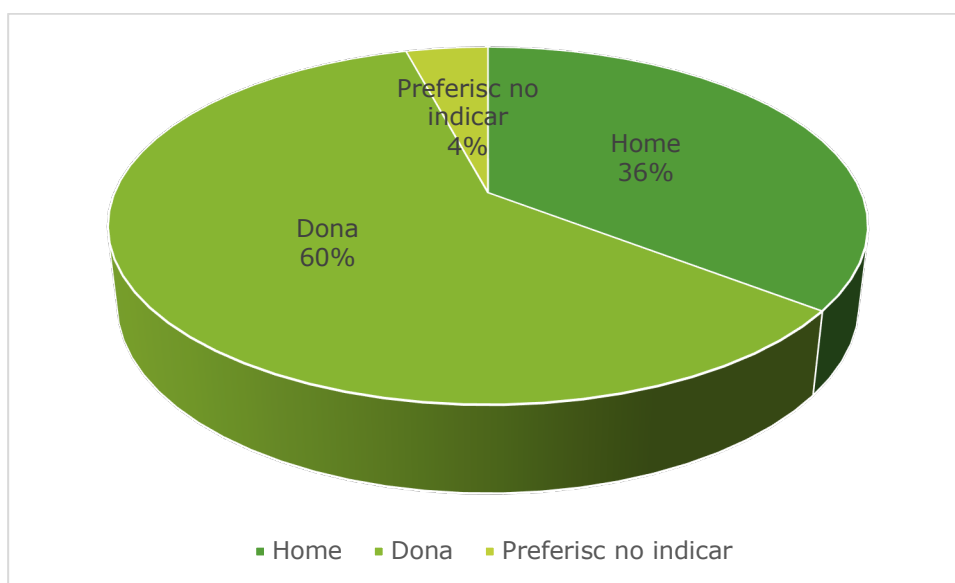
Por lo tanto, dicho dato demuestra que un alto porcentaje de vehículos sobrepasan los límites de velocidad dentro de la trama urbana. Estas velocidades pueden comprometer la seguridad vial del conjunto del municipio y de todos los actores implicados en la movilidad.

PARTICIPACIÓN CIUDADANA

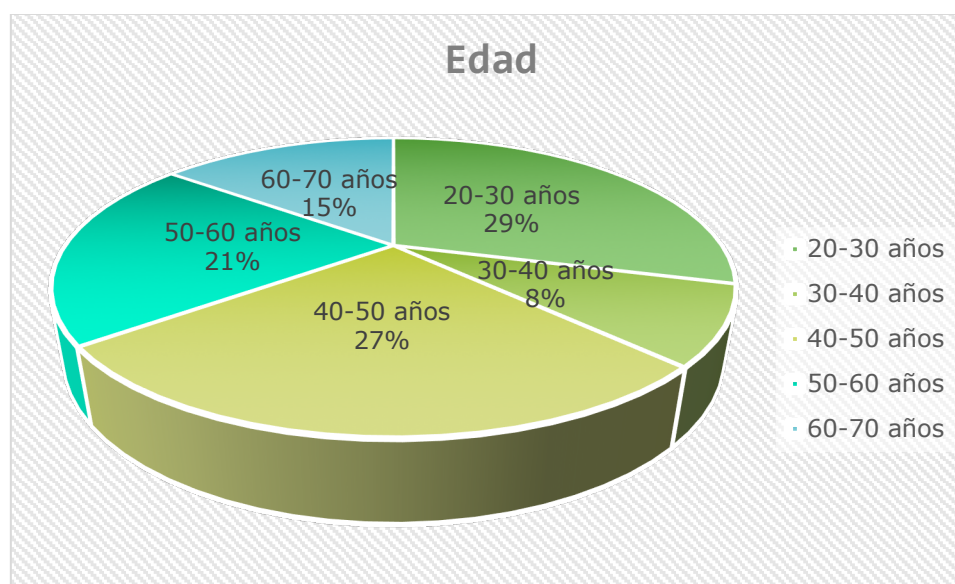
El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Potries ha tenido un proceso de participación ciudadana a través de las encuestas que han estado al alcance de la ciudadanía de manera online a través de la página web del Ayuntamiento de Potries y distribuida por grupos de whatsapp. Las encuestas online han contado con la participación de un total de 48 personas en el espacio de tiempo entre el 4 de noviembre al 15 de noviembre.

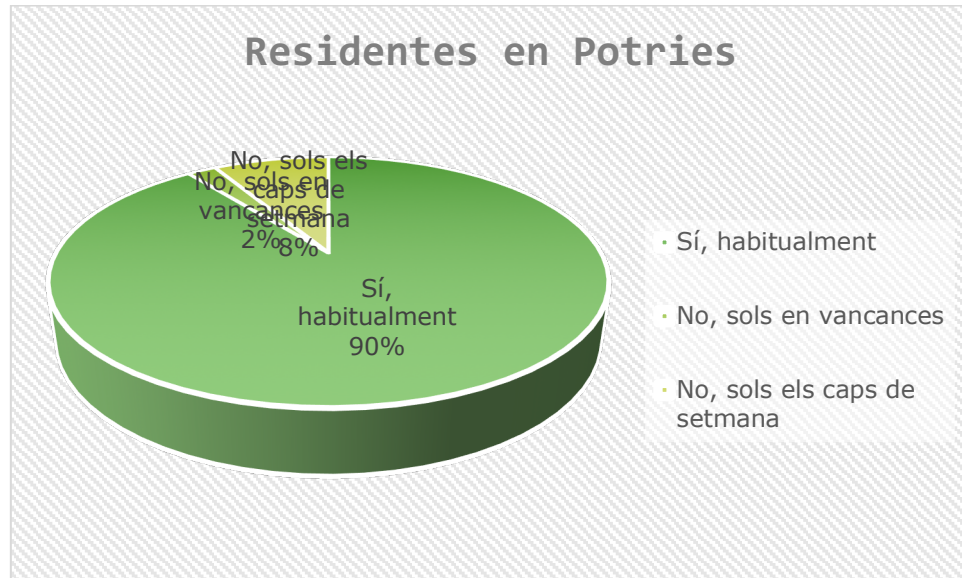
Las respuestas a las encuestas online arrojan una cantidad importante de datos para incorporar al propio Plan de Movilidad Urbana Sostenible, así como para tener en cuenta en las diferentes áreas del Ayuntamiento de Potries.

El perfil de socio-demográfico de los encuestados es el siguiente:



Edad de los encuestados:

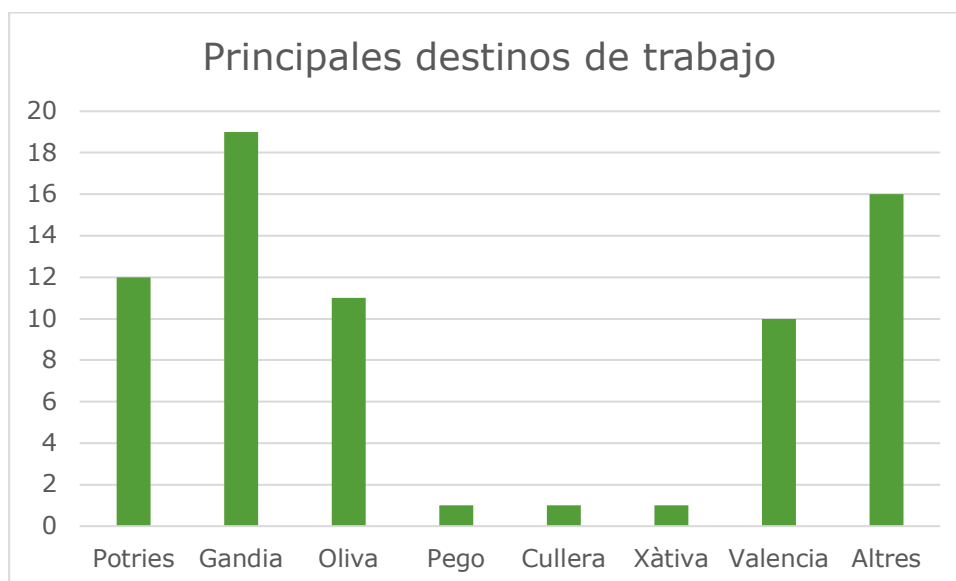




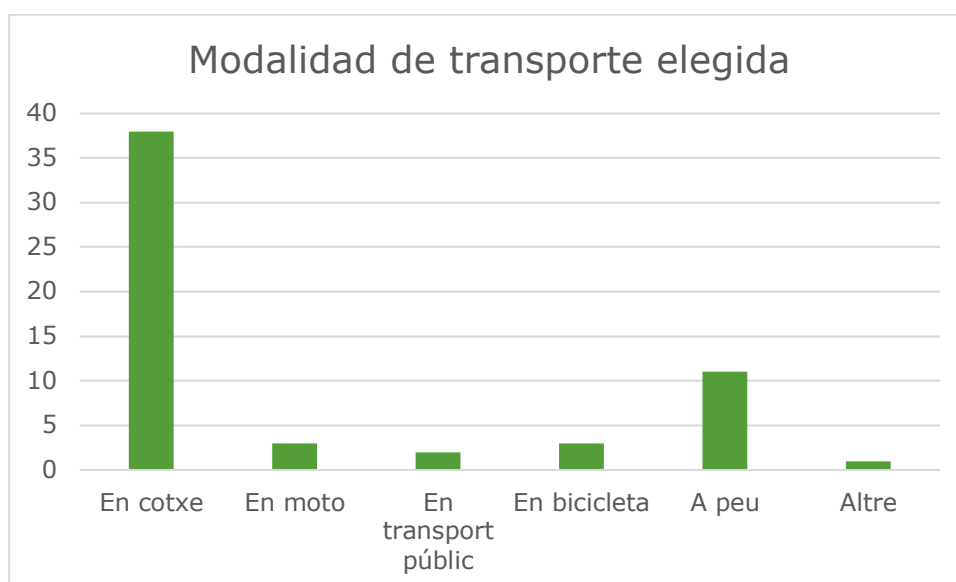
Respecto a la calle de residencia de los encuestados, se observa una distribución espacial bastante homogénea por todo el municipio

Calle de residencia en Potries de los encuestados		
Jaume I	Jaume I	C/salvador
Boamit	Jaume I	Sant Joan
Casa clara	Travessera casa fosca	De dslt
Sant Salvador	Sant Joan Baptiste	Jaume I
Corts valencianes	Pau	Boamit
Boamit	Plaça	Plaça País Valencià
C/ Corts Valencianes	Els llavadors	Plaça pais valencia
Sant Salvador	Avda. Constitució	San Joan Baptista
carrer la pau	Ausiàs March	Penyascos
C/ Jaume, I	Pau	Constitució
Plaça pais valencia	La Pau	9 d'octubre
Jaume I	Partida beniteixir	
La safor	Jaume I	
Penyascos	La Safor	
Carrer la Pau	Constitució	
corts valencianes	Avinguda Constitució	
Lladors	Gandia	
La Safor	La montaña	

Según los datos de las encuestas, los desplazamientos para acudir al trabajo o para estudiar tienen como destino:

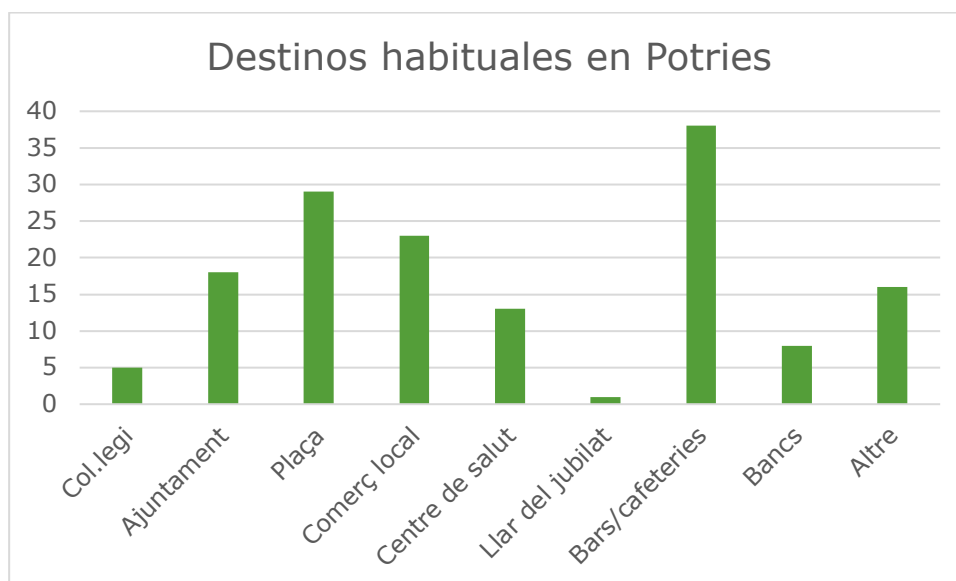


A estos lugares acuden:

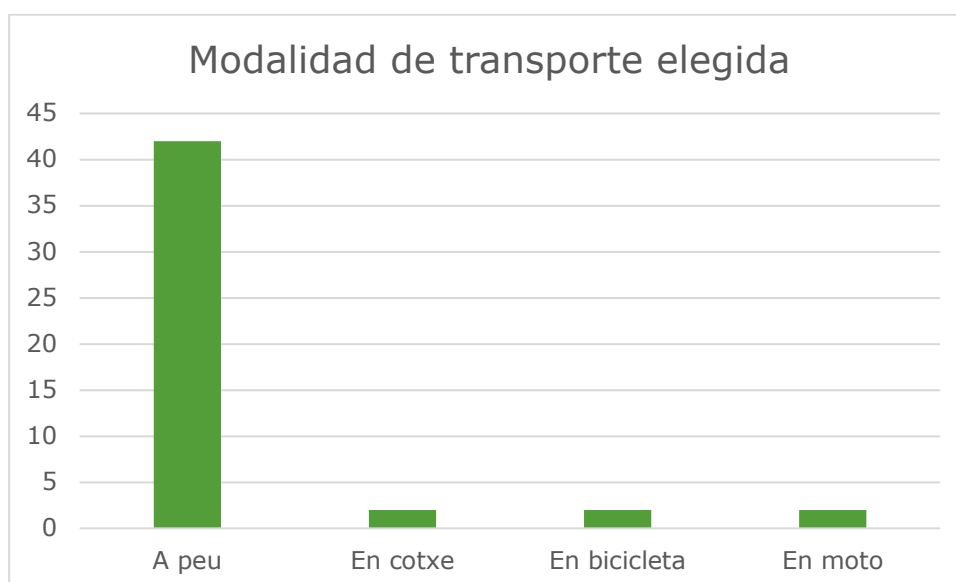


A los lugares de Potries que más acude son:

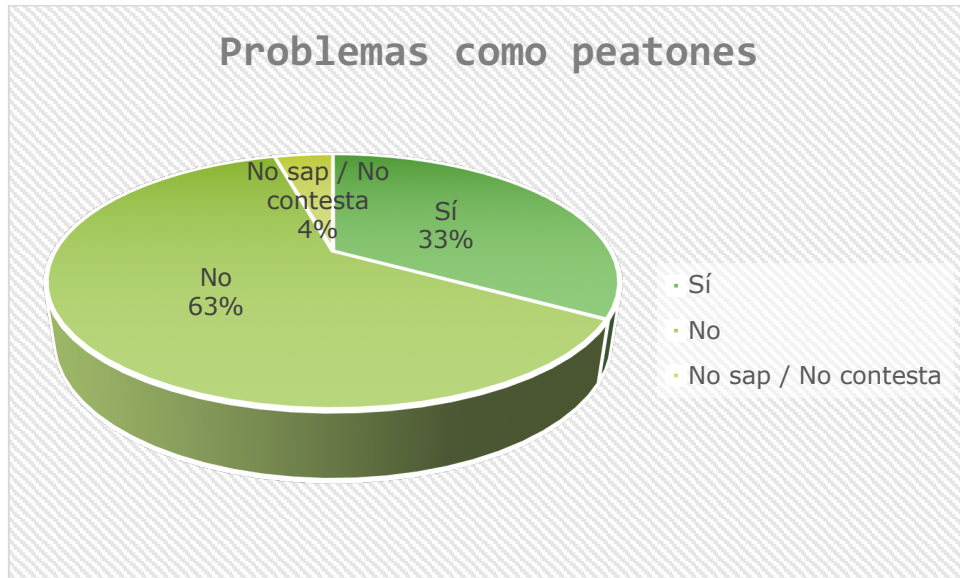




Modalidad de transporte elegida para acudir a los servicios de Potries

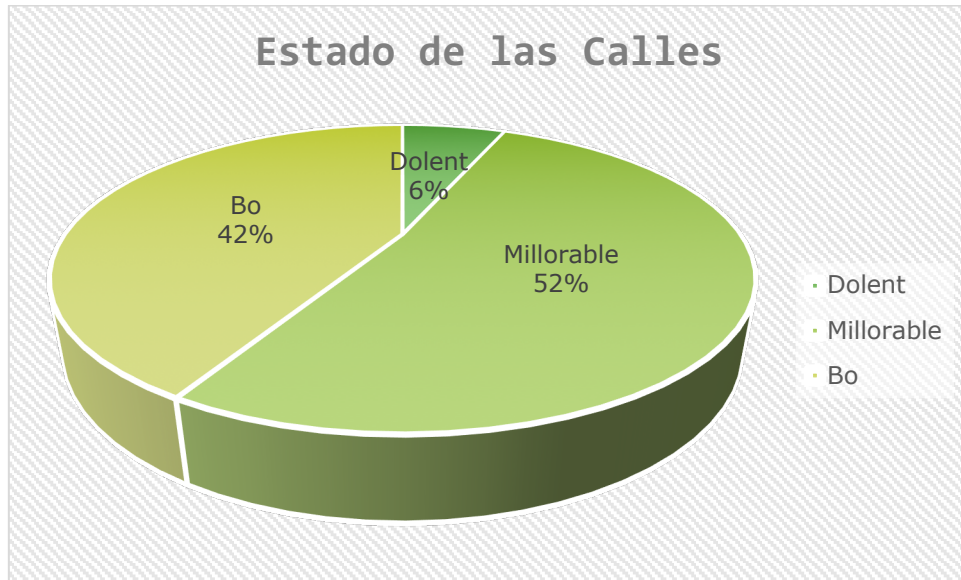


Encuentra problemas como peatón:

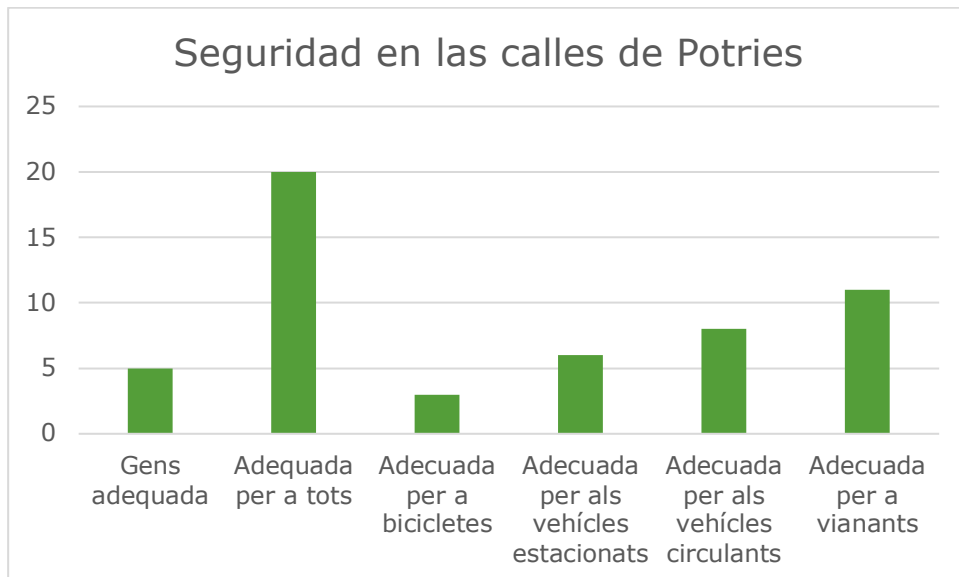


- *Principales problemas señalados*
- *Aparcament abusiu en alguns carrers.*
- *Vorerres, pas de cebra, contenidors de residus, papereres, a més hi han camins que tenen forats...*
- *A l'hora de anar en cadira de rodes..*
- *Moltes voreres están perilloses.*
- *Resulta necessari un pas de vianants a l'entrada del c/ Sant Salvador, just on el caixer automàtic.*
- *Amb cadira de rodes als comerços hi ha escalons alts, alguns bars també, estaria be poder fer los accessibles i així incloure tothom, si pot ser...*
- *Les voreres menudes i vehiculs a la vorera*
- *Els accessos tradicionals al riu s'han perdut degut no només a la proliferació de les canyes, sinó també degut al no respecte de la zona de servitud del domini públic hidràulic per propietats privades adjacents al riu (principalment tanques de camps de cultiu) i per la incomunicació del poble amb el riu a través dels accessos per la Casa Fosca (cal creuar la carretera sense cap tipus de pas habilitat), la Palanca (pas perillós, principalment per als més menuts) i per la Casa Clara (cal creuar la carretera sense cap tipus de pas habilitat), amb la inaccessibilitat i perillositat que comporten aquestos problemes d'accessibilitat i mobilitat.*
- *En alguns edificis públics*
- *Autobús*
- *Pas de vianants poc accesibles per a persones amb diversitat funcional*
- *Rampes per a cadires de rodes*
- *Els carrils bici de la comarca son inexistents o deficientes i seria molt fàcil habilitat caminals i donar-li més presència a la bici.*
- *La mobilitat en bicicleta és un suïcidi. No hi ha carrils bici. Les administracions pensen només en la gent que té cotxe. Els altres no tenen forma de desplaçar-se enlloc, o la forma és molt precaria o perillosa.*
- *L'escola de música, que utilitza també la gen major de la coral, está en un pis sense ascensor, y en escala mol empinada. Caldria ficar un ascensor o montacargas per a facilitar el seu ús.*

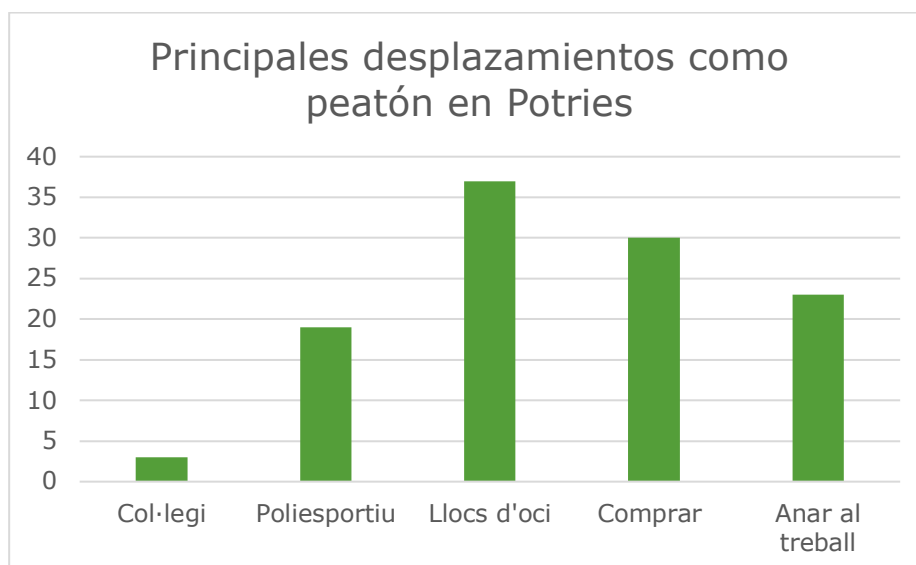
Sobre el estado de las calles de Potries, a las personas encuestadas les parecen:



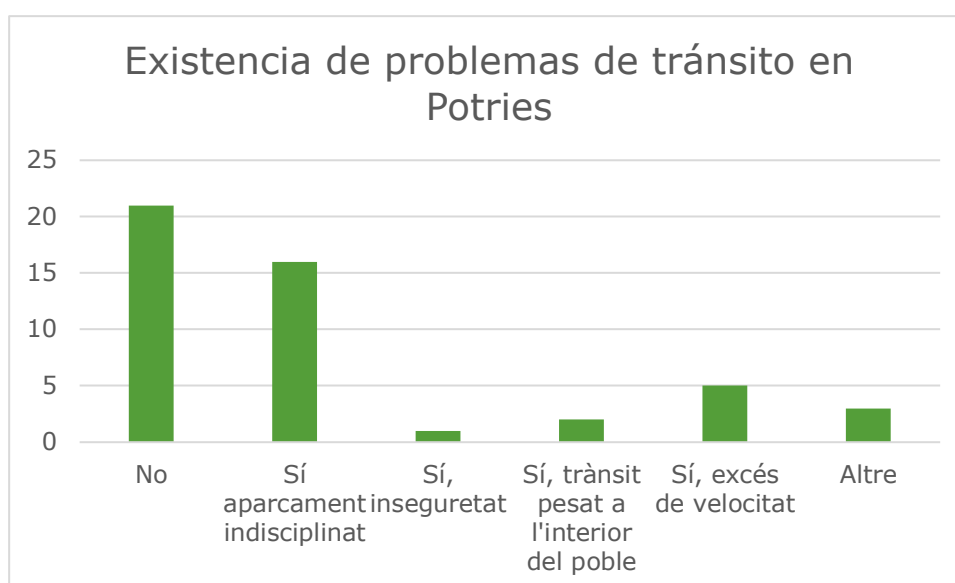
Respecto a la seguridad en las calles de Potries



Principales desplazamientos como Peatón en Potries



Sobre problemas con el tráfico, las personas encuestadas opinan qué:

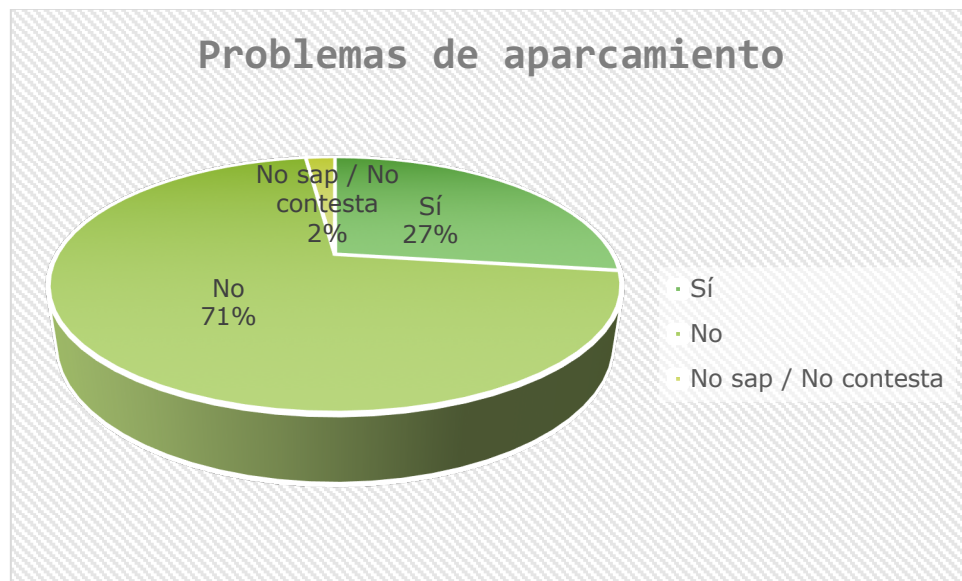


Principales problemas señalados por los encuestados

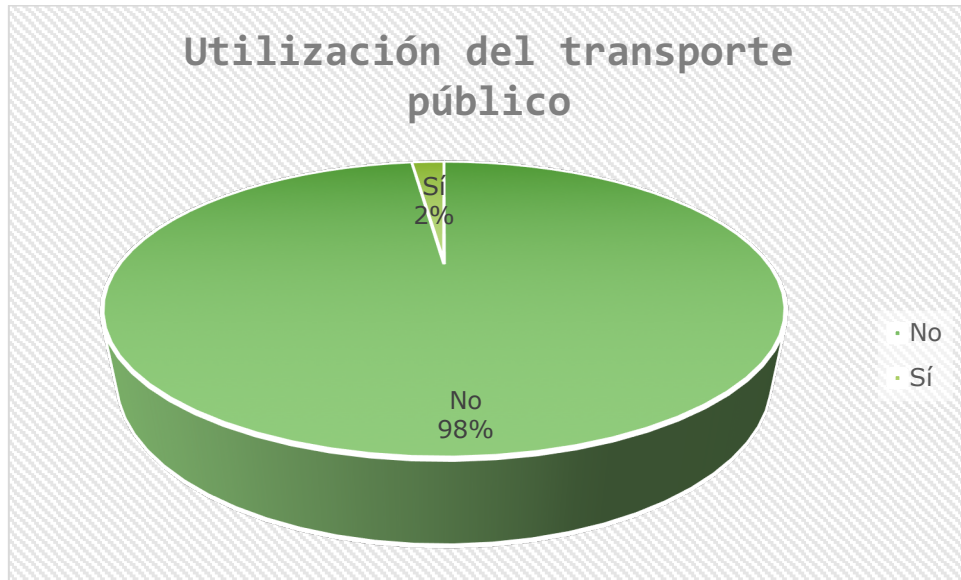
- *Avinguda Constitució*
- *Personalment, veig que anem cap a un poble amb un mínim de circulació de vehicles.... per a una millora del poble , molt més saludable*
- *En l'escola, a hores puntes d'entrada i eixida dels xiquets*
- *A l'entrada del C/ Sant Salvador, des de la Plaça, ja que al no haver-hi pas de vianants el cotxe té preferència i poca visibilitat, trobant situacions perilloses amb els peatons que per ahí creuen.*
- *Al carrer Barranc i la plaça*
- *Amb el tub d. Escapament les motos que fan tant de soroll, es podria atendre? Fa molt de soroll quan passen per davant casa, és molest. No estava prohibit trucar el motor???*
- *Plaça pais valencia, carrer constitucio, carrer ermita*
- *Barranc, i altres carrers*
- *C/ La Safor, C/ 9 d'Octubre, C/ Europa (trànsit pesat i estacionament de trànsit pesat que ocasiona problemes de seguretat i sorolls pel trànsit i per motors fins i tot quan estan aparcats de nit).*

- Avda Constitució, Jaume I,
- C/ dalt, carrers prop dels bars
- Av. Constitució, sobre tot
- Barranco
- No sempre però la gent deixa el cotxe son lo pareix
- En primer lloc exposar que en la pregunta anterior hi han varies respostes i només en permet una. En segon lloc els problemes principals els he detectat en plaça (paviment en molt mal estat, aparcament indisciplinat i excés de velocitat) avda constitució (aparcament indisciplinat i excés de velocitat), c. Europa (paviment en molt mal estat, excés de velocitat), c. Jaume I (aparcament indisciplinat)
- Pocs llocs d'aparcament
- Barranc
- En el Barranc
- A la eixida del poble, c/La Safor, es circula amb excés de velocitat.
- Plaça, barranc.
- Al carrer Avinguda Constitució i a la plaça del País valencià
- Av. Constitució, C/ La Safor...
- Al meu parer els cotxes haurien d'aparcar fora del poble, excepte en cas de necessitat o de prioritat.
- Les motos dels joves trucades

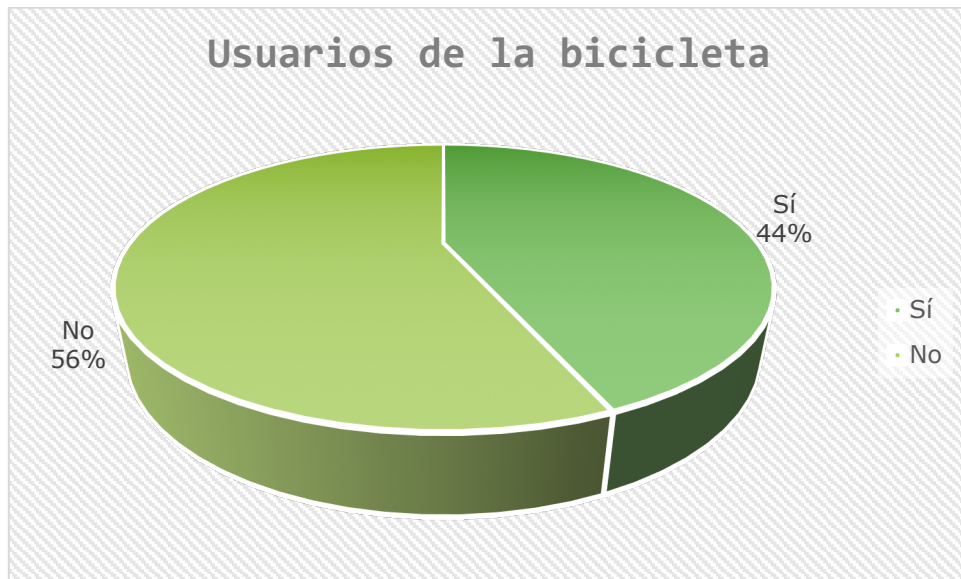
Problemas de aparcamiento



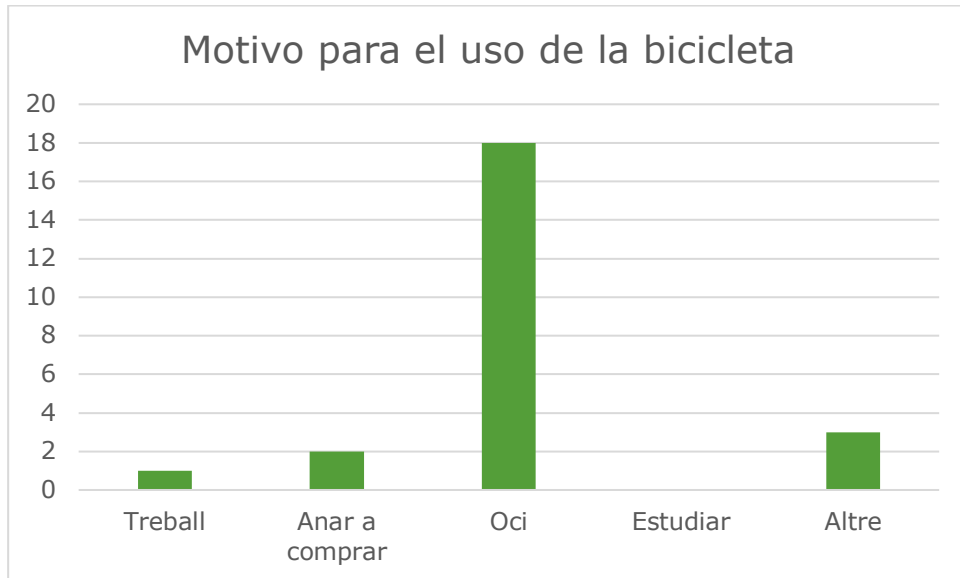
Usuarios del transporte público



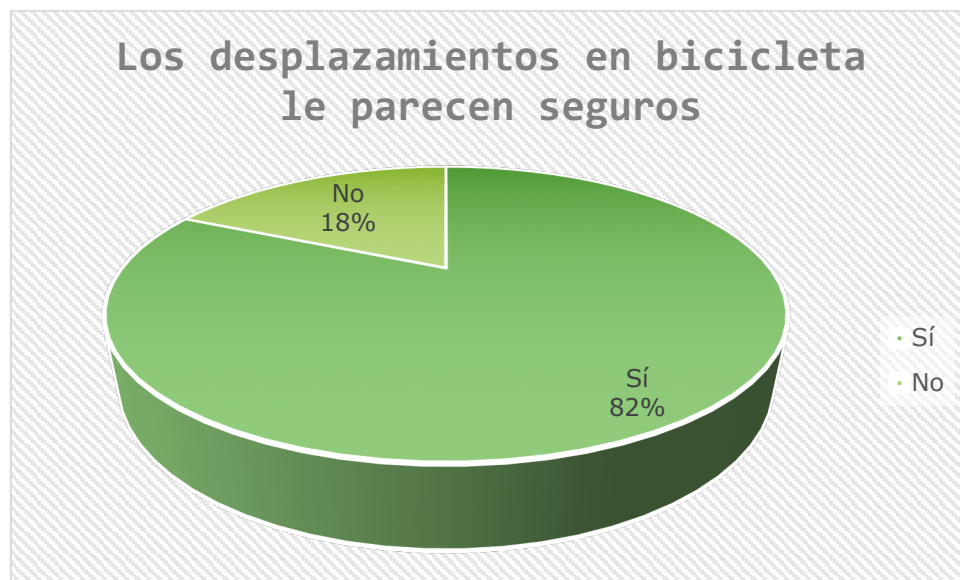
Usuarios de la bicicleta



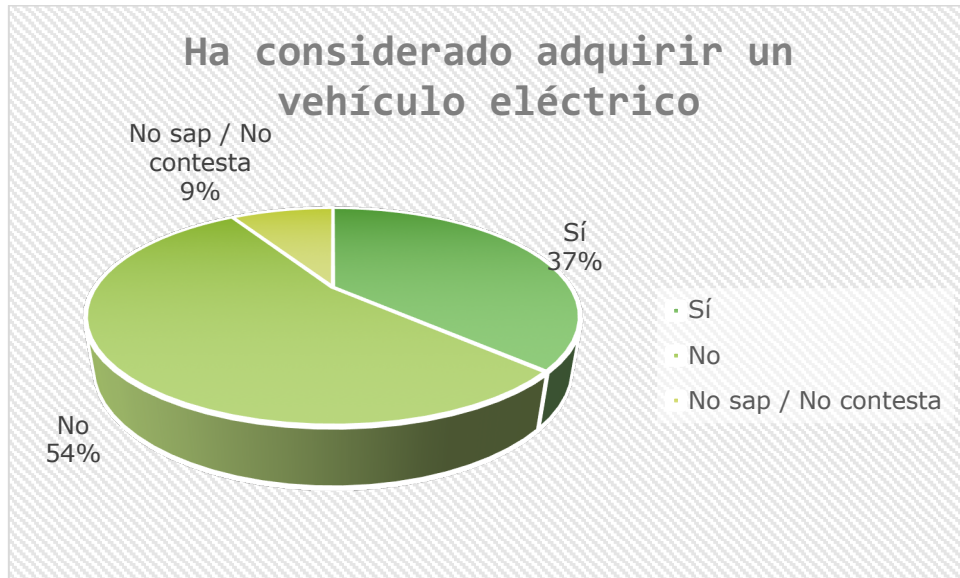
Motivos para el uso de la bicicleta



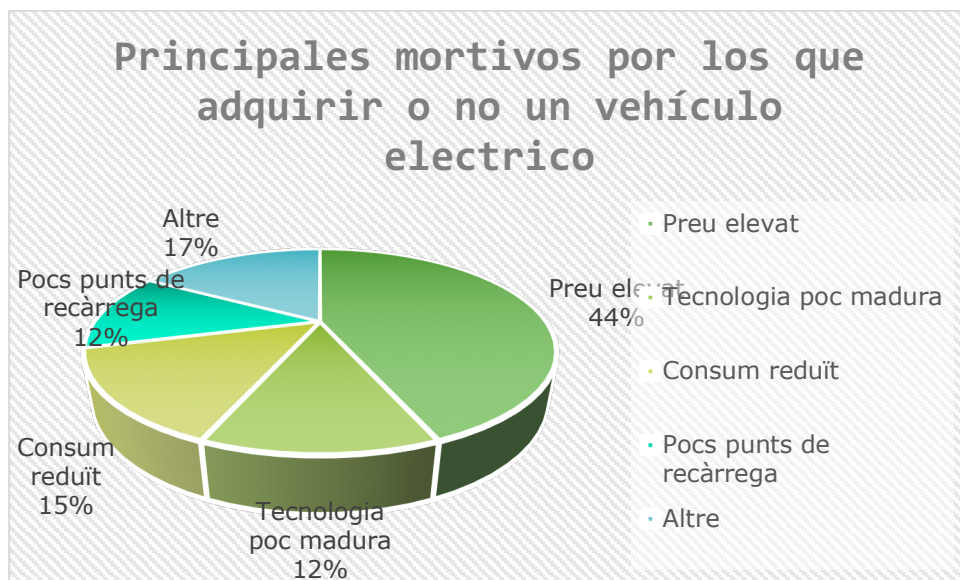
Seguridad de los desplazamientos en bicicleta



De los encuestados que han pensado en adquirir un vehículo eléctrico



Motivos por los que adquirir o no un vehículo eléctrico



Propuestas realizadas por los encuestados

- *Seguim intentant millorar allò que està en les nostres mans.....*
- *Reposar papereres, no restringir l'entrada de gossos als parks i/o jardins, poda de arbres quan no afecte al seu creixement tinguen en compte la producció de sàvia... Gràcies per l'enquesta!*
- *Els carrers están plens de fulles dels arbres i de excrements de mascotes . Això pot portar a que alguna persona patisca una caiguda sobretot quan plou.*
- *Carril bici entre Potries i Gandia i entre els pobles de la Safor i bona línia d'autobús.*
- *Només és sostenible el transport col·lectiu, la bici i caminar... S. Ha de compartir vehicle, fer un sistema per aprofitar els viatges en comú, p ex Jo vaig a gandia cada dia a les... I torne... Qui s. Apunta? Així tots els que gastem vehicle amb destinacions i horaris, fer los públics... Aprofitem-nos uns dels altres, per fer la compra també, si aviseu quan anem si algu vol vindre, etc fer ho fàcil i útil, crear sistema i crear l. habit veinal... En una plataforma? Virtualment o alternativament ki no tinga accés a dispositius. Jo ho he gastat a llocs remots i funciona molt bé... Si no tens transport propi i per ecologia.*

- *Les el voreres deurien ser mes grans ,els carrers d'una sola direccio per facilitar l'aparcament ,reduir el pas de vehiculs al centre del poble*
- *Arreglar les voreres en mal estat del poble, millora de la linea de bus amb la resta de pobles del voltant i amb Gandia (millora de l'horari), un pas segur per nar del poble al cementeri, adequar el pas de la ruta de l'aigua entre el carrer ferrocarril d'alcoy amb travessia de la casa fosca i el pas de la carretera cv-680*
- *Les voreres han de permetre el pas de vianants amb mobilitat reduïda, cotxets de nadons, etc. i les voreres estretes i les faroles no ajuden.*
- *Cal pacificar més carrers del centre històric, on la prioritat siga dels vianants. Cal minimitzar les senyals verticals*
- *Bus amb un horari ampli i que pase per molts pobles.*
- *Bicis públicas*
- *En primer lloc la pregunta anterior té varies respostes + avantatges fiscals, punt de recarrega, preu elevat).*
Com a proposta comentar que alguns camins agrícoles també estan en mal estat de conservació en quant al paviment i en quant a les voreres per herbes
- *Millorar el esfaltat de algunes zones i controlar la velocitat dels vehicles circulants a l'eixida del poble. (concenciar que les rodalies també son poble).*
- *Millorar o ferels carrils bici que connecten a Potries amb tots els altres pobles de la comarca i més enllà si pot ser.*
- *Els caminals són carrils bicis que ja tenim. Que es posen d'acord els pobles i que prioritzen les bicis en ells. Que només la gent que tinga hort puga entrar en el cotxe. Coordinació de tots els pobles per connectar tota la Safor amb carrils bici segurs ràpids i eficients. De Vilallonga a Gandia es podria anar en 25 o menys si estaguera ben adaptat. Igual que de Potries a Oliva. Llevar-li espai als cotxes, reduir la velocitat a la que circulen. Imposar prioritats a ciclistes i vianant en general però sobretot en nuclis urbans i caminals.*
- *Millorar la plaça de discapacitats de la plaça. Actualment son dos llocs, un per a discapacitats i laltre no. Si aparca un vehicle al lloc autoritzat.... Ja no cap el cotxe que te que parar al lloc dels discapacitats... Deuriaser sol un lloc gran per a discapacitat... Sivinguera un vehicle amb rampa trasera ja no la podria desplegar.*
- *Es podria demanar, a manca de policia local, a la guardia civil, que passe pel poble cada 15 dies, i denuncie els cotxes mal aparcats.*
- *Si, em pareixen mol perillosos per als vianants e inutils els canvis de rasant de les voreres per a permetre que les caires de rodes i carros puguem passar per els passos de zebra que están damunt d'un cavalló per obligar als cotxes a anar mes lentamente. Seria més lògic que les voreres estagueren planes, sense cap de alteració que puga fer caure als vianants, y enllaçar les voreres amb els cavallón/pas zebra amb una reixeta que permeta fer correr l'aigüa.*

PRINCIPALES CONCLUSIONES DE LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA

- El vehículo privado es la opción elegida para la movilidad obligada, siendo esta opción la única alternativa viable para las personas que trabajan en otros núcleos urbanos como puede ser Gandía, Oliva o Valencia.
- Destaca la modalidad a pie en el caso de desplazamientos internos de Potries, lo cual demuestra que en el casco urbano de tamaño reducido la gente prefiere ir andando a los principales servicios de la localidad.
- En el municipio a penas se utiliza el transporte público, siendo el horario y la poca frecuencia los principales problemas señalados por los encuestados.

- Aunque bastantes personas utilizan la bicicleta, la utilización principal es como ocio, siendo su uso residual para temas de movilidad obligada. Entre algunos de los problemas señalados destaca la inseguridad, o la no existencia de infraestructuras que favorezcan el uso de la bicicleta, en especial se señala la posibilidad.
- Se señalan algunos problemas de inseguridad relacionados con la velocidad de los vehículos en el casco urbano, aparcamiento indisciplinado o mejora del mantenimiento de algunos viales.
- Aunque un % bastante alto de la población considera adquirir un vehículo eléctrico su precio elevado es la principal barrera de acceso a esta nueva tecnología

INCORPORACIÓN DE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO

Hasta ahora los planes de movilidad se centraban en mejorar la circulación de los vehículos, aumentar la eficiencia del transporte público, reducir el número de accidentes o aumentar los espacios peatonales, ahora el objetivo es la calidad de vida en nuestra ciudad para mejorar la salud y el bienestar de los vecinos y vecinas, y actuar directamente en erradicar las diferencias de género que la movilidad provoca.

La planificación urbana de la ciudad y el modelo de crecimiento han priorizado facilitar las tareas productivas y las actividades económicas, en detrimento de las tareas reproductivas y de cuidados de la sociedad que no se han valorado ni favorecido. Se carece, por tanto, de un análisis multidisciplinar, a distintas escalas y de carácter transversal, previo a la toma de decisiones en el ámbito urbano.

Así, y a modo de ejemplo, la incompatibilidad y lejanía de la localización entre la vivienda, el empleo y las actividades cotidianas urbanas tiene como consecuencia un importante consumo de los recursos de tiempo y dinero, dificultando las tareas reproductivas y del cuidado. Estas tareas las llevan a cabo un porcentaje importante de las habitantes de la ciudad que no están integradas en el modelo productivo tradicional. En efecto, dichas tareas, según todos los estudios realizados, las siguen realizando mayoritariamente las mujeres. Por lo tanto, son ellas las que sufren en mayor medida esta problemática del modelo de ciudad, lo que supone uno de los principales obstáculos para que las mujeres logren su autonomía y disfruten de su derecho a la ciudad en igualdad de condiciones.

El urbanismo reciente da como resultado barrios de un único uso, con espacios amplios poco caracterizados, pocos servicios y comercios, sin itinerarios claros y grandes avenidas de tráfico sobredimensionadas. Estos elementos generan más percepción de inseguridad, por lo que este aspecto queda vinculado inequívocamente a las decisiones urbanísticas y al diseño de la ciudad y sus espacios públicos desde los poderes públicos. Los estudios indican que en materia de seguridad no son tan importantes las estadísticas de denuncias policiales, como la percepción subjetiva de que un espacio sea seguro o no lo sea. Por tanto, es un aspecto que debe cuantificarse y valorarse desde la experiencia cotidiana. La percepción de inseguridad urbana ejerce un efecto de restricción para el acceso, uso y apropiación del espacio público de la ciudad por parte de la ciudadanía. Existe evidencia empírica de que las mujeres auto limitan sus desplazamientos, y por tanto el uso y acceso a los espacios urbanos y transporte público, en función de la percepción de inseguridad. Por lo tanto, este factor constituye un obstáculo para la autonomía de las mujeres, ya que evitan salir a determinadas horas o modifican su recorrido a pie por la ciudad.

Las investigaciones realizadas hasta la fecha en diversos países coinciden en un hecho: las pautas de movilidad de mujeres y hombres son diferentes. Las mujeres tienen un menor acceso al coche y, por ello, dependen del transporte público en mayor proporción que los hombres,

realizan más desplazamientos con niños/as o cargadas y viajan más fuera de los horarios punta (en parte, debido a que muchas tienen trabajos a tiempo parcial).

El diseño de las infraestructuras de movilidad, hecho desde pautas supuestamente universales, valora claramente los viajes laborales por encima de cualquier otro motivo de desplazamiento. Además, todavía hoy, las mujeres son las que mayoritariamente asumen las tareas del cuidado, por lo que tienen mayores dificultades de desplazamiento para compatibilizar el trabajo remunerado con el doméstico y se encuentran con más limitaciones de accesibilidad en el transporte público.

En el caso de Potries el censo de conductoras es superior al de conductores, siendo que el 59,46% son conductoras frente al 40,53% de los conductores.

Refrente las mujeres encuestadas, la modalidad preferida para ir a trabajar o estudiar es el vehículo privado

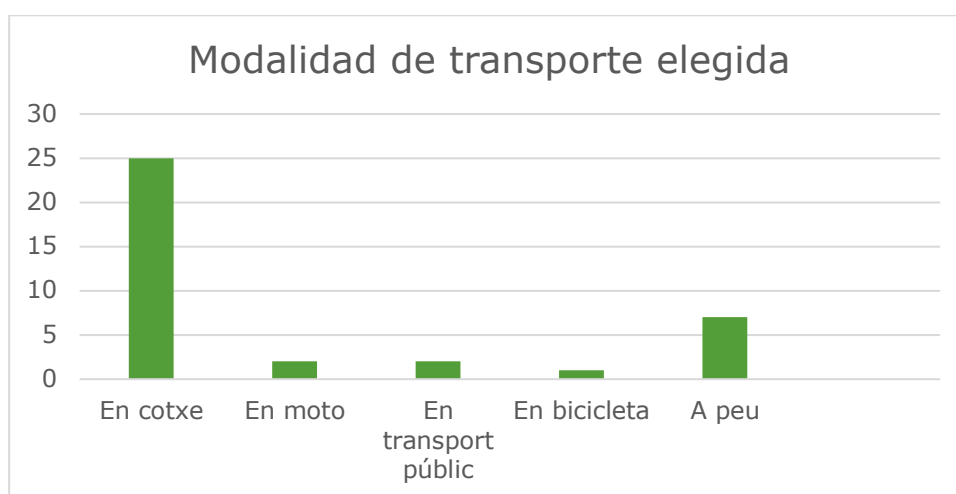


Gráfico 9 Modalidad de transporte elegida por las mujeres para la movilidad obligada

Modalidad de transporte elegida por las mujeres para los desplazamiento intraurbanos.

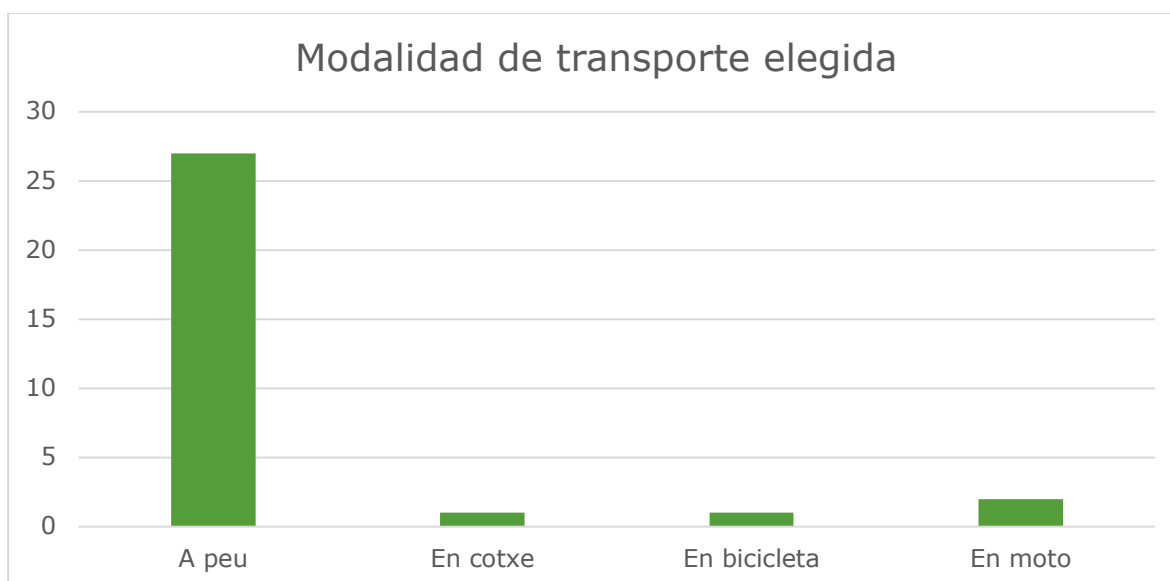


Gráfico 10 Modalidad de transporte elegida por las mujeres para la movilidad no obligada

A la pregunta de si han encontrado problemas como peatones las mujeres de Potries, mayoritariamente no se encuentran problemas.

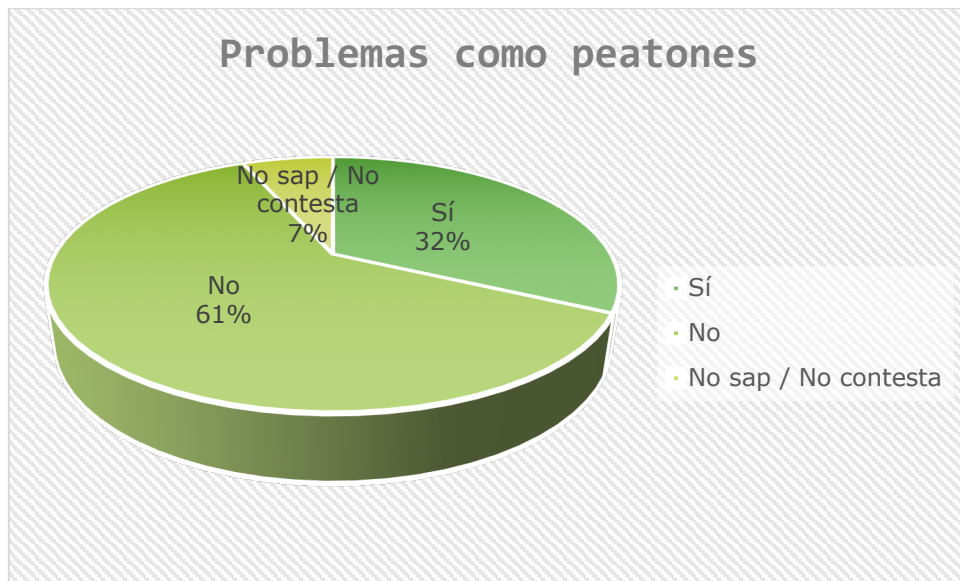


Gráfico 11 Problemas como peatones señalados por las mujeres

- Voreres, pas de cebra, contenidors de residus, papereres, a més hi han camins que tenen forats...
- A l'hora de anar en cadira de rodes. Moltes voreres están perilloses.
- Resulta necessari un pas de vianants a l'entrada del c/ Sant Salvador, just on el caixer automàtic.
- Amb cadira de rodes als comerços hi ha escalons alts, alguns bars també, estaria be poder fer los accessibles i així incloure tothom, si pot ser...
- Autobús
- Rampes per a cadires de rodes
- La mobilitat en bicicleta és un suïcidi. No hi ha carrils bici. Les administracions pensen només en la gent que té cotxe. Els altres no tenen forma de desplaçar-se enlloc, o la forma és molt precaria o perillosa.
- L'escola de música, que utilitza també la gen major de la coral, está en un pis sense ascensor, y en escala mol empinada. Caldria ficar un ascensor o montacargas per a facilitar el seu ús.
- Seguridad en las calles

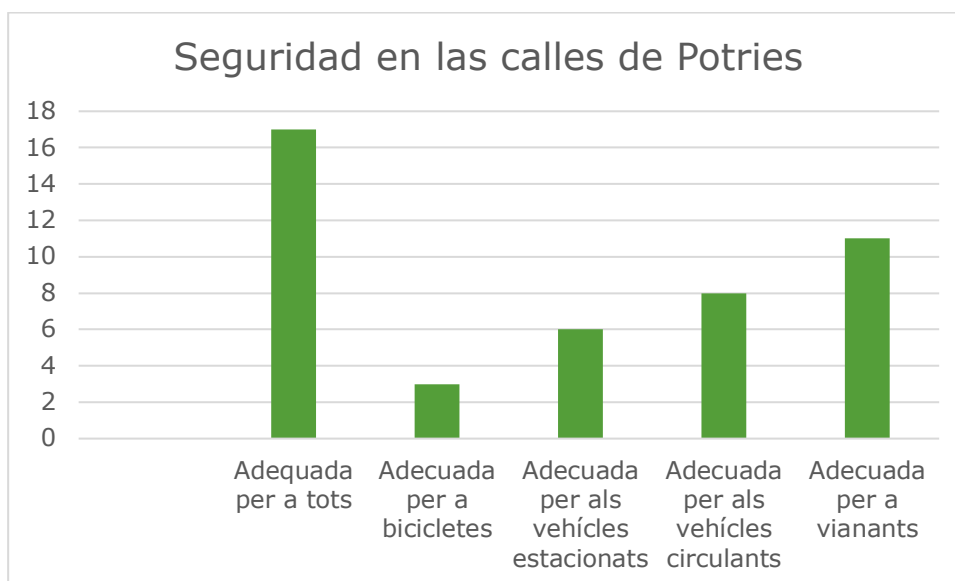


Gráfico 12 Valoración de la seguridad de las calles por las mujeres encuestadas

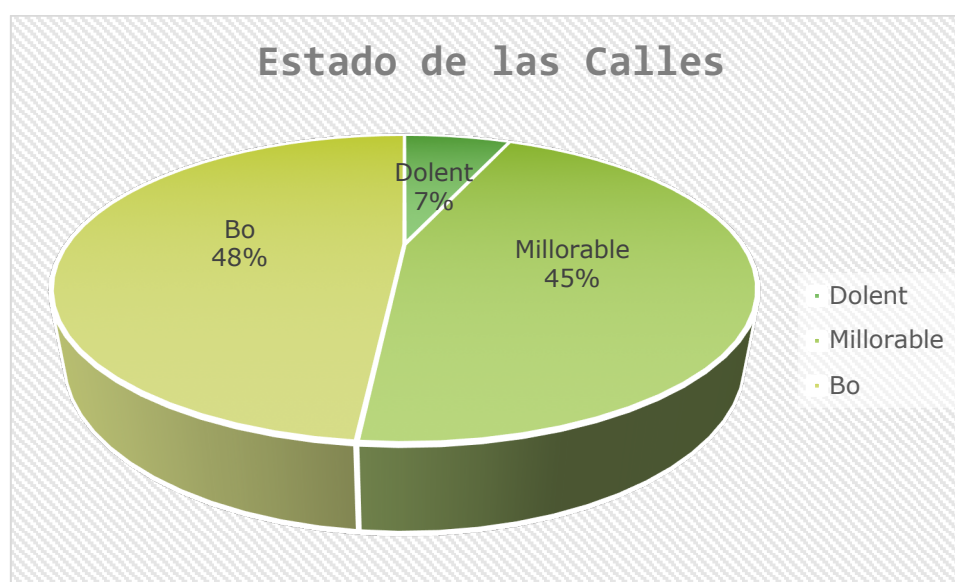


Gráfico 13 Valoración del estado de las calles

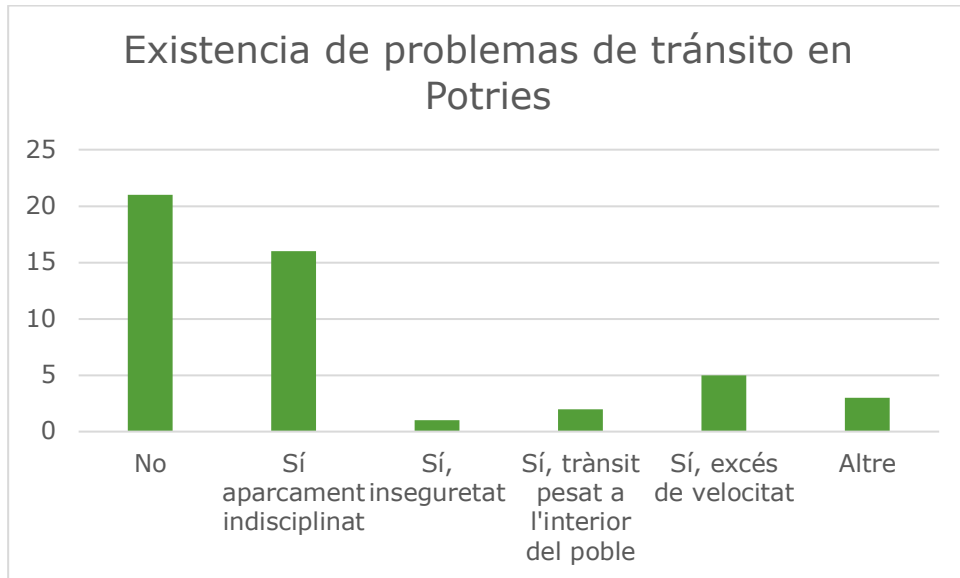


Gráfico 14 Valoración de la existencia de problemas

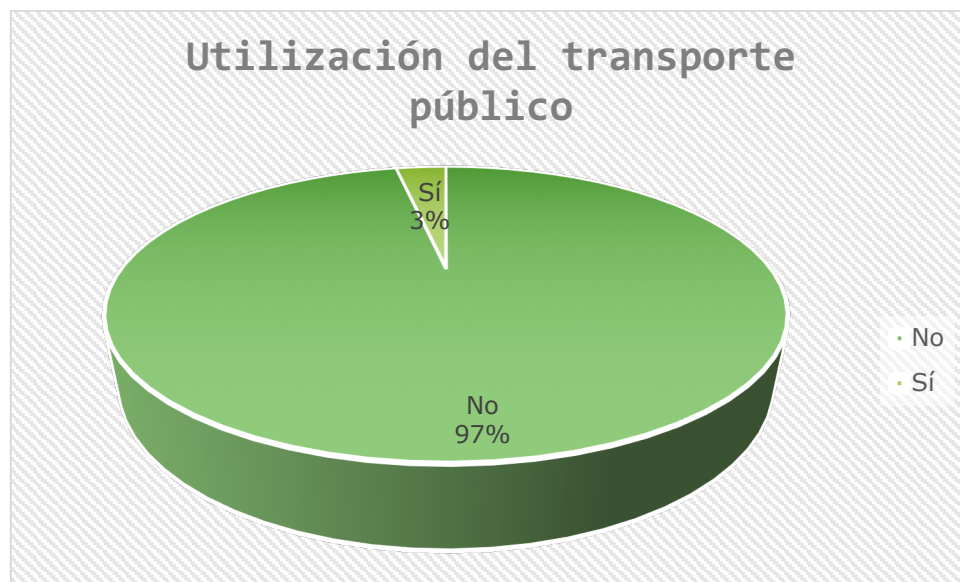


Gráfico 15 Utilización del transporte público

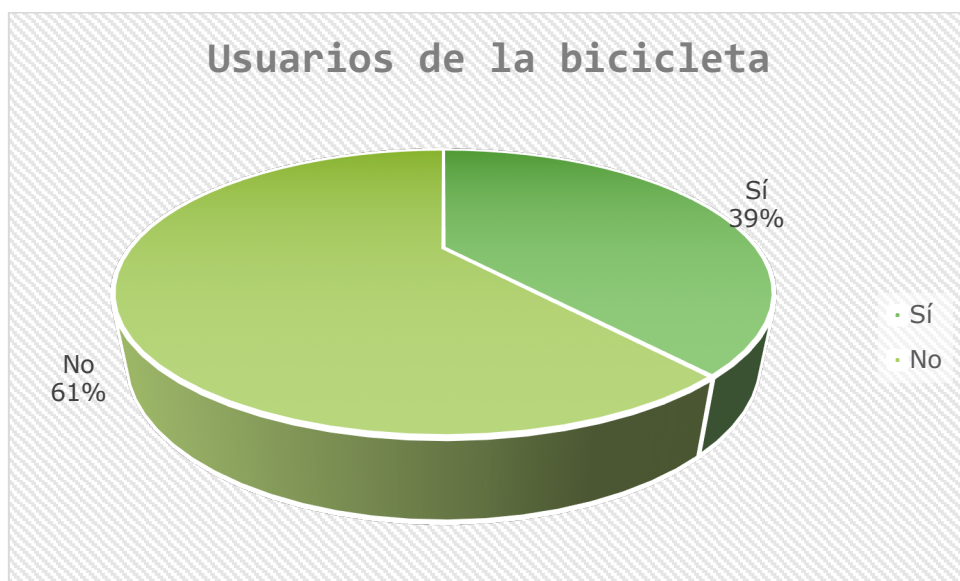


Gráfico 16 Mujeres usuarias de la bicicleta

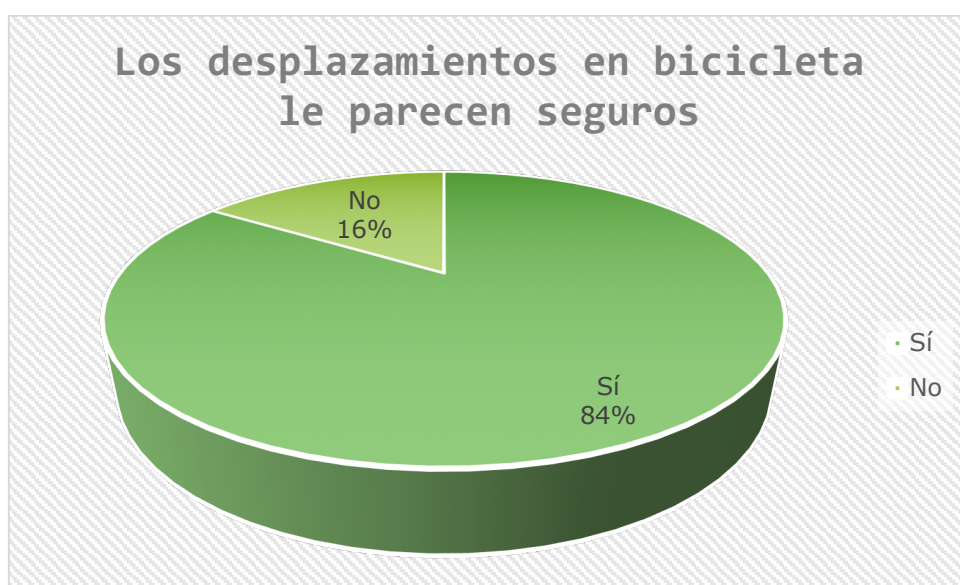


Gráfico 17 Valoración de los desplazamientos en bicicleta

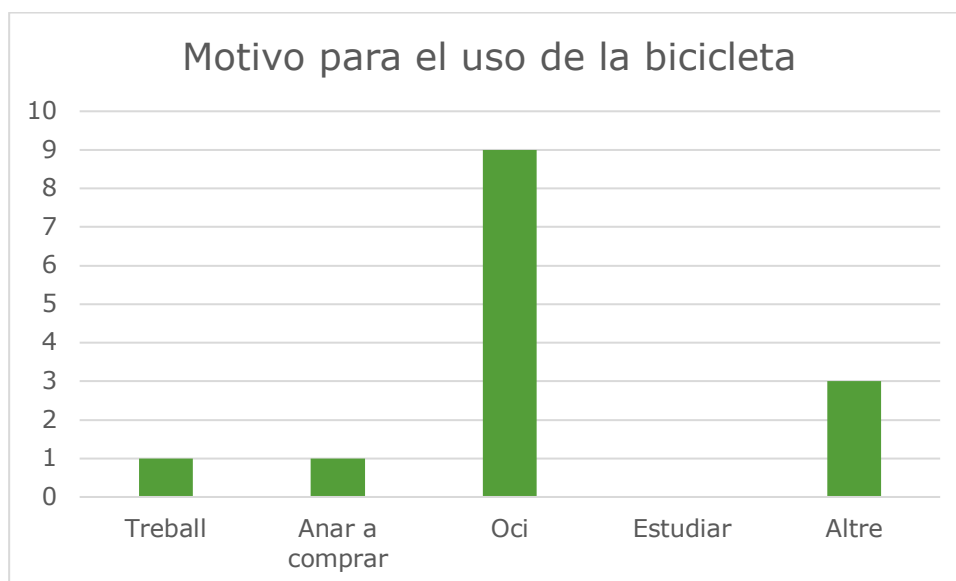


Gráfico 18 Motivos para el uso de la bicicleta

Otros comentarios

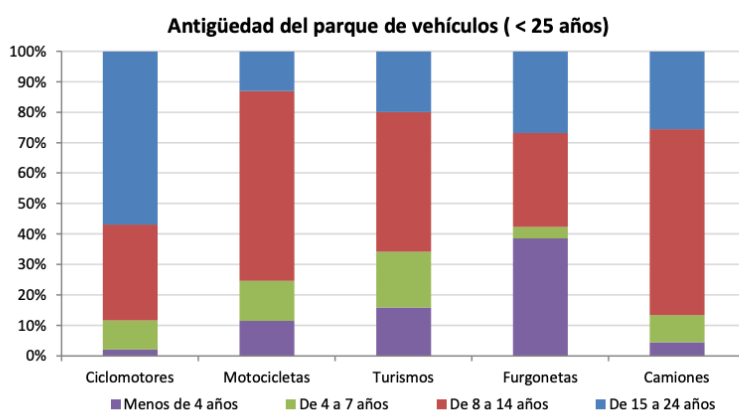
- Seguim intentant millorar allò que està en les nostres mans.....
- Reposar papereres, no restringir l'entrada de gossos als parks i/o jardins, poda de arbres quan no afecte al seu creixement tinguen en compte la producció de sàvia...
Gràcies per l'enquesta!
- Els carrers están plens de fulles dels arbres i de excrements de mascotes . Això pot portar a que alguna persona patisca una caiguda sobretot quan plou.
- Carril bici entre Potries i Gandia i entre els pobles de la Safor i bona línia d'autobús.
- Només és sostenible el transport col·lectiu, la bici i caminar... S. Ha de compartir vehicle, fer un sistema per aprofitar els viatges en comú, p ex Jo vaig a gandia cada dia a les... I torne... Qui s. Apunta? Així tots els que gastem vehicle amb destinacions i horaris, fer los públics... Aprofitem-nos uns dels altres, per fer la compra també, si avisem quan anem si algu vol vindre, etc fer ho fàcil i útil, crear sistema i crear l. habit veinal... En una plataforma? Virtualment o alternativament ki no tinga accés a dispositius. Jo ho he gastat a llocs remots i funciona molt bé... Si no tens transport propi i per ecologia.
- Bus amb un horari ampli i que pase per molts pobles.
- Bicis públics
- Millorar el esfaltat de algunes zones i controlar la velocitat dels vehicles circulants a l'eixida del poble. (concenciar que les rodalies també son poble).
- Els caminals són carrils bicis que ja tenim. Que es posen d'acord els pobles i que prioritzen les bicis en ells. Que només la gent que tinga hort puga entrar en el cotxe. Coordinació de tots els pobles per connectar tota la Safor amb carrils bici segurs ràpids i eficients. De Vilallonga a Gandia es podria anar en 25 o menys si estaguera ben adaptat. Igual que de Potries a Oliva. Llevar-li espai als cotxes, reduir la velocitat a la que circulen. Imposar prioritats a ciclistes i vianant en general però sobretot en nuclis urbans i caminals.
- Es podria demanar, a manca de policia local, a la guardia civil, que passe pel poble cada 15 dies, i denuncie els cotxes mal aparcats.
- Si, em pareixen mol perillosos per als vianants e inútils els canvis de rasant de les voreres per a permetre que les caires de rodes i carros puguin passar per els passos de zebra que están damunt d'un cavalló per obligar als cotxes a anar mes lentamente. Seria més lògic que les voreres

estagueren planes, sense cap de alteració que puga fer caure als vianants, y enllaçar les voreres amb els cavallón/pas zebra amb una reixeta que permeta fer correr l'aigua.

Los datos demuestran la gran evolución por la igualdad de género en la movilidad fruto de las políticas que viene desarrollando el municipio de Potries en los últimos años.

SEGURIDAD VIAL

Según la DGT el censo de conductores de Potries asciende a 380 mujeres y 259 hombres el 31/12 del 2015. Respecto a la antigüedad media del parque de vehículos es de 10,8 años. Además, la DGT cifra en 14 motocicletas, 47 turismos y 11 vehículos industriales los que circulan sin ITV en vigor.



La seguridad vial es uno de los elementos esenciales que tiene que cumplir un sistema de movilidad. Los datos sobre siniestralidad vial en el 2015 recopilados por la DGT muestran los siguientes datos que se consideran muy positivos

	Vías Urbanas		
	Heridos Leves	Heridos Graves	Fallecidos
Bicicletas	0	0	0
Ciclomotores	0	0	0
Motocicletas	0	0	0
Turismo	0	0	0
Furgonetas	0	0	0
Camiones	0	0	0
Autobuses	0	0	0
Peatones	0	0	0
Total	0	0	0

Tabla 12 - Datos de accidentes de tráfico de 2010 a 2015

	Vías Urbanas		
	Heridos Leves	Heridos Graves	Fallecidos
Bicicletas	0	0	0
Ciclomotores	0	0	0
Motocicletas	0	0	0
Turismo	0	0	0
Furgonetas	0	0	0
Camiones	0	0	0
Autobuses	0	0	0
Peatones	0	0	0
Total	0	0	0

DIAGNÓSTIC SECTORIAL

PAUTAS ACTUALES DE MOVILIDAD

Una vez analizado el comportamiento en las pautas de movilidad de Potries, es patente la excesiva dependencia del vehículo privado para realizar los desplazamientos habituales con el impacto ambiental, sonoro y de siniestralidad que representa. Para la movilidad interurbana el uso del vehículo privado es prácticamente obligatorio. Por el contrario para los desplazamiento intraurbanos se aprecia una predilección por la modalidad peatonal

Por otra parte, la presencia de la bicicleta en Potries es escasa. Es irrelevante a nivel de medio de transporte para acudir al trabajo o para realizar desplazamientos interiores por el municipio. La actual presencia de la bicicleta en Potries es mayoritariamente con fines deportivos y de ocio. Otro aspecto a tener en cuenta es la deficiente red de transporte público. La ciudadanía de Potries dispone de un autobús municipal que realiza trayectos hacia los centros de salud y hospital de la comarca a horas concretas. El autobús comarcal presenta deficiencias en frecuencia de paso y competitividad de los itinerarios que limitan su uso enormemente por la población.

Respecto al transporte eléctrico, la representación es escasa. Según datos de Generalitat Valenciana en el año 2019, el parque de vehículos eléctrico local cuenta con 1 ejemplar. Además, la participación ciudadana ha mostrado poco interés en este tipo de vehículos.

EVENTOS ESPECIALES SOBRE LA MOVILIDAD

Potries dispone de diferentes eventos que producen costes en las calles y que alteran la circulación ordinaria. Por ejemplo, todos los miércoles se realiza un mercado semanal también durante las fiestas patronales se ocasionan cortes puntuales en la circulación.

CIRCULACIÓN

El núcleo urbano de Potries se localiza de forma excéntrica respecto a las principales núcleos poblacionales de la comarca de la Safor. Siendo la CV 680 la principal vía de comunicación de la localidad que permite conectar con la red de carreteras y autovías autonómicas y nacionales. La situación de Potries en un extremo del sistema de comunicación de la Safor con solo la localidad de Villalonga más al interior del eje marcado por la CV 680, generan poco tráfico en comparación con el eje Gandia-Oliva que es el principal de la comarca.

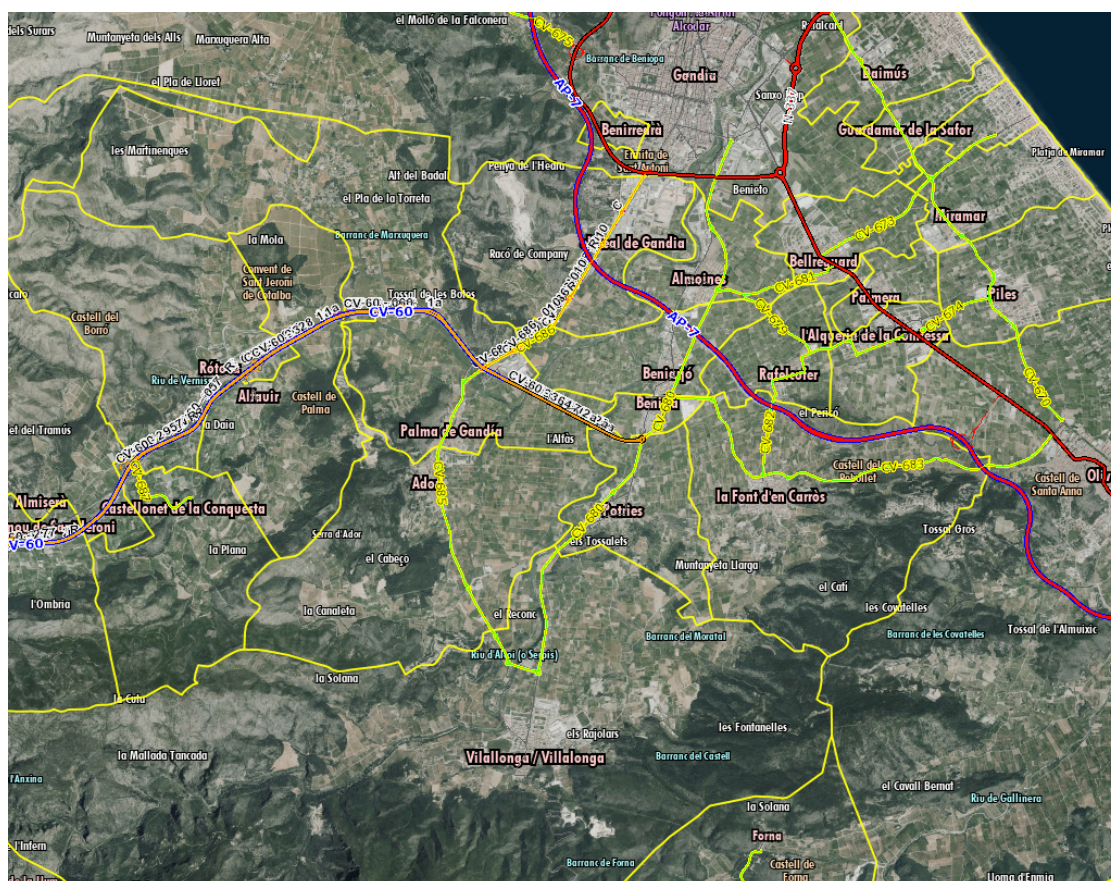


Ilustración 13 - Principales carreteras de acceso a Potries

Dentro del término municipal de Potries, la red de carreteras principales se desglosa con el siguiente kilometraje:

- ❖ En un primer orden, la red de carreteras de orden autonómica

Vía	Longitud
CV-60	632 m

Tabla 13 - Kilometraje red carreteras nacional

- ❖ Red intermunicipal y de acceso al casco urbano

Vía	Longitud
CV-680 Potries Beniflá	850 m
CV 680- Potries Villalonga	1'083 km

Tabla 14 - Kilometraje red intermunicipal y de acceso

❖ Red interna principal

Vía	Longitud
Avinguda Ferrocarril d'Alcoi	0'659 km
Avinguda de la Safor	0'658 km
Avinguda de les corts Valencianes	0,686 Km
Avinguda de la constitució	0,203km

Tabla 15 - Kilometraje avenidas

❖ Calles

Vía	Longitud
Calle Europa	0'218 km
Calle Jaume I	0'365 km
Calle La Pau	0'380 km

Tabla 16 - Kilometraje calles

El tráfico de paso propiamente dicho supone un peso escaso en el tránsito de la red básica municipal, derivándose por la CV680. El tráfico por el interior de Potries se articula por las avenidas principales y poco a poco por la red vecinal.

A grandes rasgos, no hay saturación de tráfico en Potries. Más concretamente, y a través de un análisis pormenorizado, sí que existen intensidades medias considerables en momentos puntuales en el principal punto de acceso al municipio, que rápidamente queda diluido por las avenidas interiores del municipio.

Aun así, las intensidades registradas en el interior del municipio de Potries son calmadas, destacan las intensidades más elevadas en los puntos de acceso a la localidad y el polígono industrial, seguida de la avenida de la Safor como principal vía de acceso hacia el interior del municipio.

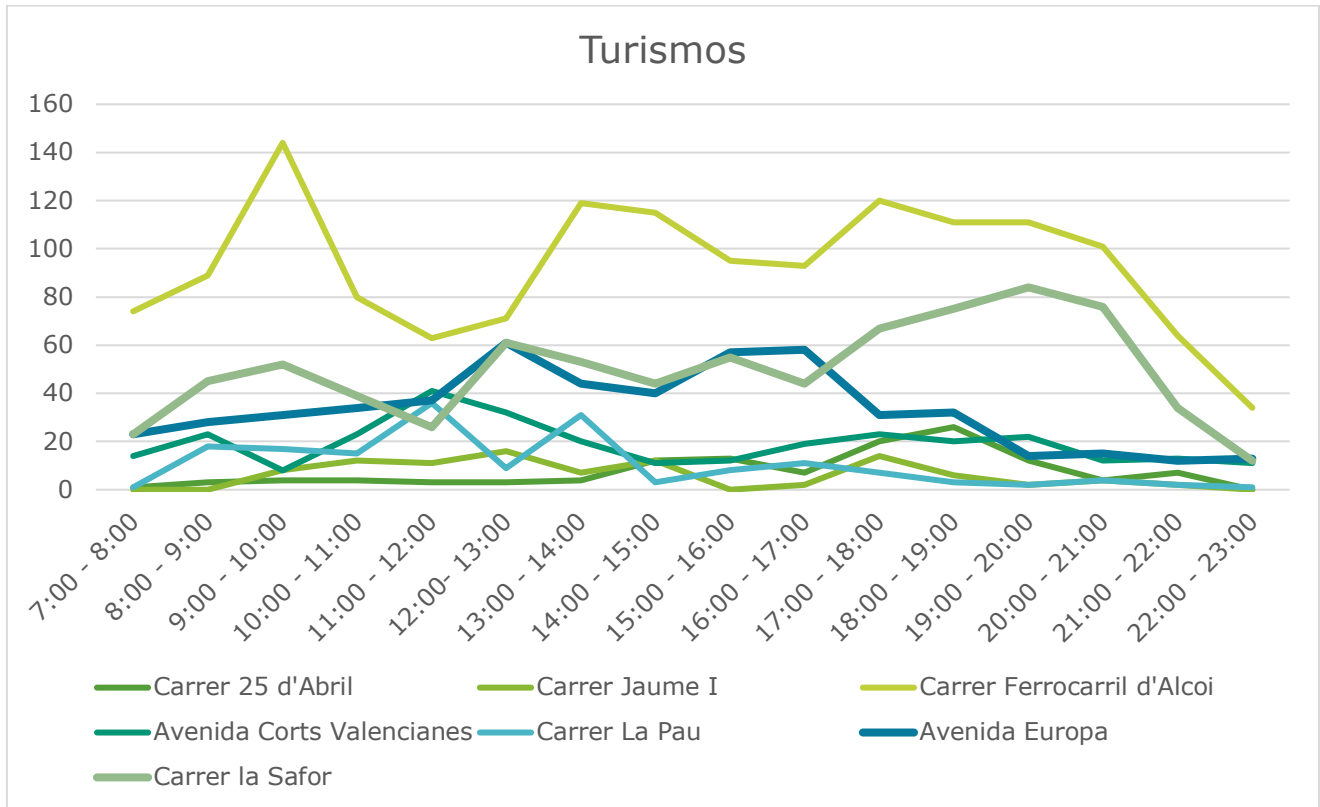


Gráfico 17 IMD turismos

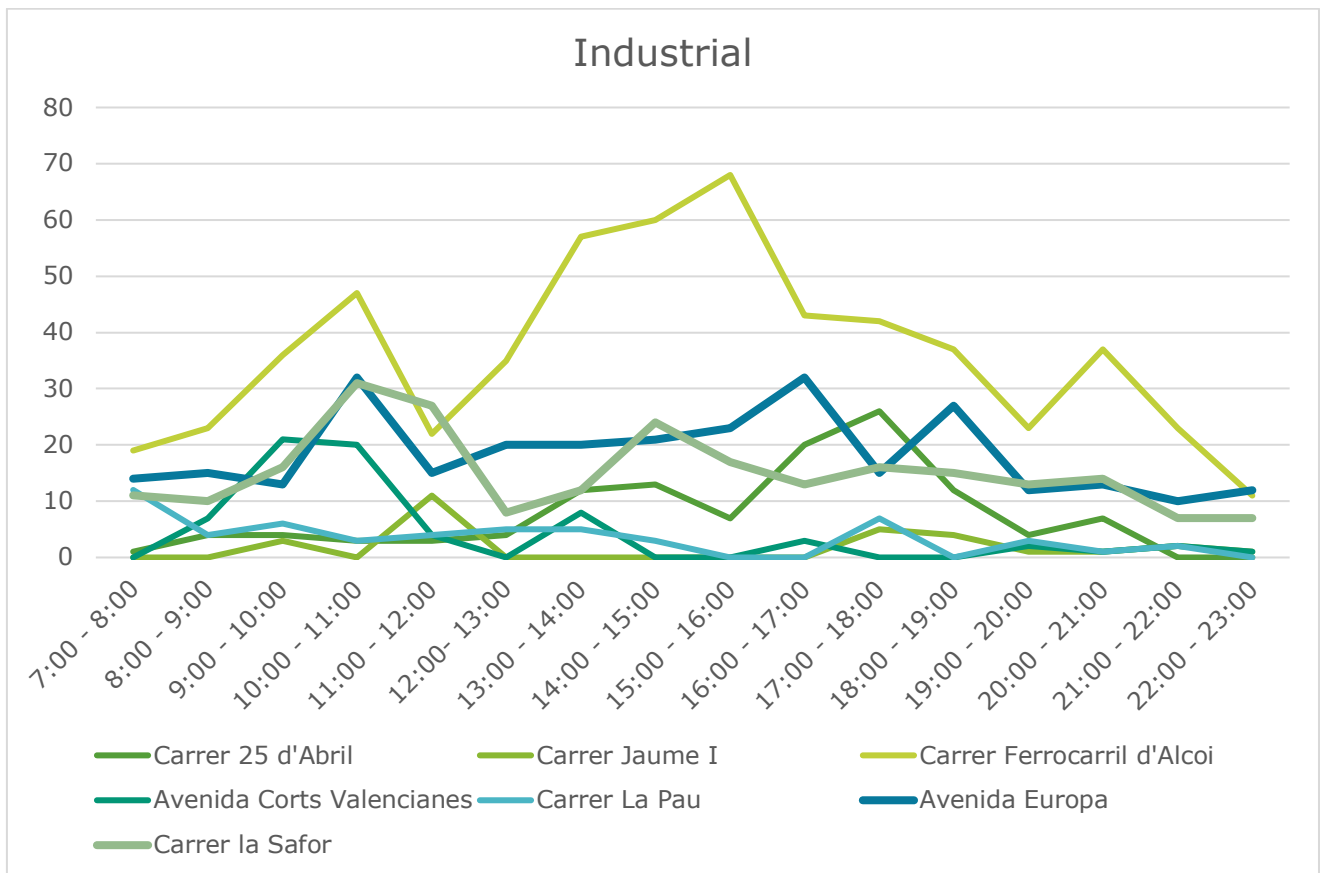


Gráfico 18 IMD vehículos industriales

También es importante destacar la presencia de vehículos industriales, en especial en el entorno de acceso al polígono y registrados en el aforamiento del vial Ferrocarril d'Alcoi. En ambos casos la proporción de vehículo a motor de combustión es muy superior a los peatones o bicicletas.

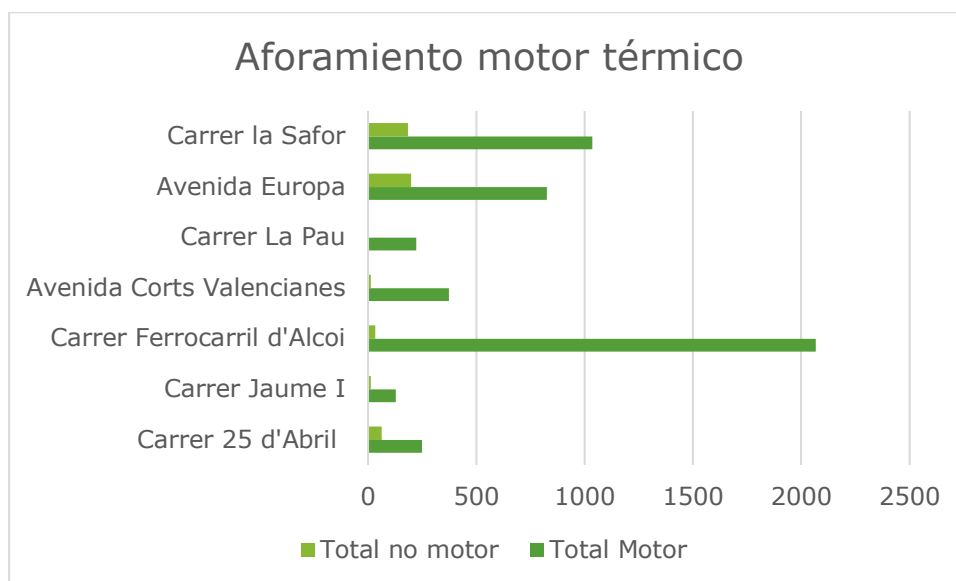


Gráfico 19 - Comparación de viajes registrados con vehículos a motor y sin

TRANSPORTE PÚBLICO

Actualmente, Potries está conectada a través de servicio de transporte por carretera. La línea de autobús Gandia Villalonga ofrece el servicio que consta de 4 viajes de ida y 4 viajes de vuelta durante las mañanas de los días laborables.

La participación ciudadana ha evidenciado un escaso uso del transporte publico, solo el 2% de los encuestados lo utiliza y las principales razones de no utilizarlo es la poca frecuencia del servicio.

ELECTRIFICACIÓN DEL PARQUE AUTOMOVILÍSTICO

Actualmente en Potries las estadísticas reflejan la presencia de un único vehículo eléctrico. Desde el municipio se incentiva la adquisición de vehículos eléctricos mediante la reducción del impuesto de vehículos de tracción mecánica para los vehículos menos contaminantes

"Article 4.- Exempcions i BONIFICACIONS.

2. Gaudiran d'una bonificació del 30% en la quota de l'Impost els vehicles híbrids (motor elèctric-gasolina, elèctric-dièsel o elèctricgas) que estiguen homologats de fàbrica, incorporant dispositius catalitzadors, adequats a la seua classe i model, que minimitzen les emissions contaminants.

3. Gaudiran d'una bonificació del 50% en la quota de l'Impost els vehicles elèctrics."

Al mismo tiempo existen dos plazas para la recarga de vehículos eléctricos en frente del edificio del ayuntamiento de Potries.

DESPLAZAMIENTO EN BICICLETA

Actualmente Potries no dispone de carriles bici. La inexistencia de una infraestructura adecuada para normalizar el uso de la bicicleta es un factor determinante para su utilización como medio de transporte. Por otro lado, la orografía del municipio, prácticamente llana es un factor muy favorable para la implantación de bicicletas como medio de transporte.

Sin embargo, los aforos realizados, así como la participación ciudadana, muestran una utilización muy residual de la bicicleta para los desplazamientos obligados.

Por otro lado los usuarios si que utilizan la bicicleta en el tiempo de ocio y parece interesante el desarrollo de un red supramunicipal para conectar los municipio adyacentes a Potries para fomentar el uso de la bicicleta

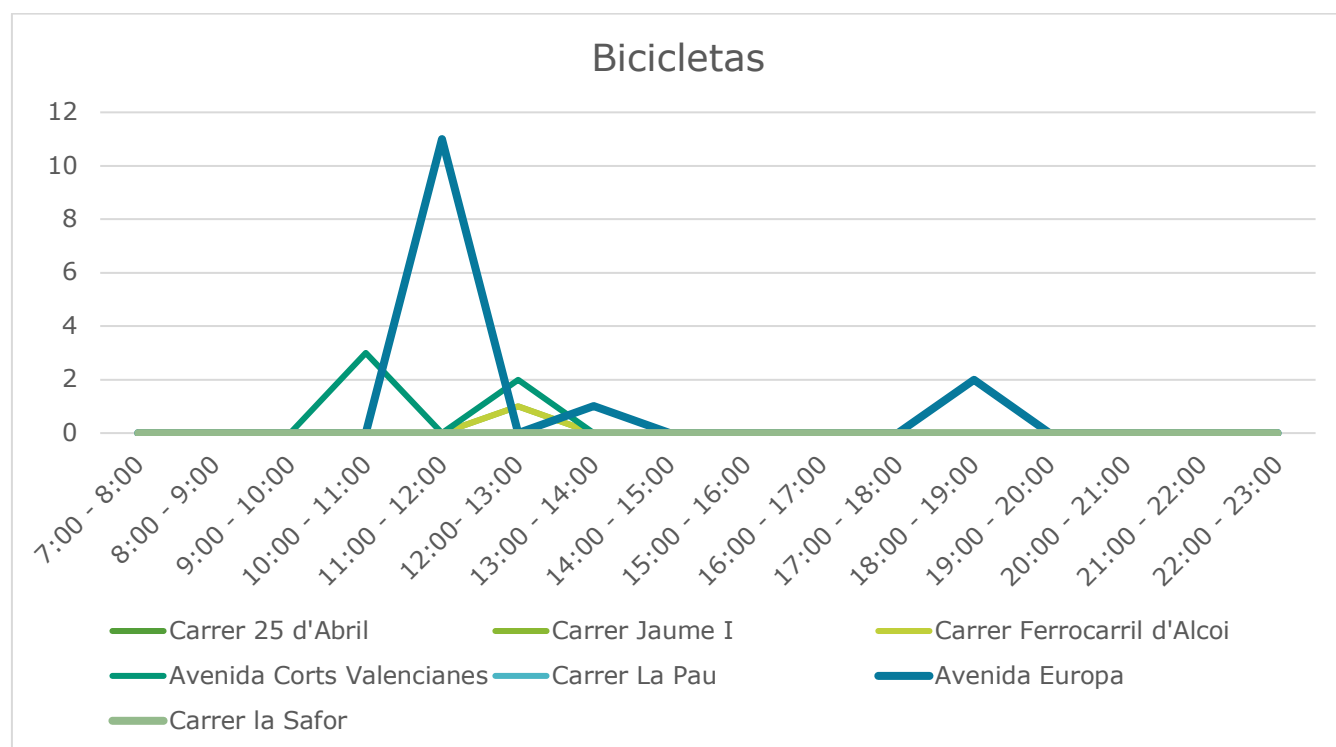


Gráfico 20 – Intensidad media de bicicletas por calle y hora

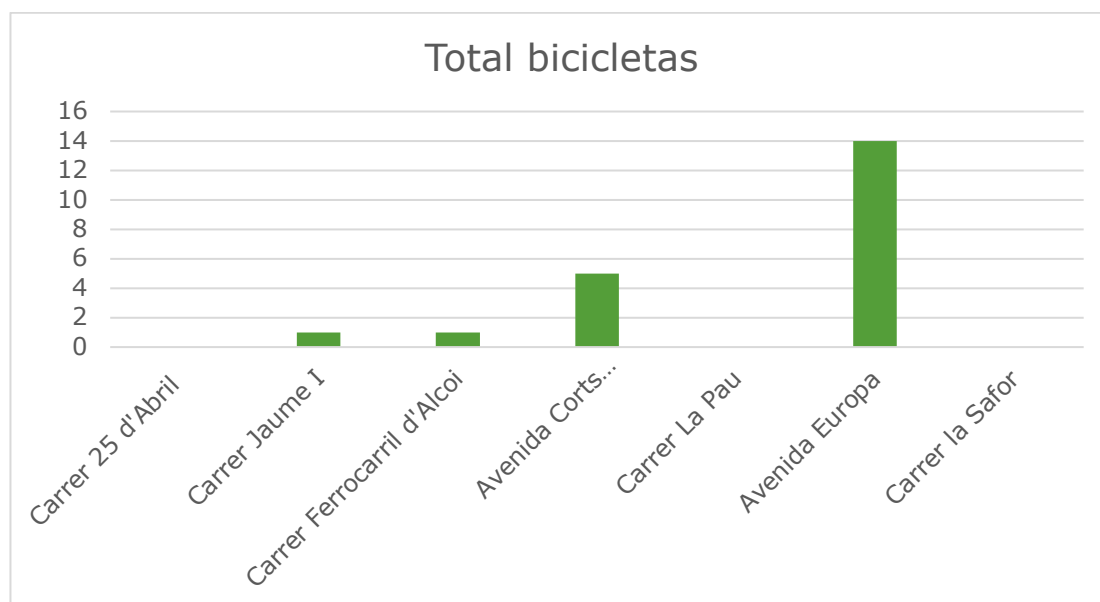


Tabla 19 Totalización de ciclistas por calles

DESPLAZAMIENTO A PIE

Los aforamientos realizados en Potries muestran un claro predominio del transporte motorizado. Si bien la participación ciudadana ha demostrado la predisposición a los desplazamientos a pie, cuando se trata de desplazamientos intraurbanos para acudir a los servicios de la localidad. La preferencia peatonal tiene como destino acudir a diferentes puntos locales de atracción como el Polideportivo, lugares de ocio o para realizar las compras. Dichos desplazamientos son relativamente cortos para los peatones debido al urbanismo concentrado del núcleo poblacional de Potries.

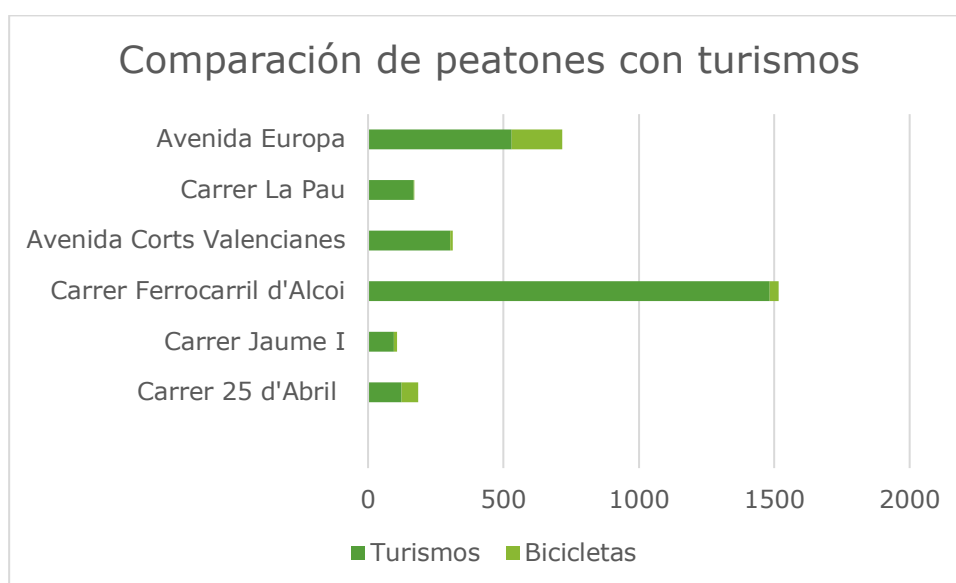


Gráfico 21 - Turismos y peatones aforados

En los aforos realizados, se han detectado picos de peatones en horas punta. Dichos picos de peatones son el resultado de las horas concretas de acceso a los centros educativos o al polideportivo. Aunque como mucho los peatones han llegado a ser el 20% de los turismos aforados.

En general, Potries dispone de una red de aceras que permiten un uso seguro y cómodo para la ciudadanía. Además, en los últimos años se han realizado diferentes actuaciones de renovación de aceras, adaptación para personas con diversidad funcional y la instalación de una plataforma única en algunos espacios del casco antiguo como la plaza de la Iglesia.

Más allá de las diferentes acciones concretas que van en la buena dirección, es fundamental plantearse la necesidad de la integración de los proyectos de planificación con la finalidad de aportar mayor seguridad y comodidad a los peatones.

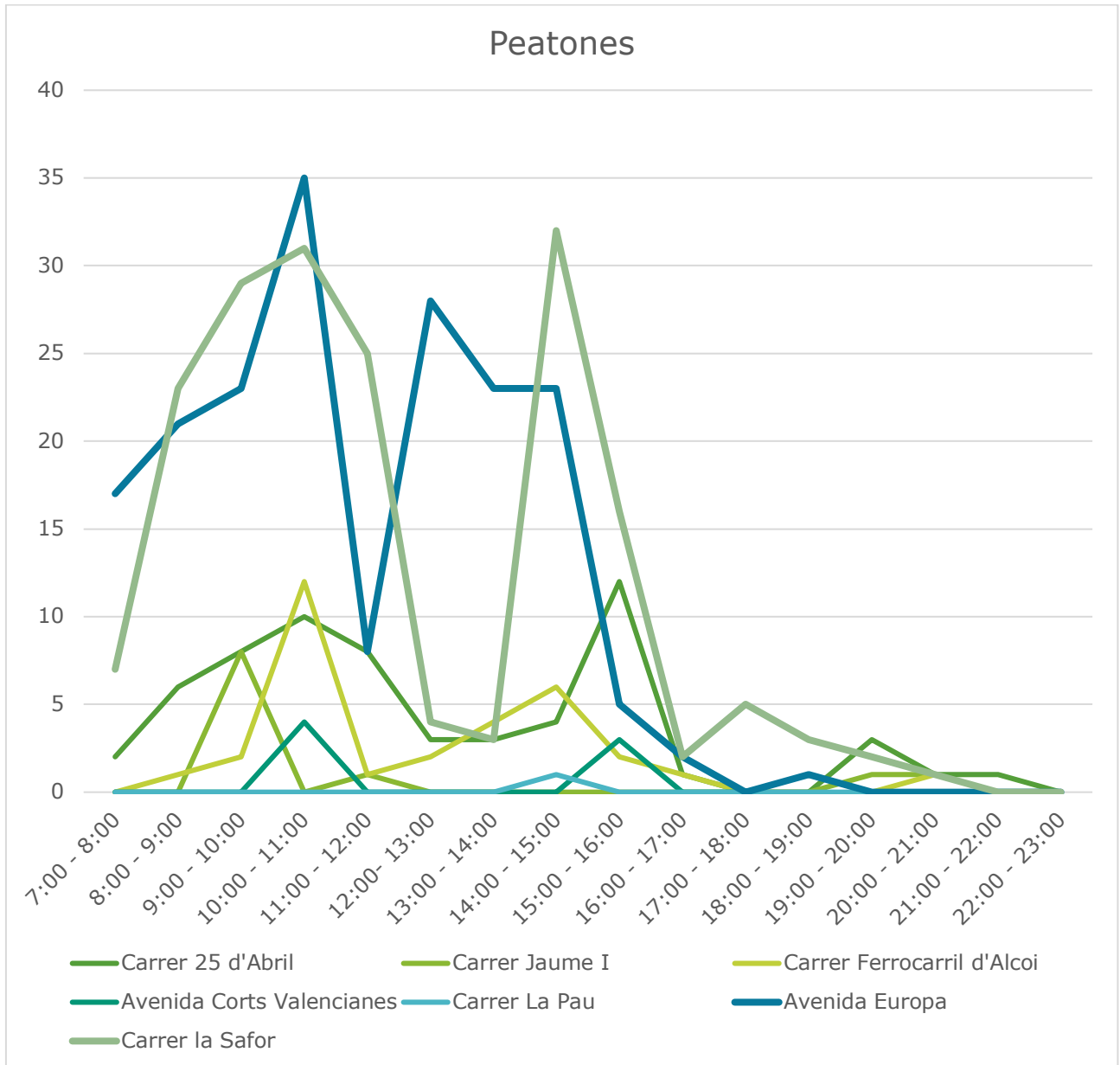


Gráfico 22 IMD de paso de peatones

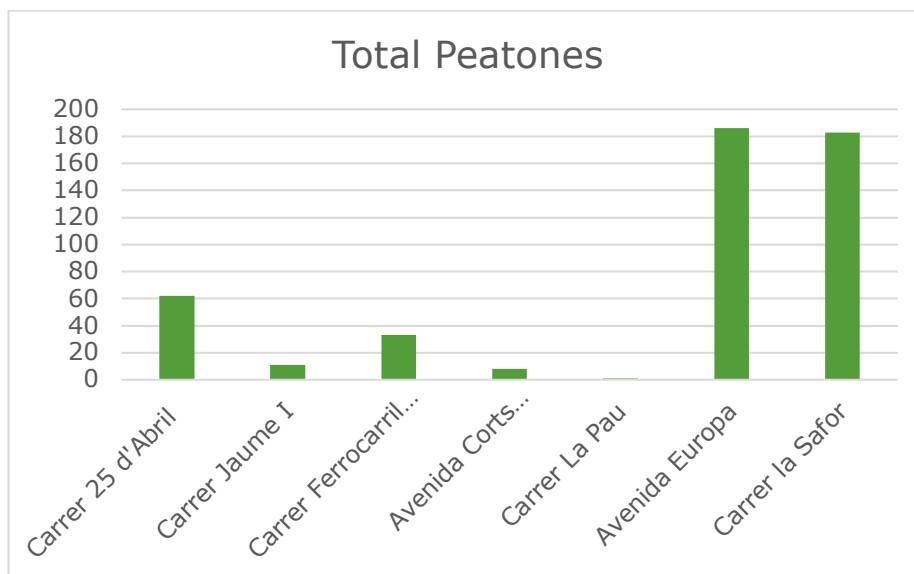


Gráfico 23 - Total peatones diarios por calle

EMISIÓN DE CONTAMINANTES

Los efectos del tráfico sobre el medio urbano resultan una preocupación creciente por parte de la ciudadanía, que cada vez está más sensibilizada en la defensa y la protección del medio ambiente.

Desde la introducción de los vehículos con convertidor catalítico de tres vías, los nuevos avances tecnológicos, el inicio de los vehículos eléctricos y las posteriores normativas sobre emisiones, las emisiones relativas de gases contaminantes (partículas y ozono por unidad) se han reducido en gran medida. Sin embargo, esta mejora cualitativa no ha conllevado una menor contaminación a causa del incremento generalizado de la circulación de automóviles. Como hemos explicado anteriormente, los datos muestran una tendencia al alza del parque de vehículos y el índice de motorización (expresado en vehículos por 1.000 habitantes).

Los nuevos desarrollos tecnológicos (start&stop o adblue) y la reducción del peso de los vehículos han supuesto una reducción sustancial de los consumos y de las emisiones de contaminantes, sobre todo en los vehículos diésel. A esto hay que añadir la introducción de catalizadores y filtros o la mejora de los combustibles que también han contribuido a disminuir la emisión de contaminantes. Por último, en los últimos años, la penetración en el mercado de vehículos híbridos o 100% eléctricos suponen un gran avance en la reducción de las emisiones contaminantes. Aun así, su penetración en el parque automovilístico de Potries es muy escasa.

El sector del transporte es uno de los principales focos de emisión de contaminantes. Su aporte corresponde a dos tipos principales de emisiones:

- ❖ Material particulado
- ❖ Gases contaminantes

Los vehículos tipo turismos de acuerdo con el combustible utilizado, sea diésel o gasolina, contribuyen a la contaminación ambiental con determinados elementos nocivos emitidos por los gases de escape.

La composición de las emisiones de un vehículo turismo proviene principalmente de los gases de escape y depende en gran medida del tipo de combustible, peso del vehículo, diseño del

motor, condiciones de tránsito y hábitos de conducción. El tipo particular de emisiones arrojado por motores de combustión interna corresponde a:

- ❖ Monóxido de Carbono (CO): Se produce por la incompleta combustión del carbono contenido en el combustible. Afecta a la salud, se une irreversiblemente a la hemoglobina de la sangre disminuyendo así su capacidad para transportar oxígeno a los tejidos. Afecta la capacidad de trabajo físico e intelectual. Inhibe el sistema enzimático que metaboliza fármacos.
- ❖ Hidrocarburos (HC), Compuestos orgánicos volátiles: Incluyen una amplia gama de compuestos químicos. Son generados por la combustión incompleta. Afectan directamente a la salud, reaccionan en la atmósfera con la luz solar para producir ozono a nivel del suelo. El efecto tóxico del ozono se debe a su capacidad para generar radicales libres, los cuales producen la oxidación de ácidos grasos no saturados en células pulmonares.
- ❖ Óxido de Nitrógeno (NOx): Se forman en condiciones de alta temperatura y presión con exceso de aire. Provocan daño a la salud, además de ser un precursor del ozono, el NOx contribuye a otros efectos, provoca daño pulmonar, disminuyendo los mecanismos pulmonares de defensa, incrementa la permeabilidad del epitelio bronquial y de la membrana de los alvéolos pulmonares.
- ❖ Material Particulado (MP): Corresponden a las llamadas partículas cuyo tamaño aproximado es de 1,3 micrones de diámetro promedio y está compuesto de hollín, hidrocarburos condensados y compuestos de azufre. La exposición prolongada puede causar cáncer, irritación en las vías respiratorias por la presencia de SO₂, así como lluvia ácida.

La concentración de material particulado en el aire es el factor clave para preemergencias, que corresponden a partículas totales en suspensión (PTS), material particulado respirable (PM), monóxido de carbono (CO), y ozono (O₃), en tanto que es zona latente para el dióxido de nitrógeno (NO₂). Según estudios de la Organización Mundial de la Salud (OMS), teniendo en cuenta la contaminación por tráfico, el PM es la forma de polución que más afecta.

En España, según el inventario anual de gases de efecto invernadero, el transporte representa el 27% del total de las emisiones. El siguiente es sector de la generación eléctrica con un 18%. Por lo tanto, parte de los fallecidos por contaminación son consecuencia de las emisiones de los vehículos a motor.

Aparte de la reconversión tecnológica industrial, la reducción de la contaminación también pasa por la limitación de la velocidad en los municipios o el incentivo al uso del transporte público, ya que se ha demostrado que esto favorece un descenso de las enfermedades respiratorias y de las hospitalizaciones.

Según los expertos del Área de Enfermedades Respiratorias y Medio Ambiente de SEPAR, la contaminación atmosférica es uno de los mayores problemas de salud de la actualidad por favorecer la aparición o agravamiento de enfermedades respiratorias o asociadas a ellas como las vasculares o los cánceres.

De acuerdo con la Red de Observación de la Calidad del Aire del Ministerio de Medio Ambiente, gran parte de la población española está en riesgo de respirar aire contaminado por las emisiones del transporte e industria. Estos residuos, provenientes de los gases de escape de los vehículos, tal y como se ha explicado, son muy perjudiciales y van a parar al aire atmosférico. Por eso, es de vital importancia controlarlos para que no superen los límites aceptables para la salud.

La Unión Europea ha implantado diferentes normativas en las últimas décadas a fin de reconvertir la flota de vehículos contaminantes por otra que produzca una menor polución. A continuación, se muestran las diferentes normas y los límites máximos de emisiones para cada uno de los principales contaminantes:

Tipo	Fecha	CO	HC	HC+NOx	NOx	PM
Diésel						
<u>Euro 1</u>	Julio de 1992	2.72 (3.16)	-	0.97 (1.13)	-	0.14 (0.18)
<u>Euro 2, IDI</u>	Enero de 1996	1.0	-	0.7	-	0.08
<u>Euro 2, DI</u>	Enero de ^a	1.0	-	0.9	-	0.10
<u>Euro 3</u>	Enero de 2000	0.64	-	0.56	0.50	0.05
<u>Euro 4</u>	Enero de 2005	0.50	-	0.30	0.25	0.025
<u>Euro 5</u>	Septiembre de 2009	0.50	-	0.23	0.18	0.005
<u>Euro 6</u>	Septiembre de 2014	0.50	-	0.17	0.08	0.005
Gasolina						
<u>Euro 1</u>	Julio de 1992	2.72 (3.16)	-	0.97 (1.13)	-	-
<u>Euro 2</u>	Enero de 1996	2.2	-	0.5	-	-
<u>Euro 3</u>	Enero de 2000	2.30	0.20	-	0.15	-
<u>Euro 4</u>	Enero de 2005	1.0	0.10	-	0.08	-
<u>Euro 5</u>	Septiembre de 2009	1.0	0.10	-	0.06	0.005 ^b
<u>Euro 6</u>	Septiembre de 2014	1.0	0.10	-	0.06	0.005

* Antes de Euro V turismos > 2500 kg estaban clasificados en la categoría Vehículo industrial ligero N1 - I

Tabla 20 - Normas europeas sobre emisiones para turismos (categoría M1*), en g/km

Las emisiones de CO₂ o dióxido de carbono es uno de los principales gases de efecto invernadero y es uno de los gases que se producen al quemar combustible. La emisión de este gas por un vehículo tiene relación con el consumo de combustible:

- ❖ los motores de gasolina emiten como media 2,3 g de CO₂ por cada litro de gasolina quemado
- ❖ los motores diésel emiten como media 2,6 g de CO₂ por cada litro de gasóleo.
- ❖ los coches híbridos, el CO₂ por kilómetro emitido es sensiblemente menor porque pueden circular con el motor de combustible apagado (sin emisión de CO₂), funcionando sólo con el sistema eléctrico.

La medida de consumo por cada cien kilómetros recorridos (l/100 Km) es más conocida y habitual. Se refiere a la cantidad de litros de combustible que consume un coche para recorrer 100 kilómetros. La medición se realiza en lo que se llama *ciclo combinado*, que incluye un recorrido por ciudad (4 kilómetros a 50 km/h) y otros por autopista (7 kilómetros a 120 km/h); su medición no es una ciencia exacta y por tanto puede variar en mayor o menor medida dependiendo de distintos factores (carga, condiciones meteorológicas o mecánicas, estado del coche, forma de conducir, accesorios instalados, etc.)

En los últimos años, ha aumentado enormemente la concienciación de la sociedad acerca de los problemas medioambientales derivados del excesivo nivel de emisiones de CO₂ a la atmósfera. En este contexto, la industria del motor se sitúa como una de las más afectadas, al ser un agente clave en todo el proceso.

Esta preocupación se ha traducido en la puesta en marcha de medidas dirigidas a la reducción de las emisiones de CO₂ procedentes de los vehículos. Así, y debido a su participación en el denominado Protocolo de Kioto, la Unión Europea ha promulgado varias directivas encaminadas a limitar el nivel de dióxido de carbono desprendido a la atmósfera, unido a la obligatoriedad de hacer públicos las cifras de emisiones en cada consumo.

Dichas emisiones de CO₂ se miden en gramos de dióxido de carbono desprendidos por kilómetro recorrido (gr/Km), y generalmente varían en función de si se toman las cifras en zona urbana o en carretera. Dependiendo del nivel de cada vehículo, éste tiene una clasificación u otra, las cuáles repercutirán en distintos aspectos.

Todas éstas medidas han provocado que prácticamente todas las compañías estén apostando fuertemente por las gamas de vehículos ecológicos, cuyo atractivo es cada vez mayor para los usuarios.

En esta dirección se encaminan muchos de los últimos prototipos mostrados por los fabricantes, siendo cada vez más común que utilicen motores híbridos o propulsados por la acción de baterías eléctricas, con la consiguiente reducción de emisiones de CO₂. Ahora tan sólo queda esperar que dichos avances se traduzcan en medidas útiles y viables para el gran público.

Se ha realizado un análisis de los niveles de contaminación atmosférica a partir de las intensidades de tráfico de la red viaria de Potries, definiendo el parque de vehículos tipo para el escenario actual y un escenario a 4 años.

CÁLCULO DE LA HUELLA DE CARBONO

Para determinar las emisiones contaminantes en las vías estudiadas, se han tenido en cuenta estimaciones que determinan que el parque de vehículos actual está compuesto por diversas tecnologías las cuales inciden directamente en la cantidad de emisiones. Como referencia de la metodología se ha tomado la publicada por la Oficina Catalana Contra el Cambio Climático. En este caso para la trama urbana, a velocidad media y cilindrada media, los valores publicados son los siguientes:

	Diésel (gr Co ₂ /Km)	Gasolina (gr Co ₂ /Km)
Furgones	282	314
Turismos	204	231
Ciclomotor		76

Tabla 21 - Emisiones contaminantes según vehículo y combustible

Además en el caso de Portiers, considerando que 43% de los turismos son diésel y 56% son gasolina el promedio ponderado (gr Co₂/Km) a utilizar en los cálculos es el siguiente: 218,18. De la misma forma en el caso de los furgones, el promedio a utilizar en los cálculos para el municipio de Potries es 283,8 (gr Co₂/Km)

Las emisiones tenidas en cuenta para el presente estudio han sido las siguientes:

- ❖ Kg/CO₂ por Km realizado
- ❖ Kg/HC por Km realizado
- ❖ Kg/NO_x por Km realizado
- ❖ Kg/ partículas por Km realizado

Las emisiones en gr por km recorrido según la norma EURO 4 que produce cada vehículo por km y tipo según la tecnología es la siguiente:

	Diésel	Gasolina	Promedio ponderado
Kg/HC por Km realizado	0	0,1	0,57
Kg/NO _x por Km realizado	0,25	0,08	0,15
Kg/ partículas por Km realizado	0,025	0	0,011

Tabla 22 - Emisiones contaminantes por km

Se ha estimado, sobre la base del crecimiento medio interanual del parque de vehículos en el período 2015-2019, que el crecimiento medio anual del tráfico será de un 2,5 % anual lo que supone que para el año 2024, las estaciones de aforo podrán registrar un 10% de tráfico más que las mediciones actuales. Al mismo tiempo, se estima que un horizonte temporal de 4 años es lo suficientemente prudente, al considerar que en los próximos años el parque de vehículos se actualizará a la norma europea Euro V y posteriores. Además, se puede prever una mayor penetración de los vehículos eléctricos.

Se ha tomado como dato para calcular la contaminación el número de vehículos registrados por hora en las estaciones aforadoras descritas en capítulos anteriores. Se ha estimado igualmente las emisiones producidas por los coches aforados en las vías señaladas durante las horas que duró el muestreo del día. A continuación, se puede observar la gráfica de las cantidades de contaminantes producidas:

	C/25 d'Abril	C/Jaume I	C/Ferrocarril d'Alcoi	Av.Corts Valencianes	C/La Pau	C/ Europa	C/ Safor
Turismos	123	96	1484	304	168	530	790
Industrial	120	28	583	69	55	294	241
Ciclomotor	6	4	0	0	0	1	3
Bicicletas	0	1	1	5	0	14	0
Peatón	62	11	33	8	1	186	183

Kg C02/día	C/25 d'Abril	C/Jaume I	C/Ferrocarril d'Alcoi	Av.Corts Valencianes	C/La Pau	C/ Europa	C/ Safor
Turismos	5,11	3,99	61,69	12,64	6,98	22,03	32,84
Industrial	6,47	1,51	31,44	3,72	2,97	15,85	13,00
Ciclomotor	0,09	0,06	0,00	0,00	0,00	0,01	0,04

	C/25 d'Abril	C/Jaume I	C/Ferrocarril d'Alcoi	Av.Corts Valencianes	C/La Pau	C/ Europa	C/ Safor
Gr de HC	26,97	41,59	918,99	170,09	73,72	268,04	353,63
Gr de Nox	7,10	10,94	241,84	44,76	19,40	70,54	93,06
Gr de Partículas	0,52	0,80	17,73	3,28	1,42	5,17	6,82

Emisiones de C02 (Kg C02) en el año 2020			
	Total día	Total año	Tm/año
Total	220,45	80463,48	80,46

Año 2020	Total día (gr)	Total año	Kg/año
HC	1853,02	676353,91	676,35
Nox	487,64	177987,87	177,99
Partículas	35,76	13052,44	13,05

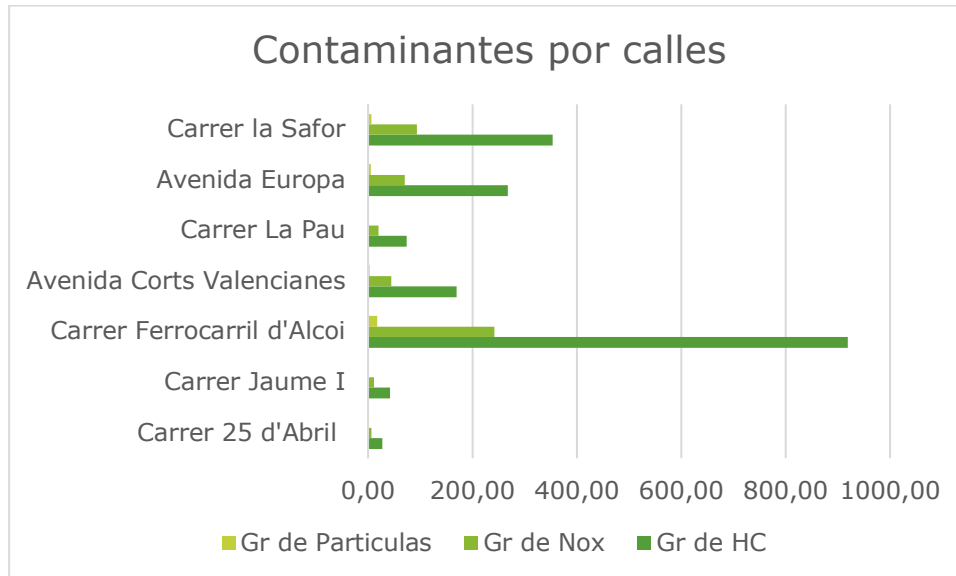


Gráfico 24 - Contaminantes al día en la red básica municipal

Siguiendo el escenario tendencial actual para el año 2024 se pueden estimar los siguientes valores de contaminantes.

- Emisiones de CO₂: 88,51 Tm al año
- Emisiones de HC: 743,989 kg al año
- Emisiones de Nox: 195,787 kg al año
- Emisiones de Partículas: 14,358 kg al año

CONSUMO ENERGÉTICO

Para la conversión de cantidades en toneladas métricas a toneladas equivalentes de petróleo, se utilizarán los siguientes factores de conversión, expresados en toneladas equivalentes de petróleo/tonelada:

Tabla 23 Factores de conversión propuestos por el IDAE

Combustible	tep / t
Gases Licuados de Petróleo	1,099
Propano	1,106
Butano	1,072
Gasolinas	1,051
Querosenos	1,027
Gasóleos	1,017
Biodiesel	0,884
Fuelóleo ligero	1,010
Fuelóleo pesado	0,955

A partir de los factores de emisión publicados por el IDAE es posible calcular las toneladas equivalentes de petróleo de gasolina y gasóleo A y B utilizados para la movilidad en Potries.

	Tep
Turismos	17,9764971
Industrial	8,97316769
Ciclomotor	0,02544428
Total	26,9751091

El consumo energético para el año 2020 se estima en 26,975 toneladas equivalentes de petróleo anuales, y en el planteamiento de un escenario tendencial, para el año 2024 el consumo se estima en 29,673.



ANÁLISIS DAFO

Debilidades**Marco físico y territorial**

- ❖ Calor extremo en algunos meses del año
- ❖ Bajo nivel de planes de gestión del entorno natural encaminados a proteger el medio ambiente y la biodiversidad

Marco socioeconómico

- ❖ Problemas demográficos y envejecimiento poblacional
- ❖ Falta de promoción de medios alternativos de transporte

Marco estratégico y de planificación

- ❖ Plan General antiguo
- ❖ Planificación supramunicipal

Espacio público

- ❖ Espacio público dominado por el vehículo privado, poco espacio para bicicletas
- ❖ Falta de infraestructura para los medios alternativos de movilidad (vehículos eléctricos, bicicletas...)
- ❖ Falta de accesibilidad y aceras estrechas
- ❖ Falta de mantenimiento en los pasos de cebra

Transporte público

- ❖ Poca frecuencia, horarios reducidos y duración del trayecto

Vehículos y aparcamiento

- ❖ Dependencia del vehículo privado
- ❖ Uso del vehículo para desplazamientos cotidianos
- ❖ Difícil aparcamiento en el centro del municipio
- ❖ Congestión puntual
- ❖ Ocupación de aceras y pasos de cebra por parte de los vehículos
- ❖ Altas velocidades en el interior del municipio

Fortalezas

Marco físico y territorial

- ❖ Ciudad compacta desde el punto de vista urbanístico
- ❖ Buena localización y buena conexión por carretera
- ❖ Poco desnivel en la mayor parte del casco urbano y polígonos industriales
- ❖ Polígonos industriales bien conectados con la red de autovías
- ❖ Centros educativos bien comunicados por vías principales
- ❖ Municipio flexible para adaptarse a las necesidades de la sostenibilidad y sus medidas
- ❖ Amplia red de caminos rurales
- ❖ Menor presión sobre el medio natural que las grandes ciudades
- ❖ Parajes naturales cercanos

Marco socioeconómico

- ❖ Trabajadores de ámbito local, cercanía en los desplazamientos
- ❖ Actividad comercial bien comunicada, comercio de proximidad

Marco estratégico y de planificación

- ❖ Apuesta por el PMUS

Espacio público

- ❖ Acciones de accesibilidad y calmado del tráfico

Vehículo y aparcamiento

- ❖ No hay problemas de aparcamiento en la mayor parte del municipio

Amenazas

Marco físico y territorial

- ❖ Falta de coordinación entre municipios
- ❖ Dependencia energética del exterior

Marco socioeconómico

- ❖ Pérdida de población
- ❖ Dispersión de la actividad comercial
- ❖ Nuevas pautas de ocio con mayor dependencia del vehículo privado
- ❖ Menor cohesión social
- ❖ Fuga de talento a otras regiones y países

Marco estratégico y de planificación

- ❖ Inexistencia de planes comarcales de movilidad sostenible
- ❖ Escaso compromiso privado de acciones de movilidad sostenible

Espacio público

- ❖ Abuso del espacio público por la creciente necesidad de aparcamiento en polos de atracción
- ❖ Proliferación excesiva de ocupación de la vía pública a través de terrazas

Vehículo y aparcamiento

- ❖ Seguir incrementando en números absolutos el parque de vehículos
- ❖ Falta de renovación de los vehículos más antiguos y contaminantes
- ❖ Falta de rentabilidad económica en las líneas de transporte público

Oportunidades

Marco físico y territorial

- ❖ Proximidad de los polos de atracción a la población
- ❖ Conexión del municipio con la Infraestructura Verde
- ❖ Gran potencial de ahorro energético

Marco socioeconómico

- ❖ Implantación de hábitos saludables en los niños
- ❖ Reducción de la contaminación atmosférica y acústica
- ❖ Elevado precio de los combustibles

Marco estratégico y de planificación

- ❖ Promover un desarrollo urbanístico equilibrado y sostenible
- ❖ Aprovechar el potencial *Smart City* para mejorar los servicios, el transporte y la gobernanza
- ❖ Concienciación política y social de realizar acciones en favor de la movilidad sostenible
- ❖ Desarrollar las acciones del PMUS

Espacio público

- ❖ Vía pública accesible para toda la ciudadanía

Vehículo y aparcamiento

- ❖ Optimización del transporte a través de modos más sostenibles, inclusivos y accesibles
- ❖ Mejora de la seguridad vial
- ❖ Ahorro energético en los medios de transporte

PLAN DE IMPLEMENTACIÓN

Propuesta número 1. Ampliar la Red de aparcabicis municipal**Descripción**

La existencia de un aparcamiento para bicicletas seguro y cómodo en el destino de los desplazamientos es esencial para el fomento del uso de la bicicleta.

La política de instalación de una red municipal de aparcabicis en los centros de atracción de viajes impulsará y normalizará la movilidad ciclista municipal.

El tipo de soporte de aparcamiento para bicicletas recomendado para Potries, según el IDAE, es de U-invertida debido a sus condiciones de seguridad y comodidad. Además, permite ser ampliado indefinidamente en función del nivel de uso que requiera. Este tipo de soporte permite candar la bicicleta con dos antirrobo, fijando el cuadro y las dos ruedas al soporte. Por otra parte, el soporte de rueda sí que es adecuado para zonas cerradas como los centros escolares.



Ilustración 14 – Aparcabici U invertida

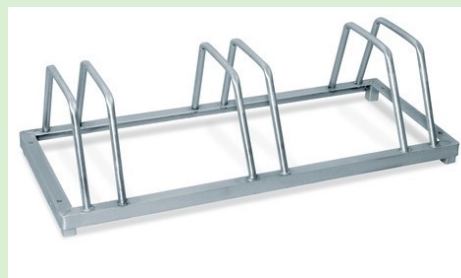


Ilustración 15 – Aparcabici de rueda

Se propone la instalación de una red municipal de aparcabicis en:

- ❖ Centros Educativos
- ❖ Polideportivo Municipal
- ❖ Ayuntamiento
- ❖ Polos de atracción: zonas comerciales, de ocio...

	Por cada ubicación, se instalarán 3 aparcabicis de U invertida (8 plazas) y un conjunto de aparcamiento de rueda para 16 bicicletas en los centros educativos.
Objetivos	❖ Fomentar e impulsar la movilidad cotidiana y habitual en bicicleta ❖ Aportar seguridad y confianza para aparcar la bicicleta
Agentes implicados	Concejalía de Tráfico
Prioridad y plazos	Alta
Presupuesto	1.500€
Financiación	❖ Ayudas para proyectos locales a municipios para el fomento de la movilidad urbana sostenible de la Generalitat Valenciana ❖ Recursos municipales
Indicadores	❖ Uso Movilidad Ciclista ❖ Ocupación Red Municipal Aparcabicis ❖ Inversión Ciclista
	Uso de la bicicleta Se puede utilizar el valor correspondiente al ratio existente entre la inversión realizada en este tipo de actuaciones y el ahorro de emisiones esperado. Para ello se utilizan los valores incluidos en la Hoja de Ruta de los sectores difusos A 2.020 Anexos. Página 27 Medidas del Sector Transporte y específicamente dentro de estas la que corresponde a "Trasvase modal del vehículo privado a la bicicleta en el transporte de pasajeros" que incluye actuaciones como la descrita. Este ratio alcanza el valor 195,8 tCO2/año por cada 1.000.000 euros de inversión. Se estima un ahorro de 0,2937 tCO2/año

Propuesta número 2. Campaña del fomento del uso bicicleta

Descripción	Actualmente, en Potries, el uso de la bicicleta tiene una clara vocación deportiva y de ocio. Hoy en día, es mínimo el uso de la bicicleta como medio de transporte para llevar a cabo los desplazamientos interiores habituales. Revertir la situación para realizar una apuesta seria por la utilización de la bicicleta como medio de transporte en los desplazamientos internos cotidianos pasa por llevar a la práctica diferentes iniciativas centradas en la potenciación de la bicicleta como medio de transporte seguro, saludable y respetuoso con el medio ambiente. Proyectos concretos como:
--------------------	--

	❖ Campañas de sensibilización y concienciación sobre su uso a todos los niveles (institucional, escolar, entidades y ciudadanía en general) ❖ Impulsar actividades relacionadas con la Semana Europea de la Movilidad ❖ Fomentar la bicicleta para acudir a los centros de trabajo (en núcleo urbano, polígono industrial...) ❖ Aportar seguridad al ciclista en la vía pública
Objetivos	❖ Impulsar la bicicleta como medio de transporte en los desplazamientos internos cotidianos ❖ Reducción de las emisiones y mejora de la eficiencia energética ❖ Aumentar el conocimiento sobre la bicicleta ❖ Convivencia bicicleta-coche y respeto al ciclista
Agentes implicados	Concejalía de Tráfico
Prioridad y plazos	Alta
Presupuesto	5.000 €
Financiación	Recursos municipales
Indicadores	❖ Uso Movilidad Ciclista ❖ Inversión en Movilidad Ciclista ❖ Actividades realizadas y asistentes ❖ Infraestructuras ciclistas
Estimación del ahorro de emisiones esperado	Uso de la bicicleta Se puede utilizar el valor correspondiente al ratio existente entre la inversión realizada en este tipo de actuaciones y el ahorro de emisiones esperado. Para ello se utilizan los valores incluidos en la Hoja de Ruta de los sectores difusos A 2.020 Anexos. Página 27 Medidas del Sector Transporte y específicamente dentro de estas la que corresponde a "Trasvase modal del vehículo privado a la bicicleta en el transporte de pasajeros" que incluye actuaciones como la descrita. Este ratio alcanza el valor 195,8 tCO₂/año por cada 1.000.000 euros de inversión. Se estima un ahorro de 0,979 tCO₂/año

Propuesta número 3. Mantenimiento y promoción de los itinerarios peatonales	
Descripción	La orografía y la distancia para recorrer los principales polos de atracción de Potries es perfectamente asumible para realizar los desplazamientos a pie. De esta forma, hay que potenciar los desplazamientos andando a través de los parámetros de la calidad, la seguridad y el atractivo de los itinerarios. Para eso, es fundamental tener en cuenta diversos criterios a la hora de realizar el mantenimiento en la vía pública para proporcionar confianza a la ciudadanía: ❖ Mejora del estado de la vía pública ❖ Mejora de la accesibilidad ❖ Adaptar el mobiliario urbano para facilitar la movilidad peatonal ❖ Mejora de la señalización horizontal y vertical ❖ Señalización del tiempo a pie entre diferentes puntos de atracción (Ayuntamiento, polideportivo, centro educativo...) ❖ Aumento de la vigilancia policial que corrija infracciones por parte de los vehículos ❖ Instalación de cámaras-radar ❖ Calmado de tráfico en las zonas próximas a los centros educativos y polideportivo
Objetivos	❖ Impulsar los desplazamientos a pie frente los desplazamientos en vehículo ❖ Mejorar la seguridad del peatón ❖ Reducción de las emisiones y mejora de la eficiencia energética
Agentes implicados	Concejalía de Tráfico
Prioridad y plazos	Media
Presupuesto	10.000 €
Financiación	Recursos municipales
Indicadores	❖ Uso movilidad peatonal ❖ Uso vehículo privado ❖ Infraestructuras peatonales ❖ Inversión en movilidad ❖ Inversión en movilidad peatonal ❖ Ocupación de aparcamientos
Ahorro de emisiones esperado	En base al ratio de estimación de ahorro de emisiones en función de la inversión realizada propuesto por el IDAE, para acciones de peatonalización propone u ratio de 159 TCO₂/ año por 1M€ de inversión por lo que la presente actuación supone un ahorro de: 1,59 TCO₂/año

Propuesta número 4. Curso de conducción eficiente	
Descripción	A la hora de reducir las emisiones de los vehículos, un gran foco de ahorro se encuentra en la conducción eficiente de los vehículos a motor tradicionales que son los utilizados por la mayor parte de la ciudadanía. Por eso, la incorporación de unos hábitos de conducción eficiente permite unos ahorros más que considerables. La conducción eficiente es un modo de conducir en el que se logra un bajo consumo de carburante, se reducen las emisiones y se obtiene un mayor confort. Se proponen las siguientes acciones: ❖ Campaña de concienciación continua en redes sociales. Para ello se diseñarán 40 publicaciones totalmente adaptadas a Facebook para ser publicadas durante todo el año mediante los perfiles institucionales del Ayuntamiento. La campaña se basará en la publicación de píldoras educativas fácilmente <i>viralizables</i> para intentar alcanzar un público muy amplio, al mismo tiempo que los usuarios descubren nuevas pautas y comportamientos que le resultaran beneficiosos y se protegerá al medio ambiente ❖ Jornada formativa abierta a la ciudadanía para la concienciación sobre la conducción eficiente y el ahorro de combustible en la utilización del vehículo privado
Objetivos	❖ Ahorro económico de combustible ❖ Reducción de la contaminación urbana ❖ Disminución del estrés y la tensión
Agentes implicados	Concejalía de Tráfico
Prioridad y plazos	Bajo
Presupuesto	2.500€
Financiación	Recursos municipales
Indicadores	Actividades realizadas y asistentes
Estimación del ahorro de emisiones esperado	En base al ratio de estimación de ahorro de emisiones en función de la inversión realizada propuesto por el IDAE, para acciones de conducción eficiente propone un ratio de 15.846,7 TCO₂/ año por 1M€ de inversión la presente actuación supone un ahorro de: 39,61 TCO₂/año

	En base factor general de conversión de energía no-renovable a emisiones de CO₂ que se va a utilizar en los P.O. Regionales y pluriregionales (España) de 0,521 kg CO₂/kWh de energía final (según IDAE). Supone un ahorro de energía final de 5,198 Tep https://www.rediniciativasurbanas.es/recursos_riu/pagina-basica/recursos/guia_indicadores_eje_urbano.pdf
--	---

Propuesta número 5. Campaña de promoción de medios sostenibles para ir al trabajo	
Descripción	Un nombre elevado de los desplazamientos diarios totales es aquellos cuya finalidad es acudir al puesto de trabajo. La movilidad al trabajo genera una serie de problemas como la concentración de horarios de entrada y salida, una altísima dependencia del vehículo privado, una nula oferta de transporte público hacia el polígono industrial y entornos con capacidad de mejora para la movilidad no motorizada. Por eso, es primordial llevar a cabo iniciativas que favorezcan la movilidad sostenible y la reducción de las emisiones en dichos desplazamientos con la colaboración del tejido empresarial y los trabajadores: ❖ Actuaciones favorables a la movilidad ciclista ❖ Fomentar la instalación de aparcabicis en las instalaciones de las empresas ❖ Mejorar los itinerarios peatonales para que sean accesibles y seguros ❖ Transporte público al polígono con la creación de una línea urbana que conecte el núcleo urbano con el polígono industrial ❖ Fomentar la posibilidad de compartir coche entre trabajadores del polígono de forma regular ❖ Fomentar y colaborar con los planes de movilidad de las empresas
Objetivos	❖ Mejorar la calidad ambiental de los polígonos industriales ❖ Disminuir las emisiones contaminantes procedentes de los desplazamientos desde y hacia los polígonos industriales
Agentes implicados	Concejalía de Tráfico
Prioridad y plazos	Media
Presupuesto	3.000€
Financiación	Recursos municipales
Indicadores	❖ Uso vehículo privado ❖ Uso movilidad ciclista ❖ Uso movilidad peatonal

	❖ Inversión en movilidad ❖ Inversión en movilidad ciclista ❖ Inversión en movilidad peatonal
Estimación del ahorro de emisiones esperado	Se puede utilizar el valor correspondiente al ratio existente entre la inversión realizada en este tipo de actuaciones y el ahorro de emisiones esperado. Para ello se utilizan los valores incluidos en la Hoja de Ruta de los sectores difusos A 2.020 Anexos. Página 29 Medidas del Sector Transporte y específicamente dentro de estas la que corresponde a trasvasar desplazamientos del vehículo privado a modos de transporte colectivo de viajeros (autobús, tren, metro, etc.). Por su parte la implementación de esta medida se a través de la planificación de la movilidad con el desarrollo de planes de movilidad urbana y planes de gestión de la movilidad al trabajo. Este ratio alcanza el valor 1.114,3 tCO₂/año por cada 1.000.000 euros de inversión. En consecuencia, para medidas relacionadas con el desarrollo de planes de movilidad y planes de transporte al trabajo, puede estimarse este ahorro por millón de euros invertido. Con esta actuación esta previsto un ahorro de emisiones de 3,3429 tCO₂/año

Propuesta número 6. Mejora del transporte público	
Descripción	La ciudadanía de Potries no percibe que el transporte público de viajeros por carretera sea atractivo y eficaz por motivos de frecuencias, horarios y destinos. Con la finalidad de potenciar el transporte público, es fundamental que la administración local impulse propuestas de mejora dentro del proyecto de servicio público de la Dirección General de Obras Públicas, Transportes y Movilidad de la Generalitat Valenciana. Dentro de sus competencias, el Ayuntamiento de Potries puede impulsar servicios más sostenibles para acudir a los diferentes polígonos industriales del municipio. ❖ Actuaciones favorables para potenciar el transporte público ❖ Actuar de lobby con otros municipios de la comarca con la finalidad de mejorar el transporte público ❖ Transporte público al polígono con la creación de una línea urbana que conecte el núcleo urbano con el polígono industrial
Objetivos	❖ Mejorar la calidad ambiental ❖ Disminuir las emisiones contaminantes procedentes de los desplazamientos desde y hacia los polígonos industriales ❖ Potenciar el transporte público
Agentes implicados	Concejalía de Tráfico
Prioridad y plazos	Media
Presupuesto	-€
Financiación	Recursos municipales
Indicadores	Uso de transporte público

Propuesta número 7. Mejora de la trama urbana. Carrer major y Carrer Abadia Vella	
Descripción	El casco urbano está bastante plano, presenta una morfología cuadrangular y destacan las plazas de la Iglesia y la del País Valenciano. El área más antigua es la situada en el entorno de la plaza de la Iglesia y en la calle Mayor, puntos embrionarios desde donde se extendió hacia el este por la plaza del País Valencià, hacia el oeste por las calles Boamit y de Arriba y, de norte a sur los calles San Juan Bautista, el Cup y Padre Garrigós. Con esta actuación se pretende continuar recuperando, en este caso, los espacios urbanos peatonalizados, creando pequeños espacios- plazas para mejorar la convivencia ciudadana en la calle. La idea es mejorar los equipamientos y las dotaciones para conseguir más calidad de vida para los ciudadanos. Desde hace años, las diferentes corporaciones municipales, dadas las características singulares de esta población, intentan recuperar estos espacios urbanos, poniendo en valor el carácter singular que estos pueblo té. En primer lugar mejorar las infraestructuras urbanas; red de agua potable, red de evacuación de aguas residuales y pluviales, telefonía, alumbrado público,

	convirtiéndose en zona peatonal las calles que pertenecen a este Núcleo Histórico eliminando las barreras arquitectónicas existentes como consecuencia de la existencia de aceras muy estrechas que daban prevalencia al tráfico rodado en detrimento de los peatones. Esta circunstancia, aparentemente intrascendente, ocasiona discriminación entre los ciudadanos, peatones y los que utilizan los coches en sus desplazamientos. Personas, en general, que tengan que desplazarse con algún carrito de bebés, de la compra, o personas mayores que necesitan de algún apoyo, están en inferioridad de condiciones, y esta situación afecta más a las mujeres por ser ellas, mayoritariamente, las que se encargan de la compra, ayudan a la gente mayor o llevan los carritos de los bebés. Hasta ahora se han peatonalizado y sustituido infraestructuras urbanas infradimensionadas o obsoletas en las calles Boamit, calle del Cup, Plaza de la Iglesia, calle de Arriba y San Juan Bautista. El proyecto pretende sustituir y peatonalizar dos de las calles importantes de la población, la calle Mayor, incluyendo una parte de la Plaza del País Valencia y la calle de la Abadía Vella. Acompañando a estas obras, se procederá a revitalizar el núcleo histórico urbano para mejorar la calidad de vida del vecindario, la red de agua potable, la red de aguas residuales, y la implantación de la nueva red de evacuación de aguas pluviales, ampliando, así, la red de evacuación separativa. También se instalarán tubos para pasar nuevas instalaciones de alumbrado y telefonía. El objetivo previsto, será ejecutar las siguientes obras de urbanización: - Una nueva red de aguas pluviales y sustitución de la red de aguas residuales, al ser esta insuficiente y encontrarse en mal estado. - Ejecución de alcantarillas - Acometidas domiciliarias a la red de aguas residuales - Reposición de aceras y pavimentado de las calles afectadas. Eliminación de barreras arquitectónicas y peatonalización de dichas calles. - Reposición de la red de suministro de agua potable afectada y sustitución de la red existente. - Instalación de red de telefonía. - Cruces para el alumbrado público, energía eléctrica y telefonía. El fin perseguido es dimensionar adecuadamente los servicios urbanos existentes, dotar de aquellos que no existen en la actualidad y mejorar el aspecto urbano del centro histórico peatonalizado-lo y eliminando los desniveles entre la acera y la calle de tráfico con el objetivo de facilitar la accesibilidad
Objetivos	❖ Mejorar la calidad ambiental ❖ Disminuir las emisiones contaminantes ❖ Eliminar el tráfico del interior del municipio ❖ Potenciar los desplazamientos peatonales
Agentes implicados	Concejalía de urbanismo

Prioridad y plazos	Alta
Presupuesto	198.088,05€
Financiación	Recursos municipales
Indicadores	M2 de peatonalización
Estimación del ahorro de emisiones esperado	En base al ratio de estimación de ahorro de emisiones en función de la inversión realizada propuesto por el IDAE, para acciones de peatonalización propone u ratio de 159 TCO2/ año por 1M€ de inversión la presente actuación supone un ahorro de: 31,496 TCO2/año En base factor general de conversión de energía no-renovable a emisiones de CO2 que se va a utilizar en los P.O. Regionales y pluriregionales (España) de 0,521 kg CO2/kWh de energía final (según IDAE). Supone un ahorro de energía final de 5,198 Tep

CRONOGRAMA - PRESUPUESTO

Propuesta	Presupuesto total	2021	2022	2023	2024
Ampliar la red de aparcabicis municipal	1.500		1.500	1.500	0
Campaña del fomento del uso bicicleta	5.000		2.000	2.000	1.000
Mantenimiento y promoción de los itinerarios peatonales	10.000			5.000	5.000
Curso para el fomento de la conducción eficiente	2.500		1.250	1.250	
Campaña de promoción de medios sostenibles para ir al trabajo	3.000		1.000	1.000	1.000
Mejora del transporte público	0				
Mejora de la trama urbana. Carrer major y Carrer Abadia Vella	198.088,05€	198.088,05€			
TOTAL ANUAL		198.088,05€	5750	10750	7000

MODELO DE GESTIÓN Y SEGUIMIENTO DEL PLAN

Una vez elaborado el PMUS es fundamental su ejecución para avanzar hacia una movilidad más sostenible. La batería de medidas de actuación a implantar debe tener un seguimiento para conocer el cumplimiento de los objetivos marcados.

Para ello, la herramienta es el Plan de Evaluación y Seguimiento para controlar, avaluar e informar del grado de mejora en la movilidad sostenible de Potries a través de las propuestas incorporadas al PMUS.

El Plan de Evaluación y Seguimiento se realizará a través de la creación de la Mesa por la Movilidad Sostenible.

Los diferentes indicadores de seguimiento permitirán conocer la implantación de las propuestas.

Indicador	Formulación	Unidad	Evolución deseada
Uso Movilidad Peatonal	Núm. usuario movilidad / Núm. habitantes	%	↑
Uso Movilidad Ciclista	Núm. usuario bicicleta / Núm. habitantes	%	↑
Uso Transporte Público	Núm. usuario transporte público / Núm. habitantes	%	↑
Uso Vehículo Privado	Núm. usuario vehículo privado / Núm. habitantes	%	↓
Número total vehículos eléctricos	Número total vehículos eléctricos / Parque total de vehículos	%	↑
Número total vehículos eléctricos municipales	Número total vehículos eléctricos municipales / Flota municipal	%	↑
Ocupación red municipal aparcabicis	Núm. plazas ocupadas / Núm. plazas disponibles	%	↑
Ocupación de aparcamientos	Núm. plazas ocupadas / Núm. plazas disponibles	%	↓
Accidentes	Núm. accidentes / Núm. habitantes	%	↓
Proporción de zonas 30	Superficie áreas 30 / Superficie total red viaria	%	↑
Infraestructuras peatonales	KM viario peatonal / KM totales red viaria	%	↑
Infraestructuras ciclistas	KM carril bici / KM totales red viaria	%	↑
Inversión en Movilidad	Inversión en movilidad / Núm. habitantes	€/hab	↑
Inversión en Movilidad Eléctrica	Inversión en movilidad eléctrica / Núm. habitantes	€/hab	↑
Inversión en Movilidad Peatonal	Inversión en movilidad peatonal / Núm. habitantes	€/hab	↑
Inversión en Movilidad Ciclista	Inversión en movilidad ciclista / Núm. habitantes	€/hab	↑
Emisiones de GEI	Emisiones totales GEI / Núm. habitantes	Tn/hab	↓
Emisiones de CO	Emisiones totales CO /	Tn/hab	↓

Emisiones de NO_x	Emisiones totales NO ₂ / año	Kg/año	
Emisiones de COV	Emisiones totales COV / año	Kg/año	
Emisiones de PM	Emisiones totales PM / año	Kg/año	

Uso movilidad peatonal	VALOR INICIAL	VALOR FINAL
	8,96%	15%
Uso Movilidad ciclista	VALOR INICIAL	VALOR FINAL
	0,39%	3%
Uso vehículo privado	VALOR INICIAL	VALOR FINAL
	90'65%	85%
Número vehículos eléctricos	VALOR INICIAL	VALOR FINAL
	1	20

ANEXO 1. ESTACIONES DE AFORO



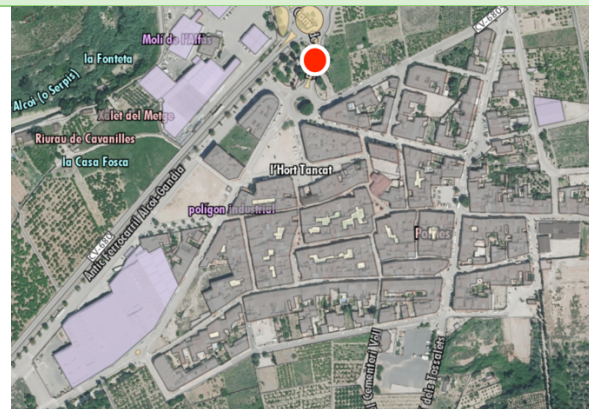
ESTACIÓN DE AFORO 1. AVINGUDA FERROCARRIL D'ALCOI

Dirección: Avenida Ferrocarril d'alcoi

Período de aforamiento: Noviembre de 2020

Descripción: Vía de acceso principal a la localidad desde el sur, enlaza con la CV9218 desde Dolores

Control un carril en dos sentidos



Intensidad Horaria Media en Día Laborable

Tipología vehículo a motor

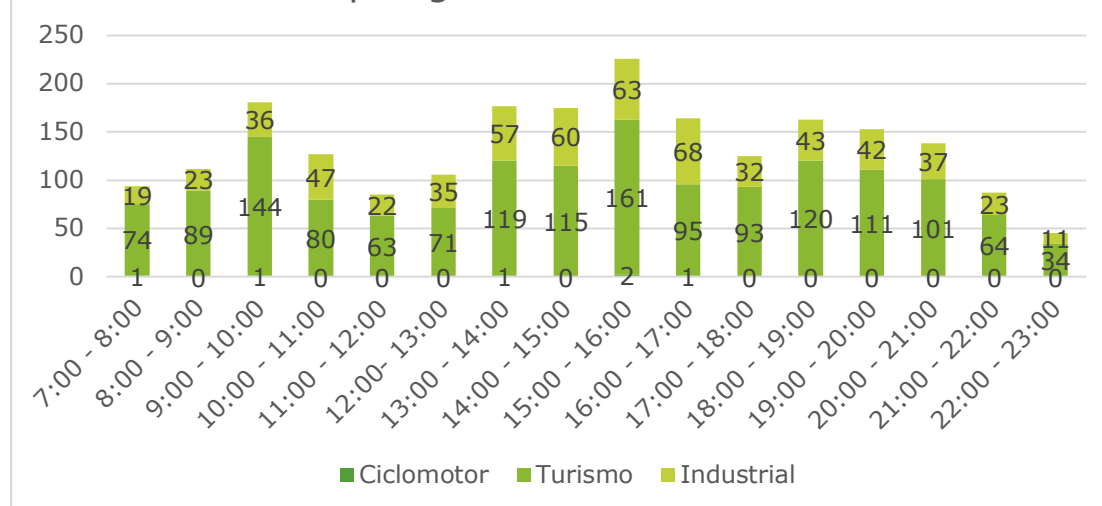


Gráfico 25 - Intensidad Horaria Media en Día Laborable de la estación de aforo 1 de vehículos a motor

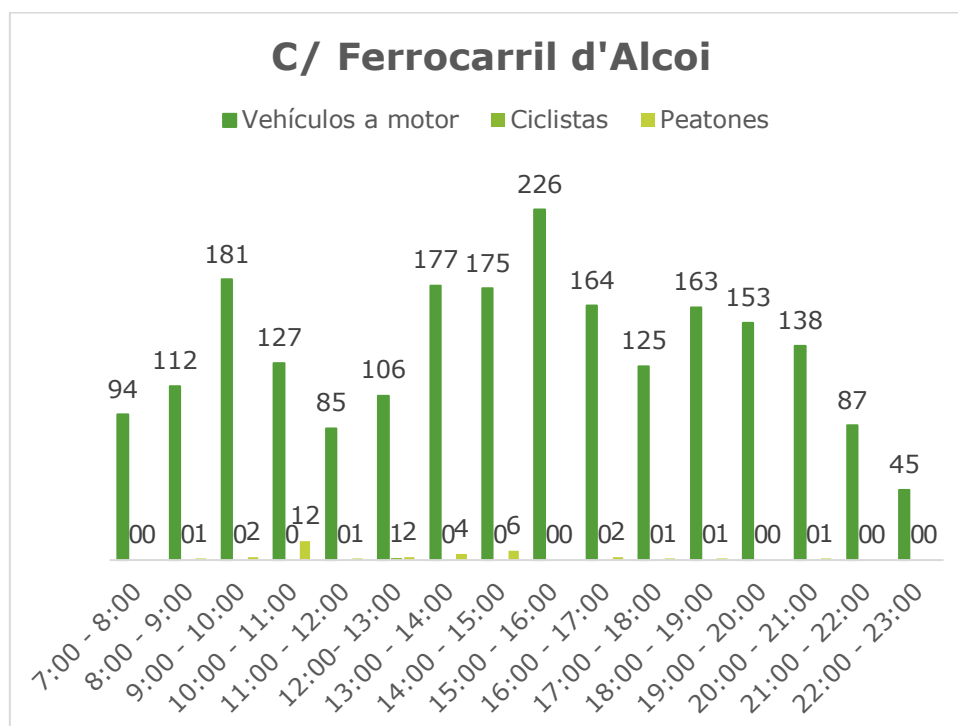
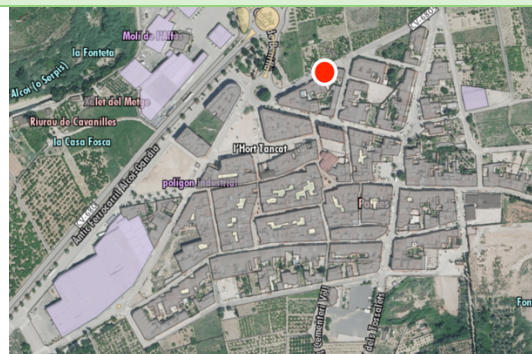
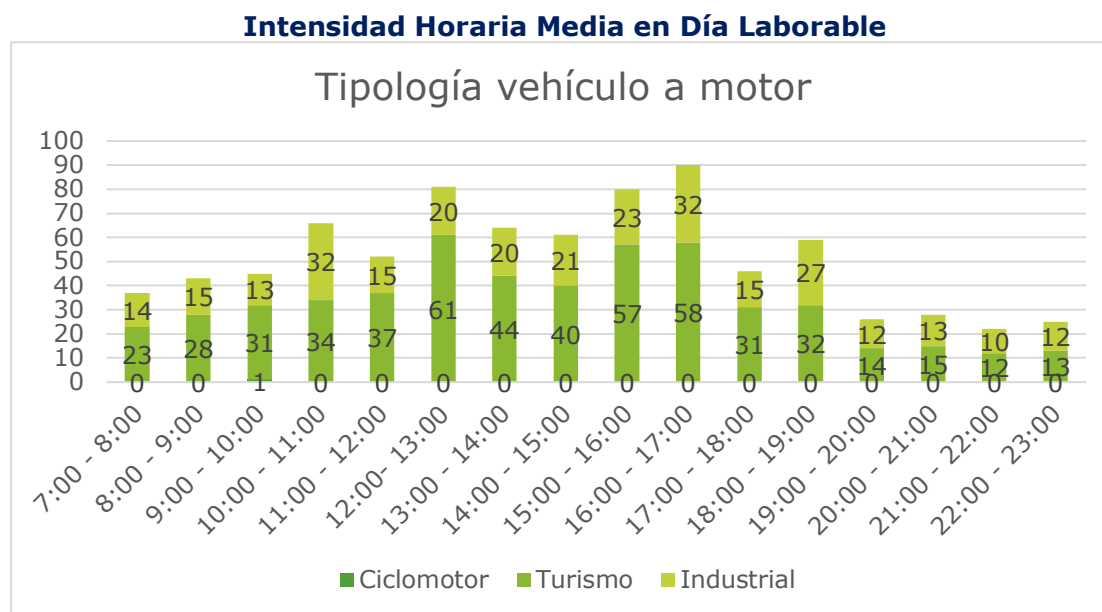


Gráfico 26 – Intensidad Horaria Media en Día Laborable de la estación de aforo 1 en vehículos a motor, ciclistas y peatones

	Peatón	Ciclista	Ciclomotor	Turismo	Industrial
7:00 - 8:00	0	0	1	74	19
8:00 - 9:00	1	0	0	89	23
9:00 - 10:00	2	0	1	144	36
10:00 - 11:00	12	0	0	80	47
11:00 - 12:00	1	0	0	63	22
12:00 - 13:00	2	1	0	71	35
13:00 - 14:00	4	0	1	119	57
14:00 - 15:00	6	0	0	115	60
15:00 - 16:00	0	0	2	161	63
16:00 - 17:00	2	0	1	95	68
17:00 - 18:00	1	0	0	93	32
18:00 - 19:00	1	0	0	120	43
19:00 - 20:00	0	0	0	111	42

20:00 - 21:00	1	0	0	101	37
21:00 - 22:00	0	0	0	64	23
22:00 - 23:00	0	0	0	34	11

Tabla 24- Datos totales de la estación de aforo 1

ESTACIÓN DE AFORO 2. AVENIDA EUROPA**Dirección: Avenida Europa****Período de aforamiento: Noviembre 2020****Descripción: Vía de acceso al centro urbano desde el oeste****Control de dos sentidos****Ilustración 16 – Localización de la estación de aforo 2****Gráfico 27 - Intensidad Horaria Media en Día Laborable de la estación de aforo 2 de vehículos a motor**

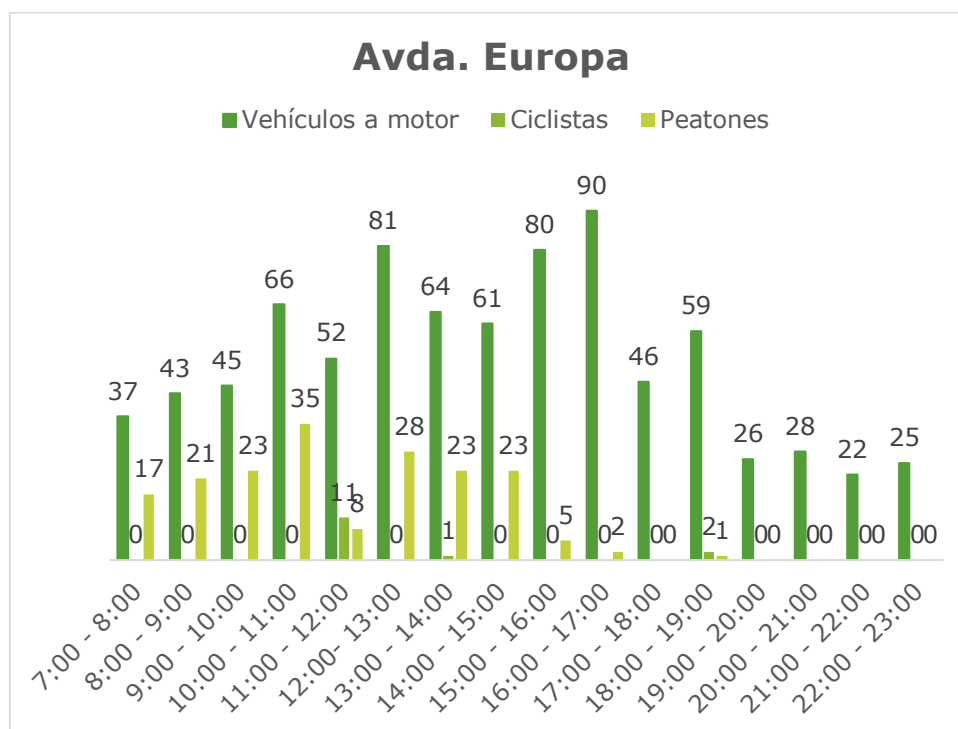


Gráfico 28 - Intensidad Horaria Media en Día Laborable de la estación de aforo 2 en vehículos a motor, ciclistas y peatones

	Peatón	Ciclista	Ciclomotor	Turismo	Industrial
7:00 - 8:00	17	0	0	23	14
8:00 - 9:00	21	0	0	28	15
9:00 - 10:00	23	0	1	31	13
10:00 - 11:00	35	0	0	34	32
11:00 - 12:00	8	11	0	37	15
12:00 - 13:00	28	0	0	61	20
13:00 - 14:00	23	1	0	44	20
14:00 - 15:00	23	0	0	40	21
15:00 - 16:00	5	0	0	57	23
16:00 - 17:00	2	0	0	58	32
17:00 - 18:00	0	0	0	31	15
18:00 - 19:00	1	2	0	32	27
19:00 - 20:00	0	0	0	14	12
20:00 - 21:00	0	0	0	15	13
21:00 - 22:00	0	0	0	12	10
22:00 - 23:00	0	0	0	13	12

Tabla 25 - Datos totales de la estación de aforo 2

ESTACIÓN DE AFORO 3. AVENIDA CALLOSA DEL SEGURA

Dirección: Avenida La Safor

Período de aforamiento: Noviembre 2020

Descripción: Acceso al casco urbano desde el oeste (CV 9131)

Doble sentido

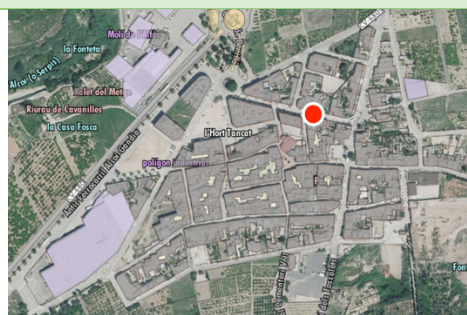


Ilustración 17 – Localización de la estación de aforo 3

Intensidad Horaria Media en Día Laborable

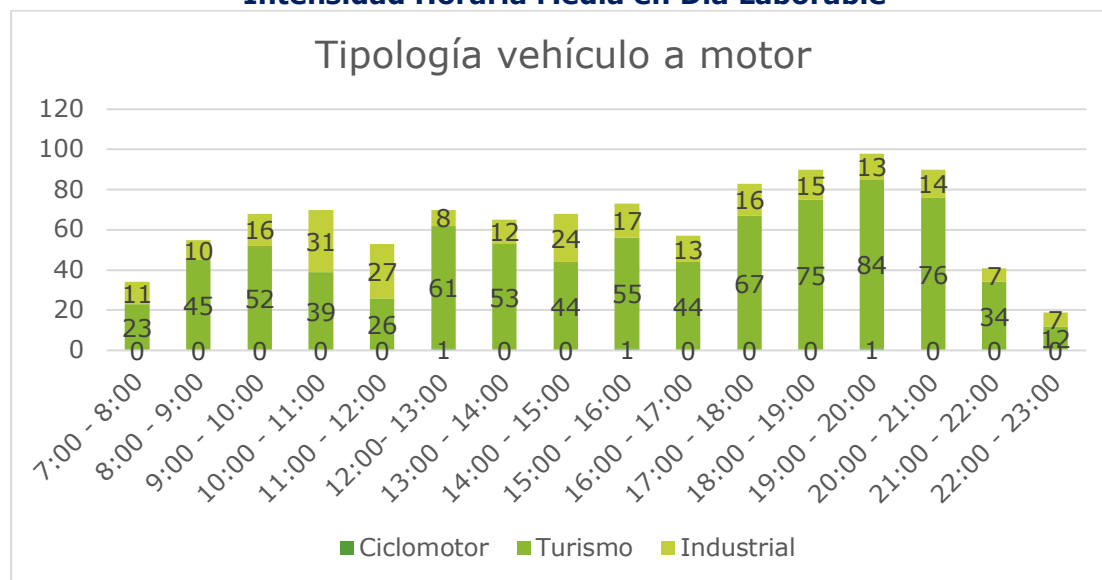


Gráfico 29 - Intensidad Horaria Media en Día Laborable de la estación de aforo 3 de vehículos a motor

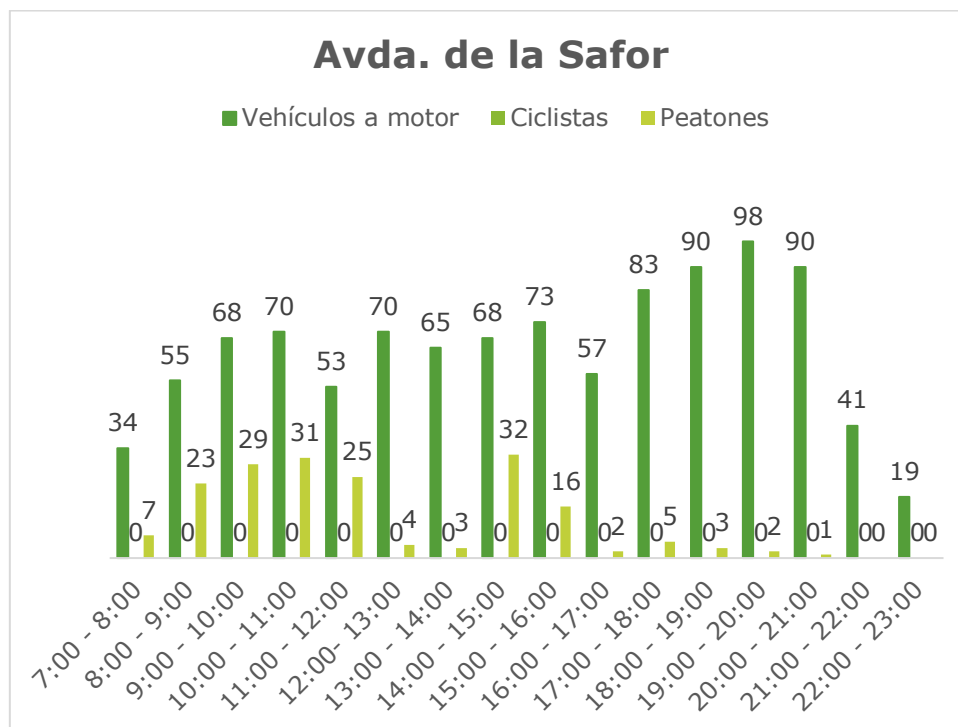
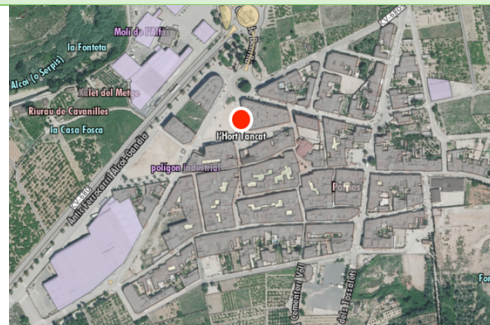


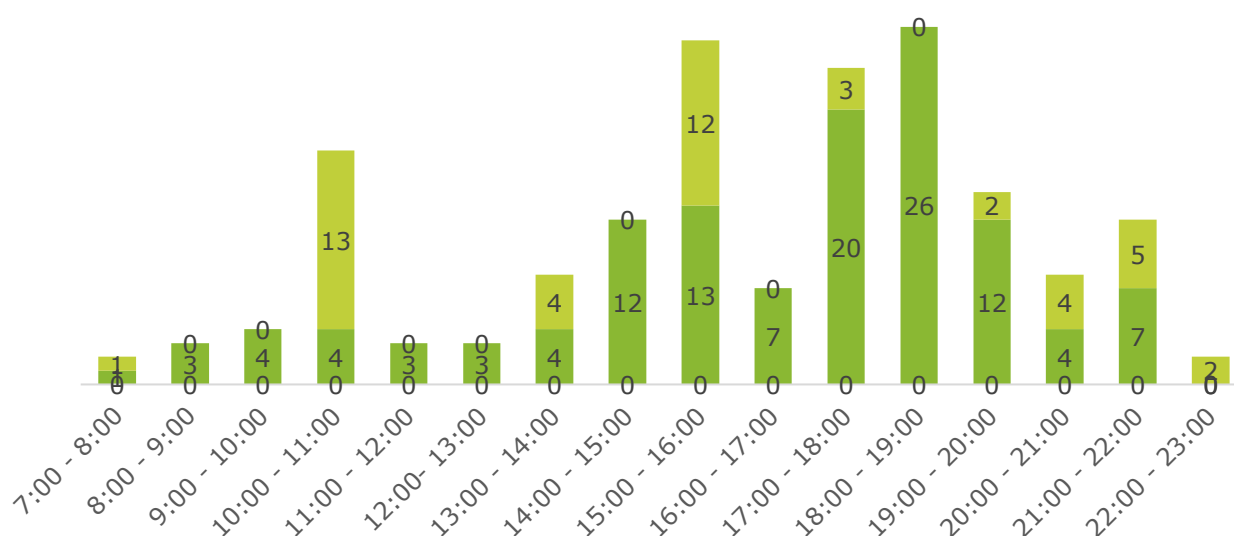
Gráfico 30 - Intensidad Horaria Media en Día Laborable de la estación de aforo 3 en vehículos a motor, ciclistas y peatones

	Peatón	Ciclista	Ciclomotor	Turismo	Industrial
7:00 - 8:00	7	0	0	23	11
8:00 - 9:00	23	0	0	45	10
9:00 - 10:00	29	0	0	52	16
10:00 - 11:00	31	0	0	39	31
11:00 - 12:00	25	0	0	26	27
12:00 - 13:00	4	0	1	61	8
13:00 - 14:00	3	0	0	53	12
14:00 - 15:00	32	0	0	44	24
15:00 - 16:00	16	0	1	55	17
16:00 - 17:00	2	0	0	44	13
17:00 - 18:00	5	0	0	67	16
18:00 - 19:00	3	0	0	75	15
19:00 - 20:00	2	0	1	84	13
20:00 - 21:00	1	0	0	76	14
21:00 - 22:00	0	0	0	34	7
22:00 - 23:00	0	0	0	12	7

Tabla 26 - Datos totales de la estación de aforo 3

ESTACIÓN DE AFORO 4. CARRER 25 D'ABRIL**Dirección: Carrer 25 d'Abril****Período de aforamiento: Noviembre 2020****Descripción: Vía de acceso al centro urbano de Potries****Control de un único carril****Ilustración 18 – Localización estación de aforo 4****Intensidad Horaria Media en Día Laborable****Tipología de vehículos a Motor**

■ Ciclomotor ■ Turismos ■ Industrial

**Gráfico 31 - Intensidad Horaria Media en Día Laborable de la estación de aforo 4 de vehículos a motor**

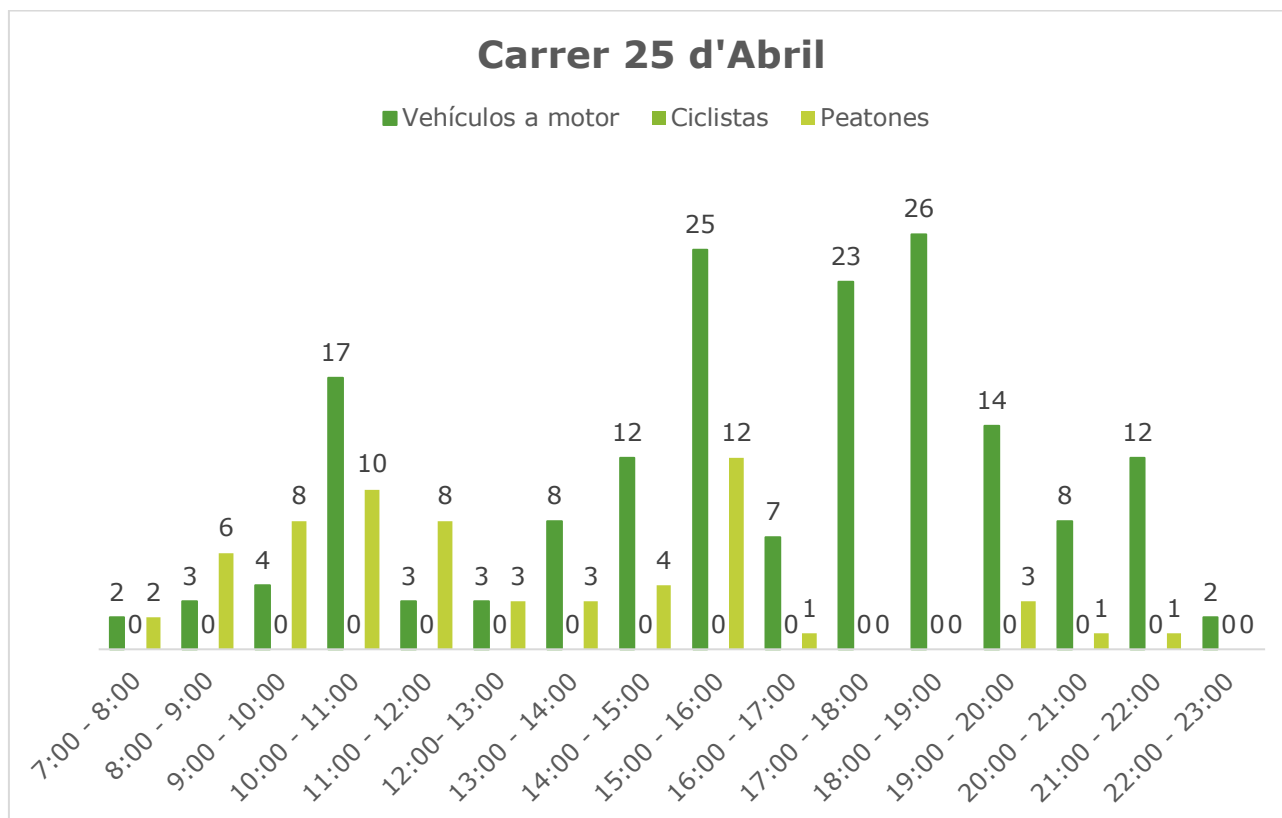


Gráfico 32 - Intensidad Horaria Media en Día Laborable de la estación de aforo 4 en vehículos a motor, ciclistas y peatones

	Peatón	Ciclista	Ciclomotor	Turismos	Industrial
7:00 - 8:00	2	0	0	1	1
8:00 - 9:00	6	0	0	3	0
9:00 - 10:00	8	0	0	4	0
10:00 - 11:00	10	0	0	4	13
11:00 - 12:00	8	0	0	3	0
12:00 - 13:00	3	0	0	3	0
13:00 - 14:00	3	0	0	4	4
14:00 - 15:00	4	0	0	12	0
15:00 - 16:00	12	0	0	13	12
16:00 - 17:00	1	0	0	7	0
17:00 - 18:00	0	0	0	20	3
18:00 - 19:00	0	0	0	26	0
19:00 - 20:00	3	0	0	12	2
20:00 - 21:00	1	0	0	4	4
21:00 - 22:00	1	0	0	7	5
22:00 - 23:00	0	0	0	0	2

Tabla 27 - Datos totales de la estación de aforo 4

ESTACIÓN DE AFORO 5. AVINGUDA CORTS VALENCIANES

Dirección: Avinguda Corts Valencianes

Período de aforamiento: Noviembre 2020

Descripción: Vía de acceso principal a la localidad desde el norte, enlaza con la AP7

Control de un carril en dos sentidos



Ilustración 19 – Localización de la estación de aforo 5

Intensidad Horaria Media en Día Laborable

Tipología de vehículos a motor

■ Ciclomotor ■ Turismo ■ Industrial

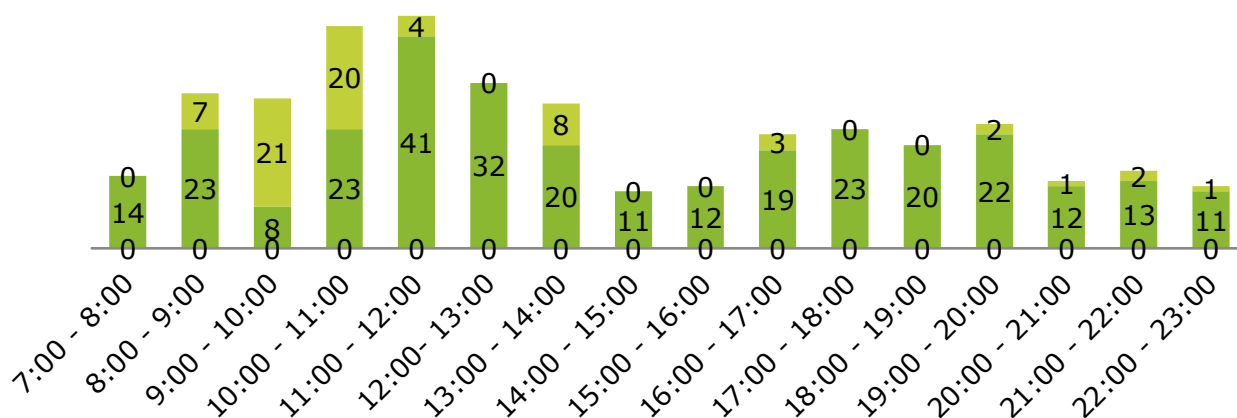


Gráfico 33 - Intensidad Horaria Media en Día Laborable de la estación de aforo 5 de vehículos a motor

Corts Valencianes

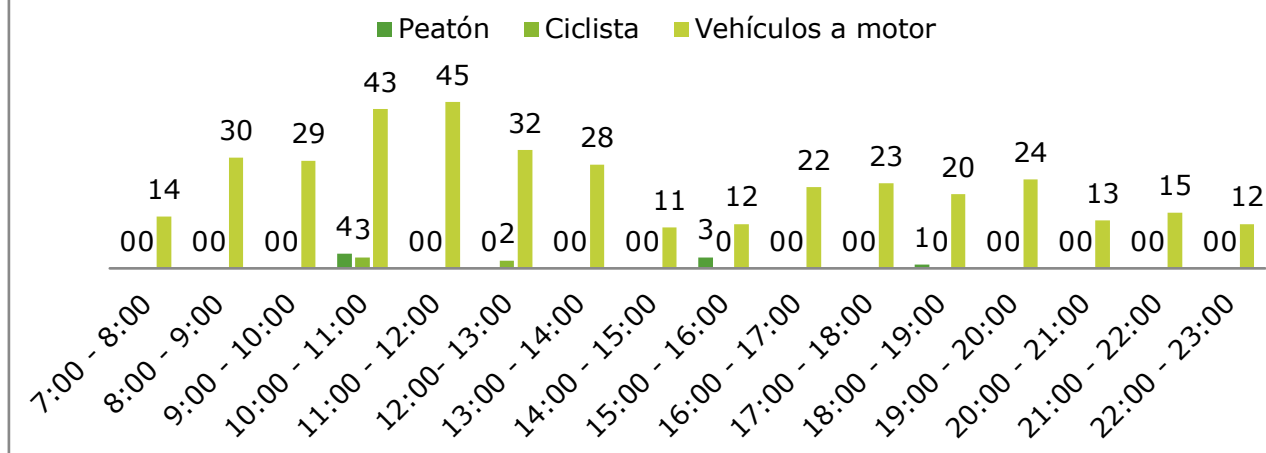
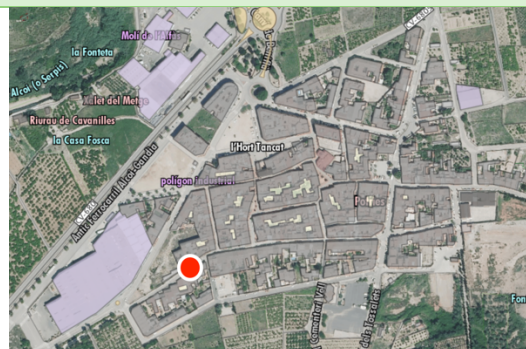


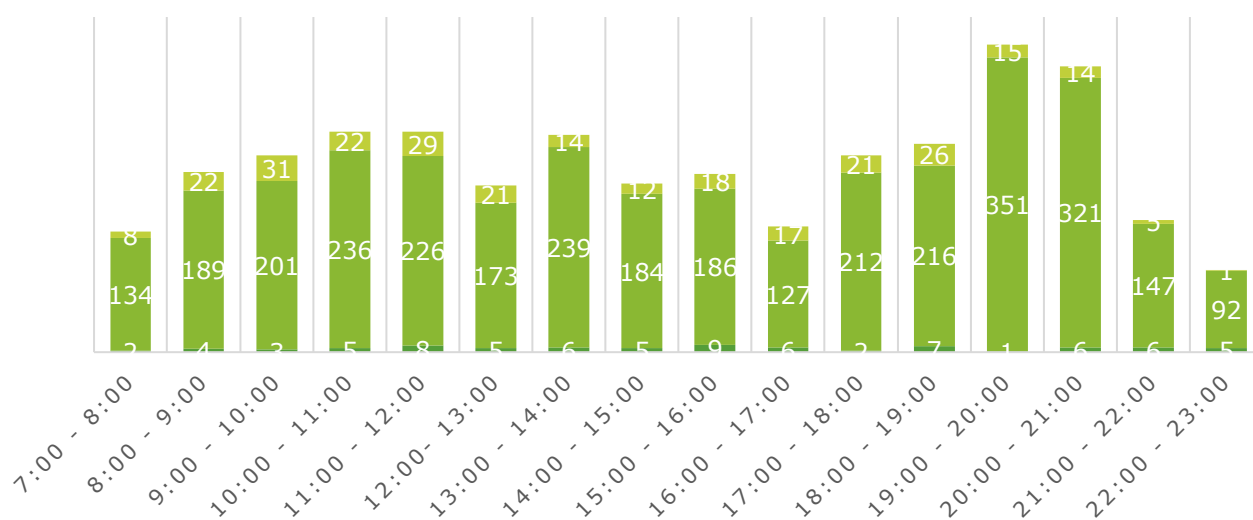
Gráfico 34 - Intensidad Horaria Media en Día Laborable de la estación de aforo 5 en vehículos a motor, ciclistas y peatones

	Peatón	Ciclista	Ciclomotor	Turismo	Industrial
7:00 - 8:00	0	0	0	14	0
8:00 - 9:00	0	0	0	23	7
9:00 - 10:00	0	0	0	8	21
10:00 - 11:00	4	3	0	23	20
11:00 - 12:00	0	0	0	41	4
12:00 - 13:00	0	2	0	32	0
13:00 - 14:00	0	0	0	20	8
14:00 - 15:00	0	0	0	11	0
15:00 - 16:00	3	0	0	12	0
16:00 - 17:00	0	0	0	19	3
17:00 - 18:00	0	0	0	23	0
18:00 - 19:00	1	0	0	20	0
19:00 - 20:00	0	0	0	22	2
20:00 - 21:00	0	0	0	12	1
21:00 - 22:00	0	0	0	13	2
22:00 - 23:00	0	0	0	11	1

Tabla 28 – Datos totales de la estación de aforo 5

ESTACIÓN DE AFORO 6. CARRER JAUME I**Dirección: Carrer Jaume I****Período de aforamiento: Noviembre 2020****Descripción: Vía paralela a la avenida de la Purísima.****Control de 1 carril en ambos sentidos****Ilustración 20 – Localización de la estación de aforo 6****Intensidad Horaria Media en Día Laborable****TIPOLOGÍA VEHÍCULO A MOTOR**

■ Ciclomotor ■ Turismo ■ Industrial

**Gráfico 35 - Intensidad Horaria Media en Día Laborable de la estación de aforo 6 de vehículos a motor**

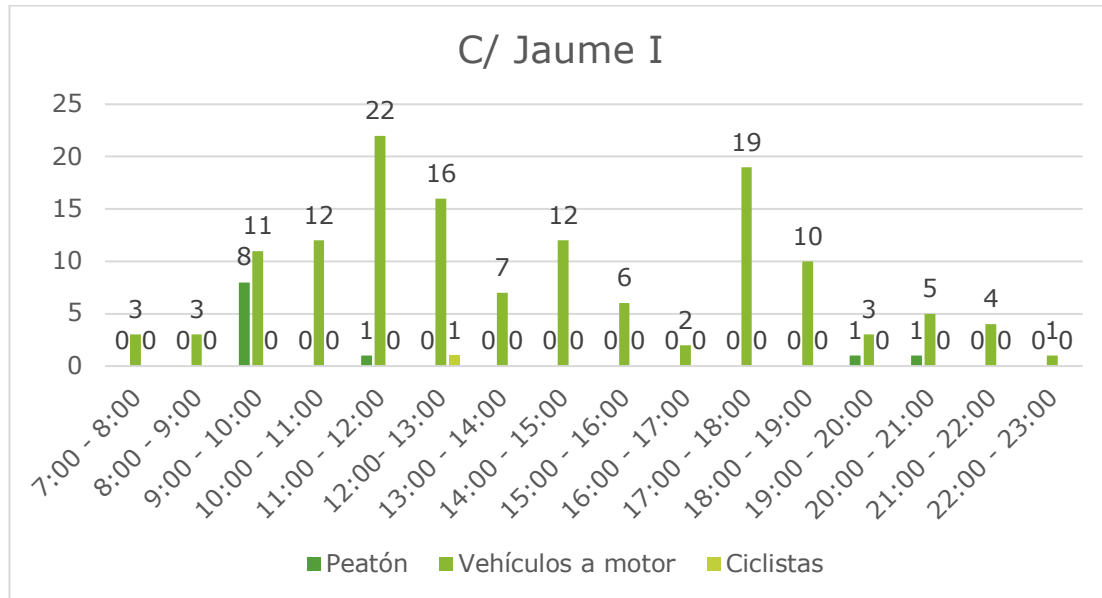
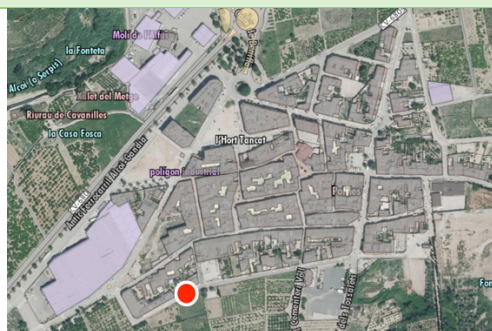
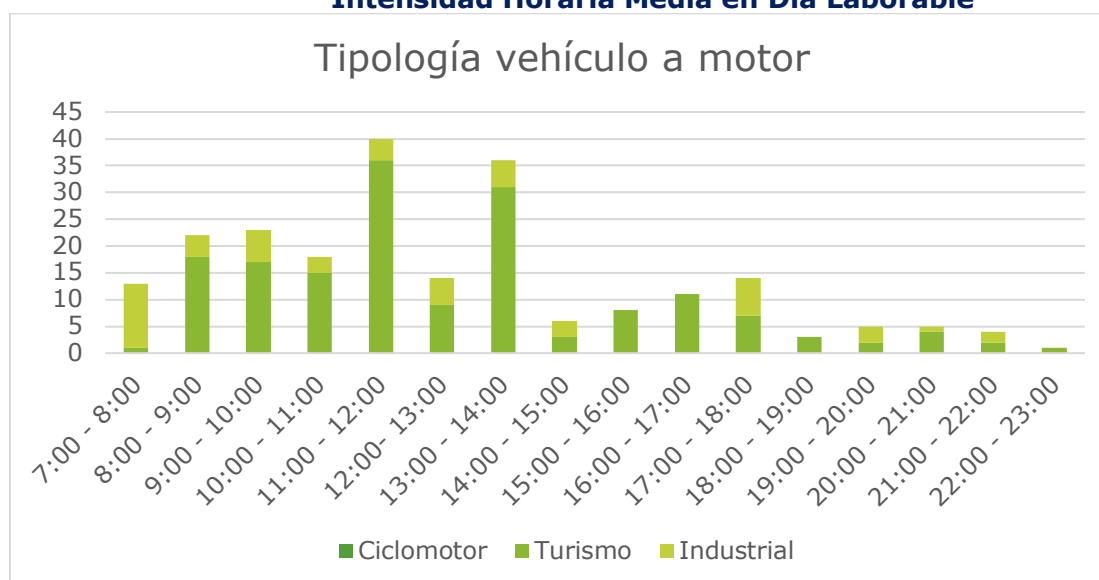


Gráfico 36 - Intensidad Horaria Media en Día Laborable de la estación de aforo 6 en vehículos a motor, ciclistas y peatones

	Peatón	Ciclista	Ciclomotor	Turismo	Industrial
7:00 - 8:00	0	0	0	2	1
8:00 - 9:00	0	0	0	3	0
9:00 - 10:00	8	0	0	8	3
10:00 - 11:00	0	0	0	12	0
11:00 - 12:00	1	0	0	11	11
12:00 - 13:00	0	1	0	16	0
13:00 - 14:00	0	0	0	7	0
14:00 - 15:00	0	0	0	12	0
15:00 - 16:00	0	0	6	0	0
16:00 - 17:00	0	0	0	2	0
17:00 - 18:00	0	0	0	14	5
18:00 - 19:00	0	0	0	6	4
19:00 - 20:00	1	0	0	2	1
20:00 - 21:00	1	0	0	4	1
21:00 - 22:00	0	0	0	2	2
22:00 - 23:00	0	0	0	0	1

Tabla 29 - Datos totales de la estación de aforo 6

ESTACIÓN DE AFORO 7. CALLE LA PAU**Dirección: Carrer La Pau****Período de aforamiento: Septiembre de 2018****Descripción: Ronda periférica por el noroeste de la localidad****Calle de sentido único****Ilustración 21 – Localización de la estación de aforo 7****Intensidad Horaria Media en Día Laborable****Tipología vehículo a motor****Gráfico 37 - Intensidad Horaria Media en Día Laborable de la estación de aforo 7 de vehículos a motor**

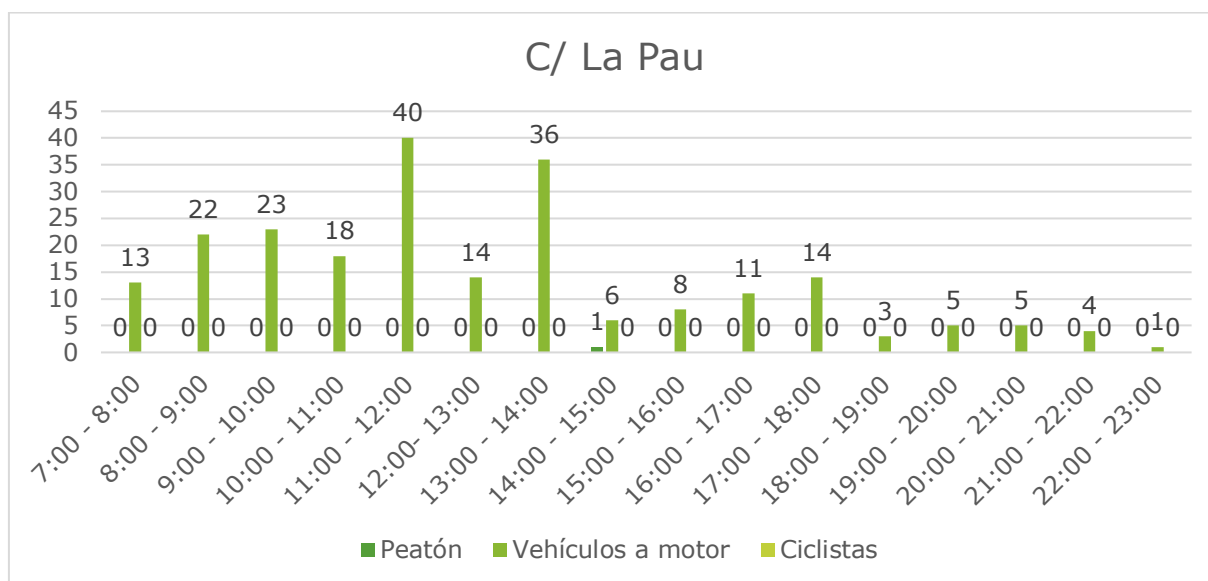


Gráfico 38 - Intensidad Horaria Media en Día Laborable de la estación de aforo 7 en vehículos a motor, ciclistas y peatones

	Peatón	Ciclista	Ciclomotor	Turismo	Industrial
7:00 - 8:00	0	0	0	1	12
8:00 - 9:00	0	0	0	18	4
9:00 - 10:00	0	0	0	17	6
10:00 - 11:00	0	0	0	15	3
11:00 - 12:00	0	0	0	36	4
12:00 - 13:00	0	0	0	9	5
13:00 - 14:00	0	0	0	31	5
14:00 - 15:00	1	0	0	3	3
15:00 - 16:00	0	0	0	8	0
16:00 - 17:00	0	0	0	11	0
17:00 - 18:00	0	0	0	7	7
18:00 - 19:00	0	0	0	3	0
19:00 - 20:00	0	0	0	2	3
20:00 - 21:00	0	0	0	4	1
21:00 - 22:00	0	0	0	2	2
22:00 - 23:00	0	0	0	1	0

Tabla 30 - Datos totales de la estación de aforo 7

ESTACIÓN DE AFORO 8. AVINGUDA DE LA CONSTITUCIÓ

Dirección: Avinguda de la constitució

Período de aforamiento: Septiembre de 2018

Descripción: Ronda periférica por el noroeste de la localidad

Calle de sentido único

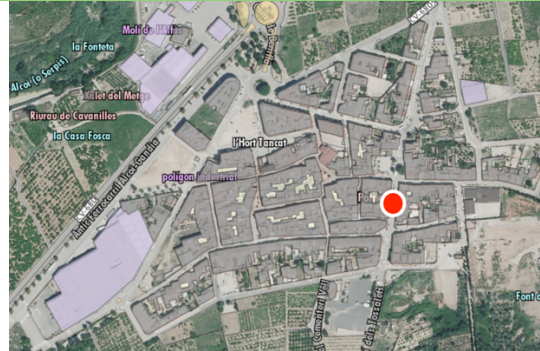


Ilustración 22 – Localización de la estación de aforo 8

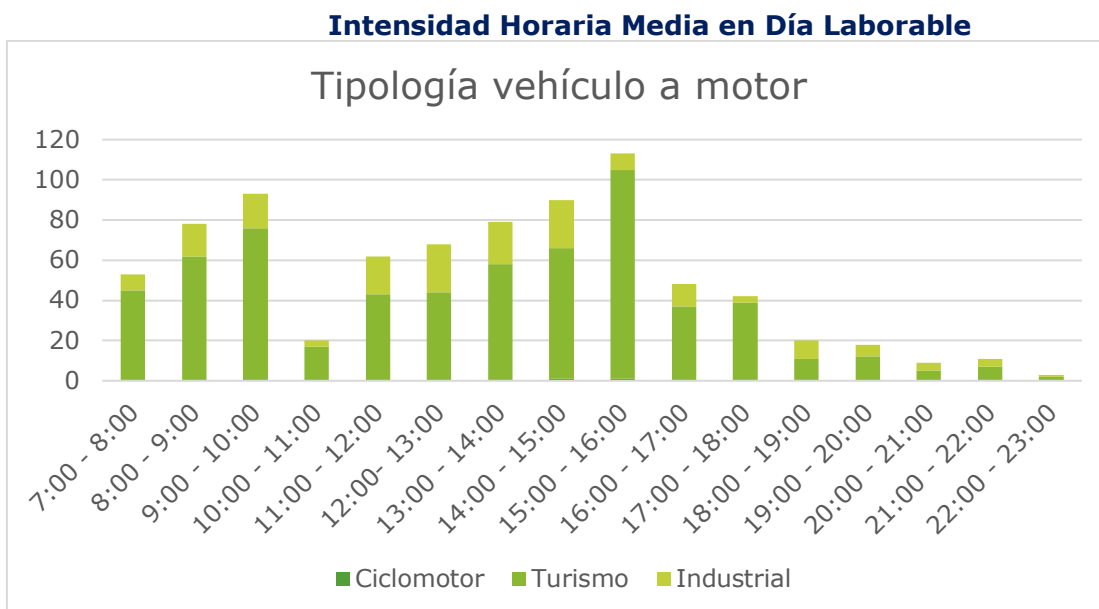


Gráfico 39 - Intensidad Horaria Media en Día Laborable de la estación de aforo 7 de vehículos a motor

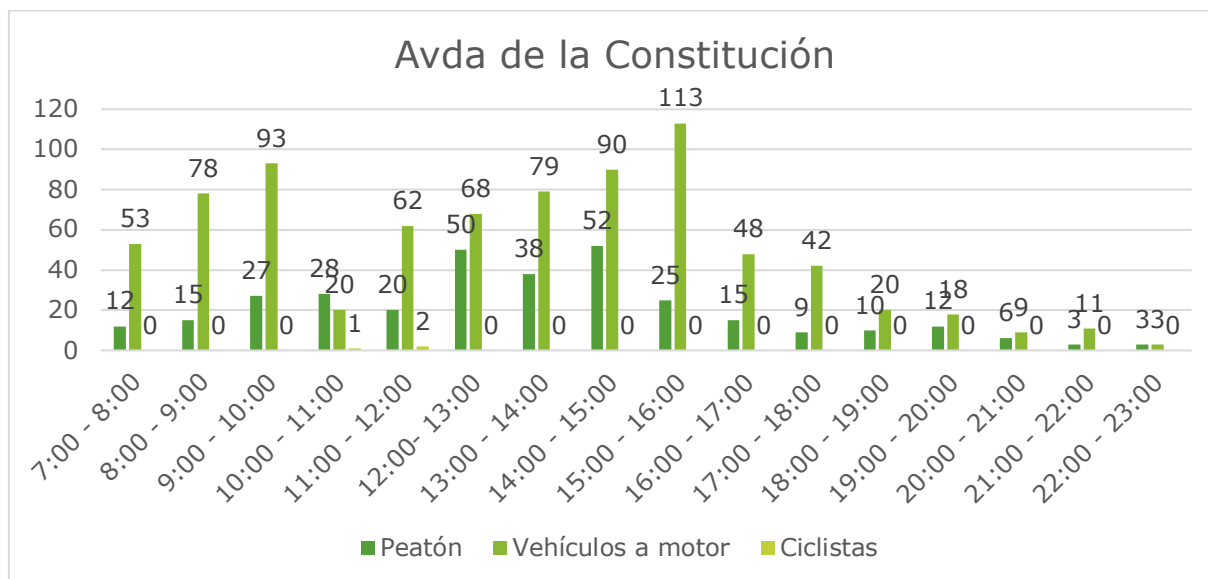


Gráfico 40 - Intensidad Horaria Media en Día Laborable de la estación de aforo 7 en vehículos a motor, ciclistas y peatones

	Peatón	Ciclista	Ciclomotor	Turismo	Industrial
7:00 - 8:00	12	0	0	45	8
8:00 - 9:00	15	0	0	62	16
9:00 - 10:00	27	0	0	76	17
10:00 - 11:00	28	1	0	17	3
11:00 - 12:00	20	2	0	43	19
12:00 - 13:00	50	0	0	44	24
13:00 - 14:00	38	0	0	58	21
14:00 - 15:00	52	0	1	65	24
15:00 - 16:00	25	0	1	104	8
16:00 - 17:00	15	0	0	37	11
17:00 - 18:00	9	0	0	39	3
18:00 - 19:00	10	0	0	11	9
19:00 - 20:00	12	0	0	12	6
20:00 - 21:00	6	0	0	5	4
21:00 - 22:00	3	0	0	7	4
22:00 - 23:00	3	0	0	2	1

Tabla 31 - Datos totales de la estación de aforo 8





