



# EXCMO. AYUNTAMIENTO DE MUSEROS

## PLAN GENERAL ESTRUCTURAL DE MUSEROS (PROPUESTA FINAL DEL PLAN GENERAL)

### DILIGENCIA DE SECRETARIA:

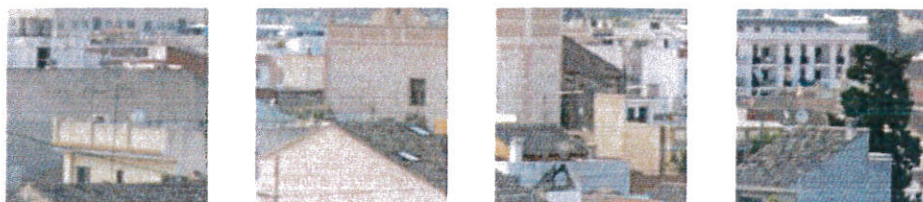
La extiendo yo, la Secretaria General del Ayuntamiento de Museros, para hacer constar que el presente documento, *firmado, foliado y diligenciado electrónicamente*, coincide enteramente con el que consta en el expediente original del Plan General Estructural de Museros, propuesta final del Plan General, que se tramita en este Ayuntamiento de Museros. Y para que así conste, expido la presente en Museros, con fecha al margen.

Documento firmado electrónicamente.

La Secretaria General.

Fdo. Araceli Martín Blasco.

VOLUMEN II  
Documentación Justificativa



ABRIL 2019





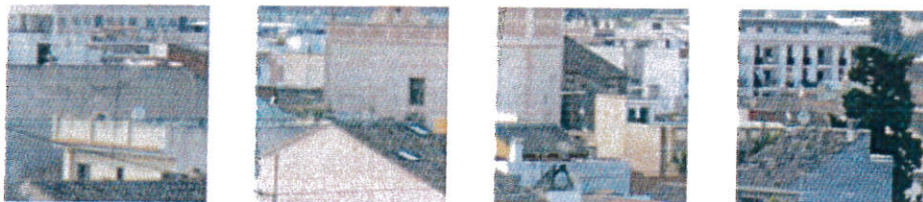
# EXCMO. AYUNTAMIENTO DE MUSEROS

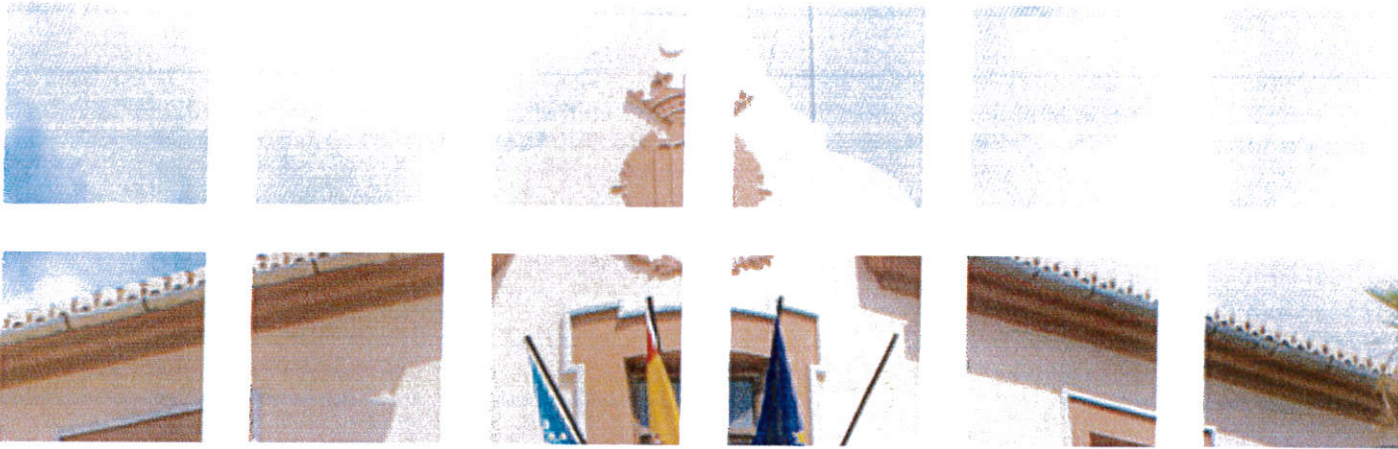
PLAN GENERAL ESTRUCTURAL DE MUSEROS  
(PROPUESTA FINAL DEL PLAN GENERAL)



VOLUMEN II  
Documentación Justificativa  
II-2. DOCUMENTOS DE EVALUACIÓN  
AMBIENTAL Y TERRITORIAL

ABRIL 2019



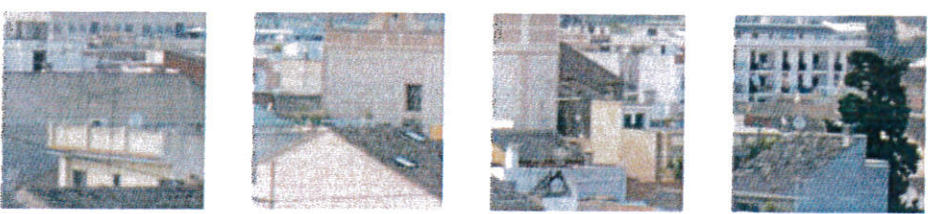


# EXCMO. AYUNTAMIENTO DE MUSEROS

PLAN GENERAL ESTRUCTURAL DE MUSEROS  
(PROPUESTA FINAL DEL PLAN GENERAL)

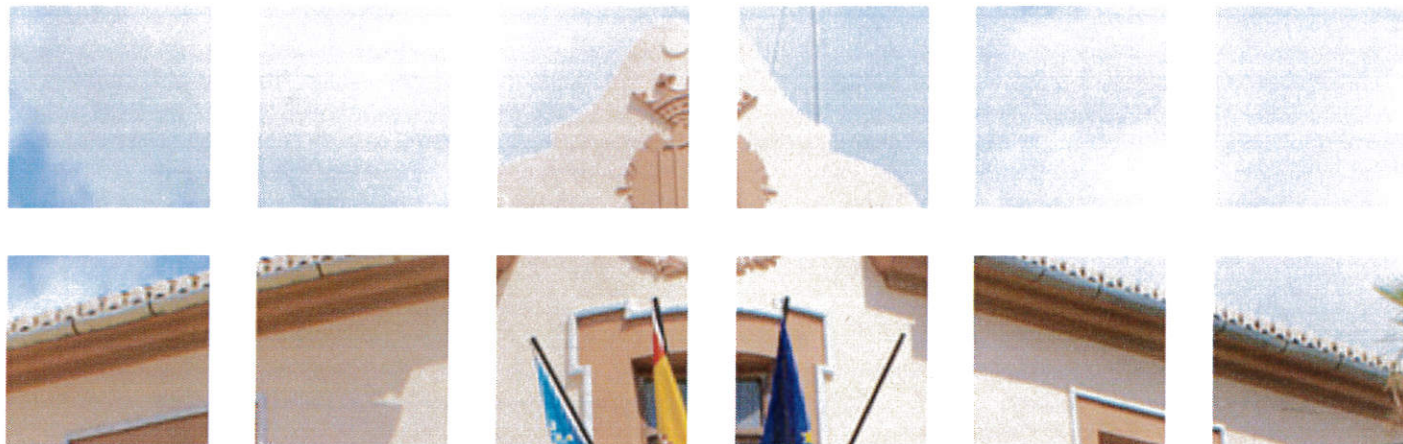


VOLUMEN II  
Documentación Justificativa  
II-2. ESTUDIOS COMPLEMENTARIOS



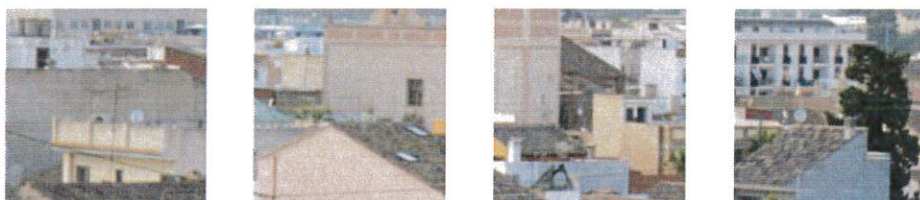
ABRIL 2019





# EXCMO. AYUNTAMIENTO DE MUSEROS

PLAN GENERAL ESTRUCTURAL DE MUSEROS  
(PROPUESTA FINAL DEL PLAN GENERAL)



VOLUMEN II  
Documentación Justificativa  
II-3. ESTUDIO DE TRÁFICO  
DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE

ABRIL 2019



**ESTUDIO DE MOVILIDAD PARA LAS NUEVAS  
ZONAS RESIDENCIALES, INTEGRADAS EN EL  
PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE  
MUSEROS.**

# ÍNDICE

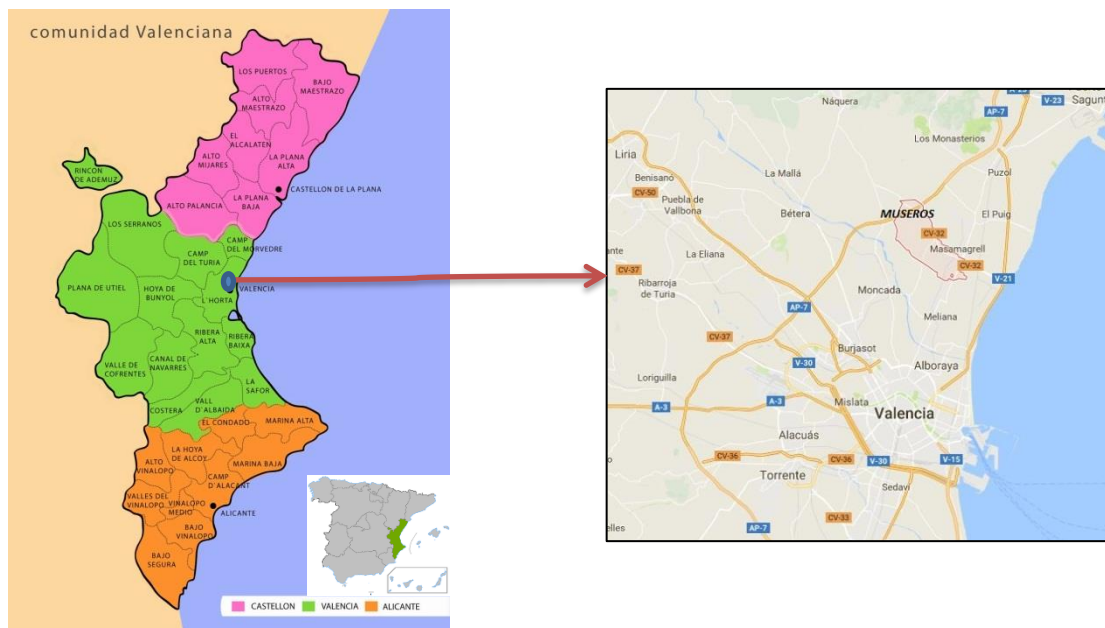
1. INTRODUCCIÓN.....	2
1.1. MARCO NORMATIVO.....	3
1.2. POLÍTICA SOSTENIBLE DE MOVILIDAD. ....	5
2. OBJETIVOS.....	6
2.1. PARCELAS DE ESTUDIO.....	6
3. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO.....	13
3.1 MARCO TERRITORIAL.....	13
3.2 INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES.....	15
3.3 ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD.....	19
4. MOVILIDAD ZONAS DE ESTUDIO.....	26
5. CONCLUSIONES.....	27

# 1. INTRODUCCIÓN

El presente estudio de movilidad forma parte de la documentación necesaria para llevar a cabo el Plan General de Ordenación Urbana de la localidad de Museros, con el fin de modificar el uso de varias parcelas ubicadas en dicho municipio.

La localidad de Museros se encuentra al norte de la provincia de Valencia, en la comarca del l'Horta Nord. Se encuentra al norte de la ciudad de Valencia, aproximadamente a unos 10 km de distancia. Tiene una superficie de 12,5 km<sup>2</sup> (según datos del Instituto Valenciano de Estadística). El núcleo urbano, situado en la parte sureste del término, se ha desarrollado de forma compacta alrededor del núcleo histórico de Museros. Las principales vías de comunicación con las que cuenta el municipio y las cuales serán objeto del presente estudio son:

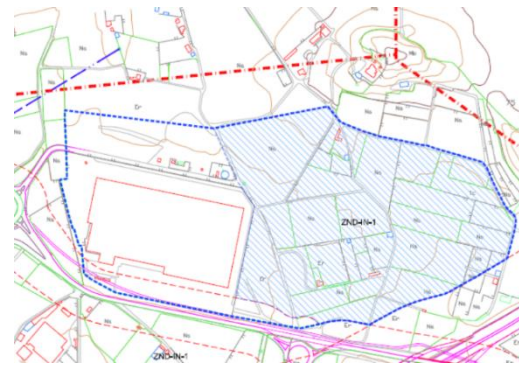
- La autopista A-7 By-Pass que cruza por el norte del término
- La carretera CV-32 "La Gombalda", que comunica el casco urbano de Museros con la A-7, tanto hacia la costa como hacia el By-Pass
- la carretera CV-300
- El ferrocarril eléctrico de cercanías (FGV) que discurre por el este del Término de Museros, paralelo a la carretera CV-300, en dirección norte-sur y además atraviesa el casco urbano.
- El núcleo urbano, situado en la parte sureste del término, se ha desarrollado de forma compacta alrededor del núcleo histórico de Museros.



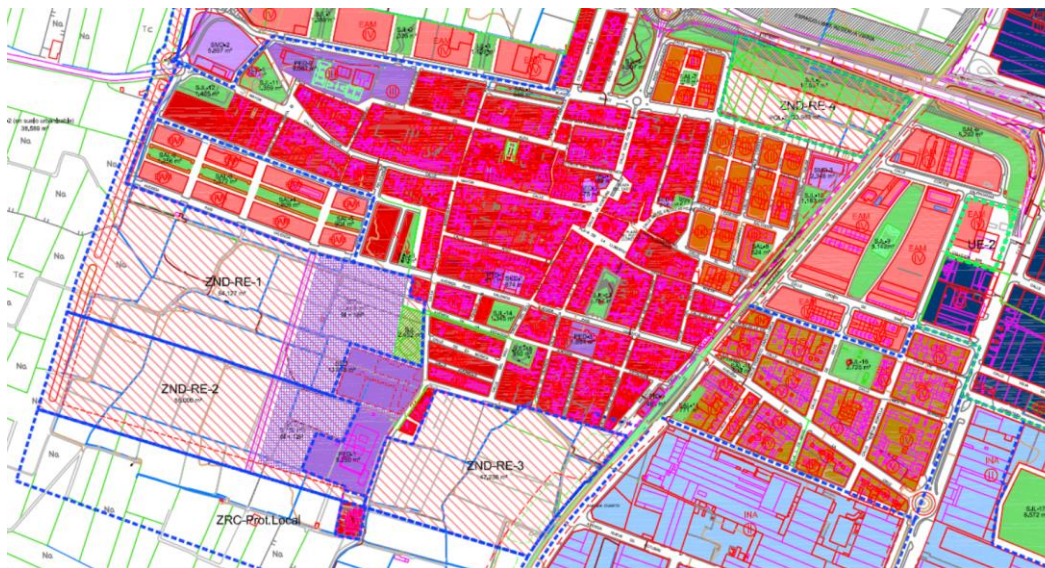
Localización de la zona de estudio

Las parcelas que motivan este estudio son un total de cinco:

- ZND-IN-1, es la que está situada al norte de la localidad, se trata de una parcela destinada al crecimiento industrial.
- ZND-RE-1, ZND-RE-2, ZND-RE-3 y ZND-RE-4 se encuentran al sudeste del municipio y todas ellas van destinadas al crecimiento residencial de la población.



ZND-IN-1



ZND-RE-1, ZND-RE-2, ZND-RE-3 y ZND-RE-4

## 1.1. MARCO NORMATIVO

Cuando se habla de actuaciones de movilidad, se entienden como aquellas promovidas para satisfacer las necesidades de acceso por parte de los ciudadanos a los distintos ámbitos de su vida diaria, como pueden ser el recorrido para llegar al trabajo, centros de estudios o zonas de ocio. Estos recorridos pueden llevarse a cabo por distintos modos de transporte, como puede ser el vehículo privado, el transporte público, la bicicleta o a pie.

En un intento de descongestionar el centro histórico del municipio, y siguiendo las políticas de movilidad sostenible llevadas a cabo en los últimos años, se tiende a potenciar el traslado a pie, el uso de la bicicleta o el transporte público, tanto con metro como con autobuses de línea.

Entorno a este aspecto, la actual ley en vigor "*Ley 5/2014, de 25 de julio, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunidad Valenciana, con modificación de 31 de diciembre de 2016*", establece como:



**“Artículo 1.”** *Objeto de esta ley.*

La presente ley tiene por objeto la regulación de la ordenación del territorio valenciano, de la actividad urbanística y de la utilización del suelo para su aprovechamiento racional de acuerdo con su función social, así como la evaluación ambiental y territorial estratégica de planes y programas.” (Ley 5/2014; 31 de diciembre de 2016).

**“Artículo 3.”** *Concepto de desarrollo territorial y urbanístico sostenible.*

El desarrollo territorial y urbanístico sostenible es el que satisface las demandas adecuadas y suficientes de suelo para usos y actividades residenciales, dotacionales y productivas, preservando, valorizando y activando las distintas componentes ambientales, paisajísticas y culturales del territorio con el fin de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y el desarrollo equilibrado del territorio.” (Ley 5/2014; 31 de diciembre de 2016).

La nueva visión que establece las modificaciones que presenta esta ley se puede ver en dos puntos que afectan sobre todo a municipios:

*“[...] establece un mecanismo de elaboración y evaluación del plan donde los aspectos ambientales, territoriales, paisajísticos, económicos y sociales convergen en un mismo plano, contribuyendo a una visión más eficiente de la planificación.”* (BOE-A-2014-9625; 31 de diciembre de 2016).

*“La ley establece una diferenciación más clara entre la ordenación estructural y la ordenación pormenorizada mediante la regulación de dos instrumentos: un plan general estructural y un plan de ordenación pormenorizada, como instrumentos que sustituyen al antiguo plan general. El primero de ellos, de aprobación autonómica, define los elementos estructurales del territorio, mientras que el segundo, de aprobación municipal, desarrolla el anterior incidiendo en los aspectos de mayor detalle relacionados con la gestión urbanística y la edificación.”* (BOE-A-2014-9625; 31 de diciembre de 2016).

Se fundamentará esta nueva política en:

1. Mejora del entorno urbano y la incidencia sobre el territorio.
2. Accesibilidad y eficiencia de la movilidad urbana en el entorno.
3. Fomento del transporte sostenible.
4. Implantación de equipamientos y dotaciones públicas de manera racional, eficiente y de calidad.
5. Participación de las partes, tanto ciudadana, como de la administración en los procesos de planificación territorial.

## 1.2. POLÍTICA SOSTENIBLE DE MOVILIDAD

Se ha de priorizar una política sostenible de movilidad, impulsando el desplazamiento no motorizado de sus ciudadanos, realizando un programa basado en los siguientes aspectos:

- *Tener en cuenta la problemática ambiental en la población.* Muchos de los problemas ambientales producidos en la población derivan de las emisiones y del ruido del tráfico rodado.
- *Mejorar la calidad del espacio urbano.* Para conseguir este punto será necesario potenciar el transporte creando políticas entorno al uso de la vía pública al peatón y a la bicicleta.
- *Transporte público.* La potenciación de este aspecto es primordial para conseguir un ahorro energético y de emisiones al ambiente.
- *Apoyo a medios no motorizados:* el principio básico es la compatibilidad del espacio físico en la vía pública, considerando que la bicicleta debe tener su propio espacio.

## 2. OBJETIVOS

Dentro de los diferentes estudios sectoriales que configuran la redacción del Plan General de Ordenación Urbana de Museros, se va a tratar en el presente documento el de tráfico y movilidad urbana, recopilando datos, analizando situaciones de funcionamiento, proponiendo y evaluando alternativas de actuación, y seleccionando las propuestas de posibles soluciones.

El objetivo primordial será evaluar el impacto producido en el entorno en un futuro escenario donde cambian tanto la calificación como el uso del suelo urbanístico en las zonas de estudio.

Esto se realizará analizando las pautas y la problemática circulatoria existente en el municipio, planteando las posibles actuaciones sobre su red viaria y medios de transporte. Se evaluarán las consecuencias sobre el funcionamiento de la red viaria y su carga adicional con los cambio de clasificación del suelo. Se plantearán las recomendaciones que se deduzcan de la evaluación anterior.

Se evaluará también, dependiendo del uso al que va a estar destinada cada zona de estudio, la repercusión que tendrá en el entorno. El uso residencial o industrial que van a tener las distintas zonas repercutirá directamente en los tipos de vehículos utilizados en el municipio.

Para alcanzar los objetivos anteriores se llevará a cabo tareas tales como:

- Reproducir el funcionamiento actual de la red viaria del municipio de Museros.
- Incorporar las propuestas del Plan General para evaluar sus repercusiones y extraer las repercusiones y conclusiones del análisis.

### 2.1. PARCELAS DE ESTUDIO

Como ya se ha especificado anteriormente, las parcelas objeto del presente estudio donde está previsto el cambio de uso, son 5:

- ZND-IN-1, se sitúa al norte del municipio. Se trata de una zona donde el uso previsto es industrial. Supone una superficie de 191.404,69 m<sup>2</sup>. La afección económica que implica industrializar esta zona es de gran importancia. Su cercanía con la A7 (Bypass) y con la CV-32 que la comunica con la V-21, hacen que la conexión sea óptima. Con este cambio de uso se pretende separar la zona industrial del casco urbano obteniendo así, beneficios tales como separar tanto el ruido de origen industrial, como el tráfico pesado que generan estas zonas, ya que actualmente ya existen zonas industriales próximas al casco urbano.



Zona Industrial prevista, ZND-IN-1

- Las parcelas ZND-RE-1, ZND-RE-2 y ZND-RE-3 se encuentran alrededor del casco urbano, como ampliación de éste, aprovechando el límite físico que supone la vía de ferrocarril. Tienen una superficie de 84.127,51 m<sup>2</sup>, 55.000,57 m<sup>2</sup> y 47.236,12 m<sup>2</sup>, respectivamente. Se tratan de parcelas donde está previsto un cambio de uso residencial. La superficie destinada a equipamiento en total en estas tres parcelas, es de 14.069,30 m<sup>2</sup>. Además, se cuenta con la existencia de un colegio entre ZND-RE-1, ZND-RE-2 y ZND-RE-3 lo hace que la superficie edificable en equipamiento sea algo menor.



Parcelas previstas de uso residencial

La edificación potencial en estas zonas es de 54.682,88 m<sup>2</sup>t para ZND-RE-1, de los cuales 41.012,16 m<sup>2</sup>t serían dedicados a residencial. Para ZND-RE-2 es de 35.750,37 m<sup>2</sup>t, de los

cuales 26.812,78 m<sup>2</sup>t serían para uso residencial. Por último, para ZND-RE-3, la edificación potencial es de 30.703,48 m<sup>2</sup>t con 23.027,61 m<sup>2</sup>t dedicado a uso residencial.

- ZND-RE-4 es la quinta parcela que pertenece al estudio, se encuentra junto a la CV-32, pero dentro de la zona urbana del municipio, por lo que la comunicación tanto con la ciudad de Valencia, como el resto de municipios es excelente. El uso previsto para esta zona, ZND-RE-4, es de uso residencial como las tres anteriores. La superficie total de la parcela es de 23.983,11 m<sup>2</sup>. La superficie destinada a equipamiento es de 2.922,94 m<sup>2</sup> y a zona verde sea de 2.338,35 m<sup>2</sup>. La edificación potencial en esta parcela es de 15.589,02 m<sup>2</sup>t, de los cuales 11.691,76 m<sup>2</sup>t serían dedicados a uso residencial.



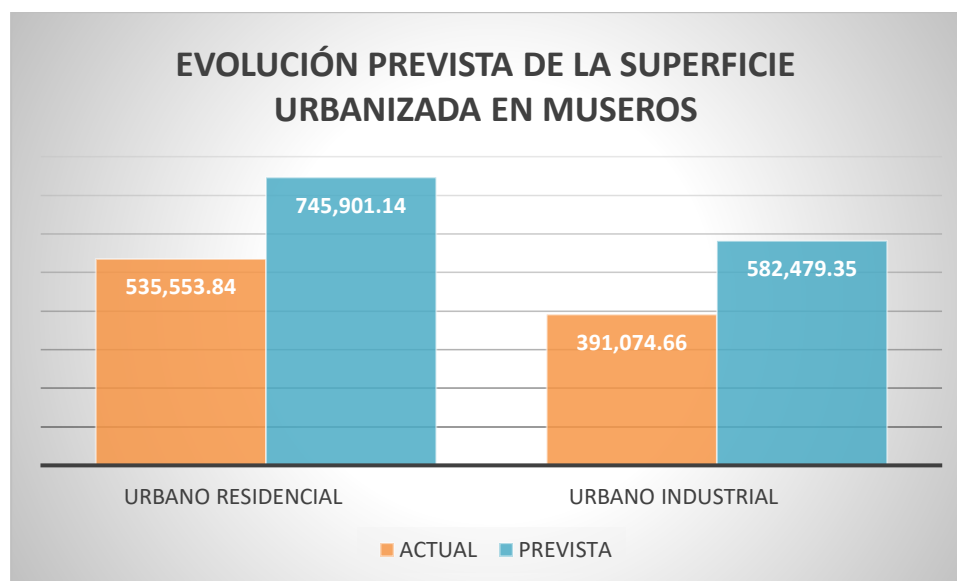
Parcela ZND-RE-4 prevista para uso residencial

A continuación, vamos a analizar los datos proporcionados por el Ayuntamiento de Museros, tanto las superficies urbanas que hay actualmente en el municipio, como las que se prevé que haya, así como su posible ocupación y la repercusión en cantidad de habitantes y viviendas que generaría el cambio de uso previsto.

<b>ACTUAL</b>	URBANO RESIDENCIAL ZUR-RE	535.553,84 m <sup>2</sup>
	URBANO INDUSTRIAL ZUR-IN	391.074,66 m <sup>2</sup>
<b>URBANIZABLE</b>	URZBLE RESIDENCIAL ZND-RE	210.347,30 m <sup>2</sup>
	URZBLE INDUSTRIAL ZND-IN	191.404,69 m <sup>2</sup>
<b>TOTAL</b>	URBANO RESIDENCIAL	745.901,14 m <sup>2</sup>
	URBANO INDUSTRIAL	582.479,35 m <sup>2</sup>

Tabla superficies zonas urbanas y urbanizables de Museros

En la tabla anterior se puede observar tanto la superficie actual del municipio ocupada por zonas residenciales y zona industrial, como la que se prevé después del cambio de uso de las zonas de estudio. A continuación, se muestra una gráfica en la que se aprecia claramente el aumento de superficie que se generará en el municipio de Museros en cada sector.



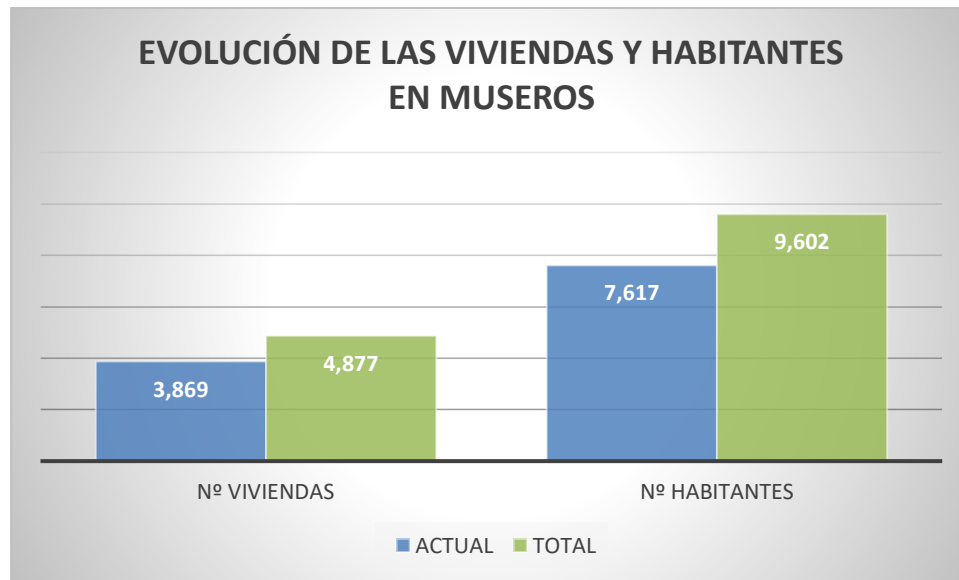
Gráfica evolución superficies urbanizadas

En la siguiente tabla se muestran los datos

CAPACIDAD TOTAL		Nº viviendas	Nº habitantes
ACTUAL	URBANO RESIDENCIAL ZUR-RE	3.869	7.617
	URBANO INDUSTRIAL ZUR-IN	0	0
URBANIZABLE	URZBLE RESIDENCIAL ZND-RE	1.008	1.985
	URZBLE INDUSTRIAL ZND-IN	0	0
TOTAL	URBANO RESIDENCIAL	4.877	9.602
	URBANO INDUSTRIAL	0	0

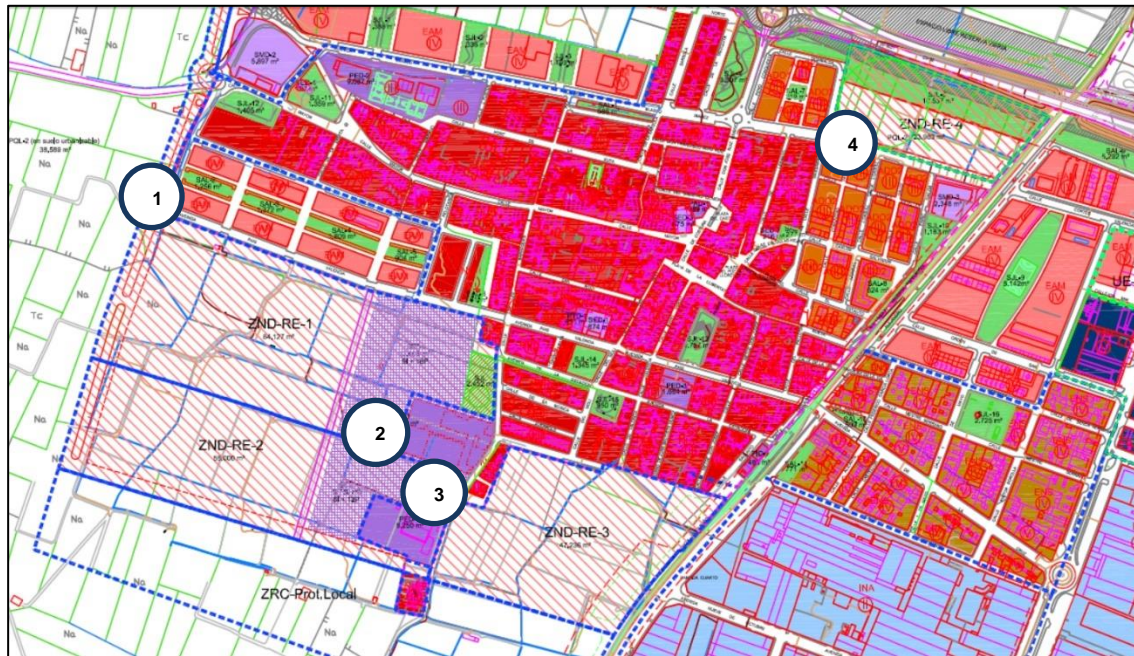
Tabla viviendas y habitantes actuales y potenciales

En la gráfica adjunta, se puede apreciar la evolución que supondría el cambio de uso de las parcelas objeto del presente estudio, con respecto al número de viviendas y habitantes que podría haber en el municipio, sin tener en cuenta la ocupación real de las viviendas, sino la estimada.



Gráfica evolución viviendas y población

A continuación, se muestra un pequeño reportaje fotográfico de las zonas de estudio, se han marcado las zonas donde se realizaron las fotografías:



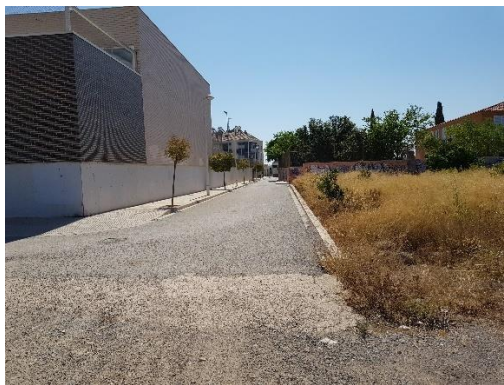
Ubicación fotografías realizadas

La primera zona que se fotografió corresponde a la nueva zona urbanizable ZND-RE-1, se puede apreciar que esta contigua al casco urbano y en un lateral al Instituto de secundaria de Godella. Actualmente es una zona de cultivo de regadío.



Fotografías zona ZND-RE-1

La zona urbanizable ZND-RE-2 se ubicará a continuación de la zona ZND-RE-1 y quedará limitada en un lateral por la Escola La Masia Cooperativa Valenciana. Al igual que la zona ZND-RE-1, actualmente es una zona de cultivos.



Fotografías zona ZND-RE-2

Las siguientes fotografías corresponden a la zona urbanizable ZND-RE-3, que como se puede apreciar, al igual que las dos anteriores, actualmente es una zona de cultivo de regadío. Está separada de las otras dos tanto por el instituto como por el colegio anteriormente citados, se ubica a continuación del “Carrer de les Barraquetes”.





Fotografías zona ZND-RE-3

La zona ZND-RE-4, se encuentra en la otra zona distinta de las anteriores, al noroeste del municipio, se encuentra limitada por el Carrer Massamagrell, la Avenida Blasco Ibañez, las vías del ferrocarril y a la CV-32.



Fotografías zona ZND-RE-4

### 3. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

El procedimiento a seguir, como se ha mencionado anteriormente, es hacer un diagnóstico de la situación actual para, estableciendo una serie de criterios, establecer unas propuestas de actuación.

A continuación, se va a proceder a hacer un estudio socioeconómico y de tipo de población que encontramos en el municipio, para poder crear un mapa visual de la situación actual.

#### 3.1. MARCO TERRITORIAL

El municipio de Museros, con una población total de 6.250 habitantes según datos del INE a diciembre de 2016, tuvo una evolución demográfica negativa en 2015, aunque se ve un repunte positivo en el pasado 2016.

Se puede observar un equilibrio entre la población de hombres y la población de mujeres, ligeramente superior en el primer grupo. La población de mujeres sufre un marcado descenso en el año 2015, aunque se observa un repunte positivo en 2016.

	2016	2015	2014	2013	2012
Población Total	6.252	6.189	6.326	6.292	6.262
Hombres	3.137	3.132	3.203	3.168	3.157
Mujeres	3.115	3.057	3.123	3.124	3.105

DATOS OBTENIDOS DEL INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (INE).

	Población año 2016	Porcentaje Paro < 25 años	Porcentaje Paro 25-44 años	Porcentaje Paro > 44 años
Hombres	3137	0.67%	3.76%	3.19%
Mujeres	3115	0.64%	5.10%	5.17%
Población Total	6252	0.66%	4.43%	4.17%

DATOS OBTENIDOS DEL INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (INE).

Respecto a los datos registrados de paro en el año 2016, se puede observar en la anterior tabla, que en la distribución por edad en el municipio es cuasi inexistente para los menores de 25 años, con un porcentaje del 0.66%.

En el extremo opuesto, los mayores de 44 años sufren una tasa de paro del 4.17%, muy superior al anterior. En este caso se observa que el paro recae con mayor fuerza en mujeres que en hombres, con una diferencia de casi un 2%.

En el rango de edades comprendidos entre 25 y 44 años, la tasa de paro registrado se encuentra alrededor del 4.43%, siendo muy superior el porcentaje en mujeres que en hombres. Como se puede observar, este grupo es el que sufre mayor tasa de paro respecto a la población total municipal.

Teniendo en cuenta estas cifras, podemos concretar que el 90,74 % de la población de Museros es activa, por lo que los mayores desplazamientos serán en horario laboral y principalmente con destino a las grandes ciudades.

Atendiendo a los sectores por actividad, históricamente, el municipio de Museros estaba dedicado principalmente a la agricultura de regadío intensivo de cítricos, conectado con acequias dependientes de la acequia Real de Moncada. En la actualidad se trata de una población que combina la agricultura con el resto de sectores como la construcción, servicios e industria.

Paro por sectores de Actividad					
	Agricultura	Construcción	Industria	Servicios	Sin ocupación anterior
Porcentaje	3.10%	12.40%	9.20%	70.20%	5.10%

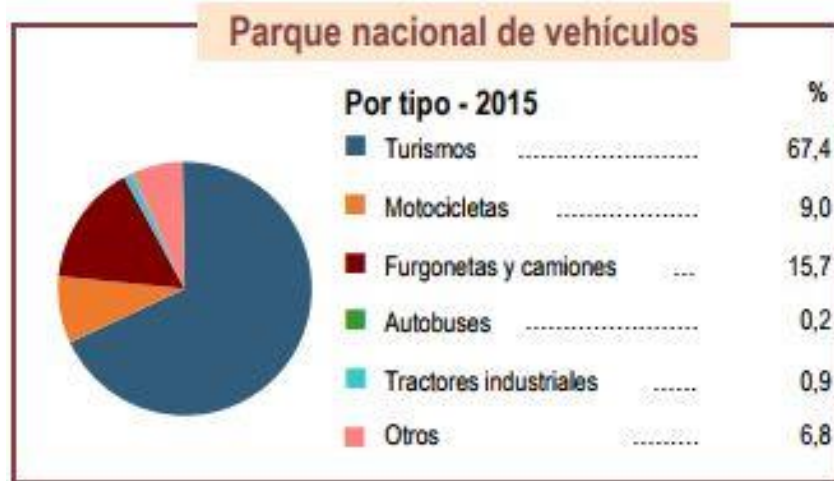
DATOS OBTENIDOS DEL INSTITUTO VALENCIANO DE ESTADÍSTICA (IVE).

Como se muestra en la tabla anterior, los datos registrados de paro por sectores en el año 2016, se observa que la mayor tasa recae en el sector servicios, con un 70% respecto al total. Se puede deducir que subsectores como comercio, hostelería, turismo, ocio, cultura y servicios públicos se encuentran poco desarrollados en el municipio en la actualidad. Por lo que se suponen numerosos desplazamientos fuera del municipio de los trabajadores de este sector.

El sector de la construcción es el segundo sector con mayor tasa de paro, con un 12% respecto al total. Se puede suponer una implicación directa a la crisis sufrida en este sector desde el año 2008 y que todavía se hace notar en la actualidad.

El tercer sector con mayor tasa de paro es el de industria, con un 9% respecto al total. Incidiendo en la recuperación de este sector se propone el cambio de clasificación a industrial de la parcela ZND-IN-1, con esta modificación se prevé un aumento de la oferta de empleo. Hay que tener en cuenta que esta mayor oferta implica mayores desplazamientos tanto de vehículos privados como de vehículos pesados en la zona.

En cuanto al tipo de vehículos, más del 70% de vehículos son privados tipo turismo o motocicleta. Tan solo un 15% del total son furgonetas y camiones.



GRÁFICA OBTENIDA DEL INSTITUTO VALENCIANO DE ESTADÍSTICA (IVE)

Además de los datos obtenidos a través de las páginas oficiales, contamos con los datos proporcionados por el ayuntamiento de Museros correspondientes al año 2017

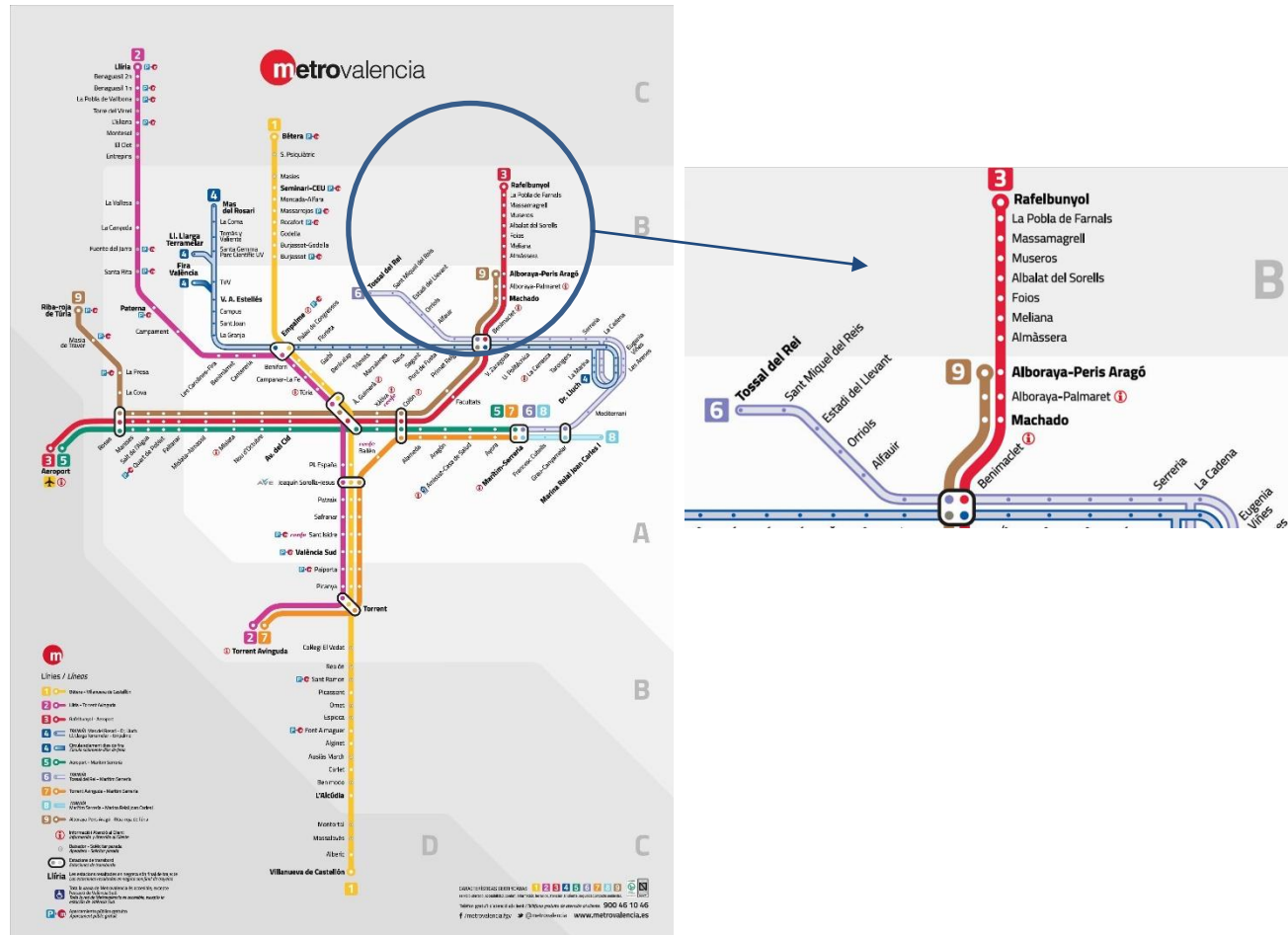
#### CARACTERIZACIÓN DE LA MOVILIDAD EN MUSEROS

### 3.2. INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES

El tráfico rodado circula por carreteras urbanas, interurbanas y por caminos rurales, siendo por las que vehículos las interurbanas. La relación de las carreteras interurbanas que forman la red vial de la zona de estudio se describe a continuación:

- A-7: Se trata de la Autopista del Mediterráneo, conocida como la autopista A-7 By-Pass de circulación con dos vías por sentido que conecta con la CV- 32 y discurre por el norte del término.
- CV 300 Puig-Meliana (antigua N-340 Valencia -Barcelona), pasando por el casco urbano de Museros dirección Norte-Sur. Cuenta con un carril de circulación en cada sentido.
- CV-32 “La Gombalda” que comunica el casco urbano de Museros con la A-7, tanto hacia la costa como hacia el By-Pass. Se trata de una vía de circulación con un carril en cada sentido con un tráfico elevado, la cual está siendo ampliada.
- CV-302: Acceso a Museros desde la CV-300 que comunica el casco urbano de Museros con la A-7.
- Ronda Sur de Museros: se trata de una vía de comunicación que cuenta con dos carriles de circulación en cada sentido.

El municipio cuenta con una parada de metro de la línea 3 de metrovalencia que le da conexión directa con la ciudad de Valencia. Se trata de una línea regular con una frecuencia de 15 minutos en horario punta, tanto en dirección Valencia como dirección Rafaelbunyol. Además, esta línea, a lo largo de todo su recorrido, cuenta con conexión directa a todas las líneas con las que cuenta metrovalencia en la actualidad.



PLANO METROVALENCIA

Cabe destacar, que la parada de metro se encuentra en el Carrer Sagunt con la Avinguda de L’Estació, muy próxima a las nuevas zonas residenciales objeto del presente estudio, lo que hace más fácil la movilidad sostenible en estas nuevas áreas.

Existe una ruta para poder realizar en bicicleta desde Valencia hasta la población de Museros, y viceversa. Desde Valencia dejando la rotonda donde actualmente se encuentran los accesos a las universidades, se gira a la izquierda hasta llegar al núcleo urbano de Alboraya, donde el carril bici discurre paralelo la carretera, se pasa Alboraya, continuando por el carril bici se cruza el barranco del Carraixet hasta llegar a Meliana. Se llega al parque donde se encuentra un poste de señalización de la Vía Augusta, girar a la derecha (barrios de Tauladella y Mahuella) y Albuixec. Continuar a la izquierda, siguiendo las indicaciones de la Vía Augusta, al cruzar la carretera a la izquierda, la población de Albalat dels Sorells y desde aquí continuar hasta llegar a Museros.

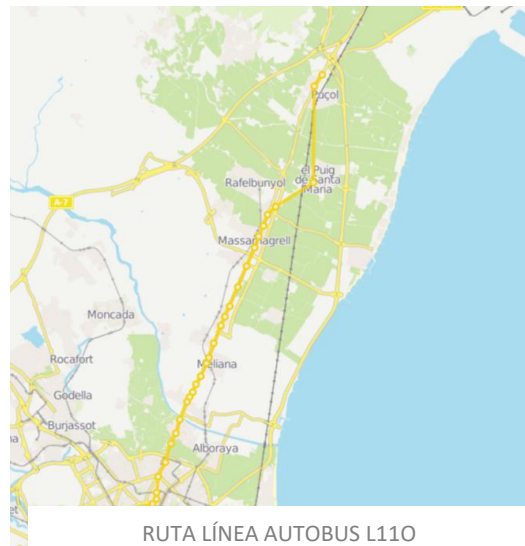


RUTA EN BICICLETA

Se trata de una ruta que suelen hacer las familias los fines de semana, llama la atención poder recorrer el trazado del antiguo ferrocarril conocido como vía Xurra., con lo cual acceden, sin las molestias generadas por la proximidad de los vehículos a motor, a algunos pueblos característicos de la comarca de l’Horta Nord. Además, la Vía Xurra permite descubrir los viejos mosaicos de las huertas y sus cultivos tradicionales, así como diferentes ermitas en las afueras de los núcleos urbanos.

El municipio de Museros cuenta con una parada de autobús que comunica con la ciudad de Valencia, aunque su frecuencia de paso es mucho menor que la del metro, es otra opción a considerar como medio de transporte sostenible. Las líneas con las que cuenta son:

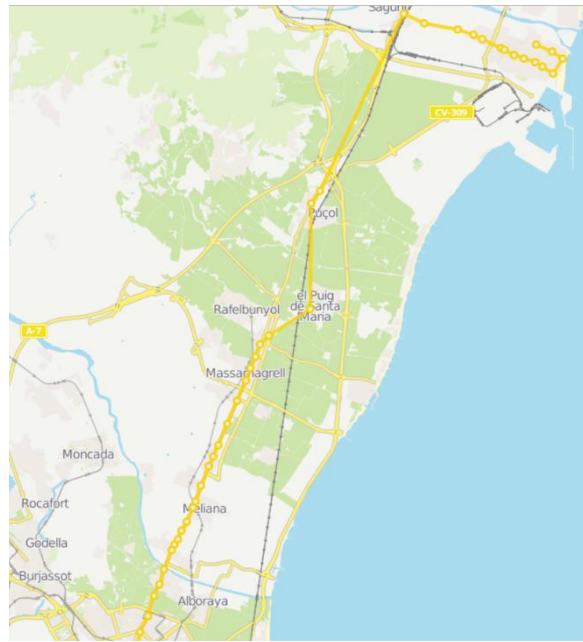
- la línea L110 va desde la Estación de Autobuses de Valencia hasta el municipio de Puçol, cuenta con 30 paradas de ida y 33 paradas de vuelta a Valencia. La parada correspondiente al municipio Museros se llama Barcelona y es la parada número 22 desde Valencia.



RUTA LÍNEA AUTOBUS L110

de

- La línea de autobús L111 va desde la Estación de Autobuses de Valencia hasta el Puerto de Sagunto, cuenta con 46 paradas de ida y 49 paradas de vuelta a Valencia. La parada correspondiente al municipio de Museros es la número 22 desde Valencia, y como se puede apreciar esta aproximadamente a la mitad de su recorrido



RUTA LÍNEA AUTOBUS L111

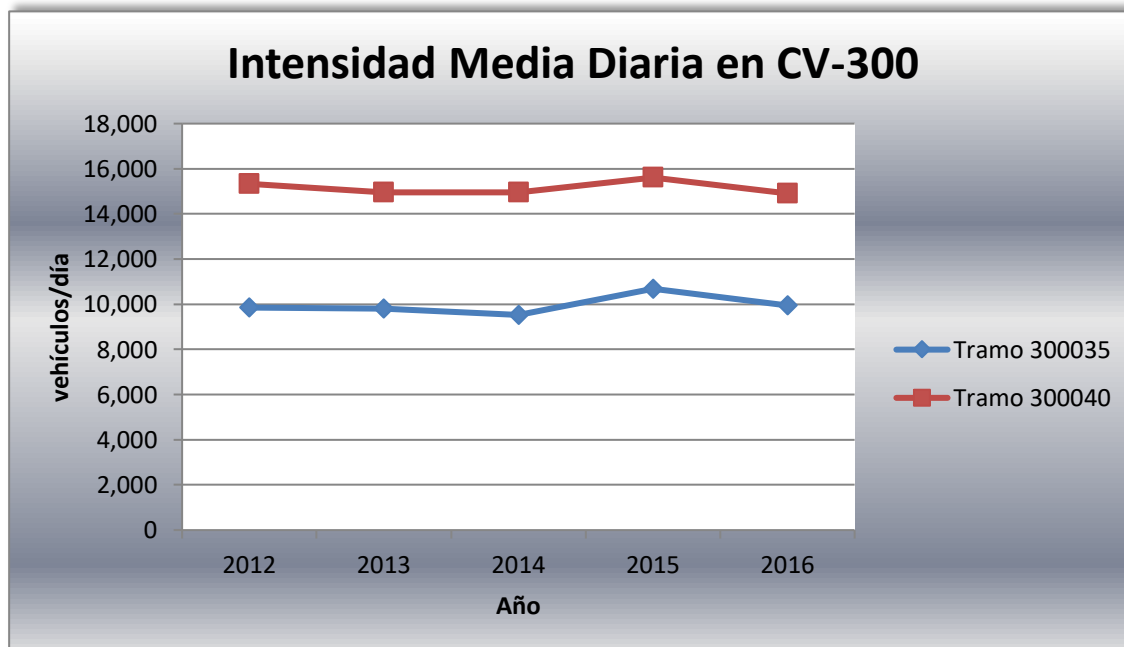
### 3.3. ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD

Para la realización de cualquier estudio de planeamiento y explotación de redes viarias es la intensidad de circulación de dicha vía. Para conocer esta intensidad se hace necesario contar o aforar el número de vehículos que pasan por determinadas secciones de la red. El aforamiento utilizado en seguidamente se ha tomado de los datos de las estaciones de aforamiento pertenecientes tanto a la Generalitat Valenciana (Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio) como al Estado (Ministerio de Fomento), puesto que no se ha visto necesario el aforo externo para lo que nos concierne.

- La primera vía que tomaremos en el presente estudio es CV-300, con dos aforos en los tramos 300035 (con inicio en CV-316 y final en la localidad de Foios) y 300040 (con inicio en Foios y final en CV-304). Se supone un posible aumento del volumen de vehículos por su proximidad con las zonas de estudio ZND-RE-1, ZND-RE-2 y ZND-RE-3.

CV	Tramo	Pk Ini	Inicio	Pk Fin	Fin	Calzada	Pk Est	2016	%p
CV-300	300035	8+230	CV-316	10+300	Foios	Desd.	8+600	<b>9,943</b>	-
CV-300	300040	10+300	Foios	12+230	CV-304	Conv.	11+500	<b>14,910</b>	<b>3.2%</b>

DATOS OBTENIDOS DE LA MEMORIA DE ANUAL DE AFOROS DE LA COMUNITAT VALENCIANA



DATOS OBTENIDOS DE LA MEMORIA ANUAL DE AFOROS DE LA COMUNITAT VALENCIANA

En la CV-300 las estaciones de aforo que encontramos no son permanentes, por lo que los datos registrados no son de los 365 días del año. En este caso nos encontramos con estaciones de aforo secundarias.



Para poder calcular un IMD representativo, tendremos que aplicar la ecuación para estaciones de aforo secundarias:

$$IMD = ((5 * IML) + (Is * Sm) + Id * Dm))/7$$

Siendo:

IML: intensidad media diaria de día laborable

Is: intensidad media diaria en sábado

Sm: coeficiente de expansión en sábado

Id: intensidad media diaria en domingo

Dm: coeficiente de expansión en domingo

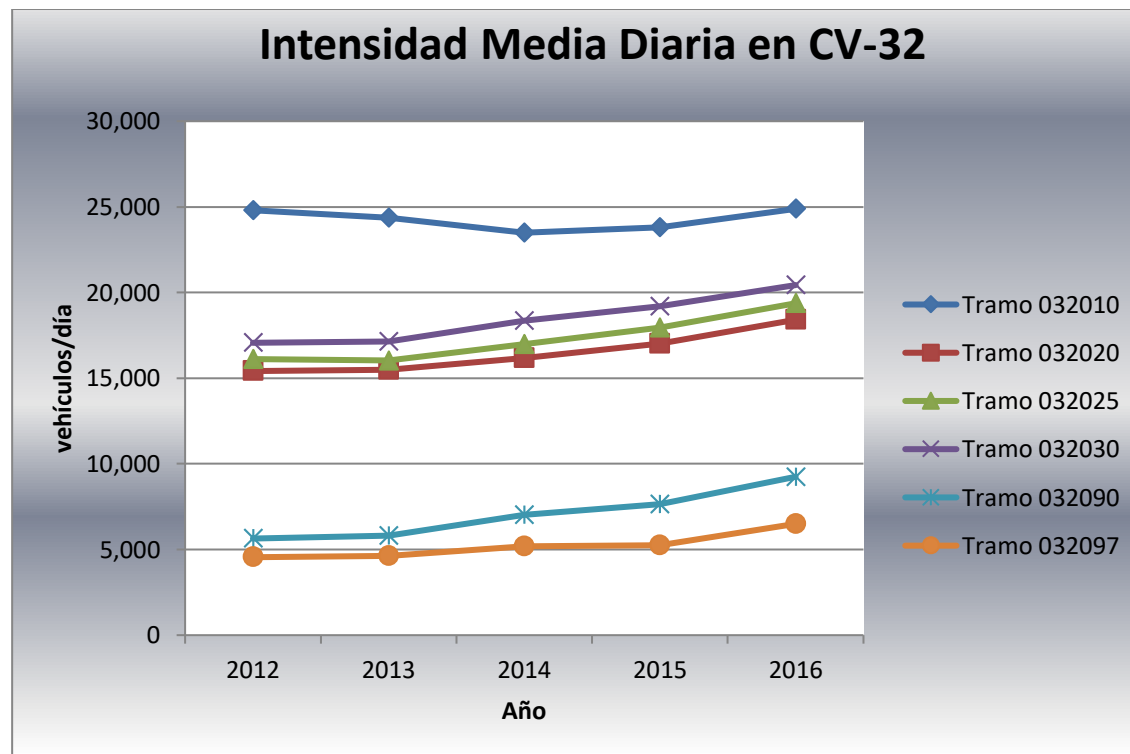
Sabiendo esto, y recopilando los datos aportados por las estaciones de aforo, se ha calculado IMD.

CV	Tramo	IML	Is	Id	Sm	Dm	IMD
<b>CV-300</b>	300035	<b>11869</b>	<b>9453</b>	<b>7653</b>	<b>0.796</b>	<b>0.645</b>	<b>10258</b>
<b>CV-300</b>	300040	<b>16783</b>	<b>15743</b>	<b>13701</b>	<b>0.938</b>	<b>0.816</b>	<b>15695</b>

- La siguiente vía que estudiaremos será CV-32, con seis aforos en los tramos 032010 (con inicio en V-21 y final en CV-300), 032020 (con inicio en CV-300 y final en el Barri Magdalena), 032025 (con inicio en *Barri Magdalena* y final en el Acceso oeste Polígono Industrial Massamagrell), 032030 (con inicio en el Acceso oeste Polígono Industrial Massamagrell y final en A-7), 032090 (con inicio en A-7 y final en CV-305), y por último, 032097 (con inicio en CV-305 y final en A-7). Esta vía es, seguramente, la que mayor aumento de volumen de vehículos sufra por la cercanía de las zonas ZND-RE-1, ZND-RE-2, ZND-RE-3, ZND-RE-4 y ZND-IN-1. Esta carretera comunica la V-21 con la A-7, por lo que es de prever de gran importancia tanto para la movilidad privada como de vehículos pesados.

CV	Tramo	Pk Ini	Inicio	Pk Fin	Fin	Calzada	Pk Est	2016	%p
CV-32	032010	0+000	V-21	3+500	CV-300	Desd.	1+310	<b>24,884</b>	<b>8.6%</b>
CV-32	032020	3+500	CV-300	6+000	Barri Magdalena	Conv.	5+550	<b>18,411</b>	<b>11.1%</b>
CV-32	032025	6+000	Barri Magdalena	7+600	Accés oest Pol Ind Massam	Desd.	7+050	<b>19,374</b>	<b>9.9%</b>
CV-32	032030	7+600	Accés oest Pol Ind Massam	8+550	A-7	Desd.	8+250	<b>20,435</b>	<b>9.3%</b>
CV-32	032090	8+550	A-7	9+850	CV-305	Conv.	9+350	<b>9,245</b>	-
CV-32	032097	9+850	CV-305	10+360	A-7	Conv.	10+050	<b>6,498</b>	-

DATOS OBTENIDOS DE LA MEMORIA ANUAL DE AFOROS DE LA COMUNITAT VALENCIANA



DATOS OBTENIDOS DE LA MEMORIA ANUAL DE AFOROS DE LA COMUNITAT VALENCIANA

En la CV-32 las estaciones de aforo que encontramos no son permanentes, por lo que los datos registrados no son de los 365 días del año. En este caso nos encontramos con estaciones de aforo secundarias y alguna de cobertura. Las estaciones de cobertura, donde se realizan tomas de datos a lo largo del año, que serán de 24h de un día laborable, son la de los tramos 032090 y 032097. En estas dos estaciones no disponemos de datos en días no laborables, pero como para CV-32 disponemos de seis tramos de medidas de datos, las obviaremos por no ser significativas.

Para poder calcular un IMD representativo, tendremos que aplicar la ecuación para estaciones de aforo secundarias:

$$IMD = ((5 * IML) + (Is * Sm) + Id * Dm))/7$$

Siendo:

IML: intensidad media diaria de día laborable

Is: intensidad media diaria en sábado

Sm: coeficiente de expansión en sábado

Id: intensidad media diaria en domingo

Dm: coeficiente de expansión en domingo

Sabiendo esto, y recopilando los datos aportados por las estaciones de aforo, se ha calculado IMD.

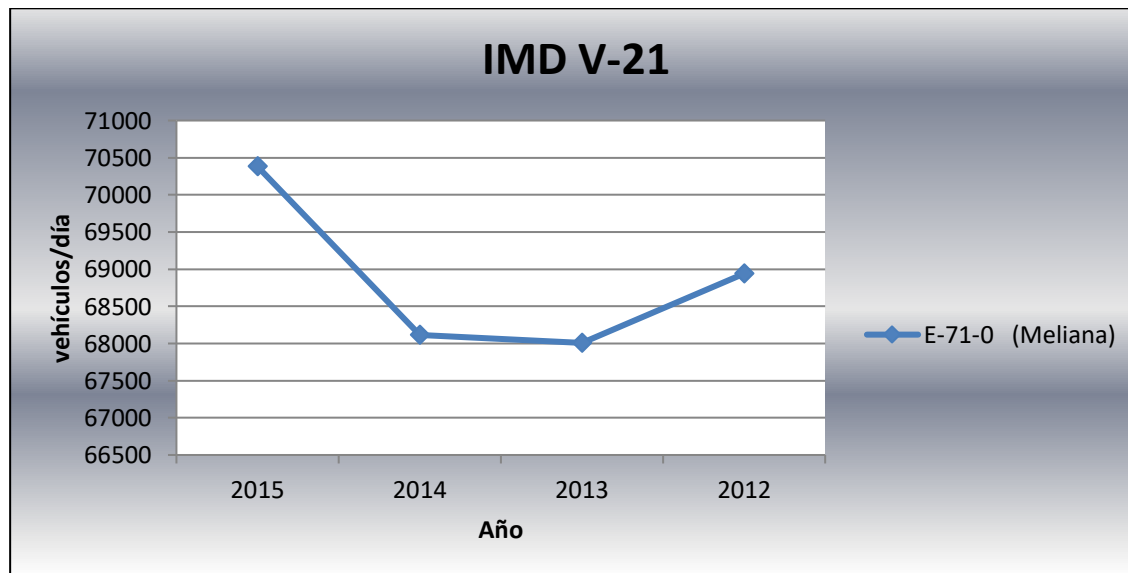
CV	Tramo	IML	Is	Id	Sm	Dm	IMD
<b>CV-32</b>	032010	23560	19759	14144	0.839	0.600	<b>20409</b>
<b>CV-32</b>	032020	19234	13975	10977	0.727	0.571	<b>16084</b>
<b>CV-32</b>	032025	19423	13952	11549	0.718	0.595	<b>16287</b>
<b>CV-32</b>	032030	21494	14628	11602	0.681	0.540	<b>17670</b>

- La siguiente autovía que vamos a estudiar será V-21. En este caso se ha tomado la estación de aforo E-71-0 perteneciente a la localidad de Meliana. Se trata de una estación permanente por lo que los datos de intensidad media diaria son muy fiables. En este caso, disponemos de datos tanto de vehículos pesados como ligeros.

V-21

	E-71-0 (Meliana)	PK 12.77
2015	Ligeros	66934
	Pesados	1256
	Totales	70380
2014	Ligeros	64803
	Pesados	1194
	Totales	68117
2013	Ligeros	6489
	Pesados	994
	Totales	68008
2012	Ligeros	65696
	Pesados	1099
	Totales	68943

DATOS OBTENIDOS DE LA MEMORIA ANUAL DE AFOROS DEL MINISTERIO DE FOMENTO



DATOS OBTENIDOS DE LA MEMORIA ANUAL DE AFOROS DEL MINISTERIO DE FOMENTO

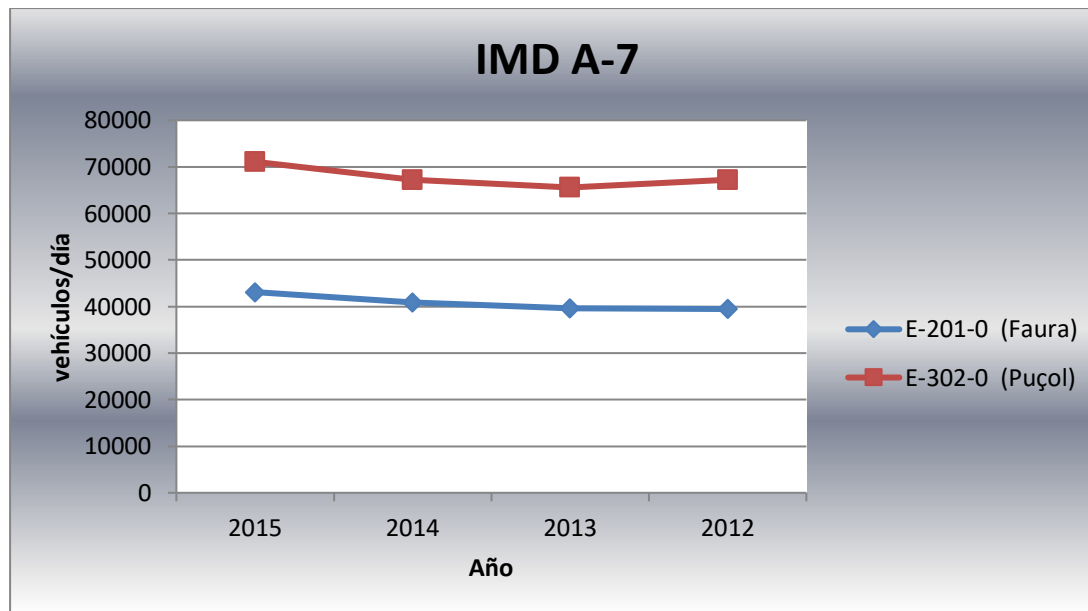
Las estaciones con las que contamos son permanentes y disponen de datos fiables que dan una imagen clara de la intensidad media diaria que se producen en dichos tramos de carretera. Dicho esto, se pueden tomar directamente los datos por buenos sin necesidad de magnificarlos. Por esto, tomaremos como  $IMD_{V-21} = 70.380$  vehículos/día con los datos sacados de la memoria de aforos estatal del año 2015 (el más actualizado hasta ahora).

- Por último, se estudiará A-7 (Bypass) con dos aforos realizados en las estaciones E-201-0 de la localidad de Faura y E-302-0 de la localidad de Puçol. En esta ocasión también se tienen datos de vehículos pesados y ligeros.

**A7**

	<b>E-201-0 (Faura)</b>	<b>PK 295.41</b>	<b>E-302-0 (Puçol)</b>	<b>PK 308.31</b>
2015	Ligeros	32806	Ligeros	53927
	Pesados	10142	Pesados	16371
	Totales	43103	Totales	71087
2014	Ligeros	30878	Ligeros	51092
	Pesados	9938	Pesados	15376
	Totales	40867	Totales	67214
2013	Ligeros	29790	Ligeros	50150
	Pesados	9807	Pesados	14687
	Totales	39646	Totales	65572
2012	Ligeros	29714	Ligeros	51811
	Pesados	9611	Pesados	14687
	Totales	39466	Totales	67255

DATOS OBTENIDOS DE LA MEMORIA ANUAL DE AFOROS DEL MINISTERIO DE FOMENTO



DATOS OBTENIDOS DE LA MEMORIA ANUAL DE AFOROS DEL MINISTERIO DE FOMENTO

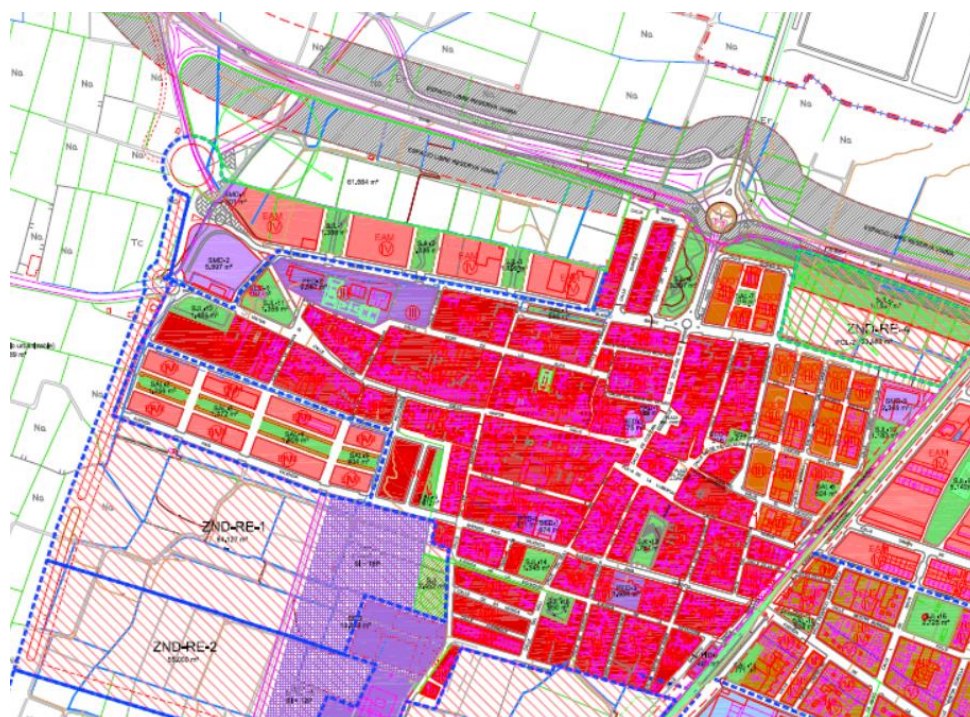
En el caso de la A-7, como en la V-21, contamos con estaciones permanentes y disponen de datos fiables que dan una imagen clara de la intensidad media diaria que se producen en dichos tramos de carretera. Podemos coger directamente los datos sin necesidad de magnificarlos, así, tomaremos como  $IMD_{A-7} = 71.087$  vehículos/día, ya que por proximidad con nuestra localidad es el más representativo. Todos los datos utilizados están sacados de la memoria de aforos estatal del año 2015.

De forma resumida se puede decir que el tráfico de paso, así como gran parte de los viajes desde la población de Museros con origen las poblaciones cercanas de Massamagrell, La Pobla de Farnals, es absorbido por la CV-300. Esta conecta con la CV-32 que soporta mayor carga que la anterior debido a su conexión con la Autovía del Mediterrani A-7 al norte del municipio y con la V-21 al sur, la cual conecta a los municipios de L'Horta Nord con la ciudad de Valencia. El tráfico se reparte a partes iguales entre la A-7 y la V-21 y es del orden de cuatro veces superior que en la CV-300 y la CV-32.

## 4. MOVILIDAD ZONAS DE ESTUDIO

Los nuevos desarrollos residenciales van a provocar un aumento de la población actual de aproximadamente el 27%, siendo interesante que las nuevas edificaciones contemplen la ejecución de aparcamientos privados evitando de este modo ocupar la vía. El aumento de tráfico que va a generar la implantación de los nuevos usos no se cree que vaya a generar conflicto en el casco urbano del municipio ya que solo una de las cinco zonas objeto del presente estudio, se encuentra en la zona urbana del municipio, ZND-RE-4 y como se encuentra contigua a la CV-32, no se aprecia que vaya a aumentar el tráfico actual en la zona.

Para dar salida directa a las nuevas zonas residenciales ZND-RE-1, ZND-RE-2 y ZND-RE-3 se planea la ejecución de una rotonda al final de la Avinguda Rei Jaume I, facilitando así la conexión directa de la con la CV-32 y evitando aumentar el tráfico en el municipio sobre todo en las horas más críticas de entrada y salida a la jornada laboral.



PLANO DE LAS POSIBLES ACTUACIONES PARA DAR SALIDA A LA CV-32

El tráfico generado por la zona industrial objeto del presente estudio, ZND-IN-1, no afectará al municipio de Museros debido a que esta zona se encuentra alejada del casco urbano, concretamente al norte del municipio. Cuenta con salida directa a la CV-32 y a la A-7, por lo que está muy bien conectada facilitando el acceso a todo tipo de vehículos, siendo este un punto muy a favor ya que se trata de una zona industrial y se prevé que aumente el tráfico de vehículos pesados.

## 5. CONCLUSIÓN

El presente documento contiene la descripción y motivación de las principales propuestas de actuación para el Plan General de la localidad de Museros, en su ampliación tanto en las zonas previstas para uso residencial como para uso industrial.

Se ha considerado en el estudio los principales factores que intervienen, como la capacidad de las principales vías que comunican el municipio con los alrededores, las pautas de movilidad y los crecimientos previstos tanto en población como en tráfico rodado.

Se ha creído de vital importancia la promoción del uso de transporte público, sobre todo el del metro debido a la rapidez en su recorrido y a su corta frecuencia de paso, en comparación con el autobús. además, a la hora de escoger entre metro o vehículo privado para acceder al municipio de valencia es mucho más cómodo y rápido, ya que el principal problema en la ciudad es la búsqueda de aparcamiento, y como ya hemos mencionado anteriormente, la línea 3 tiene conexión directa con todas las líneas que hay en la ciudad de valencia por lo que facilita el transporte a cualquier punto de la ciudad.

Para finalizar, en las nuevas zonas residenciales se recomienda ejecutar amplias aceras peatonales, a ambos lados de las calles, lo que permitiría habilitar una zona como carril bici, y así potenciar la movilidad sostenible en el municipio. Las actuaciones que implanten el carril bici en el municipio consiguen conectar el pueblo de Museros con la ciudad de Valencia, gracias a la ruta en bici de la que hemos hablado anteriormente.



Fdo. Rocío López de la Torre  
Graduada en Obras Públicas  
Colegiada nº 24407





**INDICE**

<b>0.</b>	<b>INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>5</b>
<b>0.1.</b>	<b>ANTECEDENTES.....</b>	<b>5</b>
0.1.1.	PLAN GENERAL DE 2007.....	5
0.1.2.	PLAN GENERAL DE 2018.....	6
<b>0.2.</b>	<b>OBJETO.....</b>	<b>20</b>
<b>1.</b>	<b>ÁMBITO DE ESTUDIO.....</b>	<b>21</b>
<b>2.</b>	<b>MARCO SOCIO - ECONÓMICO.....</b>	<b>23</b>
2.1	POBLACIÓN.....	23
2.2	PARQUE DE VEHÍCULOS Y TASA DE MOTORIZACIÓN.....	25
2.3	ACTIVIDAD ECONÓMICA.....	26
<b>3.</b>	<b>RED VIARIA Y DE COMUNICACIONES.....</b>	<b>28</b>
<b>3.1.</b>	<b>RED VIARIA PRINCIPAL Y ACCESOS.....</b>	<b>28</b>
3.1.1.	AUTOVÍA A-7.....	29
3.1.2.	CARRETERA CV-32" LA GOMBALDA".....	29
3.1.3.	CARRETERA CV-300.....	30
3.1.4.	CARRETERA CV-305.....	30
<b>3.2.</b>	<b>CAMINOS Y VÍAS PECUARIAS.....</b>	<b>30</b>
<b>3.3.</b>	<b>TRANSPORTE PÚBLICO.....</b>	<b>32</b>
3.3.1.	LÍNEA C-3 DE CERCANÍAS, METROVALENCIA.....	32
3.3.2.	LÍNEAS DE AUTOBUSES.....	33
3.3.3.	RUTA CICLO TURÍSTA.....	34
<b>4.</b>	<b>PLAN DE MOVILIDAD URBANA.....</b>	<b>35</b>
<b>4.1.</b>	<b>ESTUDIO DE LA MOVILIDAD. ESTADO ACTUAL.....</b>	<b>35</b>
4.1.1.	CENSO DE POBLACIÓN Y VIVIENDA 2.011.....	36
4.1.2.	ENCUESTA MOVILIA 2006-2007.....	39
4.1.3.	ESTIMACIÓN DE LA MOVILIDAD ACTUAL.....	40
<b>4.2.</b>	<b>TRANSPORTE MOTORIZADO.....</b>	<b>42</b>
4.3.1.	ESTADO ACTUAL. PROBLEMÁTICA DETECTADA.....	42
4.3.2.	SITUACIÓN FUTURA. ACTUACIONES PROPUESTAS.....	44
<b>4.4.</b>	<b>TRANSPORTE NO MOTORIZADO: PEATÓN Y BICICLETA.....</b>	<b>48</b>
4.5.1.	ESTADO ACTUAL. PROBLEMÁTICA DETECTADA.....	48
4.5.2.	SITUACIÓN FUTURA. ACTUACIONES PROPUESTAS.....	49



5.	ESTUDIO DE TRÁFICO.....	53
5.1.	DATOS DE PARTIDA. ESTADO ACTUAL.....	53
5.2.	PROGNOSIS DE TRÁFICO.....	55
5.2.1.	SITUACIÓN FUTURA SIN ACTUACIONES URBANÍSTICAS PREVISTAS. ....	55
5.2.2.	SITUACIÓN FUTURA CON ACTUACIONES URBANÍSTICAS PREVISTAS. ....	61
5.3.	ESTUDIO DE CAPACIDAD Y NIVELES DE SERVICIO. ....	63
5.4.	CONCLUSIONES.....	65
6.	ESTUDIO DE MOVILIDAD.....	66
6.1.	DATOS DE PARTIDA .....	66
6.2.	ESTIMACIÓN DE LA MOVILIDAD FUTURA. ....	66
6.3.1.	MOVILIDAD RESIDENCIAL.....	66
6.3.2.	MOVILIDAD ACTIVIDADES ECONÓMICAS. ....	67
6.3.3.	OBTENCIÓN DE LA MOVILIDAD TOTAL. ....	69
6.3.4.	REPARTO POR MODO DE TRANSPORTE DE LA MOVILIDAD FUTURA. ....	69
6.4.	CONCLUSIONES.....	71





# A PARTE SIN EFICACIA NORMATIVA.





# VOLUMEN II-3: ESTUDIO DE TRÁFICO Y MOVILIDAD



## 0. INTRODUCCIÓN.

### 0.1. ANTECEDENTES.

1. El Plan General Estructural que se redacta, es el resultado de la tramitación anterior, con exposición al público en 2010, y de la existencia de informes sectoriales a subsanar, así como adaptación por voluntad municipal del Modelo Territorial propuesto.

#### 0.1.1. PLAN GENERAL DE 2007.

1. El presente Estudio de Tráfico y Movilidad, corresponde a la adaptación al nuevo modelo territorial propuesto del Estudio redactado por D. Francisco J. Ávila Fernández, Arquitecto, nº colegiado 6.332, y expuesto al público en 2007, y que ya dispuso del correspondiente Informe Desfavorable de fecha 15.03.2011.
2. En dicho Informe de 15.03.2011, se establecían los siguientes condicionantes:

*“Examinada la documentación aportada, se indica que:*

1. Los sectores colindantes con la CV-32 y CV-300 (SUT-1, SUT-2 a, SUT-2 b, SUT-3 y SUT-4) deberán considerar, en sus respectivas fichas de gestión, los elementos de protección acústica, así como viarios perimetrales que puedan acceder a los elementos dispuestos en las citadas carreteras.
2. Los viarios de la SUT-1, SUT-2 a y SUT-2 b, al igual que el TER-14 (PRI Avda. Barcelona) y el PMD 2, deberán coordinarse con los sectores colindantes de Massamagrell, a los efectos de disponer accesos a la red primaria compatibles. En este sentido, la rotonda prevista de conexión de los sectores SUT-1 y SUT-2 a, deberá situarse más hacia el Norte, de forma que acoja el vial más próximo de Massamagrell y sirva de pesa Norte del enlace de salida de Museros hacia Massamagrell, mediante un paso inferior. El Espacio Libre de Reserva Viaria que deberán dejar será de 65 m. a partir de la raya blanca del arcén Norte de la CV-32.
3. Los Sectores SUT-3 y SUT-4 deberán considerar una franja de 50 m. colindantes con la CV-300, por el Este, o del lado del mar, como Espacio Libre de Reserva Viaria.
4. El Sector SUT-5 deberá:
  - a.- Definir su viario acorde con los colindantes (A-7, CV-32 y Sector Industrial de Moncada).
  - b. - Establecer el Espacio Libre de Reserva Viaria correspondiente a la A-7 y su futuro desdoblamiento, así como la vía de conexión de la CV-32 con la CV-50. Por ello, deberán considerar una banda de 150m., a contar desde la raya blanca del arcén Sur de la A-7, como Espacio Libre de Reserva Viaria, así como 100 m. de Protección a lo largo de los ramales de los dos enlaces, situados al Norte y al Sur de la citada A-7, afectados por la CV-32.
5. Deberá realizarse un Estudio de Tráfico de los SUR y SUT para el año horizonte del Plan, de tal forma que se dimensionen los viarios propios, así como sus conexiones con la red viaria de carreteras A-7, CV-32, CV-300 Y CV-302.
6. Debe reconsiderarse el recorrido de la CV-302, cuyo titular es la Diputación Provincial de Valencia, toda vez que resulta ser únicamente el acceso desde la antigua N-340 al núcleo de Museros.

Por todo ello, se emite informe DESFAVORABLE.



*Deberá pedirse informe a la Diputación Provincial de Valencia, titular de la CV-302."*

3. De los sectores indicados en el Informe de 2011, se han eliminado los correspondientes a
  - a) SUT-1, SUT-2.a, SUT-2.b, SUT-3 y SUT-4, por lo que no resulta de aplicación los apartados 1, 2 y 3 del Informe de 15.03.2011.
  - b) El Sector SUT-5, por lo que no resulta de aplicación el apartado 4 del Informe de 15.03.2011.
  - c) El Sector TER-14: "PRI Avenida Barcelona", corresponde a un Suelo Urbano, consolidado, que se ordenan sus usos, sin afectar al contenido ni delimitación.

### 0.1.2. PLAN GENERAL DE 2018.

1. El Pleno del Ayuntamiento, en sesión de fecha 22 de febrero de 2018, aprobó el trámite para someter a participación pública y consultas la versión preliminar del Plan General Estructural de Museros, incluyendo su estudio ambiental territorial y estratégico y el resto de documentos exigibles por la normativa sectorial, y de conformidad con el artículo 53.2 de Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje, de la Comunitat Valenciana, siendo publicado en el Diari Oficial de la Generalitat Valenciana de 26.03.2018.
2. Con R.E. 3657 de 04.10.2018, se recibe Informe de la Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad, de la Consellería de Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori, que expone:

**"Nº INF: 12.279-2018**

**ASUNTO: información Pública de la Versión Preliminar del P.G.E. y Estudio Ambiental Territorial y Estratégico y resto de documentación sectorial. MUSEROS.**

#### ANTECEDENTES

*Con fecha 24 de febrero de 2011 tuvo entrada en la entonces Oficina del Plan de Carreteras escrito del Servicio Territorial de Urbanismo de Valencia solicitando informe sectorial de carreteras correspondiente al asunto de referencia. Con fecha 15 de marzo de 2011 la Oficina del Plan de Carreteras emitió informe desfavorable.*

*Con fecha 21 de junio de 2011 solicita informe al respecto el Área de Evaluación Ambiental, por parte de la Oficina del Plan de Carreteras, con fecha 19 de octubre de 2011, se indica y adjunta copia del informe remitido al Servicio Territorial de Urbanismo.*

*Con fecha 2 de mayo de 2012 la Comisión de Evaluación Ambiental acuerda emitir el documento de referencia del Plan General del Municipio de Museros.*

*Con fecha 22 de febrero de 2018, el Ayuntamiento en sesión plenaria, adoptó el acuerdo de someter a información pública la Versión Preliminar del Plan General Estructural, así como el Estudio Ambiental Territorial y Estratégico y el resto de la documentación sectorial.*

*Con fecha 12 de marzo de 2018 tiene entrada en este Servicio de Planificación comunicación de ese Ayuntamiento a efectos de que este Servicio de Planificación emita el informe sectorial correspondiente respecto al asunto de referencia.*

#### ENCUADRE



Museros es un municipio de la provincia de Valencia, en la comarca de L'Horta Nord, situado a 9 km al norte de la capital de la provincia. Su término municipal tiene una extensión 1.270 Ha, con una población, en el año 2.017, de 6.164 habitantes.

El término municipal de Museros queda caracterizado por ser una zona llana casi en su totalidad, sin masa forestal, en donde la mayor parte de la superficie está dedicada al cultivo, concretamente de cítricos. El suelo residencial se distribuye en el casco urbano ubicado al oeste de la avenida Barcelona, y, en dos núcleos más pequeños, uno situado junto al municipio de Emperador y otro situado entre la Senda Llarga y la carretera CV-32, conocida como Pinosol. El suelo no residencial responde a dos tipos diferenciados, el de almacenes y servicios y el industrial. El primero de ellos se ubica al suroeste del cruce de las carreteras CV-300 y CV-32.

El suelo industrial se localiza al sur del suelo terciario y existen diversas DICs en el extremo norte del término municipal, en el entorno de las autovías A-7 y CV-32.

### **PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA VIGENTE**

El municipio de Museros cuenta con las Normas Subsidiarias aprobadas definitivamente el 17 de diciembre de 1.997 y desde su aprobación ha sufrido siete modificaciones. La capacidad de acogida del planeamiento vigente es de 9.754 habitantes según se indica en la documentación aportada.

La red viaria de Museros viene definida por los siguientes viales:

- A-7 By-pass: Carretera del Ministerio de Fomento, que cruza por el norte del término municipal de Museros.
- CV-32: Carretera de la red básica de la Generalitat, que comunica el casco urbano de Museros con la A-7 hacia el interior y con la V-21 hacia la costa.
- CV-300: Carretera de la red local de la Generalitat, antigua N-340 València-Barcelona, que atraviesa el término de norte a sur por el núcleo urbano atravesando la carretera CV-32.

La red ferroviaria presente en Museros se corresponde con la red autonómica de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, que atraviesa de norte a sur el casco urbano, paralela a la carretera CV-300.

### **PLAN GENERAL ESTRUCTURAL EN TRAMITACIÓN**

La opción que se considera más adecuada y se desarrolla es la denominada "Alternativa 2". Esta alternativa difiere sustancialmente de la versión preliminar de julio de 2010 respecto a la que se obtuvo el Documento de Referencia.

La movilidad de la nueva zona urbana se apoya en la carretera CV-32 y respecto al transporte público en la red de ferrocarril, y la de la zona industrial se resuelve por los corredores formados por la A-7 y la CV-32.

Las zonas de nuevo desarrollo previstas son:



ZND-RE-1	Uso residencial media densidad	8,41 Ha	485 viv / 1.086 hab
ZND-RE-2	Uso residencial media densidad	5,50 Ha	284 viv / 710 hab
ZND-RE-3	Uso residencial media densidad	4,72 Ha	244 viv / 610 hab
ZND-RE-4	Uso residencial media densidad	2,39 Ha	124 viv / 310 hab
		<b>21,02 Ha</b>	<b>1.137 viv / 2.716 hab</b>
ZND-IN-1	Uso industrial	19,14 Ha	
ZND-IN-2	Uso industrial	13,97 Ha	
		<b>33,11 Ha</b>	

El crecimiento del municipio se centra tanto en el ámbito residencial como industrial, en el siguiente cuadro comparativo se muestra la situación actual y las previsiones de acuerdo al nuevo PGE, la diferencia en la superficie total se debe a la diferencia de cartografía entre las NNSS vigentes y la cartografía empleada para la redacción del nuevo PGE.

TIPO DE SUELO	NNSS y modificaciones		PGE TRAMITACIÓN		VARIACIÓN
	Superficie (Ha)		Superficie (Ha)		
Suelo Residencial		46,85		74,58	+27,73 Ha (59,1%)
Urbano	35,35		53,56		
Urbanizable desarrollado	11,50		0,00		
<b>Total SU Residencial</b>	<b>46,85</b>		<b>53,56</b>		
Nuevo Desarrollo	0,00		21,02		
Suelo Industrial		32,20		84,92	52,72 Ha (163,7%)
Urbano	21,10		51,81		
Urbanizable desarrollado	11,10		0,00		
<b>Total SU Industrial</b>	<b>32,20</b>		<b>51,81</b>		
Nuevo Desarrollo	0,00		33,11		
Suelo Terciario		23,70		15,14	-8,56 Ha (36,1%)
Urbano	8,30		15,14		
Urbanizable desarrollado	15,40		0,00		
<b>Total SU Terciario</b>	<b>23,70</b>		<b>15,14</b>		
Nuevo Desarrollo	0,00		0,00		
Suelo No Urbanizable		1.166,10		1.097,20	-68,90 Ha (5,9%)
<b>TOTAL</b>		<b>1.268,85</b>		<b>1.271,84</b>	

Esta tabla comparativa de superficies que hemos preparado con la documentación aportada en los diferentes documentos. Según la información existente en la web de la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio, todos los suelos urbanizables de las NNSS se han desarrollado. Desde este Servicio entendemos que las superficies de suelo urbano del Plan General Estructural propuesto deben coincidir con las vigentes. Es decir, los suelos urbanos de las normas subsidiarias más los suelos urbanizables de dichas normas, ya que todos se han desarrollado. Así por ejemplo en el Plan General en tramitación, la superficie de suelo urbano residencial debería ser 46,85 Ha en lugar de 53,56 Ha, la superficie de suelo urbano industrial debería ser 32,20





Ha y no 51,81 Ha y en el suelo urbano terciario la superficie debería ser 23,70 Ha frente a las 15,14 Ha que se recogen en el documento.

En definitiva, para poder analizar con detalle la movilidad es necesario definir con exactitud los crecimientos previstos respecto a la situación actual.

### **ANÁLISIS SECTORIAL DEL PLAN GENERAL ESTRUCTURAL**

La Alternativa 2, escogida para el desarrollo del nuevo Plan General Estructural, difiere sustancialmente de la propuesta del Plan General de Ordenación Urbana informada por la Oficina del Plan de Carreteras en 2011, siendo necesario realizar un nuevo análisis global.

En la nueva propuesta se han eliminado diversos sectores:

- Suelo Residencial: Se eliminan los sectores SUR-2, SUR-3, SUR-4, SUR-5, SUR-6 Y SUR-7
- Suelo Industrial: Se elimina el sector SUI-1.
- Suelo Terciario: Se eliminan los sectores SUT-1, SUT-2a, SUT-2b, SUT-3, SUT-4 y SUT-5.

Se mantiene el sector residencial SUR-1 que se divide en tres sectores (ZND-RE-1, ZND-RE-2 y ZND-RE3) y junto a la CV-32, se crea el sector ZND-RE-4 en terrenos calificados en las NNSS como Sistema General Espacios Libres Parque Urbano. Estos nuevos desarrollos suponen un incremento máximo de población de 2.716 (44%) respecto a los 6.164 habitantes actuales (INE 2017).

La nueva zona industrial se propone junto al enlace de la A-7 con la CV-32. Consta de dos sectores industriales (ZND-IN-1 y ZND-IN-2), uno al norte de la CV-32 y el otro en el espacio interior del enlace de la CV-32 y la autovía A-7 (by-pass).

Por otro lado, cabe destacar que los sectores residenciales ZND-RE-3 y ZND-RE-4 son colindantes con la línea de metro y el ZND-RE-4 también con la carretera CV-32.

### **1.- Movilidad motorizada**

#### Propuesta PGE

Se adjunta anexo específico de "Estudio de movilidad para las nuevas zonas residenciales, integradas en el Plan General de Ordenación de Museros", en el que se indica:

"El aumento de tráfico que va a generar la implantación de los nuevos usos no se cree que vaya a generar conflicto en el casco urbano del municipio ya que solo una de las cinco zonas objeto del presente estudio, se encuentra en la zona urbana del municipio, ZND-RE-4 y como se encuentra contigua a la CV-32, no se aprecia que vaya a aumentar el tráfico actual en la zona."

" Para dar salida directa a las nuevas zonas residenciales ZND-RE-1, ZND-RE-2 y ZND-RE-3 se planea la ejecución de una rotonda al final de la Avinguda Rei Jaume I, facilitando así la conexión directa con la CV-32 y evitando aumentar el tráfico en el municipio sobre todo en las horas más críticas de entrada y salida a la jornada laboral."

" El tráfico generado por la zona industrial objeto del presente estudio, ZND-IN-1, no afectará al municipio de Museros debido a que esta zona se encuentra alejada del



casco urbano, concretamente al norte del municipio. Cuenta con salida directa a la CV-32 y a la A-7, por lo que está muy bien conectado facilitando el acceso a todo tipo de vehículos, siendo este un punto muy a favor ya que se trata de una zona industrial y se prevé que aumente el tráfico de vehículos pesados;

#### Análisis

En el estudio de movilidad aportado únicamente se hace referencia a la movilidad que generarán las zonas de nuevo desarrollo de manera independiente, sin estudiar la afección que generarán a la movilidad global del municipio. Además, en dicho estudio, no se ha incluido el nuevo sector industrial ZND-IN-2. También se dice "solo una de las cinco zonas objeto del presente estudio, se encuentra en la zona urbana del municipio, ZND-RE-4" NO considerado que las nuevas zonas residenciales ZND-RE-1, ZND-RE-2 y ZND-RE-3 suponen la ampliación del casco urbano.

En el estudio de movilidad se ha considerado un aumento de la población actual de aproximadamente el 27%. Según el resto de documentación del PGE, la población actual es de 6.164 habitantes, la capacidad máxima de acogida de las NNSS es de 9.574 habitantes y las nuevas zonas residenciales aportan 2.716 habitantes más. De este modo, si se colmata el total de suelo urbano y urbanizable, la población puede ser de 12.290 habitantes, prácticamente supone duplicar la población actual, NO un incremento del 27%, con las necesidades de movilidad que ello supone.

Para dar salida directa a las nuevas zonas residenciales ZND-RE-1, ZND-RE-2 y ZND-RE-3 se propone la ejecución de una rotonda al final de la avenida Rei Jaume facilitando la conexión con la CV-32 y evitando el paso por municipio. No se define la ronda necesaria y en las fichas de gestión únicamente se indica "al sector delimitado, se les adscribirán los sistemas primarios de forma proporcional a su aprovechamiento", no se especifica la infraestructura de la ronda ni la rotonda. También hay que considerar que actualmente en la intersección del camino previsto como conexión con la CV-32 únicamente se permiten los movimientos correspondientes a los giros a derecha, por lo que los movimientos desde Valencia hacia Museros y desde Museros hacia la A-7 necesariamente tendrían que realizarse por las rotondas existentes en la CV-32, cruzando el casco urbano.

En el proyecto de desdoblamiento de la CV-32 que la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio está redactando sí se prevé modificar ese acceso y facilitar todos los movimientos.

En esta actuación, no construida, se apoya la movilidad de las nuevas zonas residenciales.

Por otro lado, el casco urbano de Museros está dividido por la línea de metro. Además cabe destacar que al oeste de dicha infraestructura se localiza gran parte del casco urbano, los nuevos sectores residenciales, los colegios e institutos, el polideportivo y el cementerio y, al este se ubica zona residencial y la totalidad del suelo actual de uso terciario e industrial.

En el estudio de movilidad no se contempla la opción de mejorar la permeabilidad de dicha infraestructura.



Actualmente sólo hay tres pasos de los que uno es a nivel y los otros dos inferiores, uno de los pasos inferiores únicamente es peatonal.

En cuanto a los nuevos desarrollos de suelo industrial se ubican alejados del casco urbano y generan nuevas necesidades de movilidad. Esta ubicación se justifica en la documentación aportada por la cercanía a las grandes vías de comunicación, sin embargo, no se tiene en cuenta los grandes problemas de saturación que presenta la A-7 en dicha zona y el enlace con la CV-32, ni tampoco se indica el tráfico que generará los nuevos suelos industriales.

No se han realizado estimaciones del tráfico generado tanto por las zonas residenciales como industriales, ni la comprobación de la capacidad del viario estructural.

## **2.- Movilidad no motorizada y fomento del transporte público**

### Propuesta PGE

En la documentación presentada, se adjunta un "Estudio de movilidad para las nuevas zonas residenciales, integradas en el Plan General de Ordenación de Museros" en que se establecen directrices sobre las que actuar en esta materia. Sin embargo, carece de propuestas o actuaciones concretas para materializar una movilidad sostenible.

### Análisis

El casco urbano de Museros tiene una superficie aproximada de 29 Ha. En los municipios de este tamaño tiene gran importancia la movilidad peatonal debido principalmente a que la mayoría de desplazamientos que se realizan dentro del casco se realizan a pie. La distancia máxima entre dos puntos opuestos del casco es de 1.000 metros aproximadamente. Debido a la forma rectangular del casco urbano y la ubicación del centro neurálgico, cualquier punto perimetral se encuentra a unos 500/250 metros, por lo tanto, el casco urbano, se encuentra dentro de las distancias medias recorridas por los peatones.

Cabe considerar también la existencia del cementerio y polideportivo fuera del casco urbano, a una distancia de alrededor de 1,5 y 1 km respectivamente. También existe un núcleo urbano de viviendas aislado, llamado Pinosol, que se encuentra a 4,5 km del casco urbano.

Se deben establecer itinerarios peatonales y ciclistas de conexión con los equipamientos, la zona terciaria y la zona urbana residencial del Pinosol. Además, es necesario mejorar la permeabilidad respecto la línea de metro para permitir la movilidad entre los nuevos sectores residenciales al oeste de las vías y los suelos urbanos ubicados al este, tanto residenciales como terciario e industrial.

Por otro lado, es conveniente la ubicación de un aparcamiento disuasorio, tanto para vehículos motorizados como para bicicletas, en las inmediaciones de la parada de ferrocarril de Museros para fomentar el uso del transporte público.

## **3.- Plan de Movilidad**

### Propuesta PGE

No se adjunta Plan de Movilidad con la documentación aportada.

### Análisis



Según el planeamiento propuesto, se prevé un crecimiento poblacional del 44% respecto a la población existente. Sin embargo, el desarrollo completo de los suelos urbanos ya vigentes y las nuevas zonas de nuevo desarrollo supone duplicar la población, por lo que en ese caso y de acuerdo a lo establecido en la Ley 6/2011, del 1 de abril, de Movilidad de la Comunitat Valenciana, es necesario redactar un Plan de Movilidad.

Asimismo, debido a la ubicación de los nuevos desarrollos industriales apartados del casco urbano, focos de gran demanda de movilidad, según el artículo 12 de la ley mencionada anteriormente también es preceptiva la elaboración de un Plan de Movilidad para dichos desarrollos.

#### **4.- Protección de la red de carreteras y ferrocarril**

##### Propuesta PGE

Se adjunta un plano de ordenación específico de "Zonas de Afección y Protección", sin embargo, en dicho plano no están acotadas las zonas de protección de carreteras y ferrocarril. No se ha grafiado la zona de protección de la CV-300 ni la totalidad de la zona de protección de la CV-32.

##### Análisis

La zona de protección, tanto de carreteras como de ferrocarril, tiene que estar grafiada y acotada y además, se tienen que definir los usos permitidos en ella según la legislación sectorial correspondiente, todo esto recogido en la documentación con eficacia normativa del plan.

De acuerdo a lo establecido en el artículo 33.3 de la Ley 6/1991, de 27 de marzo, de Carreteras de la Comunitat Valenciana, la zona de protección en las zonas urbanas o urbanizables se corresponde con lo previsto en las NNSS vigentes. En el resto, abarca un espacio delimitado por dos líneas, medidas desde la arista exterior de la calzada más próxima, de 50 metros en la CV-300, en la CV-32 100 metros en los tramos de autovía y 50 metros en el tramo de carretera convencional y en los ramales de la autovía CV-32 25 metros.

Además, según el artículo 33.4 de la misma ley "En las zonas de protección no podrán realizarse obras ni se permiten más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad vial, previa autorización, en cualquier caso, de la Administración titular de la vía. No se admite en esta zona la nueva construcción de edificación alguna. Los terrenos incluidos en las zonas de protección de la carretera no computarán a efectos de las reservas dotacionales mínimas exigidas por la legislación urbanística."

Para la línea de metro de FGV de titularidad autonómica es aplicable la Ley 6/2011, del 1 de abril, de Movilidad de la Comunitat Valenciana que en sus artículos 75 y 76 establece la zona de dominio público que está definida por una franja de 8 metros a cada lado de la plataforma desde la arista exterior de la explanación, y la zona de protección que consiste en una franja de terreno a cada lado de la misma delimitada interiormente por la zona de dominio público y exteriormente por dos líneas paralelas a 70 metros de las aristas exteriores de la explanación. En el artículo 78 se delimita la línea edificación a una distancia de 50 metros del borde exterior de la plataforma de las infraestructuras ferroviarias.



Por otro lado, actualmente está en fase avanzada de redacción, por parte de esta Conselleria, el proyecto de desdoblamiento de la carretera CV-32, por lo que es necesario incluir la reserva de terrenos necesarios para sendos proyectos.

### **5.- AfECCIÓN ACÚSTICA**

#### Propuesta PGE

Se adjunta un "Estudio Acústico" en el que se analizan los principales focos de ruido en Museros. En dicho estudio se concluye:

- "La plena compatibilidad de los sectores de uso residencial ZND-RE-1 y ZND-RE-2."
- "La plena compatibilidad del sector de uso residencial ZND-RE-3, con la única precaución de disponer la zona verde en la zona de afECCIÓN de la Línea 3 FGV, lo que además viene motivado por la exigencia de límite a la edificación dispuesta en la legislación sectorial ferroviaria."
- "La plena compatibilidad de los sectores de uso industrial ZND-IN-1 y ZND-IN-2 con la única precaución de disponer la zona verde en la zona de afECCIÓN de las carreteras A-7 y CV-32, lo que además viene motivado por la exigencia de límite a la edificación dispuesta en la legislación sectorial de carreteras."
- "La afECCIÓN al sector de uso residencial ZND-RE-4, tanto por la CV-32, como por la línea 3 FGV. Requiere intervenir mediante la disposición de elementos de protección acústica, o resulta incompatible con su uso residencial, aunque podría dedicarse a uso terciario, a excepción de la zona de afECCIÓN de la carretera CV-32, lo que además viene motivado por la exigencia de límite a la edificación dispuesta en la legislación sectorial de carreteras."

#### Análisis

Las medidas amortiguadoras del ruido propuestas consisten en la disposición de las zonas verdes en las áreas donde el ruido supera los máximos admitidos para los usos correspondientes en cada sector. En el caso concreto del sector ZND-RE-4, la realización de una pantalla acústica vegetal, así como la consideración íntegra del sector como Espacio de Zona Verde de la Red Primaria PVP, y su adscripción como Red Primaria Adscrita a los restantes suelos urbanizables. En la zona ZND-RE-3 se propone disponer la zona verde en la zona de afECCIÓN, entendemos que acústica, de la línea de ferrocarril.

En materia de carreteras, la Ley 6/1991, de 27 de marzo, de Carreteras de la Comunitat Valenciana, en el artículo 33. Zona de protección, punto 4 se establece:

"Los terrenos incluidos en la zona de protección de la carretera no computarán a efectos de las reservas dotacionales mínimas exigidas por la legislación urbanística."

La Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunitat Valenciana en su artículo 77. Limitaciones de uso, establece:

"La ejecución en las zonas de dominio público y de protección de las infraestructuras de transporte de cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales, de cambios en el destino de las mismas o el tipo de actividad que se puede realizar en ellas, así como plantar o talar árboles. requerirá la previa



*autorización del administrador de infraestructuras. sin perjuicio de las competencias que al respecto ostenten otras administraciones públicas."*

*Actualmente se ha aprobado el proyecto de "Mejora de la calidad acústica en el entorno de la CV-32" pero la actuación que se va a llevar a cabo en Museros no afecta a las zonas de nuevo desarrollo propuestas.*

#### CONCLUSIÓN

*En función de lo expuesto en los apartados anteriores, esta Subdirección General de Obras Públicas emite informe DESFAVORABLE en el ámbito de sus competencias, infraestructuras públicas autonómicas y movilidad, debiéndose subsanar o mejorar la definición los siguientes aspectos:*

*1º.- Completar el estudio/análisis de la movilidad, tanto motorizada como no motorizada, de las necesidades del término en su totalidad: conexión entre el casco urbano y el resto de zonas urbanas (residencial, terciario, industrial) así como con los equipamientos. Especialmente, realizar las estimaciones correspondientes del tráfico generado tanto por las zonas residenciales como industriales y la comprobación de la capacidad del viario estructural.*

*2º.- Redacción del Plan de Movilidad del municipio según lo indicado en la Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunitat Valenciana si el crecimiento previsto de población es superior al 50%. Se deberá aclarar el crecimiento previsto respecto a la población actual.*

*3º.- Redacción del Plan de Movilidad de los sectores industriales como focos generadores de movilidad y alejados del casco urbano.*

*4º.- Movilidad no motorizada y fomento del transporte público: definición de itinerarios peatonales y ciclistas de conexión entre el casco urbano y el resto de zonas urbanas (residencial, terciario, industrial) así como con los equipamientos. Establecer medidas para fomentar la movilidad sostenible, tales como aparcamientos disuasorios o aparcamientos para bicicletas, en especial junto a la estación de FGV para facilitar la intermodalidad. Además, estudiar la necesidad de mejorar la permeabilidad de la infraestructura ferroviaria para permitir conectar los nuevos desarrollos de suelos urbanos con las zonas terciarias e industriales, mediante pasarelas o pasos interiores.*

*5º.- Protección de la red de carreteras y del ferrocarril: acolar en los planos de información la zona de protección, incluirla en los planos de ordenación y definir en las normas urbanísticas los usos permitidos en la misma de acuerdo a la Ley de Carreteras y la Ley de Movilidad vigente. También debe reflejarse la línea límite de edificación respecto a la vía del ferrocarril al no coincidir con el área de protección.*

*6º.- Zona de reserva: incluir la zona de reserva de la actuación de desdoblamiento de la carretera CV-32.*

*7º.- Respecto al sector ZND-RE-4 especificar claramente el uso previsto, en algunos documentos se prevé la ubicación de viviendas y en otros se indica que se corresponde en su totalidad con zona verdes, y el cumplimiento de las limitaciones establecidas tanto por la zona de protección de la carretera CV-32 y línea de ferrocarril como por la zona de servidumbre acústica.*



8º.- *Afección acústica: Las alternativas a plantear en los sectores en los que se sobrepasan los niveles acústicos permitidos deben ser compatibles con el resto de legislación sectorial (zona de protección de carreteras y ferrocarril), en ningún caso se podrán prever viviendas en la franja de servidumbre acústica, y las zonas verdes ubicadas en la zona de protección no computan a efectos de las reservas dotacionales mínimas exigidas por la legislación urbanística".*

*Incluir en la documentación la actuación prevista en el proyecto de construcción "Mejora de la calidad acústica en el entorno de la CV-32".*

9º.- *Definición y financiación de las actuaciones propuestas tanto en materia de movilidad como de protección acústica y su inclusión en las fichas de gestión.*

*Lo que se comunica para su conocimiento y a los efectos oportunos.*

Valencia,

El Servicio de Planificación"

**0.1.2.1. JUSTIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LOS CONDICIONANTES DEL INFORME.**

1. A cada uno de los apartados descritos en el Informe de 2018, se procede a exponer su justificación y/o subsanación:

**Superficies de las distintas zonas del Plan General Estructural de Museros:**

1. Las Normas Subsidiarias de 1998, vigentes, efectuaban una clasificación para todo el suelo urbano y urbanizable, que a lo largo de los 20 años transcurridos, se han venido desarrollando, con cierta aproximación, y cambio de superficie por ajustes en medición y perímetros de cada suelo, e incluso del uso de algún sector, como el Sector S4, que pasa de Almacenes y Servicios a Residencial:

	NNSS-1998		PLAN GENERAL	
	Ha	m²	Ha	
<b>SUELO URBANO</b>	<b>64,75</b>	<b>687.066,29</b>	<b>68,71</b>	
CASCO ANTIGUO	26,80	240.133,70	24,01	
ENSANCHE	6,80	94.175,31	9,42	
RESIDENCIAL UNIFAMILIAR	1,75	19.017,97	1,90	
ALMACENES Y SERVICIOS	8,30	60.985,04	6,10	
INDUSTRIAL	21,10	272.754,26	27,28	
<b>SUELO URBANIZABLE</b>	<b>38,00</b>	<b>385.146,45</b>	<b>38,51</b>	
RESIDENCIAL ENSANCHE	11,50	115.337,69	11,53	
S1	4,90	46.993,76	4,70	
S2	3,50	38.484,84	3,85	
S6	3,10	29.859,09	2,99	
ALMACENES Y SERVICIOS	15,40	151.488,36	15,15	
S3	9,20	90.408,33	9,04	
S4	6,20	61.080,03	6,11	CAMBIA A RESIDENCIAL
INDUSTRIAL	11,10	118.320,40	11,83	
S5	11,10	118.320,40	11,83	



2. La variación del Casco Antiguo, y Ensanche, viene como consecuencia de la delimitación histórica del Núcleo Histórico Tradicional, (denominación que sustituye a la de Casco Antiguo). El total del Suelo Urbano Residencial apenas varía por cuanto pasa de  $26,80 + 6,80 + 1,75 = 35,35$  Ha a  $24,01 + 9,42 + 1,90 = 35,33$  Ha.
3. Las variaciones en suelo destinado a Actividades Económicas: Almacenes y Servicios, e Industrial, viene como consecuencia de excluir la zona de afección de las carreteras y ferrocarril, que en realidad se convierten en viario del ámbito.
4. En el desarrollo de los Sectores de Suelo Urbanizable, se adecuan a las delimitaciones establecidas en las Normas Subsidiarias, con los ajustes mínimos correspondientes a mediciones tipográficas, que supone una diferencia de  $38'51 / 38,00 = 1,0135$ , equivalente al 1'35%. Cabe considerar que al ser sectores colindantes, las diferencias se van compensando.
5. EL Sector S4, como consecuencia de la Programación del Sector, mediante un Plan Parcial Modificativo, pasa de ser uso de Almacenes y Servicios a uso Residencial.
6. La mayor variación, se produce en el Sector S5 Industrial, por cuanto las Normas Subsidiarias, excluían del ámbito la zona de afección de la variante CV-300, y el Plan Parcial aprobado incluye dicha superficie, lo que supone el incremento de los 7.300 m<sup>2</sup>.
7. Queda por tanto justificada la realidad de los valores indicados en el Plan General, que pueden comprobar mediante su medición real en la base cartográfica.

#### **Justificación del crecimiento previsto en el Plan General de Museros:**

##### Suelo residencial:

1. Las Normas Subsidiarias de 1998, vigentes, efectuaban una previsión de población para todo el suelo urbano y urbanizable de 6.734 habitantes, como horizonte final de las Normas.
2. En la situación actual de ocupación del municipio de Museros, se han obtenido el número de habitantes, número de viviendas, y totalidad de los metros cuadrados construidos de uso residencial, lo que permite definir con exactitud el modelo de ocupación real del municipio, y poder prevenir con cierta aproximación la ocupación futura, siguiendo el mismo modelo.
3. La población actual de Museros, es de en el año 2.017, de 6.164 habitantes. En el Plan General, se considera que la aplicación de la total ocupación del suelo urbano consolidado, con un total de 3.175 viviendas, permitiría una población de 6.252 habitantes.
4. La capacidad vacante del Suelo Urbano, permitiría, con la máxima edificabilidad permitida por las ordenanzas de edificación, la construcción de 694 nuevas viviendas, con un total de 1.365 habitantes, con lo que la capacidad total de población del suelo urbano actual es de 3.869 viviendas y 7.617 habitantes, con una superficie de suelo residencial de 535.533'84 m<sup>2</sup>
5. El sector ZND-RE4, queda convertido en zona verde dentro de la Red Primaria, de conformidad con la alternativa 2 expuesta al público, dada su condición de suelo inundable incluido dentro de la zona de flujo preferente. Para mantener el Aprovechamiento Tipo su edificabilidad queda distribuida entre los tres sectores urbanizables de uso residencial.





- Los nuevos suelos urbanizables ZND-RE1, y ZND-RE2, reducen la superficie como consecuencia de la aprobación del Plan de Acción Territorial de Ordenación y Dinamización de la Huerta de Valencia (PATODHV), que amplía la zona protegida, disminuyendo el suelo con capacidad para nuevos desarrollos a una superficie de 140.679,37 m<sup>2</sup>, con una capacidad total de 830 viviendas y 1.634 habitantes.

#### Suelo Actividades Económicas:

- El suelo previsto en las Normas Subsidiarias de 1998, con el desarrollo y urbanización completa de todos los sectores de suelo urbanizable previstos en dichas normas, suponen un total de suelo urbano de 8,30 Ha de Almacenes y Servicios, 21,10 Ha de Industrial, lo que supone un total de 29,40 Ha. La realidad física con medición cartográfica reciente, supone un total de 333.739,31 m<sup>2</sup>, correspondiendo 60.985,04 m<sup>2</sup> a Almacenes y Servicios, y 272.754,26 m<sup>2</sup> a Industrial.
- El Suelo Urbanizable, ya desarrollado corresponde a 9,20 Ha del Sector S3 de Almacenes y Servicios, y 11,10 Ha del Sector S5, de uso Industrial. En realidad, las superficies han sido de 90.408,33 m<sup>2</sup> del Sector S3 Almacenes y Servicios, y de 118.320,40 m<sup>2</sup> del Sector S5.
- La total superficie actual ya desarrollada de suelo para actividades económicas es de 151.393,38 m<sup>2</sup> de uso de Almacenes y Servicios, 391.074,66 m<sup>2</sup> de Industrial, a los que añadir los 127.063,29 m<sup>2</sup> del Sector "Fontestad", desarrollado al margen de las Normas Subsidiarias, lo que supone un total de 669.531,32 m<sup>2</sup>
- Los nuevos suelos urbanizables corresponden a los Sectores ZND-IN1, de 197.993,71 m<sup>2</sup>, y ZND-IN2 de 126.605,64 m<sup>2</sup>, lo que suponen un total de 324.599,35 m<sup>2</sup>, en los que son compatibles el uso industrial y terciario.

#### Crecimiento Suelo Residencial:

- El Suelo Residencial actual es de 533.553,84 m<sup>2</sup>, con una capacidad para 3.869 viviendas y 7.617 habitantes, de los que dispone actualmente según el censo de 2017 de 6.164 habitantes.
- El crecimiento previsto en el Plan General Estructural es de 140.679,37 m<sup>2</sup>, con una capacidad total de 830 viviendas y 1.634 habitantes.
- Realizando la comparación para obtener el porcentaje de crecimiento que establece el Plan General es de:

Superficie:  $140.679,37 \text{ m}^2 / 533.553,84 \text{ m}^2 = 0'26366$ , lo que supone un 26'37 % de crecimiento en superficie.

Viviendas:  $830 \text{ viv} / 3.869 \text{ viv} = 0'21453$ , lo que supone un 21'45 % de crecimiento en viviendas.

Habitantes:  $1.634 \text{ hab} / 7.617 \text{ hab} = 0'21452$ , lo que supone un 21'45 % de crecimiento en población.

Incluso considerando el crecimiento respecto a la población del suelo considerado actualmente consolidado, suponen:  $1.634 \text{ hab} / 6.164 \text{ hab} = 0'26509$ , lo que supone un 26'51 % de crecimiento en población, el incremento generado por el Plan General.

#### Crecimiento Suelo Actividades Económicas:

- Realizando la comparación para obtener el porcentaje de crecimiento que establece el Plan General es de:



- Total Actividades Económicas:  $324.599,35 \text{ m}^2 / 669.531,32 \text{ m}^2 = 0'48481$ , lo que supone un 48'48 % de crecimiento para actividades económicas.

#### Conclusión:

- EL artículo 10 de la Ley 6/2011 de Movilidad de la Comunidad Valenciana, expone en sus apartados 4 a 6:
  - “4. Los municipios de más de 20.000 habitantes o aquellos que tengan una capacidad residencial equivalente formularán un plan municipal de movilidad en el plazo de cuatro años a partir de la entrada en vigor de esta ley.
  5. Procederá igualmente en dichos municipios la redacción de un plan municipal de movilidad o la revisión del existente con motivo de la formulación o revisión del Plan General, o cuando se introduzcan en él modificaciones relevantes en relación con la demanda de desplazamientos en los términos que reglamentariamente se establezcan. Dicha obligación se extenderá igualmente a los municipios de población inferior a los 20.000 habitantes en aquellos casos en que el instrumento urbanístico correspondiente prevea alcanzar dicha capacidad residencial o crecimientos superiores al 50% de las unidades residenciales, o del suelo para actividades productivas.
  6. En el supuesto previsto en el punto anterior, los planes de movilidad se formularán conjuntamente con el instrumento urbanístico al que acompañen, correspondiendo su aprobación definitiva al órgano competente en relación con dicho instrumento, previo informe favorable de la Conselleria competente en materia de transportes.”
- El Plan General de Museros, dispone como horizonte del plan una capacidad poblacional de  $9.254 < 20.000$  habitantes, por lo que no es exigente por este apartado el Plan Municipal de Movilidad.
- El Plan General establece crecimientos de capacidad residencial del 21'45% al 26'37%, según se contabilice población, vivienda o superficie, que en todo caso son inferiores al 50% exigible.
- El Plan General establece crecimientos de suelo para actividades productivas del 48'48 % < 50% exigible.
- En consecuencia, no se cumplen los condicionantes que exigen el desarrollo del Plan de Movilidad Municipal conjuntamente con el instrumento urbanístico.

#### **Movilidad Motorizada y No Motorizada y Fomento del Transporte Público:**

- Se complementa el Estudio de Tráfico y Movilidad, subsanando las deficiencias indicadas.

#### **Plan de Movilidad:**

- Tal como se ha indicado, en el apartado correspondiente, los incrementos de población, vivienda, o superficie clasificada, con motivo de la redacción del documento del Plan General Estructural, no alcanzan al 50%, por lo que conforme a lo establecido en la Ley 6/2011, de Movilidad de la Comunidad Valenciana, no es necesario redactar un Plan de Movilidad.
- No obstante, el Ayuntamiento de Museros, ha encargado un Plan de Movilidad, que se tramitará con independencia del Plan General.

**Protección de las carreteras y ferrocarril:**

1. La aplicación de las zonas de protección de carreteras y ferrocarril, y la determinación de dichas zonas como Suelo No Urbanizable Protección de Carreteras o Ferrocarril, supone la modificación de la delimitación de los suelos urbanizables colindantes, como son: ZND-IN-1 y ZND-IN2, colindantes con las carreteras A-7, CV-32 y CV-315, y ZND-RE2 (ZND-RE3 de la Versión Preliminar), colindantes con la Línea 3 del Metro, que se reduce, alejándose de la zona afectada acústicamente, ubicando el Parque PVP-3, para la amortiguación de ruidos.
2. La definición de los usos permitidos, viene reflejada en los artículos correspondientes de la Sección 4.- Zona Rural Protegida por Afecciones, de las Normas Urbanísticas del Plan General.

**Afección Acústica:**

1. El único condicionante del informe corresponde a la afección.
2. En conclusión:
  - Se completa el estudio/ análisis de movilidad, que se desarrolla en documento Anexo, incluyendo los focos generadores de movilidad de los sectores industriales alejados del casco urbano, y la movilidad no motorizada, con la definición y financiación de las actuaciones previstas, que cuando afectan a un sector de suelo urbanizable, se incluyen en su ficha de gestión.
  - No se requiere el Plan de Movilidad Municipal, aunque el Ayuntamiento lo ha contratado y procederá a su tramitación independiente del Plan General.
  - Se adecua la protección y límite de edificación de la red de carreteras y del ferrocarril, incluyendo la acotación de dichas zonas en los planos de información y ordenación. Encontrándose en las normas urbanísticas la legislación correspondiente.
  - Se califica como zona de reserva la afectada por la actuación de desdoblamiento de la carretera CV-32.
  - Se elimina el sector de suelo urbanizable ZND-RE4, pasando a ser zona verde.
  - Se incorpora a la documentación del Plan General el proyecto de construcción "Mejora de la calidad acústica en el entorno de la CV-32".
3. Con todo ello, se considera dar cumplimiento a los condicionantes del Informe de Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad, solicitando su Informe Favorable.



## 0.2. OBJETO.

---

1. El objeto del presente Estudio consiste en analizar la afección que previsiblemente tendrán las actuaciones urbanísticas en la versión inicial del Plan General Estructural del municipio de Museros sobre la movilidad y el tráfico, así como describir el efecto que tendrán sobre dichas materias las actuaciones propuestas, las cuales contribuirán a mejorar la accesibilidad, la seguridad vial, la eficiencia energética y la calidad ambiental.
2. En primer lugar, se analizan las variables socio-económicas del ámbito de estudio que influyen de forma más significativa sobre la movilidad, es decir: la población, la tasa de motorización y la actividad económica del municipio.
3. En el siguiente apartado se describe la red viaria y de comunicaciones existente en el término municipal, centrándose en la red viaria principal y los accesos, los caminos, las vías pecuarias y la red de transporte público.
4. En el plan de movilidad urbana, se estudia en primer lugar la movilidad actual en el municipio, estimada a partir de la información estadística disponible, para posteriormente pasar a realizar un análisis y diagnóstico de los modos de transporte existentes en el estado actual (transporte motorizado en vehículo público y privado y transporte no motorizado) y una descripción de las actuaciones de mejora propuestas.
5. A continuación, se procede a estimar de forma cuantitativa la movilidad prevista en el municipio en la situación futura, teniendo en cuenta las actuaciones urbanísticas y viarias previstas por los instrumentos de planeamiento.
6. Finalmente, en el último apartado se estudia el efecto que previsiblemente generarán las futuras actuaciones urbanísticas sobre la red viaria en materia de tráfico, evaluando la capacidad y el nivel de servicio de las vías tanto en el estado actual como en la situación futura.
7. En el Anexo 1 se adjuntan los cálculos de capacidad y niveles de servicio realizados.



# 1. ÁMBITO DE ESTUDIO.

1. El municipio de Museros está situado en la comarca de L'Horta Nord, provincia de Valencia (Comunidad Valenciana).
2. El municipio de Museros, limita por el Norte, con los términos municipales de Náquera y Rafelbunyol; por el Noroeste, con el término de Massamagrell; al Este con el de Massalfassar; al Sur con los términos de Albalat dels Sorells, Albuixech y una pertenencia del término de Valencia (pedanías de Mahuella y Teuladella); por el Suroeste con el término municipal de Albalat dels Sorells; y por el Oeste, con el término municipal de Moncada. Dispone en el extremo sur, como una isla dentro del ámbito del perímetro municipal de Museros, el término municipal de Emperador.
3. Dispone de una superficie actual, según información obtenida del Instituto Valenciano de Estadística (IVE), de una superficie de 1.245 Ha.
4. El término municipal, dispone de una orografía muy plana, con diferencias de cota que oscilan entre las 93'76 m, en una pequeña elevación en el extremo noroeste, donde forma límite con los términos municipales de Náquera y Rafelbunyol, y los 11'57 m en el límite este, con el término municipal de Massalfassar. Ello supone una ligera pendiente media de inclinación hacia el mar de aproximadamente del 13 por mil, (es decir del 1%).
5. Museros dispone de un cauce principal que recoge las escorrentías del término municipal, Barranco de Museros, y denominado en el Informe de la Confederación Hidrográfica del Júcar como "Cañada de Moliner". Este cauce afecta de manera importante en el término municipal, especialmente en el casco urbano de Museros, por la generación de riesgo de inundación.
6. Por otra parte, la Acequia Real de Moncada, atraviesa el término de Museros, constituyendo la fuente de riego de la cuarta parte del término. Perpendicularmente parten otras seis acequias de las que derivan otras de carácter secundario, generando la cuadrícula que riega toda la zona este del término municipal.
7. Dentro de su municipio se pueden diferenciar cuatro núcleos urbanos:
  - El Casco Urbano de Museros.
  - El Núcleo Urbano a ambos lados de la Avenida de Barcelona (CV-3015), junto al término municipal de Emperador.
  - El Núcleo urbano que forma la urbanización Pinosol, junto a la Senda Llarga, perpendicular a la CV-32.
  - El Núcleo Urbano, que ha quedado separado del casco urbano de Museros, por el trazado de la CV-32, estableciendo una continuidad urbana con casco urbano de Massamagrell.
8. El casco urbano de Museros, se encuentra según datos del IVE, a 17 m sobre el nivel del mar, y según la cartografía que se dispone para la redacción del Plan General, sus cotas oscilan entre 14'54 m en el extremo noreste y 21'01, en el extremo suroeste. El núcleo junto al término de Emperador se sitúa a una cota entre 16'62 y 18'03 m. El núcleo de Pinosol, se encuentra entre 37'77 y 42'15 m, y el núcleo junto a Massamagrell a una cota entre 14'55 y 15'22 m.
9. Se diferencia varias áreas, configurando cada una de ellas un espacio con características morfológicas y tipológicas diferenciadas, así como grupos de diseminados.
10. Además, la Declaración de Interés Comunitario concedida, para usos industriales como la empresa Fontestad, en condiciones de cesiones, aprovechamientos, y servicios,



similares a las de desarrollo de un sector urbanizable, generan un ámbito de uso industrial consolidado, que se plantea su regulación de deberes y derechos conforme a la Ley de Suelo.



11. Las principales vías de comunicación con las que cuenta el municipio y las cuales serán objeto del presente estudio son:

- La autopista A-7 By-Pass que cruza por el norte del término
- La carretera CV-32 "La Gombalda", que comunica el casco urbano de Museros con la A-7, tanto hacia la costa como hacia el By-Pass
- la carretera CV-300
- El ferrocarril eléctrico de cercanías (FGV) que discurre por el este del Término de Museros, paralelo a la carretera CV-300, en dirección norte-sur y además atraviesa el casco urbano.
- El núcleo urbano, situado en la parte sureste del término, se ha desarrollado de forma compacta alrededor del núcleo histórico de Museros.



## 2. MARCO SOCIO - ECONÓMICO.

### 2.1 POBLACIÓN.

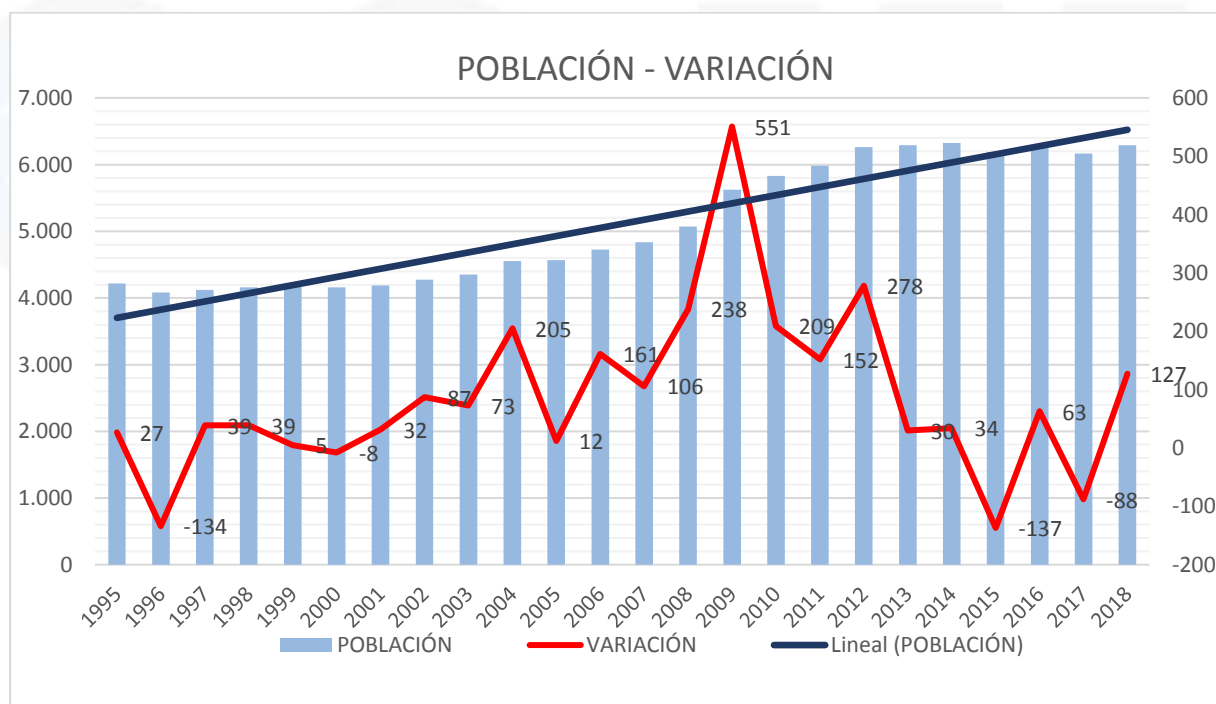
- Museros cuenta con 6.291 habitantes a fecha 1 de enero de 2018 según información facilitada por el Instituto Valenciano de Estadística. La evolución de la población ha experimentado un descenso paulatino en los últimos años, como puede verse en el siguiente gráfico:
- Los valores correspondientes al crecimiento de la población, se estructuran a partir de 1.900 por décadas, intercalando valores significativos de años censales y los de los últimos años, por ser los de mayor valor significativo.

AÑO	1900	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
POBLACIÓN	1576	1.771	1.948	2.119	2.249	2.277	2.524	2.907	3.535	4.106	4.190	5.984
VARIACIÓN		195	177	171	130	28	247	383	628	571	84	1794

Fuente.- Instituto Nacional de Estadística I.V.E.

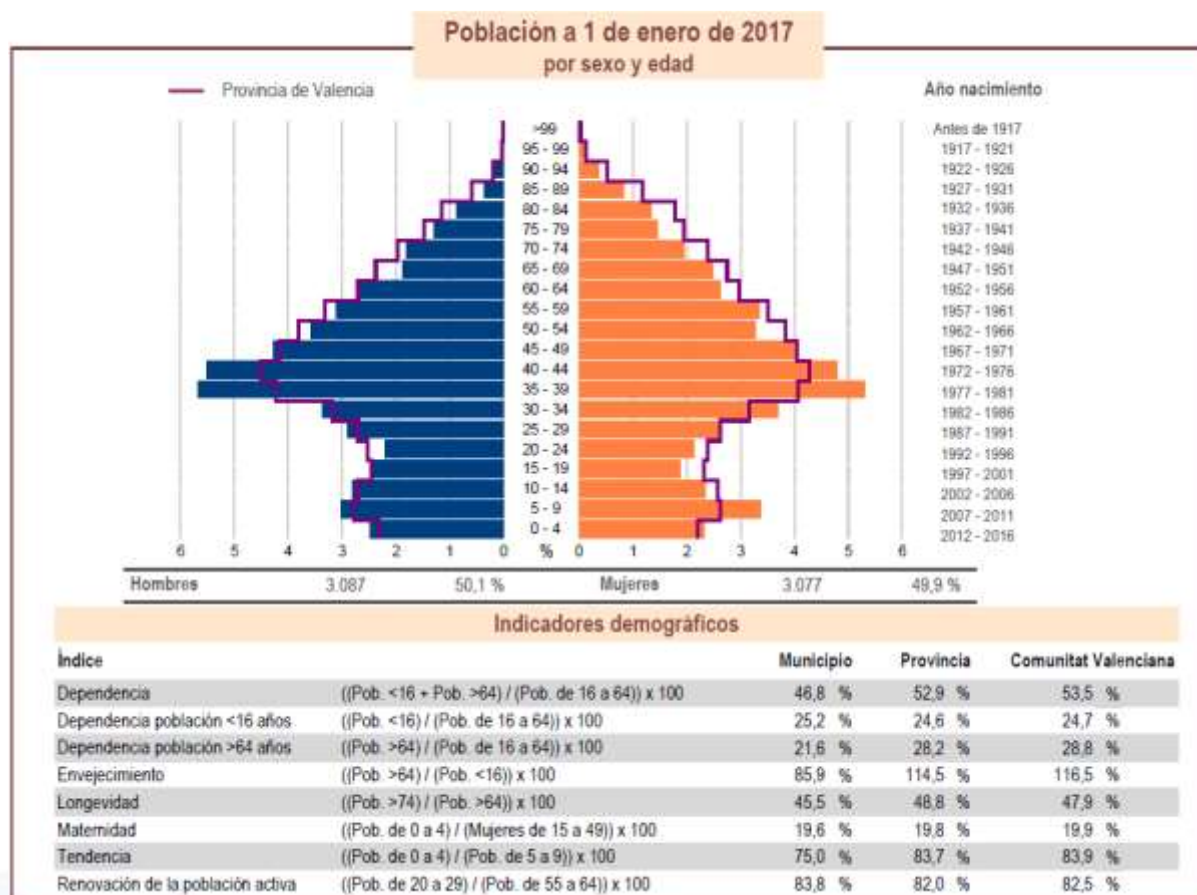
AÑO	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
POBLACIÓN	4.277	4.350	4.555	4.567	4.728	4.834	5.072	5.623	5.832	5.984	6.262	6.292	6.326	6.189	6.252	6.164	6.291
VARIACIÓN		73	205	12	161	106	238	551	209	152	278	30	34	-137	63	-88	127

Fuente.- Instituto Nacional de Estadística I.V.E.



Elaboración Propia.

- Así mismo, la pirámide de población a fecha 1 de enero de 2018 pone de manifiesto que se trata de una población estable, que presenta una menor proporción de habitantes entre 5 y 24 años, y entre 35 y 49 años, que la de la media de la Provincia de Valencia, como puede verse en la figura siguiente:



Fuente: Instituto Valenciano de Estadística, información del 2018.

- Observando la información del número de habitantes distribuida por grupos quinquenales de edad, en la pirámide de la población expuesta (elaborada por el IVE para el 2018), se deduce, a nivel general, la existencia de una estructura poblacional con un volumen importante de personas dependientes < 16 años (25,2%), superior a la media provincial y de la comunidad, y de personas dependientes >64 años (21'6%) inferior a las medias provincial y de la comunidad, por lo que podemos decir que es una población relativamente joven.
- Así como la población entre 20 -24 años es menor a la media de la CV, pero en las edades inferiores, la población se iguala con la media (en hombres), y supera en mujeres en el tramo 5-9 años, produciéndose una recuperación en los nacimientos en Museros, después de estos años de menor crecimiento.
- Por otra parte, también según datos del Nomenclátor del Instituto Valenciano de Estadística, la distribución de los habitantes de Museros en los diferentes núcleos y diseminados existentes es la siguiente a fecha de 2017:

Unidad Poblacional	Habitantes	Porcentaje
Núcleo Urbano Museros	5.509	87,19 %
Sector Ensanche "Emperador"	743	11,88 %
Urbanización "Pinosol"	58	0,93 %
Total	6.252	100,00 %





7. Se observa que la gran mayoría de la población se ubica en el núcleo urbano de Museros, mientras que los habitantes que residen en la zona de ensanche junto a Emperador es del 11,88 %, y los que residen en la Urbanización Pinosol menos del 1% del total.

## 2.2 PARQUE DE VEHÍCULOS Y TASA DE MOTORIZACIÓN.

1. Uno de los parámetros socioeconómicos más que más influyen en la movilidad en transporte privado es el parque de automóviles, ya que constituye un indicador del potencial a medio plazo de la generación de viajes en vehículos privados. La distribución del parque de vehículos en el municipio de Museros, según datos de los años 2.011 y 2.018, son las siguientes:

	2011					
	Diésel	Gasolina	Eléctrico	Sin especificar	Otros	Total
Turismos	1.815	1.186	0	0	1	3.002
Motocicletas	0	343	0	0	0	343
Furgonetas y camiones	749	49	0	0	0	798
Autobuses	3	0	0	0	0	3
Tractores industriales	38	1	0	0	0	39
Ciclomotores	13	250	0	0	0	263
Otros	329	13	0	93	0	435
<b>Total</b>	<b>2.947</b>	<b>1.842</b>	<b>0</b>	<b>93</b>	<b>1</b>	<b>4.883</b>

	2018					
	Diésel	Gasolina	Eléctrico	Sin especificar	Otros	Total
Turismos	2.070	1.314	0	0	3	3.387
Motocicletas	0	466	0	0	0	466
Furgonetas y camiones	667	55	0	0	0	722
Autobuses	7	0	0	0	0	7
Tractores industriales	62	0	0	0	0	62
Ciclomotores	6	226	0	0	0	232
Otros	43	8	0	184	0	235
<b>Total</b>	<b>2.855</b>	<b>2.069</b>	<b>0</b>	<b>184</b>	<b>3</b>	<b>5.111</b>

Fuente: Instituto Valenciano de Estadística, información del 2018.

2. Efectuamos la comparativa de la tasa de motorización (T.M.) en vehículos por cada 1.000 habitantes, de Museros con la provincia de Valencia y la totalidad de la Comunidad Valenciana:

Ámbito	Habitantes	Vehículos	T.M. total	Turismos	T.M. Turismos
Museros	6.291	5.111	812,43	3.387	538,39
Provincia de Valencia	2.540.707	1.832.404	721,22	1.236.135	486,53
Comunidad Valenciana	4.941.509	3.716.687	752,14	2.510.532	508,05

Fuente: Instituto Valenciano de Estadística, información del 2018. Elaboración propia.



- De los datos anteriores se observa que la provincia de Valencia posee unas tasas de motorización media (tanto total, como de vehículos de tipo turismo), inferiores a las del conjunto de la Comunidad. Sin embargo, las tasas de motorización en Museros superan los valores medios provinciales y autonómicos.
- En Museros, se dispone de 0'81243 vehículos/habitante.

## 2.3 ACTIVIDAD ECONÓMICA.

- El término municipal de Museros se encuentra ubicado en la comarca de L'Horta Nord, en la plana aluvial regada por la acequia de Moncada, y por varios pozos.
- Su especial ubicación ha propiciado que su riqueza económica se encontrara tradicionalmente centrada principalmente en la agricultura.
- Dispone de ganadería formada por bestiar vacuno y porcino, y además cuenta con granjas avícola.
- Con el desarrollo de los polígonos industriales, se han establecido fábricas diversas, industrias metalúrgicas, alimentarias, almacenes de fruta, construcción de maquinaria, madera y papel.
- Además, un porcentaje importante de la población se dedica al sector servicios.
- La actividad turística es poco relevante en el municipio, tal y como se desprende de los datos siguientes:

Oferta turística - 2017		
	Establecimientos	Plazas
Hoteles	1	38
Hostales	0	0
Apartamentos	0	0
Campings	0	0
Casas rurales	0	0
Albergues	0	0
Pensiones	0	0
Restaurantes	13	1.971
Agencias de viaje	1	-
Empresas de turismo activo	1	-

*Datos a 31 de diciembre*

Fuente: Instituto Valenciano de Estadística, información del 2018.

- Las personas demandantes de empleo por sector de actividad económica, en el municipio de Museros, son las siguientes:

Demandantes parados según sector actividad económica	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Agricultura	6	4	4	7	7	11	15	14	18	22	18	8
Industria	20	35	40	102	131	111	109	113	84	83	71	63
Construcción	36	17	34	111	109	120	137	119	83	74	53	34
Servicios	140	136	141	234	334	381	431	472	474	454	403	379
Sin actividad económica	16	10	18	20	14	24	30	45	44	33	29	22
Totales	218	202	237	474	595	647	722	763	703	666	574	506



Fuente: Servicio Valenciano de Empleo y Formación (SERVEF). Elaboración propia.

8. La mayor cantidad de personas paradas demandantes de empleo, corresponde al sector servicios, con una dinámica de crecimiento continuada, pasando del 49'37% en 2009, lo que supone menos de la mitad, a aproximadamente 3 de cada 4 demandantes de empleo son del sector servicios, superando ampliamente el porcentaje existente anterior a la crisis.
9. Para considerar el tráfico que pueda generar la actividad económica, consecuencia de la ampliación del suelo destinado a actividades económicas en el Plan General, consideramos la proporción de vehículos: furgonetas y camiones, con respecto a las de transporte de las personas, como son turismos y motocicletas:

$$722 \text{ furgonetas y camiones} / (3.387 \text{ turismos} + 466 \text{ motocicletas}) = 0'187386,$$

lo que supone el 18'7386 % de los desplazamientos de movilidad de las personas.





### 3. RED VIARIA Y DE COMUNICACIONES.

1. La ubicación de los principales viales existentes en el entorno del municipio de Museros se muestra en la imagen siguiente:



Fuente: Conselleria de Infraestructuras y Transporte

#### 3.1. RED VIARIA PRINCIPAL Y ACCESOS.

1. Por el término municipal de Museros discurren la Autovía A-7, titularidad del Ministerio de Fomento, y las carreteras CV-32 y CV-300, titularidad de la Generalitat Valenciana, la CV-305, titularidad de la Diputación Provincial de Valencia, y las carreteras locales CV-3169, CV-3020 y CV-3021.
2. El tráfico rodado circula por carreteras urbanas, interurbanas y por caminos rurales, siendo por las que vehículos las interurbanas. La relación de las carreteras interurbanas que forman la red vial de la zona de estudio se describe a continuación:
  - CV-32 "La Gombalda" que comunica el casco urbano de Museros con la A-7, tanto hacia la costa como hacia el By-Pass. Se trata de una vía de circulación con un carril en cada sentido con un tráfico elevado, la cual está siendo ampliada.
  - CV-300 Puig-Meliana (antigua N-340 Valencia -Barcelona), pasando por el casco urbano de Museros dirección Norte-Sur. Cuenta con un carril de circulación en cada sentido.



- CV-305, A-7 – Les Tres Rutes, que parte de la glorieta de conexión con la CV-32, a enlazar con la CV-315, en dirección a Náquera. Cuenta con un carril de circulación en cada sentido.
- CV-3169, corresponde a la carretera de acceso desde la CV-300 al casco urbano de Massalfassar, que discurre en un pequeño tramo, en su inicio, en el término municipal de Museros. Dispone de un carril por sentido, sin arcén, y carril bici y acera en el límite norte.
- CV-3020, supone la carretera local de conexión del casco urbano de Museros, con la zona de la Masía del Cossi, coincidiendo con la Vía Pecuaría Cordel de Llíria. Corresponde a un camino de ancho reducido con dos carriles de escasamente 3 m sin arcén.
- CV-3021, supone la carretera local de acceso oeste al casco urbano de Museros desde la CV-32, y salida en el mismo sentido. Corresponde a un camino de ancho reducido con dos carriles de escasamente 3 m sin arcén.
- CV-3015, supone la cesión de la travesía urbana de la antigua CN-340, que ha sido sustituida por la CV-300, de titularidad de la Generalitat Valenciana, y que se desplaza como circunvalación este del núcleo urbano de Museros. Actualmente corresponde a la Avenida Barcelona. Dispone de un carril en cada sentido, zonas de aparcamiento y amplias aceras.

### 3.1.1. AUTOVÍA A-7.

1. Consiste en una vía de alta capacidad perteneciente a la Red de Carreteras del Estado que discurre en dirección norte-sur por el lado oeste del municipio.
2. Se trata de la Autopista del Mediterráneo, conocida como la autopista A-7 By-Pass de circulación con dos vías por sentido que conecta con la CV- 32 y discurre por el norte del término.

### 3.1.2. CARRETERA CV-32" LA GOMBALDA".

1. Se trata de una carretera cuya titularidad corresponde a la Generalitat Valenciana, que permite la conexión este – oeste entre la autovía A-7 y la V-21.
2. Sirve de acceso principal a los municipios de Massalfassar, Massamagrell, y Museros, que cuenta con una sección transversal con un carril de circulación y arcén en cada sentido en el tramo este, y dos carriles de circulación con arcenes en el tramo final en el tramo oeste.
3. Se dispone de proyecto aprobado de ampliación de la calzada de modo que todo su trayecto disponga de dos carriles de circulación y arcenes en cada sentido, con sección transversal de autovía.
4. La conexión entre la carretera CV-32 y el núcleo urbano de Museros se realiza a través de cuatro puntos, que se describen de este a oeste:
  - El primero se ubica en la intersección en forma de glorieta a nivel con la CV-300, la cual dispone de ambos sentidos de circulación. El acceso al casco urbano de Museros, se produce a través de las distintas glorietas de la CV-300.
  - El segundo se sitúa en la intersección en forma de glorieta partida a distinto nivel, junto a la Avenida Barcelona (Antigua carretera N-340), la cual discurre de norte a sur por el lado este del núcleo urbano, permitiendo ambos sentidos de circulación.
  - El tercero, se ubica en la intersección en forma de glorieta a nivel con la Calle José



Ruiz Gimeno, la cual dispone de ambos sentidos de circulación. El acceso se produce al núcleo histórico de Museros, a través de Calle Costura y Calle Mayor.

- El cuarto, se corresponde con la CV-3021, que dispone de sección reducido, y el acceso al casco urbano y desde este a la CV-32, en el sentido sur (dirección oeste – este) de la CV-32.

### 3.1.3. CARRETERA CV-300.

1. Se trata de una carretera cuya titularidad corresponde a la Generalitat Valenciana que viene a sustituir la antigua carretera nacional CN-340 de Valencia a Barcelona, conformando el viario de circunvalación este del casco urbano de Museros. Dispone de vía de servicio en el frente de todo su trazado, correspondiente a la Avenida Lluís Santàngel.
2. Dispone de trazado con doble carril y arcén en cada uno de los dos sentidos y conexión mediante glorietas con el casco urbano de Museros, en los distintos puntos, reseñados de norte a sur:
  - Carretera CV-3174, correspondiente al pequeño tramo entre la CV-300 y la antigua CN-340, convertida en la Calle Carretera Massalfassar.
  - Ronda sur del Polígono Industrial

### 3.1.4. CARRETERA CV-305.

1. CV-305, A-7 – Les Tres Rutes. Se trata de una carretera cuya titularidad corresponde a la Diputación de Valencia que discurre entre las carreteras CV-32, por el este, y la CV-315, por el oeste, parte de la glorieta de conexión con la CV-32, a enlazar con la CV-315, en dirección a Náquera. Cuenta con un carril de circulación y amplio arcén, habilitado como carril bici, en cada sentido.

## 3.2. CAMINOS Y VÍAS PECUARIAS.

1. Las Vías Pecuarias que se mantienen formando parte de la ordenación estructural, facilitando el acceso a las diversas dotaciones de carácter primario.
2. La “Red de Vías Pecuarias”, dentro del término municipal, conforme al Proyecto de Clasificación de Vías Pecuarias del municipio de Museros del año 1974, publicado en el BOP de 15.11.1976, BOE de 12.11.1976, la forman:
3. Vía Pecuaría necesaria:
  - Colada del camino de Moncada. Anchura legal 8 metros.
4. Vías Pecuarias excesivas:
  - Azagador de Sagunto o de Moncada. Anchura legal 20'00 metros, que se reducirá a 15 m.
  - Vereda de Segorbe. Anchura legal 20'00 metros, que se reducirá a 8 metros.
  - Cordel de la Calderona.
    - Primer tramo: Anchura legal 37'50 metros, que se reducirá a 10 metros.
    - Segundo tramo: Anchura legal 37'50 metros que se reducirá a 10 metros.
  - Cordel de Liria: Anchura legal de 37'50metros que se reducirá a 20'00 metros.



5. El municipio de Museros cuenta así mismo con una extensa red de caminos agrícolas que permiten el acceso a los campos de cultivo existentes en el entorno de los núcleos urbanos.
6. Los caminos públicos tradicionales más importantes en el término municipal, son:
  - Camí de Museros a Albalat.
  - Camí del Barranquet.
  - Travesseres de Sant Onofre.
  - Camí de Valencia o de Albalat a Náquera.
  - Camí de la Sènia.
7. Dispone además de rutas de recorridos paisajísticos, que son:
  - Vía Augusta / Vía Xurra.
  - Vías Pecuarias. Incluye la Carretera de la Marta, que se corresponde con el Azagador de Sagunt o de Moncada.
  - Acequia Real de Moncada.
  - Acequia La Huitena.





### 3.3. TRANSPORTE PÚBLICO.

1. A nivel de transporte público, el municipio de Museros, dispone de transporte con el entorno metropolitano de Valencia a través de los servicios de la Línea C-3 de Metrovalencia, y de las líneas L110 y L11 de autobuses.

#### 3.3.1. LÍNEA C-3 DE CERCANÍAS, METROVALENCIA.

1. El municipio cuenta con una parada de metro de la línea 3 de metrovalencia que le da conexión directa con la ciudad de Valencia. Se trata de una línea regular con una frecuencia de 15 minutos en horario punta, tanto en dirección Valencia como dirección Rafaelbunyol. Además, esta línea, a lo largo de todo su recorrido, cuenta con conexión directa a todas las líneas con las que cuenta metrovalencia en la actualidad.
2. Cabe destacar, que la parada de metro se encuentra en el Carrer Sagunt con la Avinguda de L'Estació, muy próxima a las nuevas zonas residenciales objeto del presente estudio, lo que hace más fácil la movilidad sostenible en estas nuevas áreas.



PLANO METROVALENCIA

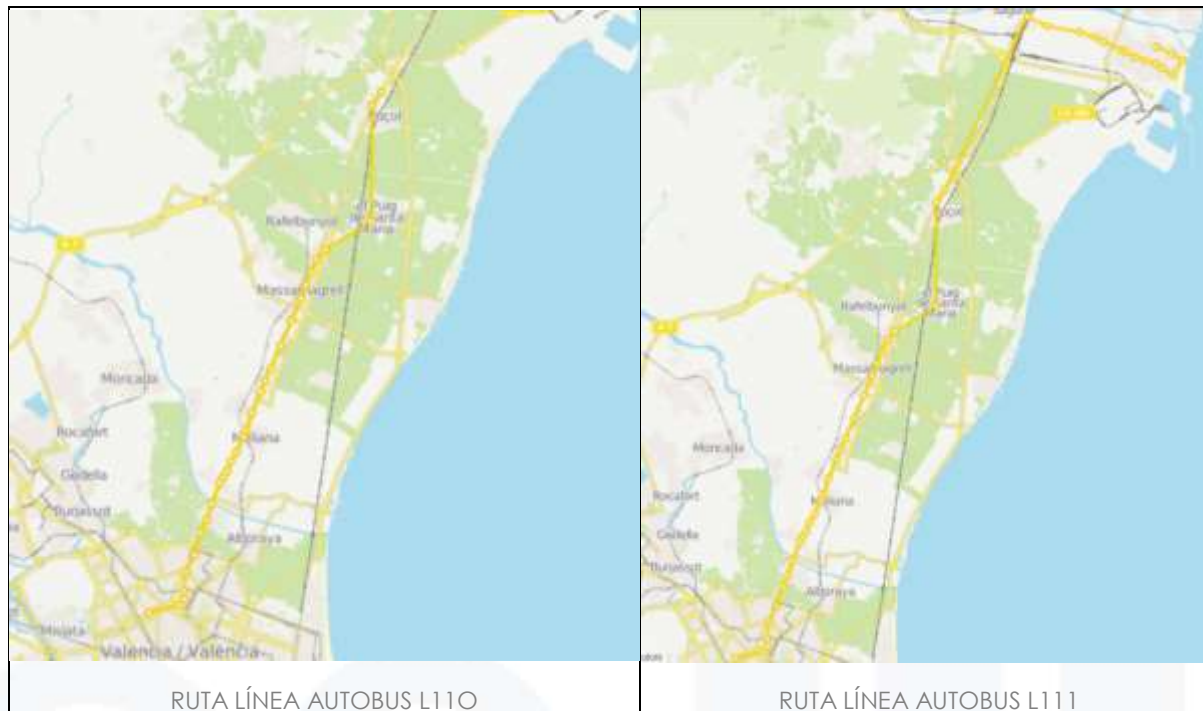






### 3.3.2. LÍNEAS DE AUTOBUSES.

1. El municipio de Museros cuenta con una parada de autobús que comunica con la ciudad de Valencia, aunque su frecuencia de paso es mucho menor que la del metro, es otra opción a considerar como medio de transporte sostenible. Las líneas con las que cuenta son:

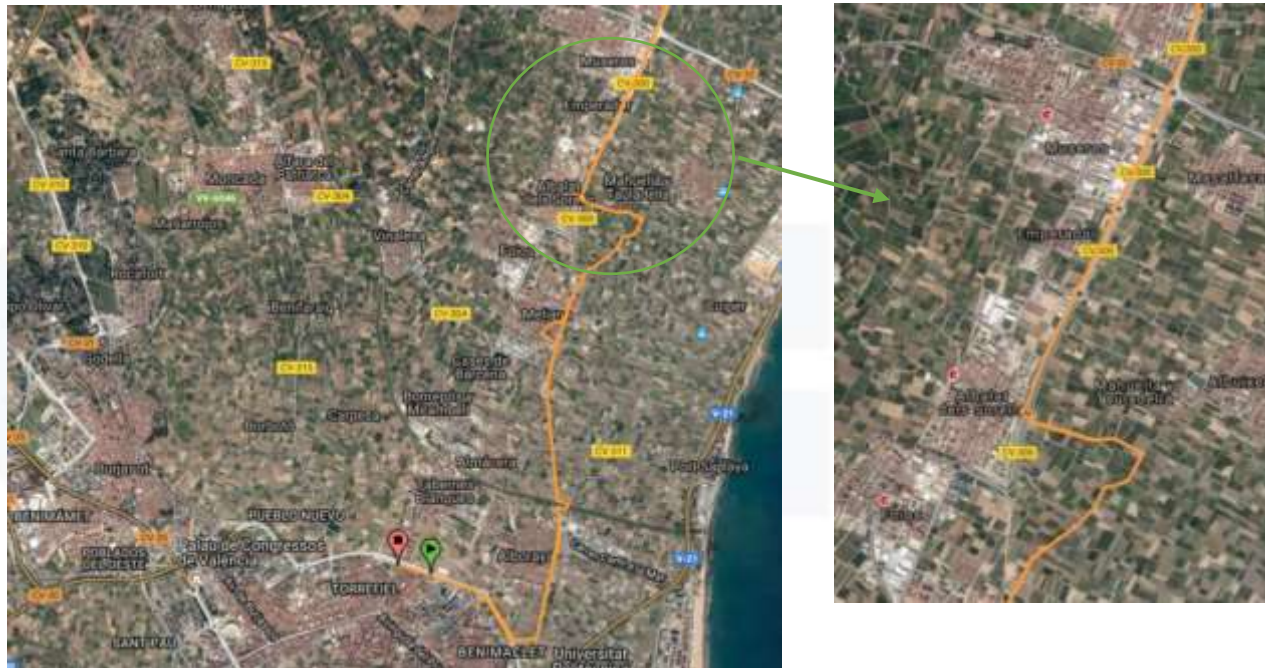


- Línea de autobús L110:  
Va desde la Estación de Autobuses de Valencia hasta el municipio de Puçol, cuenta con 30 paradas de ida y 33 paradas de vuelta a Valencia. La parada correspondiente al municipio de Museros se llama Barcelona y es la parada número 22 desde Valencia.
- Línea de autobús L111  
Va desde la Estación de Autobuses de Valencia hasta el Puerto de Sagunto, cuenta con 46 paradas de ida y 49 paradas de vuelta a Valencia. La parada correspondiente al municipio de Museros es la número 22 desde Valencia, y como se puede apreciar esta aproximadamente a la mitad de su recorrido



### 3.3.3. RUTA CICLO TURÍSTA.

1. Existe una ruta para poder realizar en bicicleta desde Valencia hasta la población de Museros, y viceversa. Desde Valencia dejando la rotonda donde actualmente se encuentran los accesos a las universidades, se gira a la izquierda hasta llegar al núcleo urbano de Alboraya, donde el carril bici discurre paralelo la carretera, se pasa Alboraya, continuando por el carril bici se cruza el barranco del Carraixet hasta llegar a Meliana. Se llega al parque donde se encuentra un poste de señalización de la Vía Augusta, girar a la derecha (barrios de Tauladella y Mahuella) y Albuixec. Continuar a la izquierda, siguiendo las indicaciones de la Vía Augusta, al cruzar la carretera a la izquierda, la población de Albalat dels Sorells y desde aquí continuar hasta llegar a Museros.
2. Se trata de una ruta que suelen hacer las familias los fines de semana, llama la atención poder recorrer el trazado del antiguo ferrocarril conocido como vía Xurra., con lo cual acceden, sin las molestias generadas por la proximidad de los vehículos a motor, a algunos pueblos característicos de la comarca de l'Horta Nord. Además, la Vía Xurra permite descubrir los viejos mosaicos de las huertas y sus cultivos tradicionales, así como diferentes ermitas en las afueras de los núcleos urbanos.



RUTA EN BICICLETA



## 4. PLAN DE MOVILIDAD URBANA.

1. En primer lugar, se procede a analizar la movilidad actual en el municipio de Museros, caracterizando los desplazamientos según el motivo de viaje, el lugar de destino, la duración y el medio de transporte. Para ello se parte de la información estadística disponible en el Censo de Población y Viviendas 2011 elaborado por el INE, y en la Encuesta Movilia 2006-2007 elaborada por el Ministerio de Fomento.
2. A continuación, se procede a describir la problemática y las deficiencias detectadas en el municipio de Museros en cuestión de movilidad, tanto la referida a los modos motorizados (transporte en vehículo privado y público), como a los modos no motorizados (peatón y bicicleta), para posteriormente detallar las actuaciones propuestas encaminadas a mejorar la accesibilidad, la calidad medioambiental y la eficiencia energética en cada modo de transporte.
3. En este sentido, se deben tener en cuenta las disposiciones contenidas en la Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunidad Valenciana, y en concreto las directrices generales a seguir por las administraciones públicas en materia de movilidad recogidas en el artículo 2 de dicha ley:

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

- a) *La mejora constante de los niveles de seguridad, promoviendo el uso de los modos más seguros y, dentro de cada modo, la disminución de los índices de accidentalidad.*
  - b) *La mejora de la accesibilidad de toda la ciudadanía en orden a garantizar la igualdad en el acceso al empleo, formación, servicios, relaciones sociales, ocio, cultura y a las demás oportunidades que ofrecen las sociedades avanzadas.*
  - c) *La salud y la calidad del entorno y del medio ambiente, con la consiguiente disminución de los niveles de ruido y emisiones atmosféricas, especialmente las que puedan afectar de manera directa a la salud y el bienestar de las personas.*
  - d) *La disminución de los consumos energéticos específicos, potenciando la utilización de los modos de transporte en tal sentido más eficientes, y promoviendo la progresiva utilización de fuentes renovables.*
  - e) *La participación de la sociedad en la toma de decisiones que afecten a la movilidad de las personas y de las mercancías.*
  - f) *La promoción del transporte público para todas las personas y de la intermodalidad.”*
4. Por último, se procede a estimar de forma cuantitativa la movilidad prevista en el municipio en la situación futura, teniendo en cuenta el efecto de las actuaciones urbanísticas y viarias previstas por los instrumentos de planeamiento

### 4.1. ESTUDIO DE LA MOVILIDAD. ESTADO ACTUAL.

1. Los Datos de Partida, se obtienen de la información disponible relativa a la movilidad se ha obtenido de las siguientes fuentes:
  - a) “Censo de Población y Viviendas 2011” realizado por el Instituto Nacional de Estadística (INE), que contiene información referente a la **movilidad obligada**



(debida únicamente por motivo de trabajo o estudios) para cada municipio de España.

- b) Encuesta "Movilia 2006-2007" publicada por el Ministerio de Fomento, que contiene información estadística relativa a la **movilidad total** (obligada y no obligada) de las personas residentes en España según comunidades autónomas, provincias y núcleos de población atendiendo a su tamaño.

#### 4.1.1. CENSO DE POBLACIÓN Y VIVIENDA 2.011

1. Los datos disponibles que se muestran a continuación se refieren a los viajes diarios de ida y vuelta realizados por motivo de trabajo (por personas ocupadas mayores de 16 años residentes en el municipio de Museros) y por motivo de estudios (por personas de cualquier edad residentes en el municipio de Museros), según:

- El lugar de estudio o trabajo.
- El medio de transporte utilizado.
- El tiempo medio de viaje.

##### 4.1.1.1. MOVILIDAD OBLIGADA SEGÚN LUGAR DE TRABAJO O ESTUDIO.

1. La mayoría de los viajes diarios realizados por los residentes en Museros por trabajo se realizan hacia otro municipio de la misma provincia, suponiendo el 71'72% del total, mientras que en el caso de los viajes debido a estudios la mayoría se realizan dentro del propio municipio de Museros, con un 73'95% del total.
2. En el cómputo global (trabajo más estudios), se observa que la mayoría de los viajes se realizan entre Museros y otro municipio de la misma provincia, debido al mayor peso de los viajes debidos a motivos laborales.

Número de viajes diarios de ida y vuelta	Motivo del viaje							
	Lugar de estudio o trabajo		Estudio	%	Trabajo	%	Total	%
Museros	965	73,95%	640	25,86%	1.605	42,46%		
Distinto municipio de la misma provincia	340	26,05%	1.775	71,72%	2.115	55,95%		
Distinta provincia de la misma comunidad	0	0,00%	60	2,42%	60	1,59%		
Otra comunidad	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%		
<b>Total</b>	<b>1.305</b>	<b>100,00%</b>	<b>2.475</b>	<b>100,00%</b>	<b>3.780</b>	<b>100,00%</b>		

Fuente: Censo de población y viviendas 2011 (INE) y elaboración propia

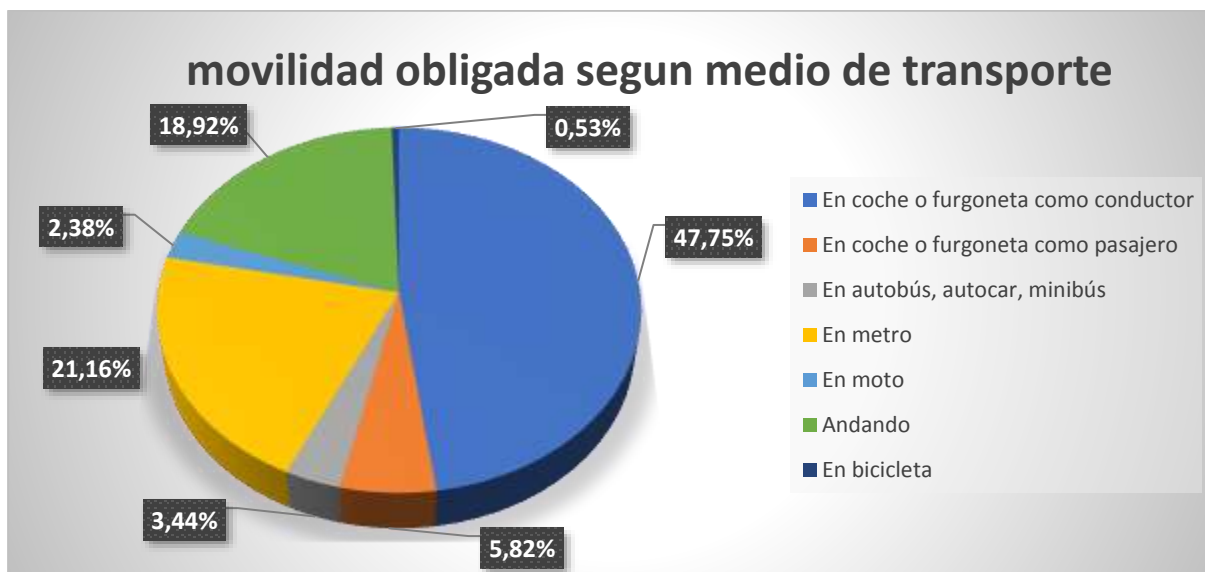


#### 4.1.1.2. MOVILIDAD OBLIGADA SEGÚN MEDIO DE TRANSPORTE.

1. El medio de transporte mayoritariamente empleado para desplazarse en Museros teniendo en cuenta los viajes totales motivados por trabajo o estudios es el vehículo privado, que está presente en un 55'95% de los viajes diarios. Le sigue el transporte público con un 24'60% y por último los desplazamientos a pie o bicicleta con un 19'45% del total.
2. El transporte público gana importancia si analizamos únicamente los viajes por motivo de estudios, alcanzándose un 30'27% de este segmento, mientras que en el caso de los viajes originados por motivos laborales el porcentaje cae hasta el 21'61%.
3. En cuanto a los desplazamientos no motorizados (a pie y en bicicleta), éstos resultan más significativos en los desplazamientos por motivo de estudios, alcanzando un porcentaje del 43'30%, superior al transporte público.

Número de viajes diarios de ida y vuelta	Motivo del viaje					
	Estudio		Trabajo		Total	
Medio de transporte		%		%	Total	%
En coche o furgoneta como conductor	160	12,26%	1.645	66,46%	1.805	47,75%
En coche o furgoneta como pasajero	165	12,64%	55	2,22%	220	5,82%
En autobús, autocar, minibús	75	5,75%	55	2,22%	130	3,44%
En tren	320	24,52%	480	19,39%	800	21,16%
En moto	20	1,53%	70	2,83%	90	2,38%
Andando	550	42,15%	165	6,67%	715	18,92%
En bicicleta	15	1,15%	5	0,20%	20	0,53%
<b>Total</b>	<b>1.305</b>	<b>100,00%</b>	<b>2.475</b>	<b>100,00%</b>	<b>3.780</b>	<b>100,00%</b>

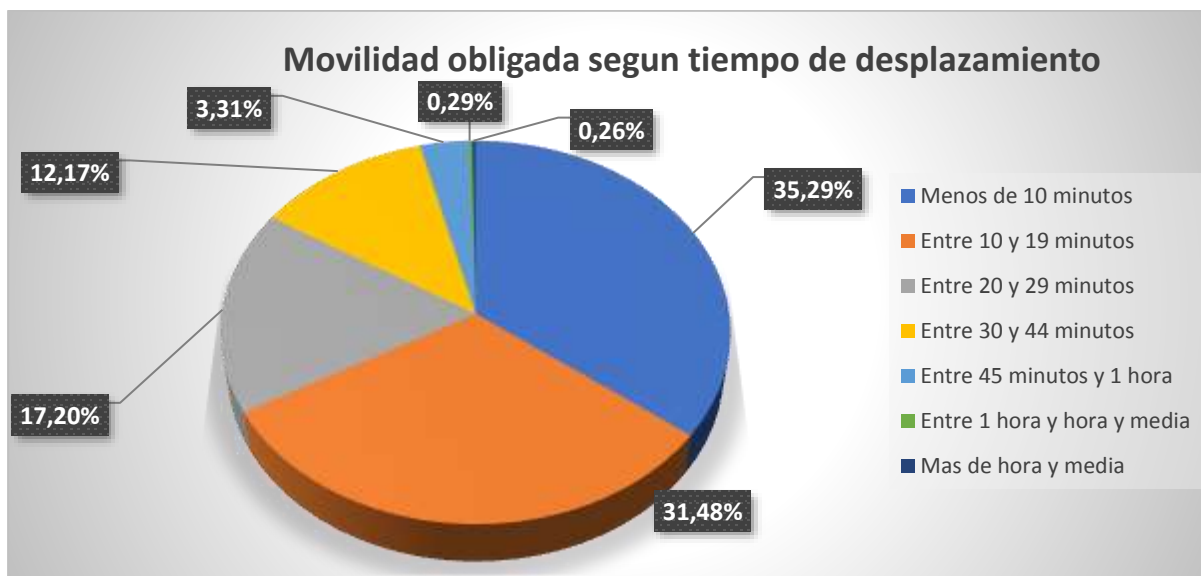
Fuente: Censo de población y viviendas 2011 (INE) y elaboración propia



#### 4.1.1.3. MOVILIDAD OBLIGADA SEGÚN EL TIEMPO MÉDIO DE VIAJE.

1. Se observa que los desplazamientos más numerosos son los que requieren un tiempo medio de viaje de menos de 10 minutos para completarse (45%), mientras que los desplazamientos de mayor recorrido, de 30 minutos en adelante, no llegan al 20% del total.
2. En el caso de los viajes por motivo de estudios, los desplazamientos de menos de 10 minutos suponen más de la mitad del total (53%).
3. En el caso de los desplazamientos por motivos laborales, los desplazamientos de menos de 10 minutos (27'11%) tienen un peso similar a los desplazamientos de entre 10 y 19 minutos (30'75%) o entre 20 y 29 minutos (23'07%), lo que indica que se reparte de modo similar en las tres distancias que generan los distintos tiempos de desplazamiento.
4. En todos los casos, los desplazamientos de más de 45 minutos resultan poco significativos.

Número de viajes diarios de ida y vuelta	Motivo del viaje					
	Estudio		Trabajo		Total	%
Tiempo de desplazamiento	Número	%	Número	%	Número	%
Menos de 10 minutos	663	50,80%	671	27,11%	1.334	35,29%
Entre 10 y 19 minutos	429	32,87%	761	30,75%	1.190	31,48%
Entre 20 y 29 minutos	79	6,05%	571	23,07%	650	17,20%
Entre 30 y 44 minutos	134	10,27%	326	13,17%	460	12,17%
Entre 45 minutos y 1 hora	0	0,00%	125	5,05%	125	3,31%
Entre 1 hora y hora y media	0	0,00%	11	0,44%	11	0,29%
Mas de hora y media	0	0,00%	10	0,40%	10	0,26%
<b>Total</b>	<b>1.305</b>	<b>100,00%</b>	<b>2.475</b>	<b>100,00%</b>	<b>3.780</b>	<b>100,00%</b>



#### 4.1.2. ENCUESTA MOVILIA 2006-2007.

1. La Encuesta de Movilidad de las Personas Residentes “Movilia 2006/2007” contiene información acerca de la movilidad de las personas residentes en España agregada por comunidades autónomas, por provincias y por núcleos de población según tamaño (<10.000 habitantes, entre 10.000 y 500.000 habitantes y >500.000 habitantes)

##### 4.1.2.1. MOVILIDAD TOTAL SEGÚN MOTIVO DE DESPLAZAMIENTO.

1. La información referente a la movilidad total atendiendo al motivo del desplazamiento en día medio laborable se muestra en el cuadro siguiente:

Ámbito	Total	MOTIVO DEL DESPLAZAMIENTO							
		Por trabajo	Por estudios	Por compras	Acompañar niños/otras personas	Ir a actividades de ocio	Paseos	Visitar a familiares o amigos	Otros motivos
Provincia Valencia	100,0%	30,98%	14,00%	11,34%	9,80%	9,98%	8,67%	8,37%	6,85%
Municipios en Áreas Metropolitanas < 10.000 habitantes	100,0%	30,90%	11,78%	12,00%	12,70%	9,78%	10,09%	7,11%	5,64%
<b>Valor medio</b>	<b>100,0%</b>	<b>30,94%</b>	<b>12,89%</b>	<b>11,67%</b>	<b>11,25%</b>	<b>9,88%</b>	<b>9,38%</b>	<b>7,74%</b>	<b>6,24%</b>

Fuente: Movilia 2006/2007 (Ministerio de Fomento) y elaboración propia

2. Atendiendo a los valores de la tabla anterior, se considera razonable adoptar los siguientes coeficientes de distribución de la movilidad en el municipio de Museros:

- Movilidad obligada (trabajo o estudios): 43'83%
- Movilidad no obligada: 56'17%

##### 4.1.2.2. MOVILIDAD NO OBLIGADA SEGÚN MODO DE TRANSPORTE.

1. La información referente a la movilidad no obligada (no debida a trabajo o estudios) en día medio laborable, atendiendo al modo de transporte empleado, se muestra en el cuadro siguiente:



Ámbito	Total	MODO PRINCIPAL DE TRANSPORTE					
		Más 5 min. a pie o bicicleta	Coche o moto	Autobús urbano y metro	Autobús inter-urbano	Tren	Otros
Provincia Valencia	100,0%	50,61%	39,98%	6,29%	1,17%	0,39%	1,55%
Municipios en Áreas Metropolitanas < 10.000 habitantes	100,0%	36,99%	53,87%	2,07%	3,14%	2,00%	1,94%
Valor medio	100,0%	<b>43,80%</b>	<b>46,92%</b>	<b>4,18%</b>	<b>2,16%</b>	<b>1,19%</b>	<b>1,74%</b>

Fuente: Movilia 2006/2007 (Ministerio de Fomento) y elaboración propia

2. A partir de los datos anteriores se puede adoptar el siguiente reparto de la movilidad no obligada según el modo de transporte para el municipio de Museros:
  - Vehículo privado: 46,92%
  - A pie o en bicicleta: 43,80%
  - Transporte público: 9,40%

#### 4.1.3. ESTIMACIÓN DE LA MOVILIDAD ACTUAL.

1. La movilidad actual en el municipio de Museros se ha estimado a partir de la información estadística detallada en el apartado anterior del presente estudio. Los pasos seguidos para ello se describen a continuación:
  - Estimación de la movilidad obligada en el estado actual: Dado que el número de habitantes ha aumentado en un 5'13% entre los años 2011 y 2018, pero a su vez se han aumentado los vehículos en un 4'67%, se asumen como actuales los datos estimados a partir del Censo de Población y Viviendas 2011, aplicando el coeficiente del 1'0513, consecuente de la proporción de incremento de habitantes entre 2011 y 2018.
  - Estimación de la movilidad no obligada y de la movilidad total: se obtiene a partir de la movilidad obligada anterior, considerando los porcentajes de distribución de la movilidad que se deducen de la Encuesta Movilia 2006-2007, es decir: movilidad obligada 43'83% y movilidad no obligada 56'17%.
  - Obtención de la distribución modal de la movilidad total: por último, a la movilidad total anterior, se le aplican los porcentajes de distribución según modo de transporte extraídos del Censo de Población y Viviendas 2011 (para la movilidad obligada) y de la Encuesta Movilia 2006-2007 (para la movilidad no obligada).
2. Los resultados finalmente obtenidos se muestran en la tabla siguiente:

Número de viajes diarios de ida y vuelta	Movilidad					
	Obligada	%	No obligada	%	Total	%
Vehículo privado	2.224	55,95%	2.389	46,92%	4.613	50,88%
A pie o bicicleta	773	19,44%	2.230	43,80%	3.003	33,12%
Transporte público	978	24,60%	472	9,28%	1.450	16,00%
Total	3.974	100,00%	5.092	100,00%	9.066	100,00%

Fuente: Movilia 2006/2007 (Ministerio de Fomento) y elaboración propia

3. En el cómputo global, el uso del vehículo privado y los modos no motorizados se encuentran muy desequilibrados, existiendo un predominio muy importante del vehículo privado 50'88%, frente al 33'12 % a pie o en bicicleta y 16'00% en transporte público.





4. A partir de los datos de movilidad estimados y de los datos de población, se obtiene una tasa de movilidad de 1,44 viajes de ida y vuelta al día por habitante residente en el municipio de Museros (9.066 viajes ida y vuelta/6.291 habitantes).





## 4.2. TRANPORTE MOTORIZADO.

### 4.3.1. ESTADO ACTUAL. PROBLEMÁTICA DETECTADA.

1. Actualmente el 87,19 % de la población reside en el núcleo urbano de Museros, que conforman el Núcleo Histórico Tradicional, la zona de Ensanche y los Sectores desarrollados, como continuo urbano, lugar donde también se ubican el Ayuntamiento y los equipamientos públicos, por lo que la práctica totalidad de los desplazamientos motorizados que tienen origen y destino Museros se realizan por el interior de esta área urbana.
2. Los restantes habitantes, residen en la zona de Emperador, en la Urbanización Pinosol y una población aproximada de 71 habitantes en diseminados.
3. La trama urbana del Núcleo principal de Museros, se encuentra dividida por el trazado en superficie de la línea de 3 de Metrovalencia, en dos zonas, una al este y otra al oeste de dicho trazado donde se encuentra al núcleo histórico tradicional.
4. El Núcleo Histórico Tradicional, se organiza en el S XIII, en el ámbito correspondiente al entorno del Castillo, y la Plaza del Castell, inicio de los caminos tradicionales, que configura la vía pecuaria: carrer Major y carrer del sequiol. La Calle Major, dispone de un ancho variable entre 6'75 m en sus proximidades a la Plaza, y 11'20 m en su extremo oeste.
5. Su crecimiento, sigue la dirección hacia el oeste de la Vía Pecuaria: Calle Major, siendo atravesado por pequeñas calles correspondientes al trazado de los caminos y acequias de carácter rural, con anchos entre 2'4 m y 6 m, y hacia el este hasta el límite formado por el trazado del ferrocarril.
6. Posteriormente se produce el desarrollo de una zona de ensanche al este del trazado del ferrocarril, y los crecimientos de ensanche del entorno del Núcleo Histórico Tradicional, siguiendo las pautas del núcleo antiguo, para culminar el estado actual, por el desarrollo en las últimas décadas de los sectores S1, S2, S4, y S6, del suelo urbanizable de las NNSS de 1998.
7. Estos sectores, han permitido un viario perimetral de mayor sección, correspondiente a la Avenida Blasco Ibáñez, al norte del Núcleo Histórico, y Avenida de la Senyera – País Valencia, al sur del mismo, con un cierre perimetral por el oeste de la Avenida Rei Jaume I.
8. El suelo urbano residencial al este del trazado del ferrocarril, se estructura en una retícula de calles paralelas y perpendiculares a la Avenida Barcelona, (antigua N-340), con la única salvedad de la Calle de la Cruz, que conecta en diagonal la glorieta de acceso a la Avenida Barcelona, con la Avenida País Valencia.
9. La zona residencial e industrial junto al municipio de Emperador, dispone de eje de tráfico la Avenida Barcelona, (antigua N-340), de sección importante, y conexión con los municipios de Albalat del Sorells y Foios hacia el sur, y con el casco principal de Museros hacia el norte.
10. La urbanización "Pinosol", dispone de una urbanización escasa, y su conexión se produce a través del Camí de la Partida Mas Blanc.
11. La zona de actividades económicas, se encuentra íntegramente al este del trazado del ferrocarril, y su movilidad, se apoya en el trazado de la Avenida Barcelona (antigua N-340), y en la CV-300, que funciona como variante de la anterior, y ambas conectan con la CV-32.

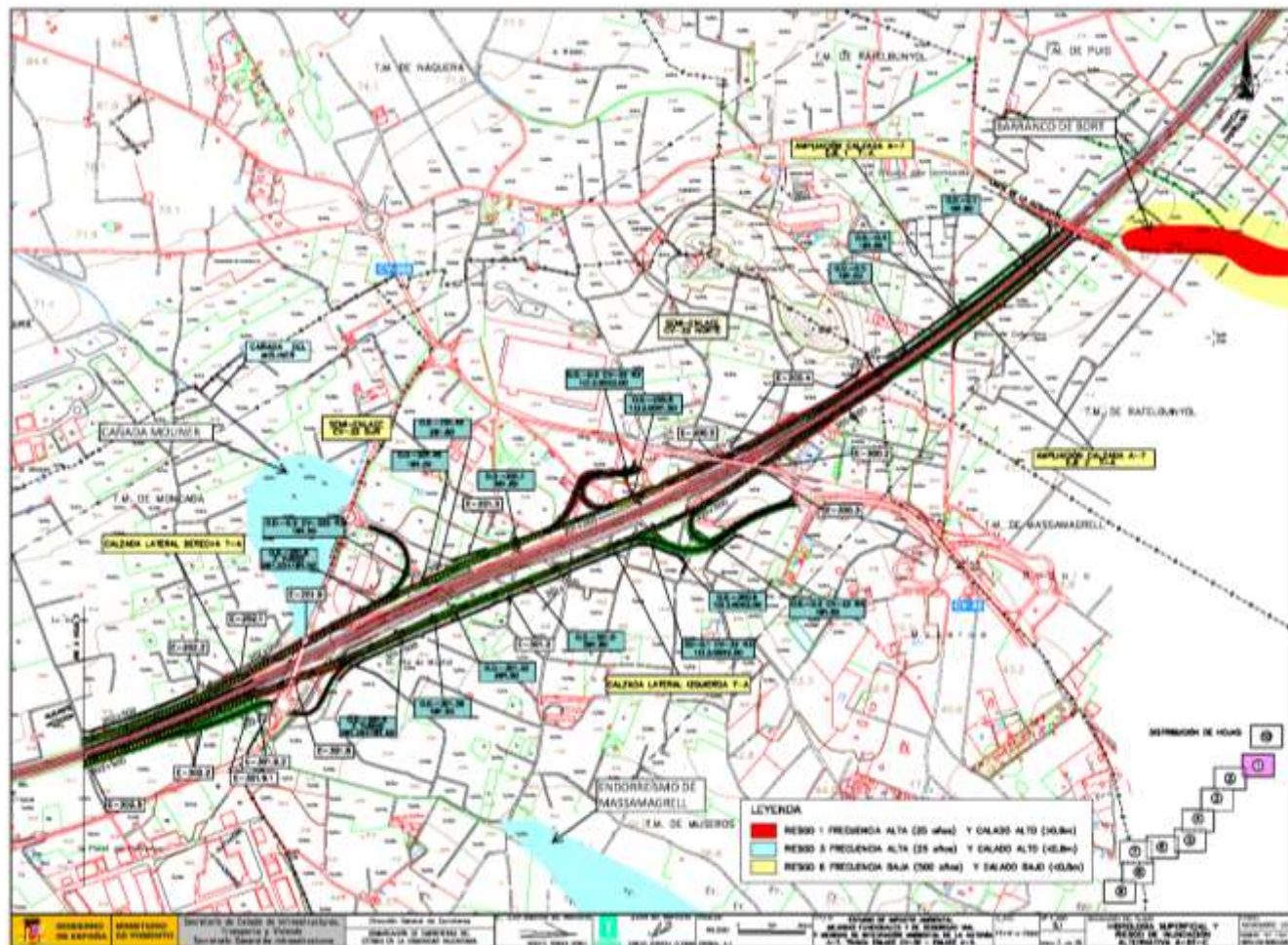


12. El ámbito industrial generado por la DIC para la empresa Fontestad, dispone de acceso directo a la CV-32, en la glorieta de conexión con la CV-307, (lugar de aforo CV-305-010). Dicha conexión directa facilita la comunicación a través de la CV-32, con la A-7 y V-21, sin interferir ningún tráfico residencial o de actividades económicas del casco urbano de Museros.
13. El principal problema viario, corresponde a la conexión a ambos lados de la vía del ferrocarril, que se limita a un paso de tráfico rodado subterráneo en la continuidad de la Avenida Blasco Ibáñez con Avenida Corts Valencianes, y un paso a nivel con barrera en la conexión de la Avenida País Valencia con Avenida de la Cruz.
14. El tráfico peatonal se reduce a la zona de acera junto al paso de tráfico rodado subterráneo en la continuidad de la Avenida Blasco Ibáñez con Avenida Corts Valencianes, un paso subterráneo peatonal en la conexión del Carrer Nou, con Carrer Senda Germana, y al paso a nivel con barrera en la conexión de la Avenida País Valencia con Avenida de la Cruz.
15. Como consecuencia de la separación del núcleo urbano, que constituye el trazado del ferrocarril, el tráfico motorizado, se apoya principalmente en las salidas a la CV-32, de la parte oeste del casco urbano, y a la CV-32 a través de la Avenida Barcelona, de la parte este.
16. Otro aspecto importante en la movilidad rodada, la produce la insuficiencia de plazas de aparcamiento.
17. La disposición de plazas de aparcamiento en el interior de las parcelas, supone la existencia de múltiples vados, que limitan las plazas de aparcamiento de rotación en la vía pública.
18. Por otro lado, la estrechez de la mayoría del viario del núcleo histórico y primer ensanche, reduce el espacio de aparcamiento a las Plazas como Plaça del Castell, Plaça Llibertat, Plaça Poeta Llorente.
19. Del mismo modo, como consecuencia de la estrechez del viario, la mayoría corresponde a trazados de un único sentido, con o sin aparcamiento, provocando los recorridos en automóvil hasta poder cambiar de dirección por calle suficientemente ancha.
20. Sólo en el viario de los sectores nuevos, se dispone de plazas de aparcamiento suficientes en el espacio urbano.



### 4.3.2. SITUACIÓN FUTURA. ACTUACIONES PROPUESTAS.

1. Las principales actuaciones contempladas en materia de ordenación viaria para el tráfico motorizado consisten en:
  - Actuaciones recogidas en el "Proyecto de clave 77-V-7060.A Mejoras funcionales y de seguridad vial y medidas de integración ambiental de la autovía A-7. Tramo: Enlce con lo CV32 - Enlce con lo A-3, subtramo: Enlace con la CV-32 – Enlace con lo CV-35". Indicando que dicha afección se localiza básicamente en lo zona del actual enlace de lo A-7 con lo CV-32, del Área de Planeamiento, Proyectos, Obras y Circunvalación de Valencia, de la Demarcación de Carreteras del Estado en Valencia.



Posibilita los accesos desde la zona industrial de Fontestad, en la glorieta de enlace de la CV-32, con la CV-305, sin recibir el tráfico que procedente de a CV-32, se dirigía hacia Valencia, disponiendo un acceso paralelo al trazado de la A-7.

- La Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio está redactando el "Proyecto de desdoblamiento de la CV-32", que prevé ampliar todo el trazado a sección de autovía con dos carriles por dirección, y resolver el acceso oeste desde la CV-32 al casco urbano de Museros, facilitando todos los movimientos.
- La Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio, ha aprobado el proyecto de "Mejora de la calidad acústica en el entorno de la CV-32" pero la

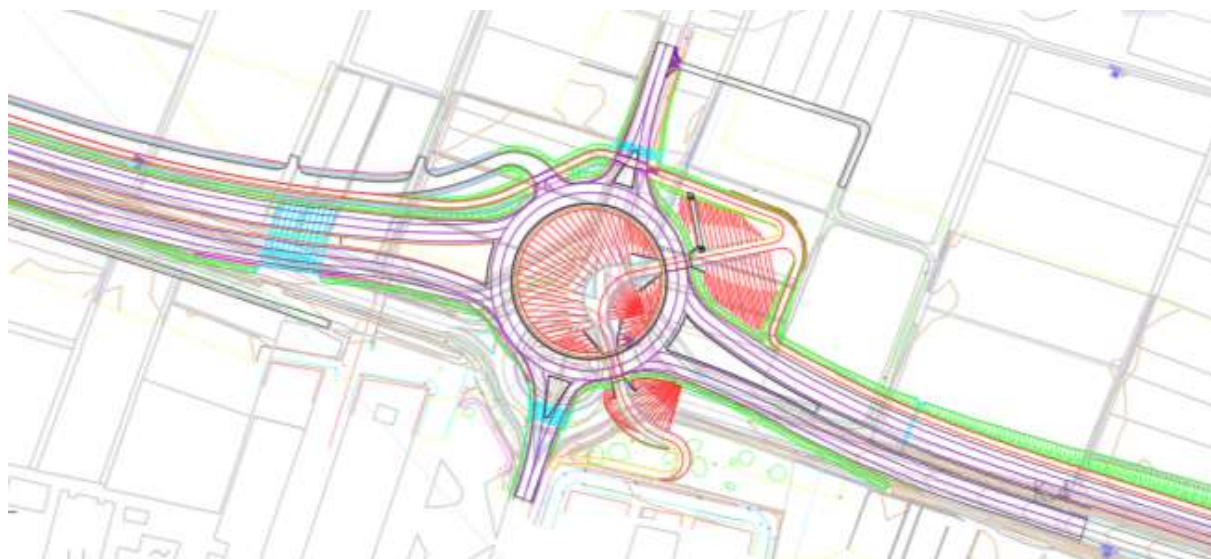


actuación que se va a llevar a cabo en Museros no afecta a las zonas de nuevo desarrollo propuestas.



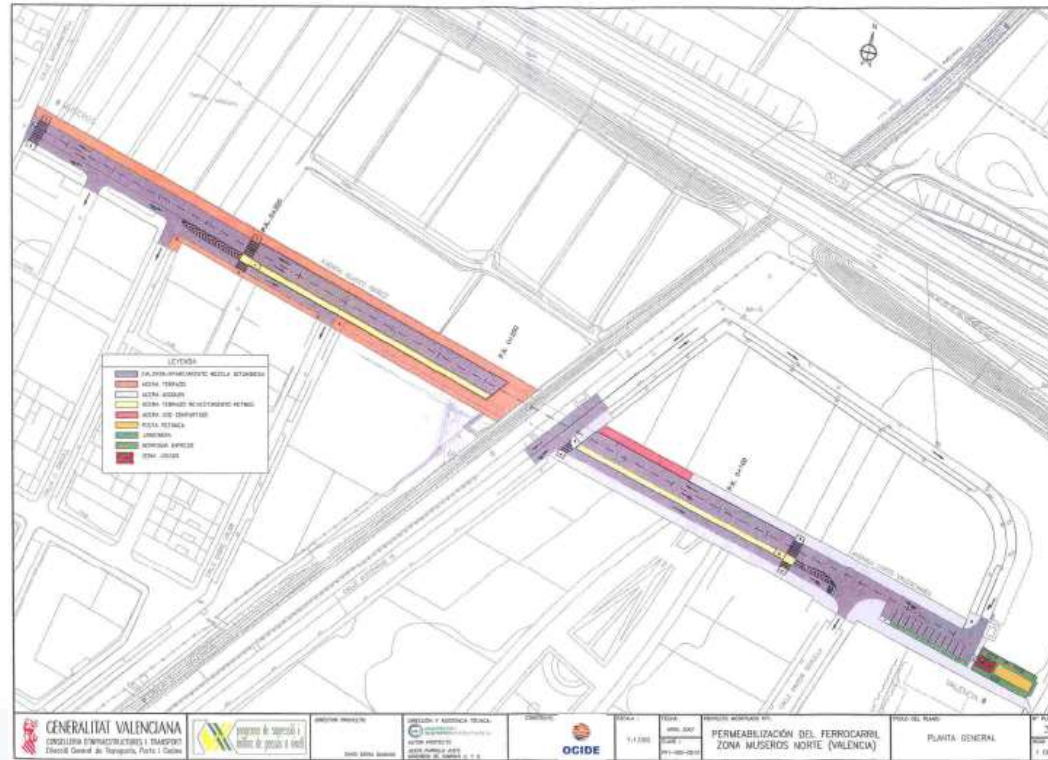
*"Anteproyecto de la Mejora del Trazado de la CV-32", facilitado por la Consellería*

El trazado de ampliación y mejora del trazado de la CV-32, lleva aparejado la continuidad del carril ciclo-peatonal, ubicado en la parte norte de dicho trazado, y que conecta desde la CV-300, hasta el Suelo Industrial ocupado por la empresa Fontestad.

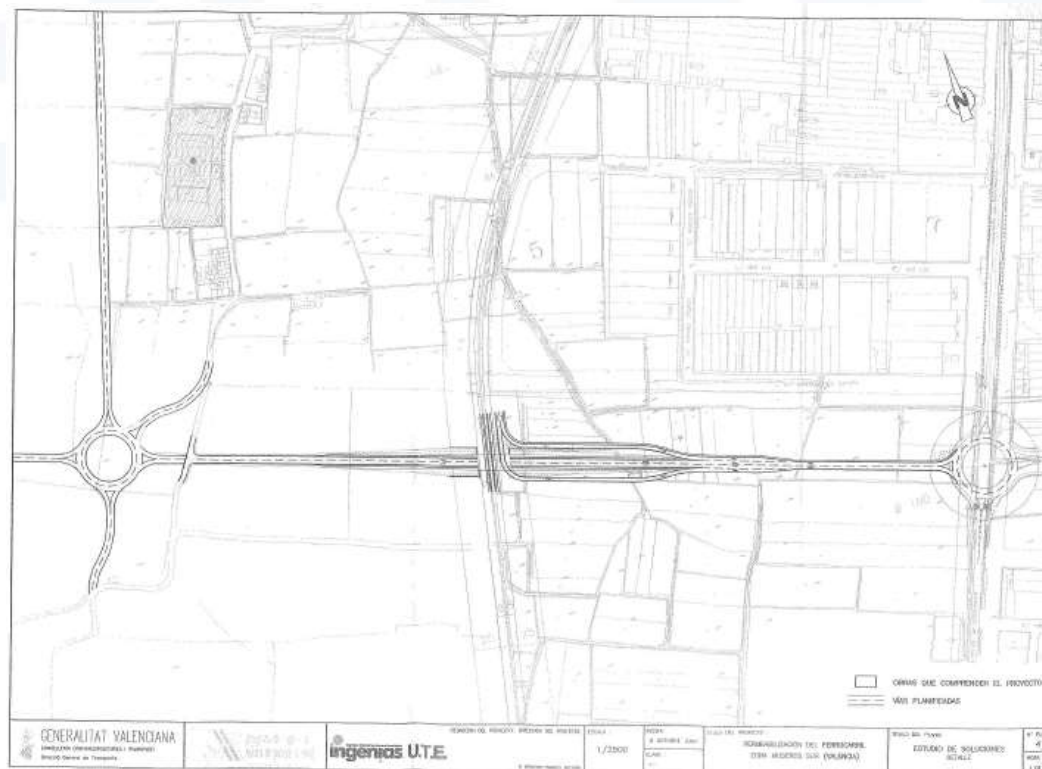




- El Proyecto de Permeabilización del Ferrocarril en la zona del casco urbano de Museros, que propone dos pasos de tráfico rodado por debajo de las vías del ferrocarril con el fin de suprimir los pasos a nivel. La solución norte de Museros, se encuentra ejecutada, y la solución sur pendiente de ejecución.



Solución Norte de Museros. Ya ejecutada.



Solución Sur de Museros. Pendiente de ejecución.





La solución Sur, pendiente de ejecución, se encuentra afectada por la delimitación de la Huerta Protegida por el PAT de la Huerta (PATODHV), por lo que quizá requiera una adecuación de su trazado. Dado que corresponde a un Proyecto de la Generalitat Valenciana, el Plan General asumirá la solución adoptada.





## 4.4. TRANSPORTE NO MOTORIZADO: PEATÓN Y BICICLETA.

### 4.5.1. ESTADO ACTUAL. PROBLEMÁTICA DETECTADA.

1. Como se ha descrito anteriormente, en la actualidad, más del 87'19 % de la población reside en el núcleo urbano de Museros, que es además donde se ubican el Ayuntamiento y los principales equipamientos y servicios públicos (sanitario, asistencial, administrativo, colegio público, parques, etc.), por lo que la práctica totalidad de los desplazamientos peatonales o ciclistas con origen y destino Museros se realizan por el interior de este núcleo urbano. La zona polideportiva se encuentra a escasos 400 metros al oeste del casco urbano.
2. Pese a que el casco urbano se concentra en una figura geoméricamente aproximada a un rectángulo de 1.500 x 600 metros, más un añadido industrial al sureste de 700 x 260 m, que corresponden a distancia fácilmente realizables a pie en un tiempo de 15 – 20 minutos. Ello supone el 66'77 % de los desplazamientos de movilidad obligada según el tiempo de viaje (Apartado 41.1.3 de esta memoria), se sigue utilizando el vehículo particular como medio de transporte en el 53'57 % de los viajes.
3. A pesar de las reducidas distancias entre los distintos puntos de movilidad forzada, y de la total planeidad del municipio, el uso del vehículo propio para los desplazamientos dentro del municipio sigue siendo muy importante.
4. En el núcleo urbano, el mayor obstáculo para la movilidad peatonal lo constituyen la fractura de los recorridos que conforma el trazado del ferrocarril, dejando la práctica totalidad de los servicios públicos al oeste del trazado, y la conexión peatonal entre ambas partes se limita a dos pasos subterráneos y un paso a nivel peatonal. Ello obliga a forzar los recorridos por dichos pasos, alargando los recorridos produciendo más una sensación de pérdida de tiempo que una pérdida real.
5. Por estrechez del viario en el núcleo histórico, y primer ensanche, lo que provoca la utilización como aparcamiento indiscriminado con ocupación de aceras y zonas de paso del peaton.
6. Otros problemas relativos a la accesibilidad, que a su vez afectan negativamente a la movilidad peatonal son:
  - Pasos de peatones sin vados en las aceras y en ocasiones con obstáculos intermedios como farolas o señales de tráfico.
  - Salidas de vehículos de garajes particulares ejecutadas mediante vados que modifican la pendiente transversal de la acera en la banda de recorrido peatonal.
  - Existencia de alcorques en aceras sin rejillas de protección y en ocasiones ubicados de forma incorrecta.





#### 4.5.2. SITUACIÓN FUTURA. ACTUACIONES PROPUESTAS.

1. El desplazamiento a pie y en bicicleta constituye el elemento esencial del patrón de movilidad de los pueblos y ciudades del sur de Europa, en general, y de la Comunitat Valenciana, en particular.
2. Dados su elevado nivel de eficiencia y respeto a los valores ambientales y energéticos, y su contribución a la convivencia y a la salud, se conforma como un pilar esencial del nivel de calidad de vida en relación con otros territorios.
3. En este sentido, y con el objetivo de que los desplazamientos no motorizados sigan constituyendo el elemento esencial de la movilidad cotidiana, conviene propiciar siempre que sea posible los desarrollos contiguos a los núcleos urbanos consolidados, tal y como sucede en este caso con los sectores residenciales previstos en el planeamiento en el núcleo urbano de Museros.
4. Las principales actuaciones contempladas en materia de ordenación viaria para el tráfico no motorizado consisten en:
  - La Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio, ha aprobado el proyecto de "Mejora de la calidad acústica en el entorno de la CV-32" pero la actuación que se va a llevar a cabo en Museros no afecta a las zonas de nuevo desarrollo propuestas.



"Anteproyecto de la Mejora del Trazado de la CV-32", facilitado por la Consellería

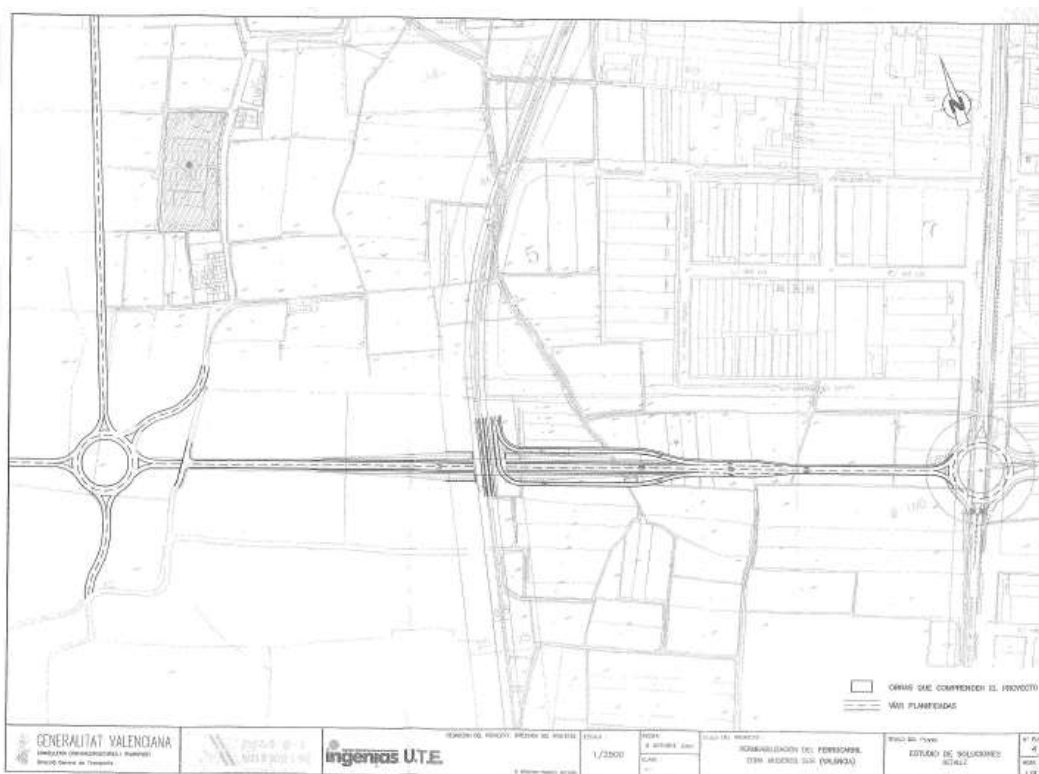
El trazado de ampliación y mejora del trazado de la CV-32, lleva aparejado la continuidad del carril ciclo-peatonal, ubicado en la parte norte de dicho trazado, y



que conecta desde la CV-300, hasta el Suelo Industrial ocupado por la empresa Fontestad.



- El Proyecto de Permeabilización del Ferrocarril en la zona del casco urbano de Museros, que propone dos pasos de tráfico rodado por debajo de las vías del ferrocarril con el fin de suprimir los pasos a nivel. La solución norte de Museros, se encuentra ejecutada, y la solución sur pendiente de ejecución.



5. Solución Sur de Museros. Pendiente de ejecución.

- La Diputación de Valencia ha redactado un Anteproyecto para la definición y adecuación de itinerarios ciclistas en los municipios de Museros y Massalfassar. Este anteproyecto forma parte de un proyecto más amplio que define todo un trazado de



carril ciclo-peatonal para unir los municipios de Rafelbunyol, La Pobla de Farnals, Massamagrell, Museros, Emperador, Massalfassar, Albuixech, Albalat dels Sorells, Foios y Meliana, cuya tramitación se está impulsando desde la Diputación de Valencia en colaboración con los distintos Ayuntamientos.



6. En el Estudio de Paisaje, y dentro de la Infraestructura Verde Local, se establecen los itinerarios con vocación de conexión peatonal, de comunicación de los recursos paisajísticos culturales del suelo urbano y de los paisajes de valor de la Huerta. Complementan la Vía Pecuaría Cordel de Liria, que atraviesa el casco urbano de Museros por la Calle Mayor.





7. Además, dentro del Estudio de Paisaje, se contemplan los Programas de Paisaje, que incluyen su programación y presupuesto, vinculados a la movilidad sostenible ciclo-peatonal siguientes:
  - A.1 Itinerarios por la Huerta.
    - A.1.3 Restauración Paisajística de Caminos Históricos.
    - A.1.4 Red de Itinerarios Verdes
  - B.1 Itinerarios peatonales.
  - B.2 Gestión del Tráfico en el Núcleo Histórico.
  - B.3 Tratamiento de los Bordes Urbanos.
8. Por otro lado, cabe señalar que el municipio está elaborando el "Plan de Movilidad Urbana Sostenible en el municipio de Museros" (PMUS).
9. En dicho documento se analizan las barreras arquitectónicas presentes en la población de Museros, centrándose en la accesibilidad urbanística del núcleo urbano, los sistemas de transportes y el acceso a la información, y se proponen actuaciones para resolver los problemas detectados.





## 5. ESTUDIO DE TRÁFICO.

### 5.1. DATOS DE PARTIDA. ESTADO ACTUAL.

1. Los datos disponibles del estado del tráfico en la red viaria del entorno del municipio de Museros en la actualidad, así como de su evolución histórica en los últimos años se muestran la tabla siguiente:

**Datos de aforos. Intensidad Media Diaria (IMD)**

Carretera	PK	IMD2013	IMD2014	IMD2015	IMD2016	IMD2017	IMD2018	C.A. (*)
A-7 V-308-2	312+500	53.588	56.002	59.561	55.204	65.131	--	4,998%
A-7 V-310-2	322+400	93.194	90.853	96.604	87.084	82.820	--	-2,907%
CV-32 - 010	0+000	24.366	23.492	23.817	24.884	26.041	26.226	1,482%
CV-32 - 020	3+000	15.487	16.180	17.034	18.411	19.257	19.226	4,420%
CV-32 - 025	6+000	16.036	16.999	17.954	19.374	19.808	20.114	4,636%
CV-32 - 030	7+500	17.067	18.342	19.211	20.435	21.779	22.319	5,512%
CV-32 - 090 C	8+000	5.798	7.020	7.653	9.245	9.291	7.663	5,736%
CV-32 - 097 C	9+350	4.639	5.179	5.241	6.498	8.248	5.543	3,625%
CV-300 - 030	6+550	12.564	13.211	12.914	13.089	14.573	14.525	2,943%
CV-300 - 035	8+000	9.811	9.528	10.686	11.146	11.606	11.526	3,274%
CV-305	0+000	9.978	9.014	--	10.457	10.808	11.460	2,808%

Fuente: Aforos de la Diputación de Valencia, Generalitat Valenciana, Ministerio de Fomento y elaboración propia.

(\*) Tasa de crecimiento anual media

2. Durante el periodo 2013-2017, según los datos de aforos disponibles, la carretera A-7, en el segundo tramo al sur del enlace con la CV-32, ha experimentado una disminución de tráfico inicial, excepto el año 2015.
3. Durante el periodo 2013-2018, según los datos de aforos disponibles, las restantes carreteras que atraviesan el municipio de Museros, han experimentado un aumento del tráfico que oscilan entre el 1'482% en el enlace de la CV-32, con la V-21, y el 5'736% en el tramo de la CV-32, que discurre entre la glorieta de acceso a la CV-305, y la salida en dirección sur a la A-7.

**Datos de aforos. Porcentaje de vehículos pesados (%P)**

Carretera	PK	%P_2013	%P_2014	%P_2015	%P_2016	%P_2017	%P_2018	C.A. (*)
A-7 V-308-2	312+500	27,33%	24,36%	24,39%	18,60%	15,30%	--	-13,501%
A-7 V-310-2	322+400	19,76%	21,38%	21,40%	21,80%	21,70%	--	2,369%
CV-32 - 010	0+000	8,40%	8,20%	8,20%	8,60%	8,60%	9,10%	1,614%
CV-32 - 020	3+000	10,50%	10,70%	10,60%	11,10%	11,80%	11,10%	1,118%
CV-32 - 025	6+000	10,80%	10,40%	9,70%	9,90%	10,10%	10,20%	-1,137%
CV-32 - 030	7+500	12,80%	12,10%	11,10%	9,30%	11,30%	12,20%	-0,956%
CV-32 - 090 C	8+000	--	--	--	--	--	5,90%	--
CV-32 - 097 C	9+350	--	--	--	--	--	7,60%	--
CV-300 - 030	6+550	3,00%	3,40%	3,60%	3,70%	3,70%	3,20%	1,299%
CV-300 - 035	8+000	2,60%	3,10%	3,20%	--	2,60%	3,00%	2,903%
CV-305	0+000	5,78%	5,24%	--	5,68%	5,92%	6,55%	2,533%

Fuente: Aforos de la Diputación de Valencia, Generalitat Valenciana, Ministerio de Fomento y elaboración propia.

(\*) Tasa de crecimiento anual media



4. Los porcentajes de vehículos pesados en la autovía A-7, disminuye considerablemente - 13'501% anual al norte del enlace con la CV-32, y aumenta en un 2'369% anual, al sur de dicho enlace.
5. Los porcentajes de vehículos pesados en la carretera CV-32, aumenta en un 1'614% en el tramo entre Museros y la V-21, aumenta en un 1'118% anual en la salida de Museros hacia la A-7, disminuyendo en los tramos siguientes de proximidad a la A-7, donde se ubican las conexiones de los polígonos industriales de Massamagrell, lo que puede venir como consecuencia de que la crisis, generándose un repunte desde 2015, por lo que si consideramos solamente los tres últimos años supondrían crecimientos del 1'689% en el PK 6+000, y del 3'200% en el PK 7+500. No se disponen datos de los tramos medidos en los PK 8+000 y 9+350, salvo del año 2018, por lo que no se puede establecer la Tasa de crecimiento anual.
6. Los porcentajes de vehículos pesados en la carretera CV-300, aumentan en el tramo que discurre por el término municipal de Museros, colindante con los polígonos Industriales en un 1'299% anual.
7. Los porcentajes de vehículos pesados en la carretera CV-305, aumentan en el tramo que discurre por el término municipal de Museros, en un 2'533% anual.





## 5.2. PROGNOSIS DE TRÁFICO.

### 5.2.1. SITUACIÓN FUTURA SIN ACTUACIONES URBANÍSTICAS PREVISTAS.

1. La situación futura en el final de la vigencia del Plan General, se considera en el año 2.040, considerando que su aprobación pudiera producirse en el año 2.020, y los veinte años de vigencia establecidos en la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana.
2. En dicho supuesto se dispondrán de los tráficos existentes en las vías de comunicación que discurren por el municipio de Museros, y el incremento de población generado por la ocupación de los suelos urbanos y urbanizados vacantes en la actualidad

#### 5.2.1.1. SITUACIÓN FUTURA DE TRÁFICO EN VIAS DE COMUNICACIÓN.

1. Partiendo de los datos de intensidad media diaria de tráfico del año 2017-18, se procede a estimar el volumen de tráfico en la situación futura suponiendo que no se desarrollen las actuaciones urbanísticas previstas aplicando la siguiente formulación:

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

2. siendo:
  - $IMD_o$ : intensidad media diaria en el año de referencia. Año 2017 en este caso.
  - $IMD_n$ : intensidad media diaria en el año n-ésimo contado a partir desde el año de referencia. En este caso tomaremos el año 2.040 como la fecha estimada de desarrollo completo de las actuaciones urbanísticas previstas, finalizado el plan general, considerando que su aprobación se produjera en 2.020, más los veinte años de vigencia del Plan General.
  - $r$ : tasa de crecimiento anual en tanto por uno. Se adopta un crecimiento medio anual del 0,5% para la autovía A-7, PK 322+400, con coeficiente negativo.
  - $n$ : número de años que transcurren desde la fecha del aforo hasta el año de evaluación. En este caso 22 años, lo que supone efectuar los cálculos para 2.040.
3. Los resultados obtenidos se muestran a continuación:

#### Prognosis de tráfico. Año 2040 sin actuaciones previstas.

Carretera	PK	IMD 2040
A-7 V-308-2	312+500	199.953
A-7 V-310-2	322+400	92.887
CV-32 - 010	0+000	36.250
CV-32 - 020	3+000	49.790
CV-32 - 025	6+000	54.509
CV-32 - 030	7+500	72.669
CV-32 - 090 C	8+000	26.141
CV-32 - 097 C	9+350	12.133
CV-300 - 030	6+550	27.496
CV-300 - 035	8+000	23.417
CV-305	0+000	21.077

Fuente: Elaboración propia.



**5.2.1.2. SITUACIÓN FUTURA DE INCREMENTO DE TRÁFICO POR INCREMENTO POBLACIÓN EN SUELO URBANO.**

1. Partiendo de los datos del número de viajes generados por la población de Museros, se obtiene la ratio de viajes generados por habitantes, y entre ellos, tenemos que aplicar el porcentaje de los viajes que se producen con desplazamiento fuera de la población de Museros, que corresponderá a los que se pueden incorporar a la red de comunicaciones que discurre por el término municipal de Museros.

2. Los datos obtenidos a partir del Censo de Población y Viviendas del año 2.011, y de la Encuesta Movilia 2006-2007, son:

Número de Viajes de Ida y Vuelta.....	9.066 viajes
Población 2.018 .....	6.291 habitantes
Ratio viajes ida y vuelta .....	1'4411 viajes ida y vuelta/habitante
Ratio viajes (considerando cada viaje) .....	2'8822 viajes / habitante
Motivo del viaje fuera de Museros.....	57'54 %
Ratio desplazamientos fuera de Museros .....	2'8822 x 57'54% = 1'6584 viajes/habitante

3. La población que cabe en los solares vacantes del suelo urbano y urbanizado del municipio de Museros, conforme se dispone en el Cuadro General, y en la Memoria Justificativa, corresponde a 1.365 habitantes, por lo que el número de desplazamientos fuera de Museros sería de:

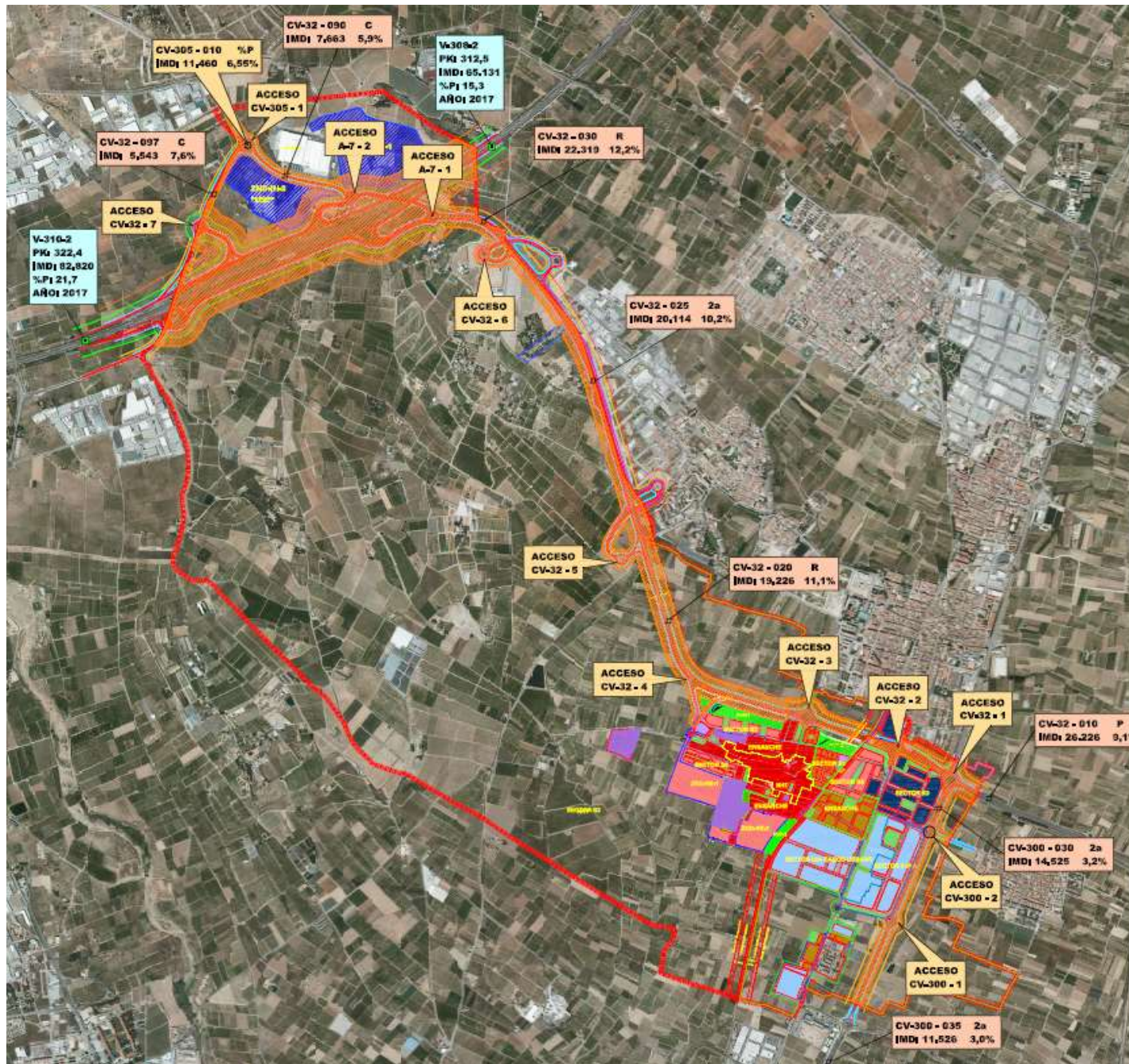
$$1.365 \text{ habitantes} \times 1'6584 \text{ viajes/habitante} = 2.263'76 \text{ desplazamientos}$$

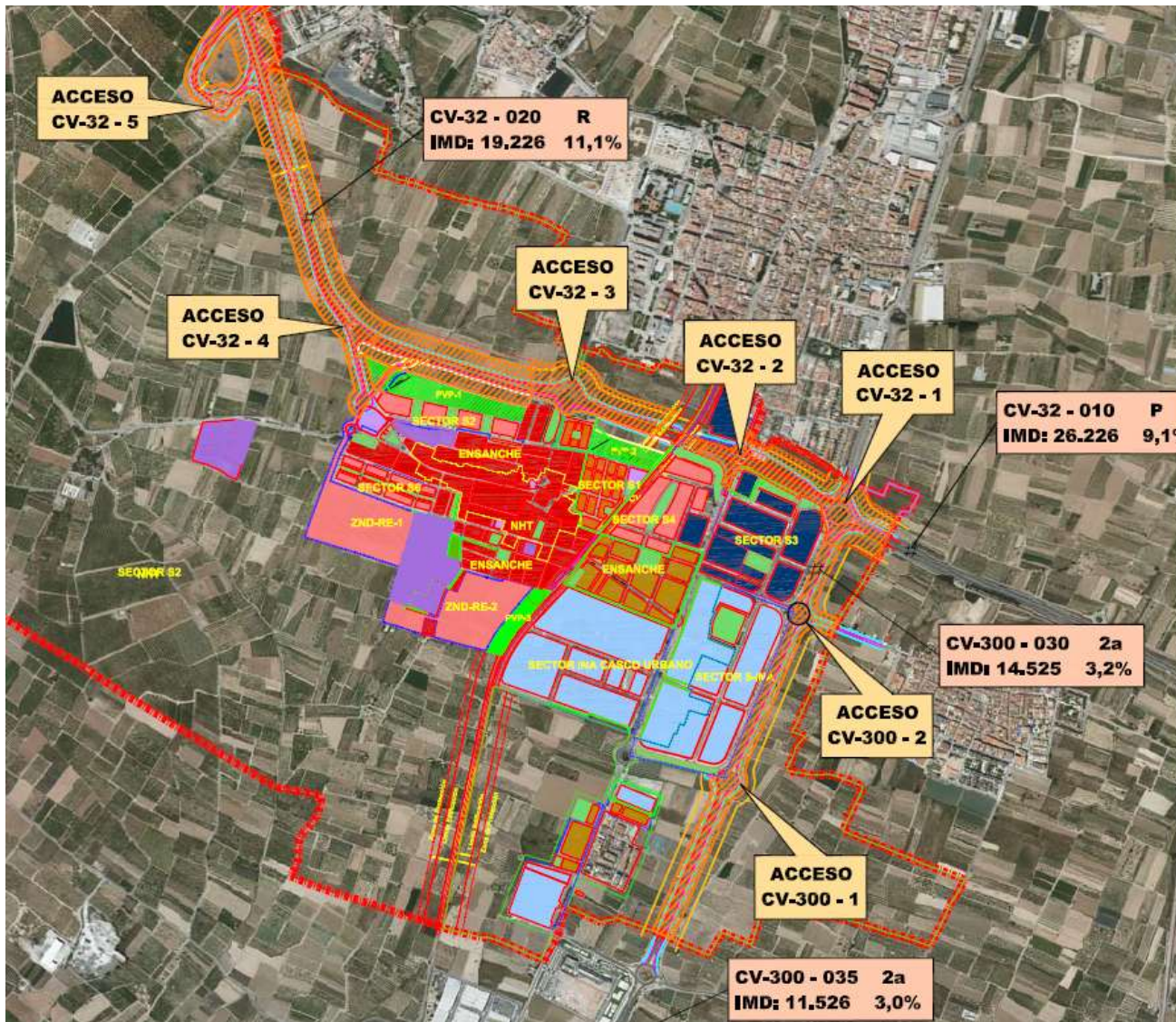
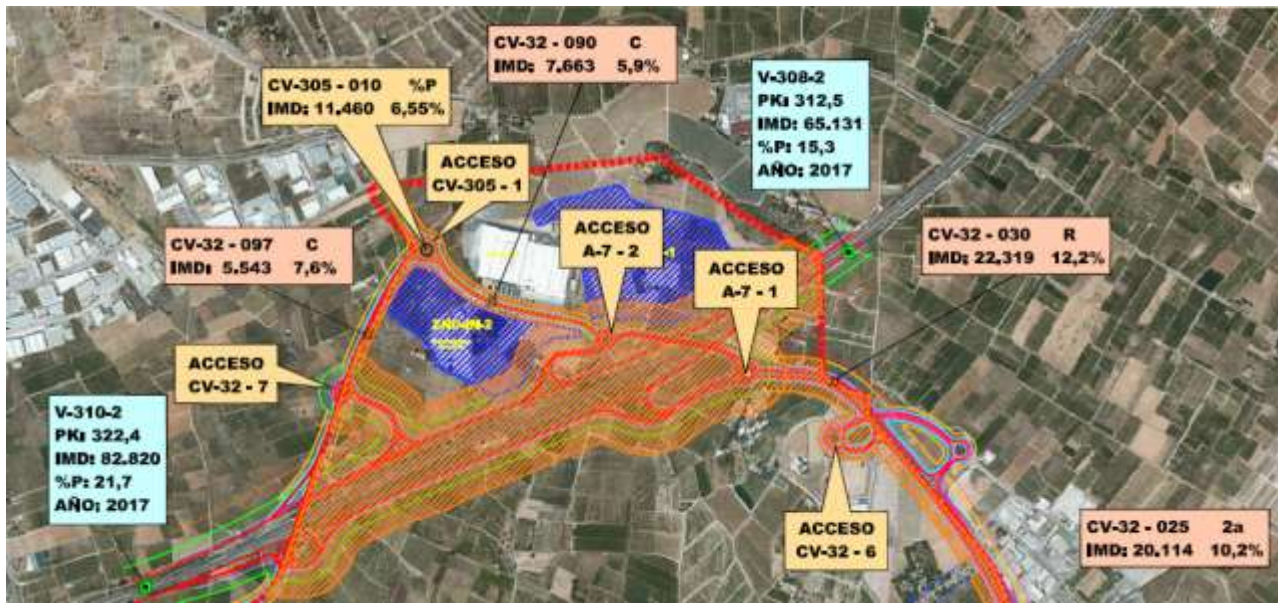
4. De conformidad con la ubicación de los solares vacantes, se distribuyen los desplazamientos, de acuerdo con el camino más corto para acceder a la red de comunicaciones:

<b>Sector</b>	<b>Nuevos Habitantes</b>	<b>Acceso</b>	<b>Desplazamientos</b>
Centro Histórico .....	968 hab. ....	CV-32-3.....	1.605 Desp.
Ensanche Casco urbano .....	191 hab. ....	CV-32-2.....	317 Desp.
Sector S1 – ADO .....	74 hab. ....	CV-32-3.....	123 Desp.
Sector S2 – EAM.....	31 hab. ....	CV-32-3.4 .....	51 Desp.
Sector S4 – EAM.....	43 hab. ....	CV-32-2.....	71 Desp.
Sector S6 – EAM.....	58 hab. ....	CV-32-4.....	96 Desp.
Total Suelo Urbano .....	1.365 hab. ....		2.264 Desp.

5. Considerando la proporción de tráfico actual en la CV-32, supone una IMD de 26.226 vehículos día hacia el este (57'70%), y una IMD de 19.226 vehículos día hacia el oeste (42'30%), del casco urbano de Museros, podemos utilizar dicha proporción para el reparto de los nuevos desplazamientos, por lo que por las salidas cv-32-2, y CV-32-3, supondrían un incremento de tráfico en dirección este de 1.306 vehículos día, y de 958 vehículos día en dirección oeste. Este número de desplazamientos es bastante inferior al crecimiento tendencial de tráfico de las citadas vías de comunicación, obtenidas conforme a su crecimiento tendencial de tráfico.









### 5.2.1.3. SITUACIÓN FUTURA DE INCREMENTO DE TRÁFICO POR INCREMENTO OCUPACIÓN EN SUELO URBANO PARA ACTIVIDADES ECONÓMICAS.

1. Dada la disposición de las zonas con usos industriales, ubicados en el frente de la CV-300, cabe plantear que el tráfico de dichos polígonos se distribuye prácticamente en su totalidad a través de dicho vial, toda vez que es fácilmente limitable el paso de vehículos pesados por dentro del casco urbano de la población.
2. Si los desplazamientos fuera del municipio, actualmente suponen 57'54 % de  $9.066 \times 2 = 10.433$  desplazamientos diarios de personas, cabe considerar que el desplazamiento de los vehículos destinados a las actividades económicas: furgonetas y camiones, corresponderán a 18'7386% de 10.433 desplazamientos = 1.955 desplazamientos diarios fuera del municipio, por actividades económicas.
3. Esta cantidad de desplazamientos es incluso superior al resultante del aplicar a la IMD de los tramos de la CV-300, el porcentaje de vehículos pesados, resultando:  
 $3'20\% \text{ de } 14.525 + 3'00\% \text{ de } 11.526 = 811$  desplazamientos de ida y vuelta, que supone un total de  $811 \times 2 = 1.622$  desplazamientos < 1.955 desplazamientos considerados.
4. La superficie de uso para actividades económicas realmente ocupada es de:

SECTOR	SUPERFICIE	% OCUPACIÓN	SUP. OCUPA.
ALM-SERV - NORTE CV-32 -PRI	27.916,62	100,00%	27.916,62
ALM-SERV - SUR CV-32	6.239,72	0,00%	0,00
ALM-SERV - ESTE CASCO	26.828,70	100,00%	26.828,70
SECTOR S3	90.408,33	83,01%	75.052,06
URB. ALMACENES-SERVICIOS ZND-TR	151.393,38	84,20%	129.797,38
IND - INA CASCO URBANO	227.888,94	91,74%	209.069,10
IND - INA "EMPERADOR"	44.865,33	100,00%	44.865,33
SECTOR S5 - INA	118.320,40	93,53%	110.661,68
SECTOR FONTESTAD	127.063,29	90,00%	114.359,94
URBANO INDUSTRIAL ZUR-IN	518.137,95	92,11%	478.956,04
TOTALES	669.531,32		608.753,42

5. Si consideramos la superficie de suelo de actividades económicas que genera un desplazamiento, tendríamos:

$$608.753'42 \text{ m}^2 / 1.955 \text{ desplazamientos} = 311'38 \text{ m}^2/\text{desplazamiento}$$

6. Si consideramos la superficie que genera un nuevo vehículo de furgonetas o camiones para la actividad económica tendríamos:

$$608.753'42 \text{ m}^2 / 722 \text{ furgonetas y camiones} = 843'15 \text{ m}^2/\text{vehículo}$$

7. La colmatación del suelo urbano para actividades económicas supone la generación de:

SECTOR	SUP.VACANTE	Nº VEHICULOS	Nº DESPLAZ	ACCESO
ALM-SERV - SUR CV-32	6.239,72	7	20	CV-32-2
SECTOR S3	15.356,27	18	49	CV-300-2
URB. ALMACENES-SERVICIOS ZND-TR	21.595,99	26	69	
IND - INA CASCO URBANO	18.819,84	22	60	CV-300-1
SECTOR S5 - INA	7.658,72	9	25	CV-300-2
SECTOR FONTESTAD	12.703,35	15	41	CV-305-1
URBANO INDUSTRIAL ZUR-IN	39.181,91	46	126	CV-300-1
TOTALES	60.777,90	72	195	



#### 5.2.1.4. SITUACIÓN FUTURA DE INCREMENTO DE TRÁFICO. RESUMEN.

1. La previsible situación futura en las vías de comunicación por la evolución del tráfico en las principales vías de comunicación, así como la colmatación del suelo urbano para usos residenciales y actividades económicas supone la generación de tráfico, en el que se incrementa la IMD, con los desplazamientos generados por cada suelo pendiente de colmatar, dirigiendo el tráfico al acceso más cercano a la vía rápida, y distribuyendo el tráfico en la CV-32 y en la A-7, en la misma proporción existente actualmente.
2. Esta situación es muy conservadora, por cuanto el tráfico generado por la colmatación del suelo y los nuevos desarrollos, forma parte de las previsiones de crecimiento de tráfico en las vías principales de comunicación a las que dan acceso, por cuanto parte del incremento previsto al horizonte de 2.040, sería el generado por los crecimientos de los municipios que disponen sus accesos a través de estas vías de comunicación.

##### Prognosis de tráfico. Año 2040 sin actuaciones previstas. Colmatación suelos urbanos

Carretera	PK	IMD 2040	Uso Residencial	Act. Económicas	Total	% incremento por Colmatación suelo urbano
A-7 V-308-2	312+500	199.953	401	75	200.430	0,238%
A-7 V-310-2	322+400	92.887	510	96	93.493	0,652%
CV-32 - 010	0+000	36.250	1.306	135	37.690	3,975%
CV-32 - 020	3+000	49.790	958	99	50.847	2,122%
CV-32 - 025	6+000	54.509	958	99	55.565	1,938%
CV-32 - 030	7+500	72.669	958	99	73.726	1,454%
CV-32 - 090 C	8+000	26.141	0	25	26.167	0,097%
CV-32 - 097 C	9+350	12.133	0	18	12.151	0,151%
CV-300 - 030	6+550	27.496	0	95	27.590	0,345%
CV-300 - 035	8+000	23.417	0	75	23.492	0,321%
CV-305	0+000	21.077	0	86	21.163	0,410%

Fuente: Elaboración propia.



### 5.2.2. SITUACIÓN FUTURA CON ACTUACIONES URBANÍSTICAS PREVISTAS.

1. Para tener en cuenta la influencia sobre el tráfico de las actuaciones urbanísticas previstas, se ha partido de los resultados obtenidos en el estudio de movilidad realizado, adoptando las siguientes hipótesis:
2. Se adopta el año 2.040 como la fecha prevista de desarrollo completo de las actuaciones urbanísticas, considerando la vigencia de 20 años, desde su aprobación (suponiendo que se produzca en 2.020).
3. A efectos de cálculo, se considera como hipótesis más desfavorable que todos los desplazamientos diarios de ida y vuelta en vehículo privado que generará la población de las nuevas zonas residenciales previstas, se realizarán a través de las carreteras CV-32 dada la situación formal de barrera que genera el trazado del ferrocarril de cercanías Línea C3.
4. La población que cabe en los solares vacantes del suelo urbano y urbanizado del municipio de Museros, conforme se dispone en el Cuadro General, y en la Memoria Justificativa, corresponde a 1.686 habitantes, por lo que el número de desplazamientos fuera de Museros sería de:

$$1.686 \text{ habitantes} \times 1'6584 \text{ viajes/habitante} = 2.796'12 \text{ desplazamientos}$$

5. De conformidad con la ubicación de los solares vacantes, se distribuyen los desplazamientos, de acuerdo con el camino más corto para acceder a la red de comunicaciones:

<b>Sector</b>	<b>Nuevos Habitantes</b>	<b>Salida</b>	<b>Desplazamientos</b>
ZND-RE-1 .....	954 hab. ....	CV-32-4 .....	1.582 Desp.
ZND-RE-2 .....	732 hab. ....	CV-32-3 .....	1.214 Desp.
Total Suelo Urbano .....	1.686 hab. ....		2.796 Desp.

6. Mayoritariamente, se producirán los desplazamientos del Sector ZND-RE-1 a través de la salida CV-32-4, y los desplazamientos del Sector ZND-RE-2, a través de las calles Valencia, Carrer Nou, Massamagrell, o paralelos, conforme a la ordenación interior del tráfico, hasta alcanzar la Avenida Blasco Ibáñez, que posibilita el acceso directo a la CV-32, a través del acceso CV-32-3.
7. La movilidad generada por las actividades económicas, por la proximidad a la conexión con la CV-32, con acceso actual de las instalaciones de las empresas Fontestad, y Pavimentos de Granito al Acceso de la CV-350-1, que conecta directamente con el acceso A-7-1 o A-7-2, según la dirección del desplazamiento corresponda hacia Valencia o hacia Castellón respectivamente.

<b>SECTOR</b>	<b>SUPERFICIE</b>	<b>Nº VEHICULOS</b>	<b>Nº DESPLAZ</b>	<b>ACCESO</b>
ZND-IN-1	197.993,71	235	636	CV-305-1
ZND-IN-2	126.605,64	150	407	CV-305-1
<b>TOTALES</b>	<b>324.599,35</b>	<b>385</b>	<b>1.042</b>	

8. Los desplazamientos totales en el horizonte de vigencia del Plan General (2.040), como resultados del incremento de tráfico por el incremento de vehículos de paso y procedentes de otros municipios, con el incremento de tráfico consecuencia de la colmatación de los suelos urbanos, y por el completo desarrollo de los nuevos suelos



urbanizables previstos en el Plan General suponen, en las principales vías de comunicación los siguientes indicadores de tráfico (IMD):

**Prognosis de tráfico. Año 2040 con actuaciones previstas. Colmatación Plan General**

Carretera	PK	IMD 2040	Total 2040 + Colm. Urbano	Residencial ZND-RE	Actividades Económicas ZND-IN	Total	% Incremento generado
A-7 V-308-2	312+500	199.953	200.524	495	459	201.478	0,762%
A-7 V-310-2	322+400	92.887	93.612	629	584	94.825	2,087%
CV-32 - 010	0+000	36.250	37.998	1.613	0	39.611	9,273%
CV-32 - 020	3+000	49.790	51.072	1.183	0	52.255	4,949%
CV-32 - 025	6+000	54.509	55.791	1.183	0	56.973	4,521%
CV-32 - 030	7+500	72.669	73.951	1.183	0	75.134	3,391%
CV-32 - 090 C	8+000	26.141	26.167	0	292	26.459	1,213%
CV-32 - 097 C	9+350	12.133	12.151	0	751	12.902	6,338%
CV-300 - 030	6+550	27.496	27.590	0	0	27.590	0,345%
CV-300 - 035	8+000	23.417	23.492	0	0	23.492	0,321%
CV-305	0+000	21.077	21.222	0	0	21.222	0,687%

Fuente: Elaboración propia.





### 5.3. ESTUDIO DE CAPACIDAD Y NIVELES DE SERVICIO.

1. En este apartado se estudia el impacto sobre la capacidad y los niveles de servicio de la red viaria principal del entorno de Museros que pueden resultar afectados por las actuaciones urbanísticas previstas.
2. Teniendo en cuenta la escasa magnitud de los desplazamientos motorizados que se estima que generen las actuaciones previstas en el planeamiento, se considera que su efecto será despreciable en lo referente a la autovía A-7, donde dichos desplazamientos representan menos del 1% de la IMD que soporta dicha autovía, en sentido Castellón, y del 2'087% de a IMD en dirección Valencia.
3. Del mismo modo es depreciable en las carreteras CV-300 y CV-305, así como los tramos de la CV-32 con los aforos CV-32-090-C y CV-32-097-C, cuyo tráfico se reduce sensiblemente al ejecutar el enlace de la A-7 con la CV-32, evitando el tráfico de incorporación de la CV-32, por esos tramos.
4. Por tanto, el estudio de la capacidad y los niveles de servicio se centrará en la carretera CV-32, en los tramos CV-32-010 (9'273%), CV-32-020 (4'949 %), CV-32-025 (4'521 %), y CV-32-030 (3'391 %).
5. Los escenarios o hipótesis de cálculo considerados son los siguientes:
  - Estado actual: se corresponde al estado actual considerando los datos de tráfico disponibles del año 2018.
  - Año 2040 sin actuaciones: contempla la situación futura considerando que no se realiza ninguna de las actuaciones urbanísticas previstas.
  - Año 2040 con actuaciones: se trata de la situación futura suponiendo que se han llevado a cabo las actuaciones urbanísticas contempladas en el planeamiento municipal, incluso la ejecución del nuevo trazado "Proyecto de desdoblamiento de la CV-32", que prevé ampliar todo el trazado a sección de autovía con dos carriles por dirección, y resolver el acceso oeste desde la CV-32 al casco urbano de Museros, facilitando todos los movimientos.
6. El cálculo del nivel de servicio se realiza siguiendo la metodología contemplada en el Highway Capacity Manual 2000 (HCM 2000) para el tronco de carreteras convencionales.
7. Las carreteras CV-305 y los tramos de la CV-32-090 y CV-32-097, se pueden clasificar dentro de las vías de Clase II definidas en el HCM 2000. La estimación del Nivel de Servicio en este tipo de carreteras, cuya función principal es la de proporcionar acceso a las vías de comunicación principales, se realiza en base al porcentaje del tiempo siguiendo a un vehículo (PPTS), de acuerdo con los siguientes valores:

Nivel de Servicio en carreteras de Clase II

Nivel de Servicio	PPPTS
A	≤ 40
B	> 40 - 55
C	>55 - 70
D	>70 - 85
E	>85

\* El nivel F se aplica cuando el flujo de tráfico excede la capacidad de la vía

8. Por otra parte, cabe señalar que la capacidad estimada máxima de una carretera convencional en condiciones ideales se cuantifica en 3.200 vehículos ligeros equivalentes por hora en ambos sentidos de circulación.



9. La autovía A-7, con 3 carriles por sentido con mediana, y la CV-32, con 2 carriles por sentido y mediana, con la ejecución del "Proyecto de desdoblamiento de la CV-32", así como la CV-300, con 2 carriles por sentido y mediana







## 5.4. CONCLUSIONES.

1. A partir de los resultados anteriores se pueden extraer las siguientes conclusiones:
  - Respecto a la carretera CV-305:
    - En la actualidad esta carretera presenta un volumen de tráfico muy inferior a la capacidad teórica de una carretera convencional y un nivel de servicio B en todo su recorrido debido a su bajo volumen de tráfico, si bien esta vía presenta diversos problemas de seguridad vial y funcionalidad derivados de la estricta sección transversal, de la carencia de arcenes, del cruce en travesía por el antiguo núcleo urbano de Museros y de algunas deficiencias en el trazado.
    - En la situación futura se observa que apenas se produce variación en los parámetros que definen la capacidad y el nivel de servicio, el cual se mantiene en un nivel B, tanto en la hipótesis de no efectuarse las actuaciones urbanísticas previstas como en el caso de realizarse. Esto se debe a que el aumento de tráfico no resulta significativo y además se compensa en parte por la mejora de los parámetros de trazado y las características de la sección transversal de la futura carretera prevista por la Diputación de Valencia. La nueva carretera evitará el cruce por el antiguo núcleo urbano de Museros, dispondrá de una mayor sección transversal y contará con arcenes en todo su recorrido. Así mismo, se mejorarán los accesos al núcleo urbano mediante glorietas, lo que repercutirá notablemente en la seguridad vial.
  - En cuanto a la carretera CV-32, tramos CV-32-090 y CV-32-092, en la actualidad tiene un nivel de servicio A que no varía con ninguna de las hipótesis de cálculo realizadas, ni con las actuaciones previstas ni sin ellas, debido al escaso volumen de tráfico que soporta, en cualquier caso, cuando además se ha desviado parte del tráfico procedente de la CV-32, a través del vial de servicio incluido en las obras del enlace.
  - En cuanto a la CV-300, en la actualidad tiene un nivel de servicio A que no varía con ninguna de las hipótesis de cálculo realizadas, ni con las actuaciones previstas ni sin ellas, debido al escaso volumen de tráfico que soporta.
  - En cuanto a la CV-32, tramos CV-32-010, CV-32-020, CV-32-025, en la actualidad tiene un nivel de servicio A que no varía con ninguna de las hipótesis de cálculo realizadas, ni con las actuaciones previstas ni sin ellas, debido al escaso volumen de tráfico que soporta. El tramo CV-32-030, corresponde al de mayor tráfico, consecuencia de la afluencia de vehículos procedentes del Polígono Industrial y salida oeste del municipio de Masamagrell.
  - La autovía A-7, dispone de capacidad suficiente dada su capacidad con tres carriles por sentido y las recientes obras de ampliación del enlace con la CV-32.



## 6. ESTUDIO DE MOVILIDAD.

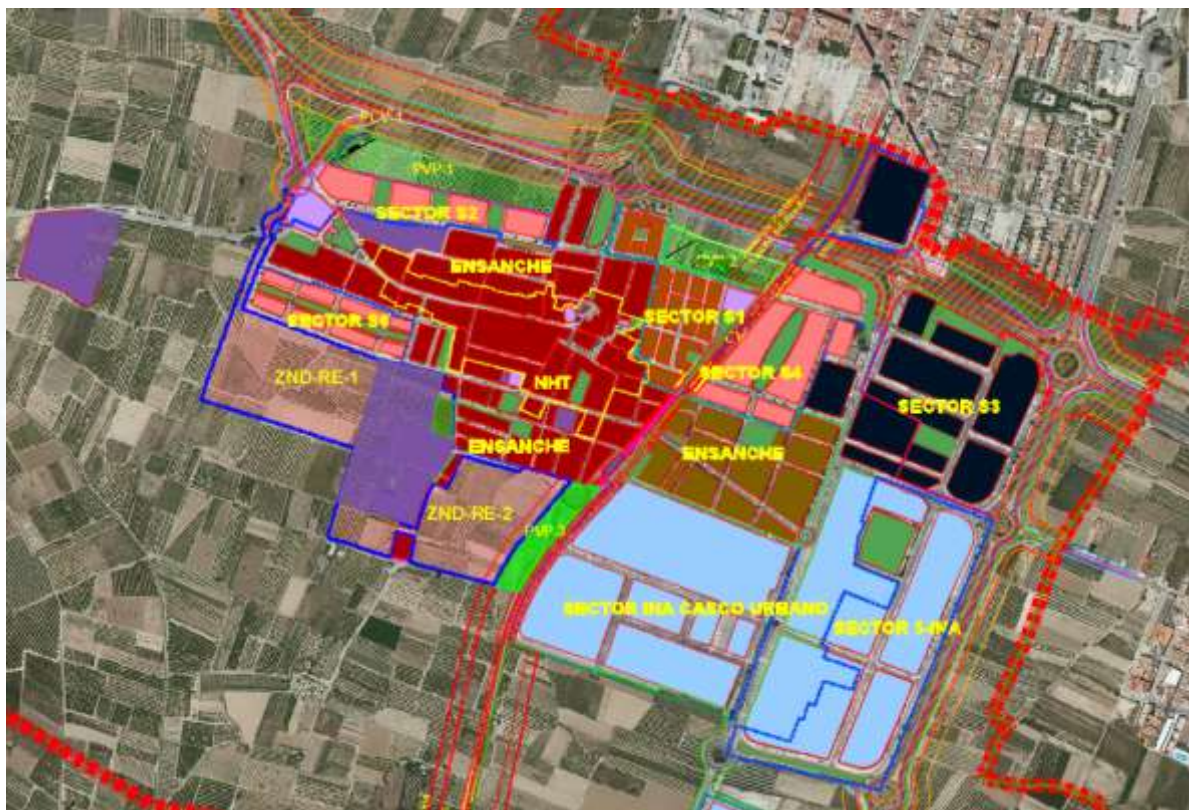
### 6.1. DATOS DE PARTIDA

### 6.2. ESTIMACIÓN DE LA MOVILIDAD FUTURA.

1. La prognosis de la movilidad futura de Museros se ha realizado a partir de los datos de movilidad en el estado actual obtenidos en apartados anteriores. Los pasos seguidos para ello se describen a continuación.

#### 6.3.1. MOVILIDAD RESIDENCIAL.

1. Estimación del efecto en la movilidad debida al aumento de la población residente: Los nuevos sectores residenciales previstos en el planeamiento se ubican en la periferia del núcleo urbano de Museros, en prolongación de la trama urbana existente, y estarán formados por viviendas unifamiliares/plurifamiliares de condiciones similares a las actuales:



2. En la siguiente tabla se muestra el incremento de población previsto debido a los nuevos sectores, así como el número de desplazamientos generados, conforme se ha obtenido en los apartados anteriores:

Sector	Superficie (m <sup>2</sup> )	Edificabilidad (m <sup>2</sup> t)	Nº Viviendas	Nº Habitantes	Nº Desplazamientos
RE-1	82.117,80	65.694,24	484	954	1.532
RE-2	62.986,40	50.389,12	372	732	1.214
<b>Total</b>	<b>145.104,20</b>	<b>116.083,36</b>	<b>856</b>	<b>1.686</b>	<b>2.796</b>



3. Los nuevos desarrollos residenciales van a provocar un aumento de la población actual de aproximadamente el 27%, siendo interesante que las nuevas edificaciones contemplen la ejecución de aparcamientos privados evitando de este modo ocupar la vía.
4. El aumento de tráfico rodado que va a generar la implantación de los nuevos usos residenciales, no se cree que vaya a generar conflicto en el casco urbano del municipio ya que para dar salida directa a las nuevas zonas residenciales ZND-RE-1, y ZND-RE-2, se planea la ejecución de un viario de ronda sur y oeste al casco urbano consolidado, con enlace a la glorieta al final de la Avinguda Rei Jaume I, que corresponde al enlace de las obras de desdoblamiento de la CV-32, facilitando así la conexión directa de la con la CV-32 y evitando aumentar el tráfico rodado en el municipio sobre todo en las horas más críticas de entrada y salida a la jornada laboral.
5. Consecuentemente, el porcentaje de desplazamientos fuera del municipio (57'54%), que se efectúen en vehículo privado (50'88%), supone  $2.796 \times 57'54\% \times 50'88\% = 819$  desplazamientos diarios, tiene poca repercusión sobre el tráfico en la ciudad.
6. El porcentaje de desplazamiento con transporte público, se puede potenciar, toda vez que, con la reserva del suelo de protección del trazado del ferrocarril, se puede gestionar generando un gran espacio público de protección acústica a las afecciones acústicas del ferrocarril, conjuntamente con una zona de aparcamiento, que configure un espacio intermodal de acceso al municipio de Valencia, mejorando sensiblemente el 16% que utiliza el transporte público. Este espacio colindante con el Suelo Residencial de nuevo desarrollo ZND-RE-2, supone una oportunidad de potenciar y mejorar la movilidad en el municipio de Museros, por cuanto posibilita:
  - a. Zonas de aparcamiento perimetral al núcleo histórico, que posibilite su peatonalización.
  - b. Espacio Intermodal, para compaginar el uso del transporte privado y público.
  - c. Punto de encuentro de recorridos culturales y paisajísticos a través del municipio y de la Huerta.
7. Las zonas de uso docente se ubican en las zonas ZND-RE-1 y ZND-RE-2, evitando desplazamientos innecesarios, concentrándose alrededor de los equipamientos existentes: Instituto de Enseñanza Secundaria y Colegio La Masía.
8. El porcentaje de transporte no motorizado a pie o en bicicleta (33'12%), se mejora con la ubicación concentrada en poca distancia de todas las dotaciones de uso docente: Preescolar, Primaria, Secundaria y Bachillerato, Asistencia Sanitaria, y Cultural, en las proximidades de los suelos de nueva creación ZND-RE-1 y ZND-RE-2, reduciendo la movilidad forzada por atención a menores, mayores y cuidados.

### 6.3.2. MOVILIDAD ACTIVIDADES ECONÓMICAS.

1. Las zonas previstas en el Plan general que se tramita con uso industrial – terciario, para actividades económicas, se ubica junto a las industrias Fontestad y Pavimentos, disponiendo de acceso a la glorieta de enlace de la CV-32 con la CV-305, en las proximidades, y disponiendo de fachada a la A-7, como corredor industrial comercial que conforman los distintos polígonos de los municipios colindantes.



2. Considerando el parámetro obtenido para el municipio de Museros, como consecuencia de la movilidad obligada por trabajo, dispondríamos una movilidad obtenida en el punto 4.3.2, como consecuencia del transporte de vehículos pesados, de esta memoria de:

SECTOR	SUPERFICIE	Nº VEHICULOS	Nº DESPLAZ	ACCESO
ZND-IN-1	197.993,71	235	636	CV-305-1
ZND-IN-2	126.605,64	150	407	CV-305-1
TOTALES	324.599,35	385	1.042	

3. Por otro lado, las tasas de generación de viajes de los usos de suelo urbanizable industrial y terciario se obtienen a partir de las propuestas del Decreto 344/2006 de Regulación de los estudios de evaluación de la movilidad generada de la Generalitat de Catalunya:

Uso comercial	50 viajes /100 m <sup>2</sup> de techo
Uso de oficinas	15 viajes /100 m <sup>2</sup> de techo
Uso industrial	5 viajes /100 m <sup>2</sup> de techo

4. La estimación del efecto en la movilidad debida al aumento de la superficie destinada a actividades económicas, resulta de difícil evaluación, dado que se desconoce el uso final que se pueda implantar, existiendo notables diferencias entre un suelo terciario: Centro Comercial, donde puede existir un flujo de clientes importantes, y que se concentren en días y horas punta, o un almacén logístico: en el que sólo acceden vehículos de carga y descarga de mercancías, o una zona de fabricación o elaboración, que puede disponer de flujo de tráfico de personas y mercancías.
5. En la siguiente tabla se muestra el incremento de viajes debido a los nuevos sectores, en los que se considera el valor industrial, de 5 viajes /100 m<sup>2</sup> de techo, dada la poca capacidad de las zonas, y del conjunto poblacional para corresponder a una zona comercial:



Sector	Superficie	Edificabilidad	Nº máximo de viajes
IN-1	25.409,87	69.297,80	3.465
IN-2	20.019,65	44.311,97	2.216
<b>Total</b>	45.429,52	113.609,77	5.681

6. En la siguiente tabla se muestra el incremento de viajes debido a los nuevos sectores, en los que se considera el valor industrial, de 50 viajes /100 m<sup>2</sup> de techo, dada la poca capacidad de las zonas, y del conjunto poblacional para corresponder a una zona comercial de una gran superficie:

Sector	Superficie	Edificabilidad	Nº máximo de viajes
IN-1	25.409,87	69.297,80	34.649
IN-2	20.019,65	44.311,97	22.156
<b>Total</b>	45.429,52	113.609,77	56.805

7. La diferencia es tan importante, que resulta difícil de evaluar desde la perspectiva de un Plan General, siendo indispensable que su programación y ordenación pormenorizada de desarrollo mediante el Plan Parcial correspondiente venga acompañada de un Estudio de Tráfico que evalúe y de soluciones a la movilidad que genere la ordenación propuesta.
8. Estas zonas, dada su separación y alejamiento de los núcleos urbanos debe considerarse de forma independiente.

### 6.3.3. OBTENCIÓN DE LA MOVILIDAD TOTAL.

1. Corresponde a la suma de movilidad actual, la generada por la colmatación de los suelos urbanos vacantes, y la movilidad inducida por el aumento de población previsto, y la ubicación de suelo para actividades económicas.
2. La movilidad total residencial, corresponde a 9.066 viajes diarios de ida y vuelta de la población actual, más 1.967 viajes diarios de ida y vuelta de la población de 1.365 habitantes, que ocuparía los suelos vacantes, más los 2.430 viajes diarios de ida y vuelta de la población de 1.686 habitantes, que se incrementa en los nuevos suelos residenciales ZND-RE-1 y ZND-RE-2, lo que supone un total de 13.463 viajes diarios de ida y vuelta.
3. La movilidad de las actividades económicas no se considera a los efectos de la movilidad de los ciudadanos de Museros, toda vez que si se tiene en cuenta los desplazamientos que realizarían los habitantes de Museros como consecuencia de la movilidad forzada por trabajo, comercio o ocio.

### 6.3.4. REPARTO POR MODO DE TRANSPORTE DE LA MOVILIDAD FUTURA.

1. A la movilidad total, se le aplica una distribución por modos de transporte similar a la existente en la actualidad, si bien se considera una mayor movilidad peatonal y ciclista como consecuencia de la progresiva puesta en marcha de las actuaciones propuestas. Por tanto:
2. Dado que la movilidad obligada (trabajo o estudios) se realiza en un 42'46 % por el interior del municipio de Museros, pero solo se emplean medios peatonales o ciclistas un 19,44 % de las veces, se considera que este porcentaje es susceptible de aumentarse hasta alcanzar al menos 30%. Por lo tanto, se considera un trasvase del 10% de la movilidad obligada desde el vehículo privado hacia el peatón y la bicicleta en la situación futura.
3. En cuanto a la movilidad no obligada, en la actualidad se realiza a niveles similares a pie o en bicicleta (43'80%), que en vehículo propio (46'92%), por lo que en este caso se



considera un trasvase menor de la movilidad obligada desde el vehículo privado hacia el peatón y la bicicleta, en torno al 5%, posibilitando el acceso peatonal al puesto de trabajo en las proximidades del núcleo urbano.

4. Los resultados obtenidos para los nuevos residentes se muestran a continuación:

Número de viajes diarios de ida y vuelta	Movilidad					
	Obligada	%	No obligada	%	Total	%
Vehículo privado	875	45,40%	912	36,92%	1.787	40,64%
A pie o bicicleta	578	30,00%	1.329	53,80%	1.907	43,37%
Transporte público	474	24,60%	229	9,28%	703	15,99%
Total	1.927	100,00%	2.470	100,00%	4.397	100,00%

Fuente: Elaboración propia

5. Los resultados finales obtenidos se muestran a continuación:

Número de viajes diarios de ida y vuelta	Movilidad					
	Obligada	%	No obligada	%	Total	%
Vehículo privado	2.679	45,40%	3.170	41,92%	5.849	43,45%
A pie o bicicleta	1.770	30,00%	3.690	48,80%	5.461	40,56%
Transporte público	1.452	24,60%	701	9,28%	2.153	15,99%
Total	5.901	100,00%	7.562	100,00%	13.463	100,00%

Fuente: Elaboración propia

- Los resultados obtenidos para los nuevos suelos de actividad económica, dependerán de la creación de empleo, que dada la proximidad al suelo residencial, en la colmatación de los suelos urbanos, se realizan a pie o bicicleta, siendo el restante, consecuencia del funcionamiento de la actividad empresarial, con los vehículos de la empresa.
- En los nuevos suelos industriales se posibilita el acceso mediante medios no motorizados a través del carril bici – peatonal, que discurre junto a la CV-32, entre los cascos urbanos de Massamagrell y Museros, y el suelo reservado para los crecimientos industriales, junto a la empresa Fontestad.



## 6.4. CONCLUSIONES

1. El presente documento contiene la descripción y motivación de las principales propuestas de actuación para el Plan General de la localidad de Museros, en su ampliación tanto en las zonas previstas para uso residencial como para uso industrial.
2. Se ha considerado en el estudio los principales factores que intervienen, como la capacidad de las principales vías que comunican el municipio con los alrededores, las pautas de movilidad y los crecimientos previstos tanto en población como en tráfico rodado.
3. Se ha creído de vital importancia la promoción del uso de transporte público, sobre todo el del metro debido a la rapidez en su recorrido y a su corta frecuencia de paso, en comparación con el autobús. además, a la hora de escoger entre metro o vehículo privado para acceder al municipio de Valencia es mucho más cómodo y rápido, ya que el principal problema en la ciudad es la búsqueda de aparcamiento, y como ya hemos mencionado anteriormente, la línea 3 tiene conexión directa con todas las líneas que hay en la ciudad de Valencia por lo que facilita el transporte a cualquier punto de la ciudad.
4. Para finalizar, en las nuevas zonas residenciales se recomienda ejecutar amplias aceras peatonales, a ambos lados de las calles, lo que permitiría habilitar una zona como carril bici, y así potenciar la movilidad sostenible en el municipio. Las actuaciones que implanten el carril bici en el municipio consiguen conectar el pueblo de Museros con la ciudad de Valencia, gracias a las rutas en bici de las que hemos hablado anteriormente.
5. Las actuaciones promovidas por las administraciones públicas como:
  - “Proyecto de desdoblamiento de la CV-32”, junto con el trazado del carril bici-peatonal, por la Generalitat Valenciana,
  - “Proyecto de Permeabilización del Ferrocarril” en la zona del casco urbano de Museros, por la Generalitat Valenciana.
  - Trazado de carril ciclo-peatonal para unir los municipios de Rafelbunyol, La Pobla de Farnals, Massamagrell, Museros, Emperador, Massalfassar, Albuixech, Albalat dels Sorells, Foios y Meliana, cuya tramitación se está impulsando desde la Diputación de Valencia en colaboración con los distintos Ayuntamientos.
6. Así como las actuaciones integradas en los Programas de Paisaje:
  - A.1 Itinerarios por la Huerta.
    - A.1.3 Restauración Paisajística de Caminos Históricos.
    - A.1.4 Red de Itinerarios Verdes
  - B.1 Itinerarios peatonales.
  - B.2 Gestión del Tráfico en el Núcleo Histórico.
  - B.3 Tratamiento de los Bordes Urbanos.
7. Por otro lado, cabe señalar que el municipio está elaborando el “Plan de Movilidad Urbana Sostenible en el municipio de Museros” (PMUS).
8. En dicho documento se analizan las barreras arquitectónicas presentes en la población de Museros, centrándose en la accesibilidad urbanística del núcleo urbano, los sistemas de transportes y el acceso a la información, y se proponen actuaciones para resolver los problemas detectados.



9. En consecuencia, cabe concluir, que el desarrollo del Plan General de Museros, con las actuaciones previstas supone una mejora de la movilidad sostenible, con especial atención a la integración de la perspectiva de género, por cuanto, dentro de las competencias de elección del Modelo Territorial, que supone el Plan General Estructural, en el que se definen las zonas de crecimiento, ubicación de espacios públicos y dotaciones, se han introducido los siguientes criterios:
- a. Planificar el territorio localizando los diferentes usos de la vida cotidiana, y de relación en los lugares de empleo, atención y viviendas a distancias que reduzcan la necesidad de realizar desplazamientos rodados, o acorten el tiempo dedicado.
  - b. Ubicación de las zonas de crecimiento residencial, contiguas al casco urbano, bien equipados y seguros, con facilidad de acceso a los servicios públicos y equipamientos.
  - c. Establecer una ciudad con suficiente densidad que permita la convivencia entre los ciudadanos.
  - d. Evitación de barreras urbanas.
  - e. Itinerarios peatonales accesibles.
  - f. Ubicación de los espacios públicos de la red primaria de estancia prolongada: parques, en espacios accesibles, soleados, con buenas vistas, dinámicos y seguros, donde se haga cómoda la estancia.

En Museros, abril de 2.019.

En representación del Equipo Redactor:

Fdo. Rocío López de la Torre  
Graduada en Obras Públicas.  
Colegiada nº 24407

Fdo. José Tomás Pastor Puig  
Arquitecto. Colegiado 1.940

Fdo. Tomás Pastor Martínez  
Arquitecto. Colegiado 12.694.

**E.A. ESTUDIO DE ARQUITECTURA S.L.P. Colegiado 9.050**