ESTUDIO DE TRÁFICO Y MOVILIDAD
PLAN GENERAL PARCENT

TOMO I.- ANALISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL







MAYO 2016

Redactor estudio::

Ayto. PARCENT

D. Fº Javier Cuenca Pérez
I.T.O.P. COL.: 20.064

Fº Javier Cuenca Pérez
I.T.O.P. / Nº Col. 20.064
www.javiercuenca.com

TOMO I.- ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL

ÍNDICE

Página

1. INTRODUCCIÓN 1
1.1. PROCESO METODOLÓGICO 1
2. AMBITO DE ESTUDIO Y ZONIFICACIÓN 2
2.1. SITUACIÓN 2
2.2. ZONIFICACION 2
2.2.1. CRITERIOS DE ZONIFICACION 2
2.2.2. ZONIFICACIÓN ADOPTADA 3
2.3. POBLACIÓN 5
2.3.1. FACTORES SOCIALES 5
2.4. PUNTOS DE INTERES 8
2.5. ESTRUCTURA VIARIA 10
2.5.1. VÍAS DISTRIBUIDORAS 11
2.5.2. VÍAS LOCALES 12
3. DESCRIPCIÓN Y ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL 13
3.1. PARQUE DE VEHÍCULOS 13
3.2. TRANSPORTE PRIVADO 14
3.3. ESTACIONAMIENTO 15
3.3.1. ESTACIONAMIENTO EN VÍA PÚBLICA 16
3.3.1.1. APARCAMIENTO REGULADO (ORA) 18
3.3.2. PARKING PÚBLICO (SUBTERRANEO) 18
3.3.3. ZONAS DE CARGA/DESCARGA 18
3.3.4. PLAZAS MINUSVÁLIDOS 19
3.4. SEÑALIZACIÓN 20
3.4.1. SEÑALIZACIÓN VERTICAL VIALES EXTERNOS AL NUCLEO URBANO 20
3.4.2. SEÑALIZACIÓN VERTICAL VIALES INTERNOS AL NUCLEO URBANO 22
3.4.3. SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL 22
3.5. TRANSPORTE PÚBLICO 23
3.5.1. AUTOBÚS 24
3.5.2. TRANSPORTE DISCRECIONAL: TAXIS 25
3.6. ITINERARIOS CICLISTAS 26
3.7. MOVILIDAD PEATONAL 26
3.7.1. NORMATIVA 26
3.7.2. ANALISIS NUCLEO URBANO 28
4. AFOROS 31

4.1. AFOROS GENERALITAT VALENCIANA 31
4.2. EXCMA. DIPUTACION PROVINCIAL DE ALICANTE 33
4.2.1. CV-720 33
4.2.2. CV-750 34
4.3. EQUIPO REDACTOR ETYM 34
4.3.1. METODOLOGIA 34
4.3.2. DATOS 35
5. CÁLCULO NIVELES DE SERVICIO VIALES 40
5.1. METODOLOGIA 40
5.2. VIALES ESTUDIADOS 43
5.2.1. CV-720 ALCALALI / PARCENT 43
5.2.2. CV-720 PARCENT / BENICHEMBLA 44
5.2.3. CV-715 NUCLEO URBANO PARCENT 44
5.2.4. CV-715 PARCENT / ORBA 45
5.2.5. CV-715 PARCENT / TARBENA 45
5.2.6. CV-750 46
5.3. CALCULO NIVEL DE SERVICIO CV-720 ALCALALI / PARCENT 47
5.4. CALCULO NIVEL DE SERVICIO CV-720 PARCENT / BENICHEMBLA 48
5.5. CALCULO NIVEL DE SERVICIO CV-715 NUCLEO URBANO PARCENT 49
5.6. CALCULO NIVEL DE SERVICIO CV-715 PARCENT / ORBA 50
5.7. CALCULO NIVEL DE SERVICIO CV-715 PARCENT / TARBENA 51
5.8. CALCULO NIVEL DE SERVICIO CV-750 52
5.9. TABLA RESUMEN 53
6. CONCLUSIONES 54
6.1. TRANSPORTE PRIVADO 54
6.2. ESTACIONAMIENTO 55
6.3. TRANSPORTE PUBLICO 56
6.4. ITINERAIOS CICLISTAS 56
6.5. MOVILIDAD PEATONAL 57
6.6. TRAFICO 58

1. INTRODUCCIÓN

El presente documento se redacta por encargo de Dña. Rosario Berjon Ayuso Arquitecto Director del PGOU de Parcent, a D. Fº Javier Cuenca Pérez Ingeniero Técnico de Obras Públicas con Nº de colegiado 20.064.

1.1. PROCESO METODOLÓGICO

La metodología seguida para alcanzar los objetivos descritos en el punto anterior, se requiere llevar a cabo de forma sucesiva cuatro grandes grupos de tareas:

- Estudio detallado del funcionamiento actual de la red viaria, tanto la externa, de carácter metropolitano, como la propia del municipio que vertebra la ciudad.

  El estudio de la red recoge los puntos de oferta de movilidad (capacidad de la red viaria existente, transporte público, etc.), y cuantifica la demanda (número de usuarios, modos de transporte, etc.), para determinar los niveles de servicio que actualmente tiene la red de transporte municipal.

  Para ello, se ha realizado una labor de campo que profundiza en el conocimiento de dicha red, y se han obtenido datos correspondientes al tráfico del viario (ya sea por aforo oficial del explotador de la carretera, o por aforo de campo de elaboración propia). Todo ello, a fin de conocer la situación de oferta-demanda actual.

- Evaluación de la incidencia generada por los nuevos crecimientos urbanos sobre el viario. Esto supone la adición, a la red existente, de los viales de nueva factura, que acompañan el desarrollo de los sectores aprobados en el planeamiento vigente.

- Simultáneamente al análisis de las incidencias generadas por el tráfico rodado, se realiza el estudio de movilidad peatonal, así como de las necesidades de aparcamiento en sus distintas modalidades, obteniéndose, de esta forma, unas conclusiones para cada uno de los repartos modales y el aparcamiento.

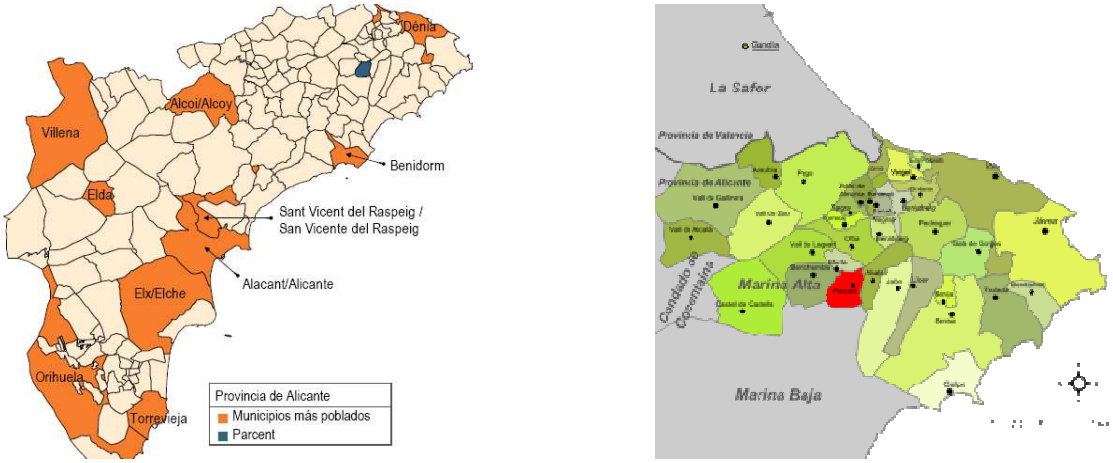
- Finalmente, considerando la interrelación de los distintos elementos del tráfico y la movilidad de los ciudadanos en el término, se llega a unas conclusiones generales. Así, se unifican criterios de mejora para la red, especialmente en los puntos conflictivos, con problemas en varios modos de transporte. Estos criterios sirven de base para buscar soluciones conjuntas en la red. Con las distintas soluciones recopiladas, y ubicadas en el espacio, podemos obtener una serie de recomendaciones, de carácter general, e incluso una guía de mejoras para puntos concretos de la red viaria, como propuestas de nuevas secciones de calles.

2. AMBITO DE ESTUDIO Y ZONIFICACIÓN

Al objeto de conocer el escenario inicial sobre el que se formaliza el estudio de tráfico y movilidad, procede desarrollar una breve reseña sobre las características básicas del territorio, desarrollo histórico y evolución de la población.

2.1. SITUACIÓN

El Término Municipal de Parcent se localiza dentro de la Comarca denominada como "La Marina Alta" en la provincia de Alicante como se observa en la figura incluida a continuación:



Localización geográfica de Parcent. ***Fuente***: Ficha de Parcent. Institut Valencia d'Estadistica / INE.

El término municipal ocupa una superficie total de 11,80 Km2 y está situado a una altura de 295 metros sobre el nivel del mar.

El municipio está atravesado por su zona norte, el río Xaló o de Gorgos cuya longitud es de 53,0 km, nace en la Sierra de Alfaro y Serrella en Facheca, desembocando en el mar mediterráneo en Jávea.

2.2. ZONIFICACION

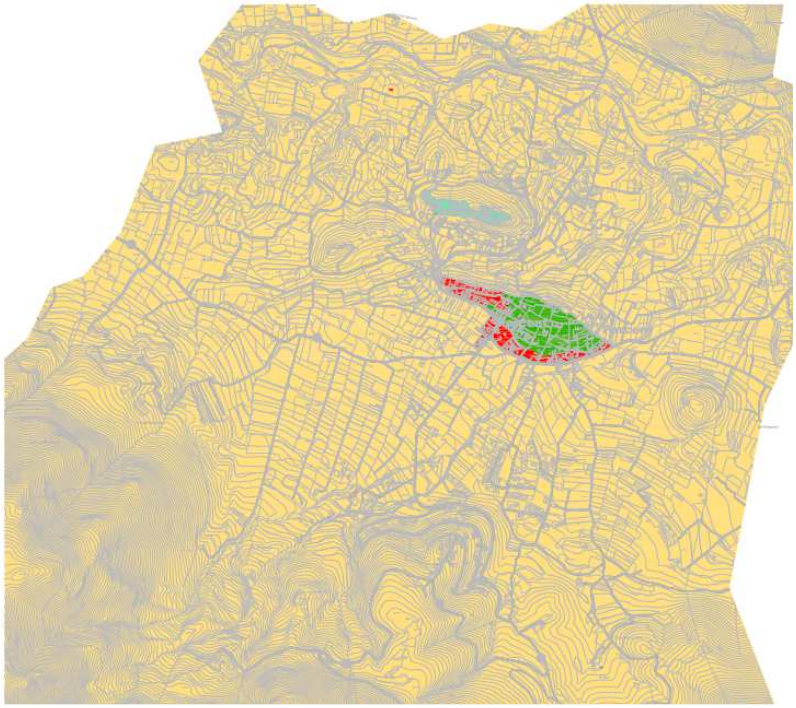
2.2.1. CRITERIOS DE ZONIFICACION

El proceso de zonificación del área geográfica sobre la que se realizan labores de estudio viene impuesto por la necesidad de localizar en el espacio tanto las componentes estructurales del planeamiento como las propias consideraciones y propuestas a las que éste dé lugar.

La zonificación es pues una tarea preliminar y de trascendente importancia en todo estudio. El mayor o menor grado de desagregación zonal viene condicionado por el propio nivel de detalle del estudio y, en todo caso, debe ser coherente con los antecedentes que en este cometido existan en el área de estudio, al objeto de posibilitar la comparación y contraste con los datos y resultados obtenidos en otras investigaciones.

2.2.2. ZONIFICACIÓN ADOPTADA

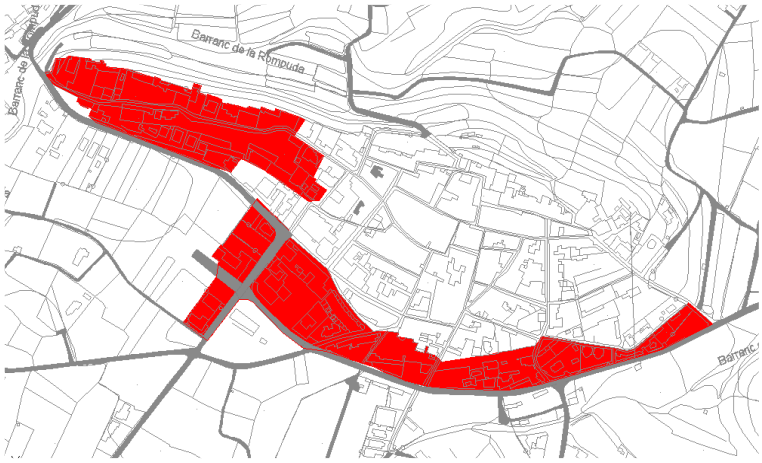
Teniendo en cuenta los criterios anteriores, se ha definido una zonificación formada por un total de 4 zonas de distintas, siendo las siguientes:



Localización de Zonas Parcent. ***Fuente***: Elaboración Propia.

- ***Zona 1 Residencial***:

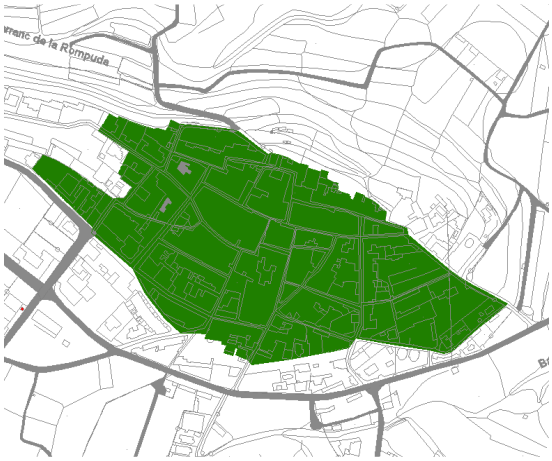
  La zona correspondiente a viviendas en el casco urbano de Parcent, donde se concentra la mayor parte de la población.



Zona 1 de la zonificación. ***Fuente***: Elaboración Propia.

- ***Zona 2 Núcleo Histórico:***

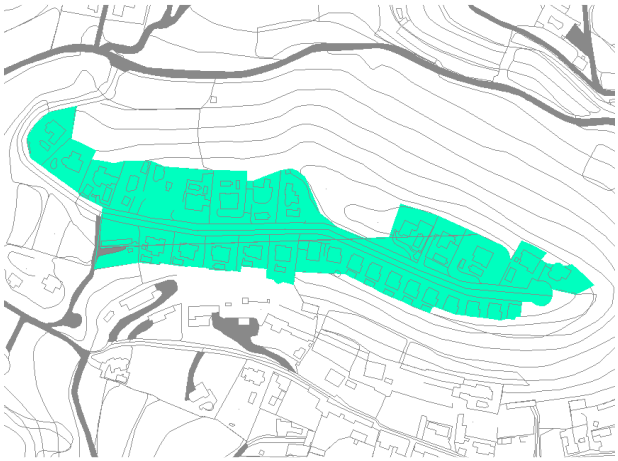
  Donde se concentran las zonas de interés y medios de transporte. Se localiza prácticamente en el centro del término municipal al que da nombre.



Zona 2 de la zonificación. ***Fuente***: Elaboración Propia.

- ***Zona 3 Tossal:***

  Esta zona incluye la urbanización marcada en azul en la siguiente imagen. Como vemos se sitúa al norte de la Zona 1 y 2 ocupando una superficie de menor tamaño.



Zona 3 de la zonificación. ***Fuente***: Elaboración Propia.

El motivo de elección de esta zona es por un lado, el aporte de tráfico a la red general y por otro, las intersecciones viarias de la urbanización con la red antes mencionada.

- ***Zona 4 Término***:

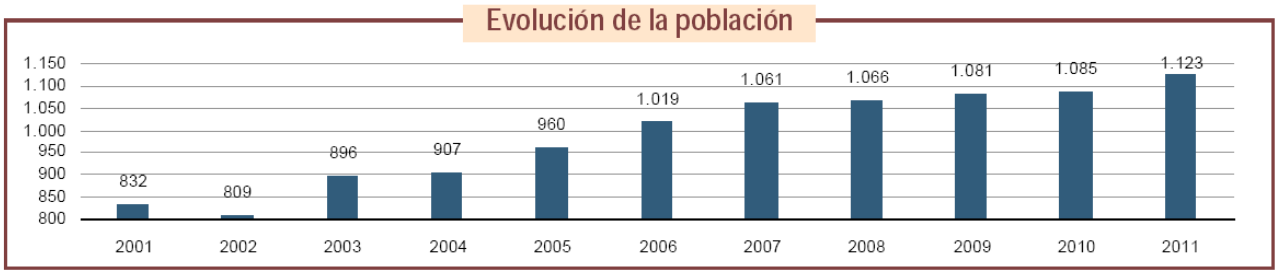
  Comprende el resto del término municipal de Parcent. Por el mismo existen gran cantidad casas dispersas que están conectadas por caminos.

2.3. POBLACIÓN

2.3.1. FACTORES SOCIALES

En Parcent, el volumen total de población es de 1.123 habitantes según los últimos datos del año 2.011.

El aumento de población que abarca entre 2.000 y 2.010 es muy importante porcentualmente ya que se ha incrementado la población en un 17 % aproximadamente, pero si se observa con detenimiento la Grafica siguiente, vemos que el aumento más destacado se produjo en el primer lustro de la década y posteriormente el crecimiento ha tenido un carácter moderado.



Evolución de la población. ***Fuente***: Ficha de Parcent. Institut Valencia d'Estadistica.

El municipio de Parcent tiene un promedio de 95,4 habitantes por km2, dato que en comparación con la media nacional (88,57) vemos que se encuentra un poco por encima.

Si comparamos el dato con su con su entorno geográfico más cercano, se observa como la similitud no es constante, siendo en algunos casos el dato muy similar y en otros por el contrario el resultado es completamente distinto.

En la siguiente tabla, vemos un ejemplo de lo arriba expuesto:

MUNICIPIO	HABITANTES	DENSIDAD DE POBLACIÓN (hab/km^2)
Alcalalí	1.433	99,5
Xaló	3.320	96,0
Orba	2.606	147,0
Pedreguer	7.659	258,9

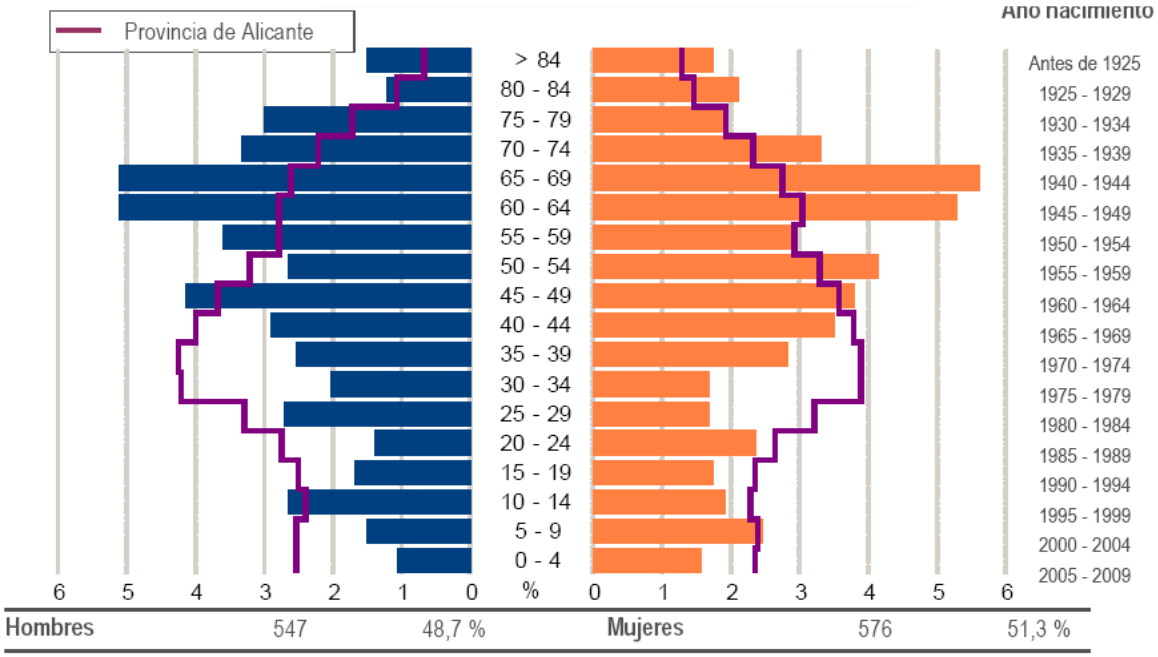
Densidades de población. ***Fuente***: Elaboración Propia.

En cuanto al reparto poblacional, se aprecia una clara igualdad entre sexos. Los hombres contabilizados en el término municipal de Parcent, alcanzan el valor de 547, mientras que el número de mujeres es de 576. Esto equivale a una distribución porcentual de 48,7 % hombres y un 51,30 % de mujeres.

Como vemos la distribución por sexos está muy pareja, existiendo una leve diferencia porcentual de 2,60 % a favor de las mujeres.

Analizando ahora la distribución poblacional desde el punto de vista de la "pirámide de edades", vemos en este caso una clara distribución no continua de la población.

La mayor cantidad de población se encuentra en la horquilla de edad de entre 60 y 70 años, existiendo una caída continua de la curva de edades conforme vamos disminuyendo la edad de observación. Este dato es similar entre hombres y mujeres, no existiendo grandes diferencias en ninguno de los tramos de edades en los que está distribuida la pirámide.



Estructura de la población por edad. ***Fuente***: Ficha de Parcent. Institut Valencia d'Estadistica.

Si comparamos los datos de Parcent con los datos correspondientes a la Provincia de Alicante, vemos que es claramente una situación inversa. La curva correspondiente a la Provincia de Alicante, tiene su coronación máxima en la horquilla temporal comprendida entre los 30 y 40 años y posteriormente sufre un descenso conforme aumentamos los tramos de edades.

Indicadores demográficos

Índice		Municipio	Provincia	Comunitat Valenciana
Dependencia	((Pob. <15 + Pob >64) / (Pob. de 15 a 64)) x 100	68,4 %	49,3 %	47,2 %
Dependencia juvenil	((Pob. <15) / (Pob. de 15 a 64)) x 100	19,0 %	22,0 %	22,0 %
Dependencia anciana	((Pob. >64) / (Pob. de 15 a 64)) x 100	49,3 %	27,3 %	25,2 %
Envejecimiento	((Pob. >64) / (Pob. <15)) x 100	259,1 %	124,3 %	114,7 %
Longevidad	((Pob. > 74) / (Pob. > 64)) x 100	39,8 %	45,1 %	48,0 %
Maternidad	((Pob. de 0 a 4) / (Mujeres de 15 a 49)) x 100	15,0 %	21,0 %	21,5 %
Tendencia	((Pob. de 0 a 4) / (Pob. de 5 a 9)) x 100	51,2 %	102,1 %	105,9 %
Renovación de la población activa	((Pob. de 20 a 29) / (Pob. de 55 a 64)) x 100	48,4 %	102,7 %	110,2 %

Índice demográfico. ***Fuente***: Ficha de Parcent. Institut Valencia d'Estadistica.

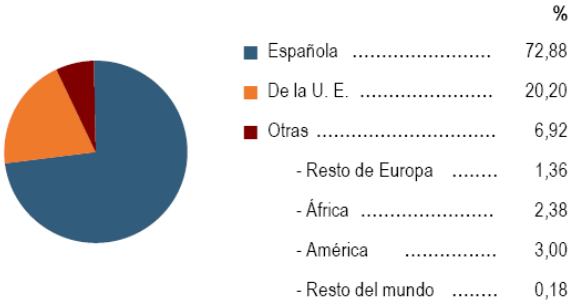
El municipio de Parcent respecto a los datos de dependencia son distintos a los de la provincia de Alicante y los correspondientes a la Comunitat Valenciana como vemos en la Grafica anterior. Únicamente posee datos de dependencia algo similares En dependencia Juvenil y Longevidad.

Desde el punto de vista de la caracterización demográfica de extranjeros, se observa, que existe un alto porcentaje de presencia de extranjeros en el municipio. Dentro de este porcentaje de extranjeros, los pertenecientes a la U.E. son los que prácticamente ocupan la totalidad del porcentaje, dejando un mínimo residual del 2 % al resto de nacionalidades.

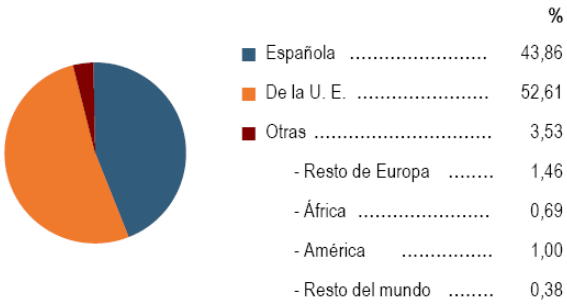


Caracterización demográfica de extranjeros. ***Fuente***: Ficha de Parcent. Institut Valencia d'Estadistica.

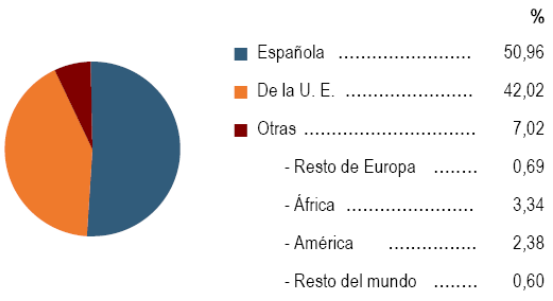
A continuación hacemos la comparativa de población extranjera en municipios próximos a Parcent.



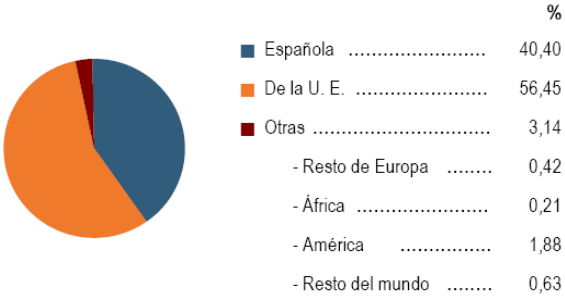
Caracterización demográfica de extranjeros – Pedreguer.



Caracterización demográfica de extranjeros – Orba.



Caracterización demográfica de extranjeros – Xaló.

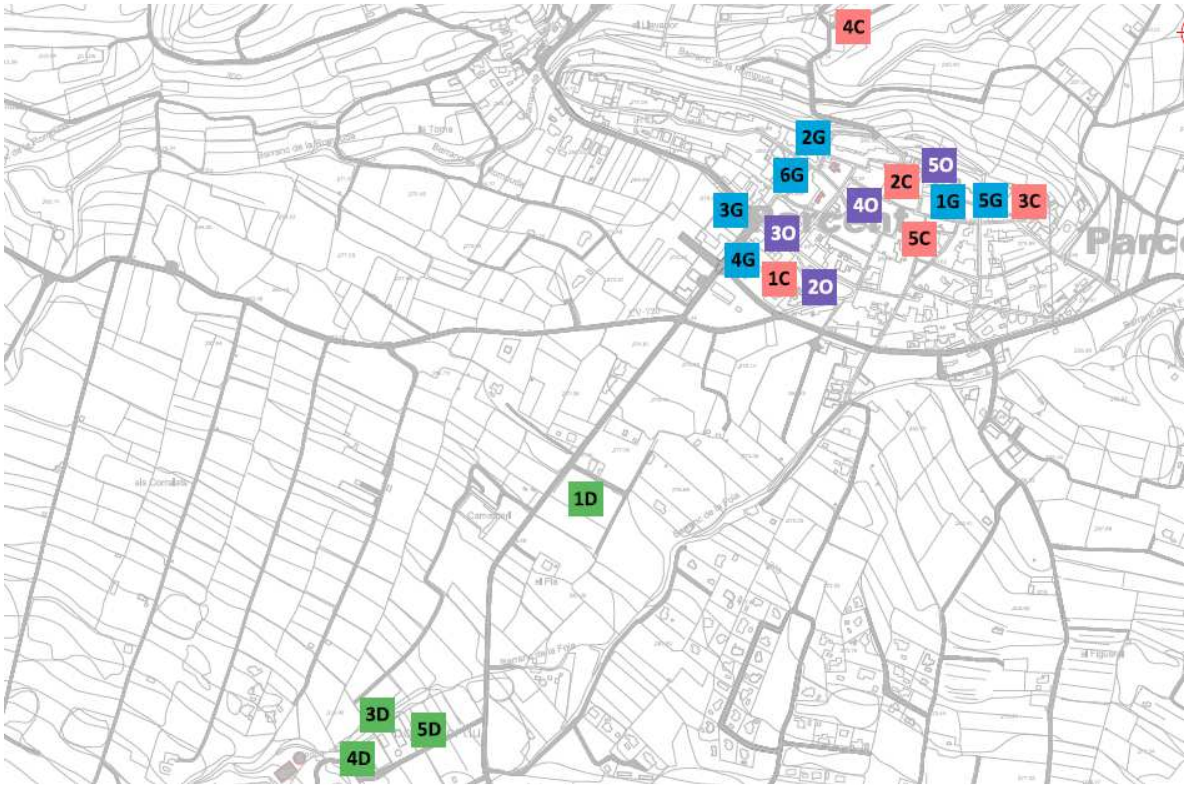


Caracterización demográfica de extranjeros – Alcalaí.

A través de estos gráficos representativos, se verifica el alto porcentaje de residentes extranjeros en todos los municipios próximos/similares al de Parcent.

2.4. **PUNTOS DE INTERES**

El municipio, cuenta con los siguientes núcleos de atracción peatonal:



Captura de plano 04. ***Fuente***: Elaboración propia.

GENERAL	
1G	***Ajuntament*** Carrer de l'Ajuntament, 11
2G	***Col·legi públic "El Carrascal" de Parcent*** Carrer Calvari, 10
3G	***Centre de Salut*** Avinguda de Pego, 1
4G	***Farmacia*** Avda. Benidorm, Finca Gabriel Miró
5G	***Policia local*** Carrer de l'Ajuntament, 11
6G	***Centre de convivència*** Carrer Calvari , 23

DEPORTES	
1D	***Campo de Futbol*** Partida Rompudeta s/n
2D	***Trinquet de pilota grossa***
3D	***Club de Tenis*** rncoll de rates
4D	***Fronton*** rncoll de rates
5D	***Piscina Municipal*** rncoll de rates

CULTURA	
1C	***Museo de la Almazara*** Avinguda de La Constitució
2C	***Casa Gabriel Miró*** Plaza Gabriel Miró
3C	***Edificio de La Musical*** Carrer de l'Ajuntament, 13
4C	***Lavadero*** Carrer del Ravel
5C	***Casa de Cultura María Teresa Valls*** Carrer de l'embut, 8

OTROS	
1O	***Font de la Foia***
2O	***Cooperativa "El Progrés"*** Avinguda de La Constitució
3O	***Taxi Parcent*** Avinguda de La Constitució
4O	***Comunitat de regants*** Carrer de Dalt, 12
5O	***Iglesia de la Purísima Concepción*** Plaza del Pueblo

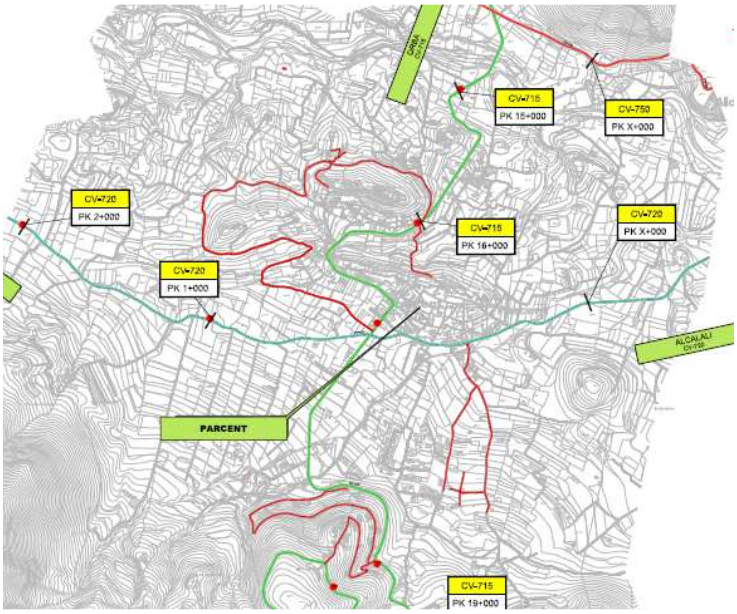
2.5. **ESTRUCTURA VIARIA**

En el entorno del municipio de Parcent, encontramos una estructura bastante simétrica en la tipología de los viales que vertebran todo el término municipal. Los viales principales del término son los siguientes:

- ***CV-715.***
- ***CV-750.***
- ***CV-720.***
- ***Red local municipal.***

Estos viales, poseen titularidades distintas, a continuación incluimos una tabla donde se exponen que administración es la titular de cada vía.

VIA	TITULAR DE LA MISMA
CV-715	*Conselleria de Valencia*
CV-750	*Excma. Diputación de Alicante*
CV-720	*Excma. Diputación de Alicante*



Captura del plano 03-RED VIARIA. ***Fuente***: Elaboración Propia.

Además de estos viales principales, existe una red de caminos rurales y de acceso a las urbanizaciones, que cumple una función terciaria en la red de comunicaciones, estando, generalmente, en buen estado de conservación.

La jerarquización viaria permite la visualización global del entramado viario de la ciudad, priorizando determinados usos o funciones en cada tipo de vía. Entre los criterios utilizados para su establecimiento cabe destacar las características funcionales y geométricas de los distintos tramos, así como el nivel de tráfico observado y las actividades en sus márgenes.

2.5.1. VÍAS DISTRIBUIDORAS

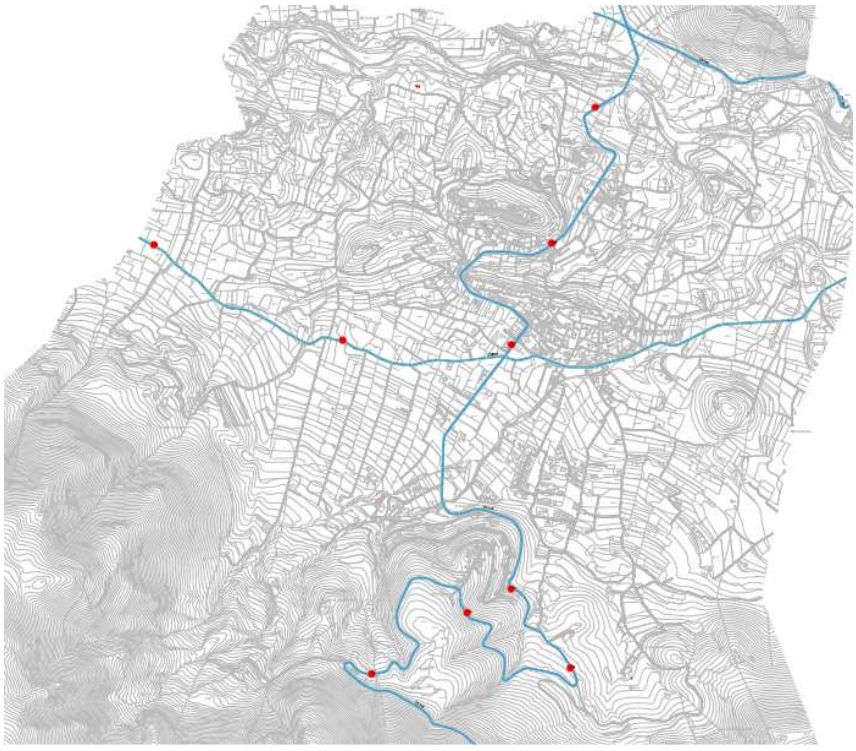
Forman la red principal del municipio. Su objeto es conectar los distintos términos municipales cercanos y núcleos urbanos situados dentro del término municipal. La mayor parte del tráfico circula por dicha red sin detenerse

Forman parte de este grupo l los siguientes viales:

- CV-715.
- CV-750.
- CV-720.

Cabe destacar que las carretas CV-720 y CV-715 se configuran de manera perpendicular una con otra, dirigiéndose sus ejes de este – oeste y de norte – sur respectivamente.

La CV-750, se localiza en la zona norte del término municipal y de forma muy reducida. Su eje se desarrolla de manera este - oeste.



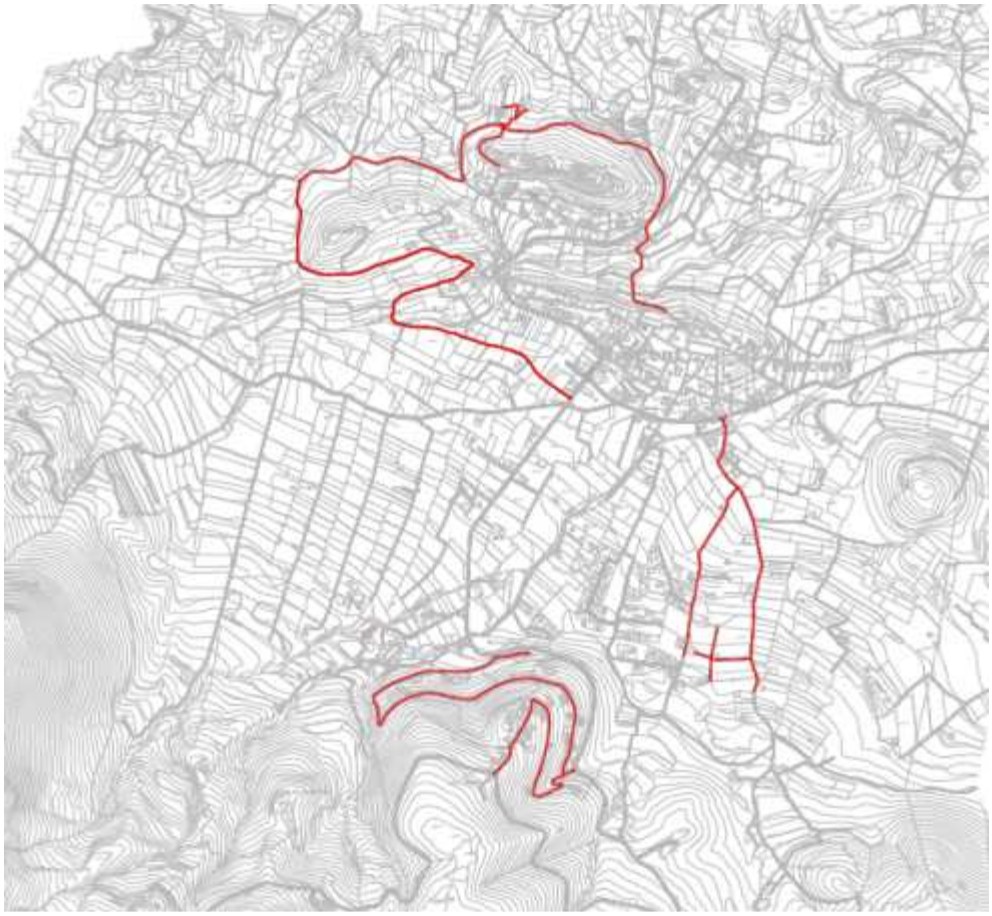
Localización de los viales primarios. ***Fuente***: Elaboración Propia.

2.5.2. VÍAS LOCALES

Constituidas principalmente por aquellas vías donde la función principal es la de acceso a los usos ubicados en sus márgenes.

En estas vías los movimientos de larga distancia son de muy poca importancia frente al tráfico urbano, y dentro de este, los movimientos de paso son minoritarios frente a los movimientos de acceso a las actividades de sus márgenes.

Corresponden a este grupo las calles que conforman el entramado viario de la población.



Localización de los viales locales. ***Fuente***: Elaboración Propia.

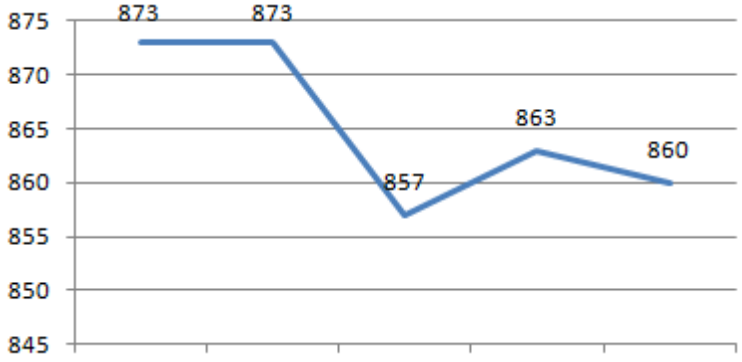
3. DESCRIPCIÓN Y ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL

3.1. PARQUE DE VEHÍCULOS

En los siguientes datos, se plasma la evolución del parque de vehículos de Parcent, obteniéndose el índice de motorización y su evolución histórica:

AÑO	Nº VEHICULOS
2007	873
2008	873
2009	857
2010	863
2011	860

REPRESENTACIÓN GRAFICA

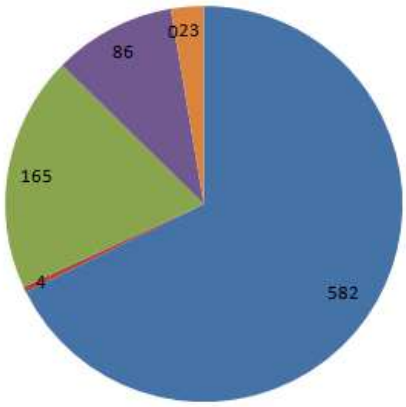


Evolución de vehículos en Parcent. ***Fuente***: Ficha de Parcent. Institut Valencia d'Estadistica.

El reparto en función del tipo de vehículo es el siguiente:

TIPO	Nº VEHICULOS
TURISMOS	582
AUTOBUSES	43
FURGONETAS	165
MOTOCICLETAS	86
TRACTORES	0
OTROS	23

REPRESENTACIÓN GRAFICA



Evolución de vehículos en Parcent. ***Fuente***: Ficha de Parcent. Institut Valencia d'Estadistica.

Los datos obtenidos del parque de vehículos de Parcent, nos proporciona la relación existente entre los vehículos y la población:

$$\textit{Media vehículos por cada 1000 habitantes} = \frac{\textit{Nº de vehículos Municipio}}{\textit{Nº de habitantes/1000}}$$

Operando la formula arriba expuesta, obtenemos resultados concluyentes con lo visto hasta este momento, observamos que la media de vehículos por cada 1000 habitantes alcanza el valor de 777 veh/1000hab, superando este el valor de la media nacional, que es de 600 veh/1000hab.

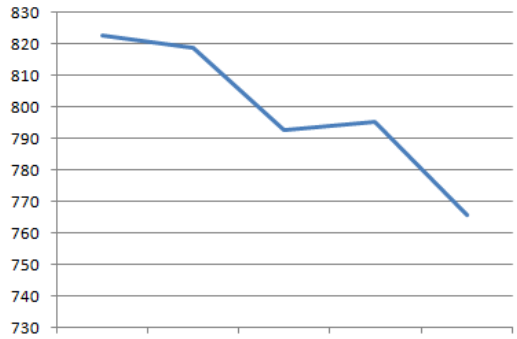
MEDIA PARCENT		MEDIA NACIONAL
777 veh/1000hab	>	600 veh/1000hab

Comparativa de Veh./hab. ***Fuente***: Elaboración propia.

A continuación se obtiene la evolución sufrida a lo largo de los últimos años de la relación arriba calculada:

AÑO	VEHICULOS	HABITANTES	RELACIÓN
2007	873	1.061	**823**
2008	873	1.066	**819**
2009	857	1.081	**793**
2010	863	1.085	**795**
2011	860	1.123	**766**

REPRESENTACIÓN GRAFICA



Evolución de Índice de motorización en Parcent. ***Fuente***: Ficha de Parcent. Institut Valencia d'Estadistica.

Según los datos relativos a la motorización en Parcent, hay que destacar el claro descenso que sufre el municipio. Se observa por un lado el pausado incremento de población y el claro descenso de vehículos en los últimos años.

3.2. **TRANSPORTE PRIVADO**

La movilidad generada por el transporte privado es el principal condicionante a tener en cuenta en el presente estudio, por su influencia en la situación actual como en la futura.

Evidentemente que el coche es el medio de transporte más utilizado en el término municipal, por lo tanto se ha realizado una campaña de aforos para cuantificar la anteriormente mencionada movilidad.

Por último obtenemos los niveles de servicio de la red viaria para poder conocer de este modo el funcionamiento de la misma.

3.3. **ESTACIONAMIENTO**

La cuantificación de las plazas de aparcamiento se efectúa mediante un chequeo comparativo de todas y cada una de las calles del casco urbano y de los núcleos externos .De este modo se obtienen las plazas existentes en cada una de ellas, además de comprobar las plazas ocupadas para obtener los ratios de ocupación.

El listado de calles de Parcent es el siguiente:

-	Carrer	AJUNTAMENT	-	Partida	CORRAL DE MORA
-	Carrer	ALACANT	-	Partida	ELS PLANS
-	Carrer	ALMASSERA	-	Partida	ESMOLADORA
-	Carrer	BAIX	-	Partida	ESTEPAR
-	Carrer	BENIDORM	-	Partida	FOYA DEL BATLLE
-	Carrer	BENIDORM	-	Partida	LA ALBERCA
-	Carrer	CALVARI	-	Partida	LA CALMA
-	Carrer	CALVARI	-	Partida	LA FUENTE
-	Carrer	CAMPUSSET DEL ARENAL	-	Partida	MORERAL
-	Carrer	CARRASCAL	-	Partida	PINAR
-	Carrer	COLON	-	Partida	POET DE MAS
-	Carrer	CONSTITUCIO (LA)	-	Partida	POZO
-	Carrer	CONSTITUCION	-	Partida	QUINTANA
-	Carrer	COVA (LA)	-	Partida	RAMPUDETA
-	Carrer	CURTET	-	Partida	SALERES
-	Carrer	DALT	-	Partida	SOCA GROSSA
-	Carrer	DENIA	-	Partida	SOLANA
-	Carrer	EMBUT (L')	-	Partida	TOSALET
-	Carrer	ERA (L')	-	Carrer	PEGO
-	Carrer	GABRIEL MIRO	-	Carrer	PLANS
-	Carrer	GARROFER	-	Carrer	POBLE
-	Carrer	LESTUFA	-	Carrer	PORXET
-	Carrer	MARGE	-	Carrer	POU
-	Carrer	MIG	-	Carrer	PURISSIMA
-	Carrer	MOLIVENT	-	Carrer	QUINTANA
-	Carrer	NOU	-	Carrer	RAVAL
-	Carrer	ARENAL	-	Carrer	SANT LLORENÇ
-	Carrer	BARRANQUET	-	Carrer	TARBENA
-	Carrer	CAMI FONDO	-	Carrer	TRINQUET
-	Carrer	COLL DE RATES	-	Carrer	V CENTENARIO

De los datos de la tabla extraemos que el total de calles y partidas objeto de análisis es de 60.

En la cumplimentación del censo de las calles, diferenciamos el tipo de aparcamiento existente: libre, carga/descarga/vado, etc.

3.3.1. ESTACIONAMIENTO EN VÍA PÚBLICA

Las condiciones de estacionamiento vienen impuestas claramente por la configuración del núcleo urbano.

Como observamos en las siguientes imágenes, apenas existen zonas donde poder repartir la plataforma de modo que pueda incluirse por un lado, el estacionamiento de vehículos y por otro, la inclusión de forma correcta de la movilidad peatonal.



Carrer tipo Parcent. ***Fuente***: Elaboración propia.



Carrer tipo Parcent. ***Fuente***: Elaboración propia.

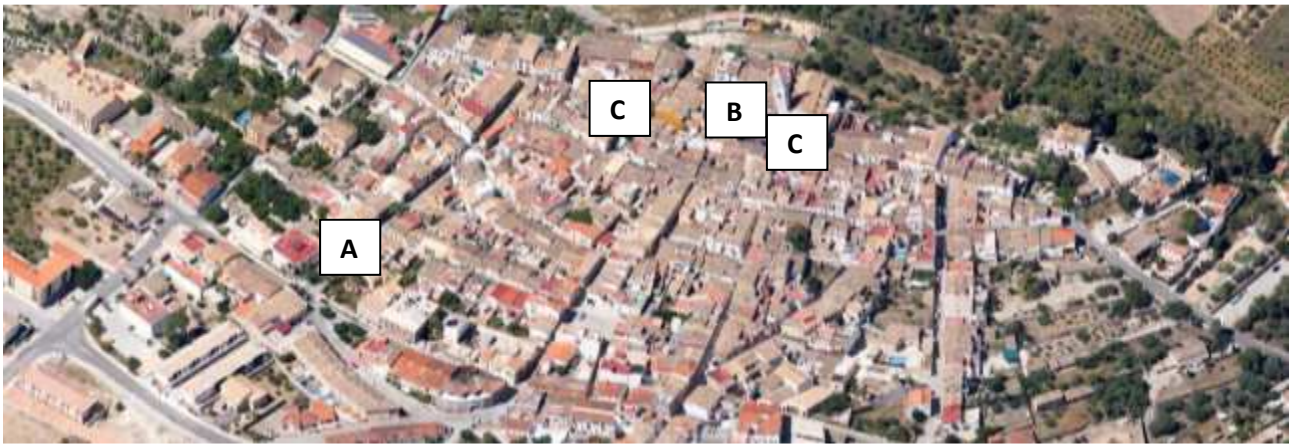
Dentro del núcleo urbano existen calles donde si que es posible este reparto pero de manera muy localizada. A continuación incluimos las calles con sección suficiente para distribuir la plataforma de forma adecuada:

a) **Avda. de la Constitucio.**

b) **Carrer del Marge.**

c) **Plaza del Pueblo.**

d) **Plaza Gabriel Miró.**



Localización de zonas con estacionamiento . ***Fuente***: Elaboración propia.

Como consecuencia de las escasas de zonas de estacionamiento debido a la estructura del núcleo urbano, existe un choque entre la movilidad peatonal y el estacionamiento. Durante la labor de trabajo de campo del equipo redactor se constata la práctica normal de estacionamiento en aceras, prácticamente en todas las calles donde el ancho restante permite la circulación de vehículos.

A continuación incluimos imágenes de que muestran lo arriba comentado:



Vehículos estacionados en la acera. ***Fuente***: Elaboración propia.



Vehículos estacionados en la acera. ***Fuente***: Elaboración propia.



Vehículos estacionados en la acera. ***Fuente***: Elaboración propia.



Vehículos estacionados en la acera. ***Fuente***: Elaboración propia.

Exterior al núcleo urbano, tenemos la urbanización Tossal del Arenal donde el ancho de la plataforma si que permite el tanto el estacionamiento de vehículos como la movilidad peatonal.

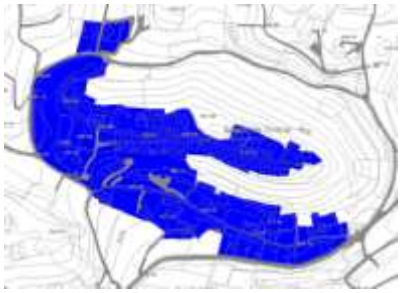
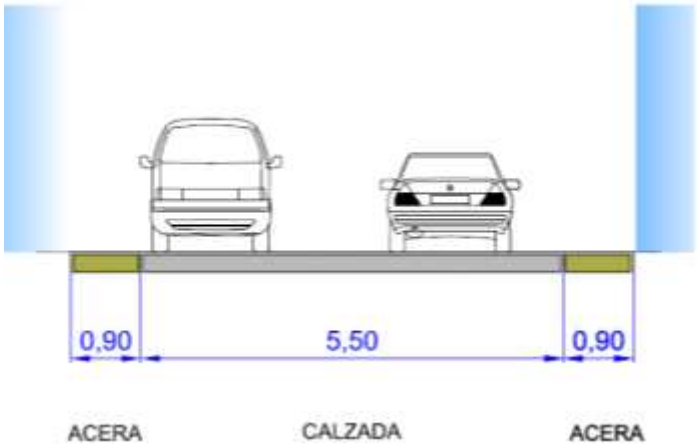




Imagen representativa de la calle principal de la urbanización. ***Fuente***: Elaboración propia.



Sección de la calle principal de la urbanización. ***Fuente***: Elaboración propia.

3.3.1.1. APARCAMIENTO REGULADO (ORA)

No existe el aparcamiento regulado en todo el término municipal de Parcent.

3.3.2. PARKING PÚBLICO (SUBTERRANEO)

No existe el parking público regulado en todo el término municipal de Parcent.

3.3.3. ZONAS DE CARGA/DESCARGA

No existen zonas de carga/descarga en todo el término municipal de Parcent.

3.3.4. PLAZAS MINUSVÁLIDOS

En el casco urbano del municipio encontramos dos zonas de estacionamiento para minusválidos, la primera en la Plaza del Pueblo y la segunda en la Avinguda de la Constitució.

Las características estructurales del estacionamiento son distintas una respecto de la otra, la situada en la Plaza del pueblo se encuentra indicada mediante una señal vertical sin ningún tipo de marcado en el pavimento, mientras que el segundo estacionamiento, está indicado únicamente con señalización horizontal.



Estacionamiento minusválidos 2. ***Fuente***: Elaboración propia.

La imagen de arriba muestra la plaza situada en la Plaza del Pueblo, mientras que la imagen siguiente corresponde a la situada en la Avinguda de la Constitució.



Estacionamiento minusválidos 1. ***Fuente***: Elaboración propia.

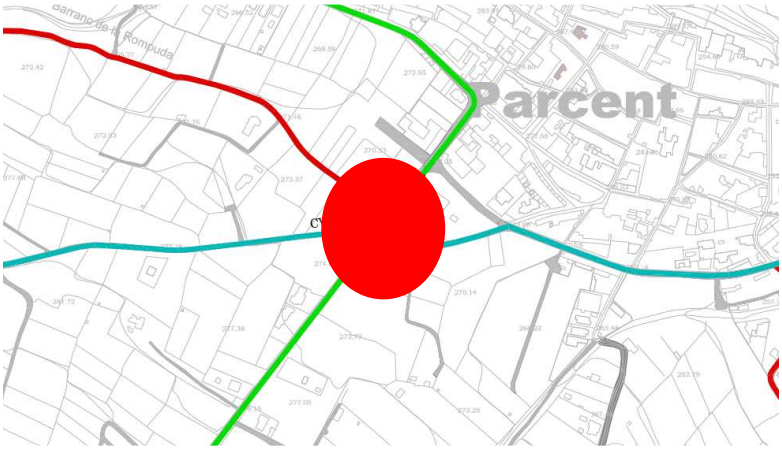
3.4. SEÑALIZACIÓN

3.4.1. SEÑALIZACIÓN VERTICAL VIALES EXTERNOS AL NUCLEO URBANO

La señalización existente en las carreteras pertenecientes al término municipal, con carácter general poseen unas condiciones correctas de señalización.

Las zonas a estudiar más detenidamente son las intersecciones más importantes:

Cruce CV-715 con CV-720:



Intersección CV-720 con CV-715. ***Fuente***: Elaboración propia.

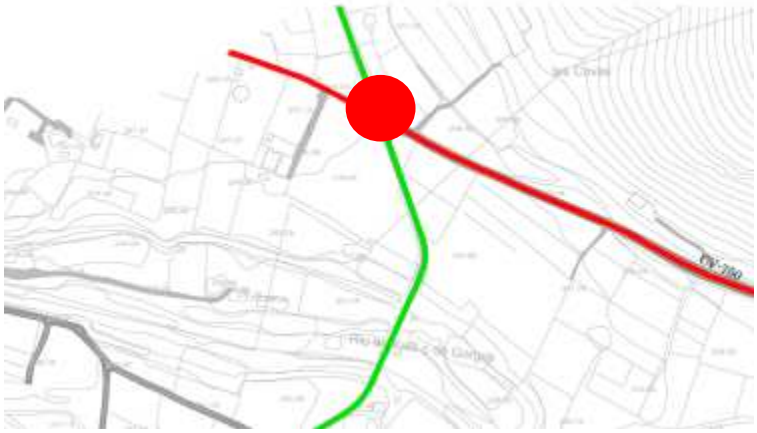
Vemos que la señalización de intersección es correcta, avisando de este modo previamente a los conductores de la existencia de la intersección. Este apunte es genérico desde cualquier dirección de la intersección.

La señalización de dirección también expone de forma correcta los sentidos que debemos de tomar en función de la dirección del usuario de la carretera.



Señalización de direcciones. ***Fuente***: Elaboración propia.

Cruce CV-720 con CV-750:



Intersección CV-720 con CV-750. ***Fuente***: Elaboración propia.

Vemos que la señalización de intersección es correcta, avisando de este modo previamente a los conductores de la existencia de la intersección. Este apunte es genérico desde cualquier dirección de la intersección.

La señalización de dirección también expone de forma correcta los sentidos que debemos de tomar en función de la dirección del usuario de la carretera.



Señalización de direcciones. ***Fuente***: Elaboración propia.

Respecto al reste de trazado de los viales la señalización es correcta, indicando en cada momento las condiciones de la carretera. Además, se refuerza los límites de velocidad con señalización en cada uno de los tramos.

La conservación de la señalización es correcta y con buena visibilidad.

3.4.2. SEÑALIZACIÓN VERTICAL VIALES INTERNOS AL NUCLEO URBANO

La señalización vertical apenas se reduce a señales de dirección prohibida y de prioridad en calles. Estas se encuentran sujetas a las paredes de las casas que se encuentran junto a la calle como se observa en la imagen siguiente.



Ejemplo de señalización vertical. ***Fuente***: Elaboración propia.

La conservación de la señalización es variada, encontramos señales en buen estado pero de igual modo, se detectan algunas con un estado no valido (en menor medida), ya sea por un lado por edad o por otro como por colocación de la misma.

Considerando que el tráfico existente en el núcleo urbano de Parcent es el generado únicamente por los habitantes del mismo y que no tiene carreteras de paso ni tampoco zonas comerciales de atracción, consideramos la señalización vertical como correcta dadas sus necesidades.

3.4.3. SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL

No se detectan grandes deficiencias respecto a la señalización horizontal por lo tanto, su estado es correcto. Se observa la acción del paso del tiempo sobre la misma pero sin dejar de ser funcional.

Cabe destacar en el núcleo urbano la señalización horizontal distribuida en los cruces de calles indicando la prohibición de aparcar como ovemos en la imagen:



Ejemplo de señalización horizontal. ***Fuente***: Elaboración propia.

3.5. **TRANSPORTE PÚBLICO**

La oferta de transporte público se compone de una línea de autobús interurbano y un servicio de taxi, que comunican Parcent con el resto de la comarca y provincia.



Línea de bus interurbano. ***Fuente***: Elaboración propia.

La línea de autobús comunica parte los distintos municipios y núcleos urbanos de la Marina Alta.

A través de esta línea, podemos acceder a una mayor red de líneas de autobuses gracias a las conexiones existentes en la estación de Benissa.

Por otro lado, el servicio de taxis ofrece una mayor agilidad de conexiones, incluyendo la posibilidad de conexión con el aeropuerto. Este servicio es de gran utilidad ya que como hemos visto existe un alto porcentaje de residentes extranjeros.

3.5.1. AUTOBÚS

En la actualidad, la línea existente posee un único itinerario de transporte. Este itinerario se efectúa en ambos sentidos de circulación, iniciándose el trayecto desde Sagra y llegando finalmente a Benissa donde, posteriormente reinicia la marcha para volver a Sagra por el mismo trayecto.

Para realizar este itinerario se utilizan los siguientes viales:

NUCLEOS URBANOS	VIAL UTILIZADO
BENISSA	Origen
SENIJA	Ctra. de Benissa.
LLIBER	Ctra. de Benissa.
XALO	CV-745
ALCALALI	**CV-750**
PARCENT	**CV-720**
ORBA	**CV-715**
TORMOS	CV-715
SAGRA	CV-715

Los núcleos urbanos con un mayor sombreado indican que estos tramos del trayecto se encuentran dentro del término municipal de Parcent.

Los tramos horarios del recorrido en un sentido son los siguientes:

NUCLEOS URBANOS	HORARIO
SAGRA	16:10 – ORIGEN TRAYECTO
TORMOS	
ORBA	
PARCENT	**16:20**
ALCALALI	
XALO	
LLIBER	
SENIJA	
BENISSA	16:45 – FIN TRAYECTO

Una vez llegado a Benissa se reinicia el trayecto en sentido inverso con los siguientes horarios:

NUCLEOS URBANOS	HORARIO
BENISSA	16:45
SENIJA	
LLIBER	
XALO	
ALCALALI	
PARCENT	**17:10**
ORBA	
TORMOS	
SAGRA	17:20

El estado actual de la parada se considera correcto desde el punto de vista estructural, posee un recinto reservado que evita las acciones del aire, lluvia, etc. De este modo el usuario puede esperar el autobús sin que las condiciones meteorológicas le puedan afectar.



Parada de autobús en Parcent. ***Fuente***: Elaboración propia.

Si que debemos destacar la escasa o nula información al usuario existente en la parada. No existen ninguna información de horarios, trayectos, importes, etc. de la línea. Este detalle se debería de considerar en futuras acciones de mantenimiento por parte de la empresa concesionaria del servicio.

3.5.2. TRANSPORTE DISCRECIONAL: TAXIS

Existe un servicio de taxis dentro del municipio de Parcent. Este servicio tiene asignada una zona de estacionamiento exclusivo dentro del núcleo urbano y más concretamente en la Avinguda de la Constitució.

Esta zona reservada se encuentra señalizada con elementos verticales y horizontales. Existe una señal vertical que indica la parada de taxis y se acompaña esta señal con pintura amarilla que indica la prohibición de estacionar ya que su uso es restringido.



Parada de Taxis en Parcent. ***Fuente***: Elaboración propia.

Como se ha mencionado anteriormente, este servicio ofrece la posibilidad de conectar directamente Parcent con el Aeropuerto del Altet, dotando de este modo un amplio alcance desde el punto de vista del transporte público teniendo en cuenta el municipio estudiado.

3.6. **ITINERARIOS CICLISTAS**

No existe ningún itinerario ciclista en ninguno de los viales estudiados así como tampoco dentro del núcleo urbano de Parcent.

Si que debemos destacar la existencia de recorridos ciclistas no urbanos con un carácter en su recorrido de montaña/competición que no son desde el punto de vista de la movilidad como elementos de conexión por lo tanto no se incluyen en el presente estudio.

3.7. **MOVILIDAD PEATONAL**

El término municipal de Parcent está dividido en casco urbano, urbanización y parcelas diseminadas, esto provoca que los desplazamientos peatonales se limiten a las unidades de población existente, sin que apenas existan movimientos entre ellas, debido a que en algunos casos la distancia asciende a varios kilómetros, lo cual provoca un uso masivo del vehículo privado.

3.7.1. NORMATIVA

En el Artículo 3 de la Orden de Conselleria sobre accesibilidad al medio urbano se definen los itinerarios peatonales como "el ámbito o espacio de paso destinado al tránsito de peatones, o tránsito mixto de peatones y vehículos cuyo recorrido permita acceder a los espacios de uso

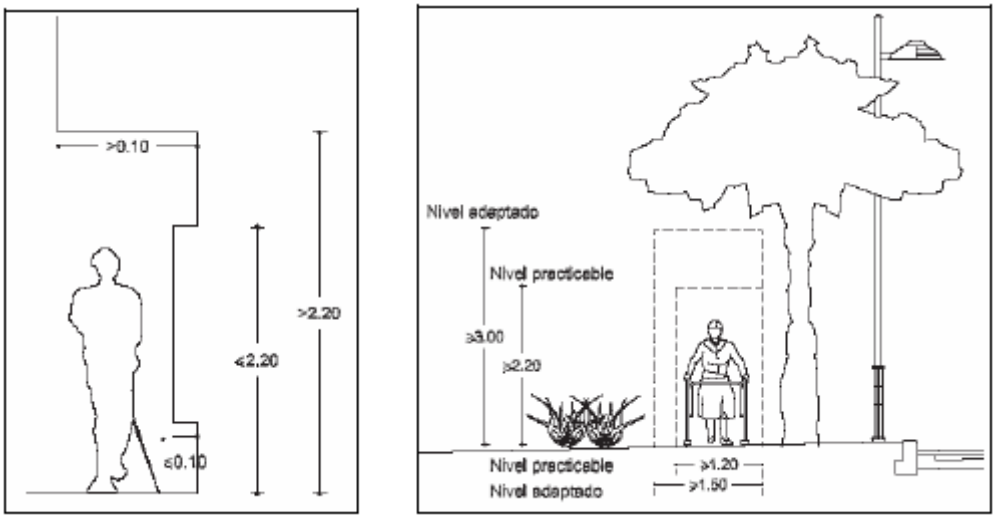
público y edificaciones del entorno. Igualmente se define como banda libre peatonal "la parte del itinerario peatonal libre de obstáculos, de salientes y de mobiliario urbano".

Los itinerarios peatonales deben cumplir los requisitos que se establecen a continuación:

Para cualquier nivel de accesibilidad.

- No deberá haber peldaños aislados, ni cualquier otra interrupción brusca del itinerario. Los desniveles constituidos por un único peldaño deberán ser sustituidos por una rampa (que cumpla con los requisitos marcados por esta misma normativa). En todo caso, las pequeñas diferencias serán absorbidas a lo largo del recorrido.

- No se admitirán vuelos o salientes de las fachadas de las edificaciones cuando se proyecten más de 0,10 metros sobre el itinerario y estén situados a menos de 2, 20 metros de altura y, en todo caso, si su proyección es menor de 0,10 metros, cuando puedan suponer peligro por su forma o ubicación para los viandantes.



Para nivel adaptado.

- Deberán tener una banda libre peatonal mínima de 1,50 metros de ancho y una altura de 3 metros libres de obstáculos, incluyendo los ocasionales o eventuales.

- La anchura de la banda libre peatonal en los cambios de dirección debe permitir inscribir un círculo de 1,50 metros de diámetro.

- La pendiente longitudinal en todo el recorrido no deberá superar el 6% y la transversal deberá ser igual o menor al 2%.

Para Nivel Practicable.

- Deberán tener una banda libre peatonal mínima de 1,20 metros de ancho y una altura de 2,20 metros libres de obstáculos, incluyendo los ocasionales o eventuales.
- La anchura de la banda libre peatonal en los cambios de dirección debe permitir inscribir un círculo de 1,20 metros de diámetro.
- La pendiente longitudinal en todo el recorrido no deberá superar el 8% y la transversal deberá ser igual o menor al 2%.

3.7.2. ANALISIS NUCLEO URBANO

El núcleo urbano posee unas condiciones de movilidad peatonal distinta según el punto donde nos encontremos, por un lado tenemos una zona con una configuración estructural sin modificaciones y de movilidad reducida y por otro, nos encontramos con una zona de uso compartido de la plataforma con un alto grado de movilidad.

Zona uso compartido.

Esta zona es muy reducida comparada con la totalidad del núcleo urbano, ya que apenas alcanza a tres calles del mismo. Las calles con esta configuración son las siguientes:

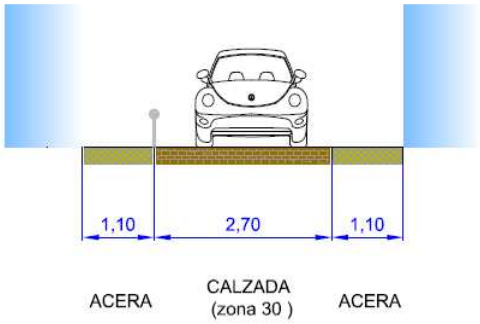
- Carrer del Marge.
- Carrer del Porxet.
- Carrer d'lAjuntament.

A continuación incluimos la localización aérea de las mismas.



Localización calles afectadas en azul. ***Fuente***: Elaboración propia.

Las calles indicadas poseen una estructura en planta de condiciones similares. Mantienen de forma continua la sección en alzado favoreciendo de este modo el uso compartido por peatones y medios motorizados.



Localización calles afectadas en azul. ***Fuente***: Elaboración propia.

Únicamente existe un cambio de color del pavimento en planta para definir de algún modo el reparto normal de la movilidad y que del mismo modo avise al peatón que existe la posibilidad de circulación motorizada.



Carrer del Porxet. ***Fuente***: Elaboración propia.



Carrer del Marge. ***Fuente***: Elaboración propia.



Carrer d'lAjuntament. ***Fuente***: Elaboración propia.



Plaza del Poble. ***Fuente***: Elaboración propia.

Como vemos en las imágenes anteriores, se detectan elementos de mobiliario urbano como son papeleras, jardineras, etc. que además de su propia función destinada, producen el efecto de reducción de velocidad y prohibición de aparcamiento en puntos localizados.

Resto de núcleo urbano.

Por culpa de las pocas zonas de estacionamiento existentes y el tamaño del núcleo urbano, existe un alto movimiento peatonal que no son favorecidas con las condiciones estructurales existentes.

Los itinerarios peatonales se efectúan prácticamente por las zonas destinadas a los vehículos motorizados por los tipos de aceras existentes. Las aceras son de reducidas dimensiones y situadas en ambos márgenes de forma general en todas la calles, esto es debido como factor principal a la configuración urbanística del núcleo urbano.



Imagen representativa de una calle en Parcent. ***Fuente***: Elaboración propia.

Dentro del total de calles existen un grupo reducido donde las pendientes de la misma es muy elevada, dando lugar a mayores desplazamientos peatonales por este motivo. Estas calles se ubican concretamente en la zona más céntrica del núcleo urbano.



Pendiente en una calle en Parcent. ***Fuente***: Elaboración propia.

Si que se debe destacar que las condiciones de mantenimiento son buenas y que apenas existen zonas deterioradas de importancia.

La sección tipo de plataforma condiciona las dimensiones de las aceras, esto es debido a que estas se adaptan a las edificaciones existentes mientras que se va manteniendo el ancho de la zona destinada a vehículos motorizados en la plataforma.

4. AFOROS

Los datos de aforos necesarios para realizar el presente estudio se obtienen por 3 vías distintas:

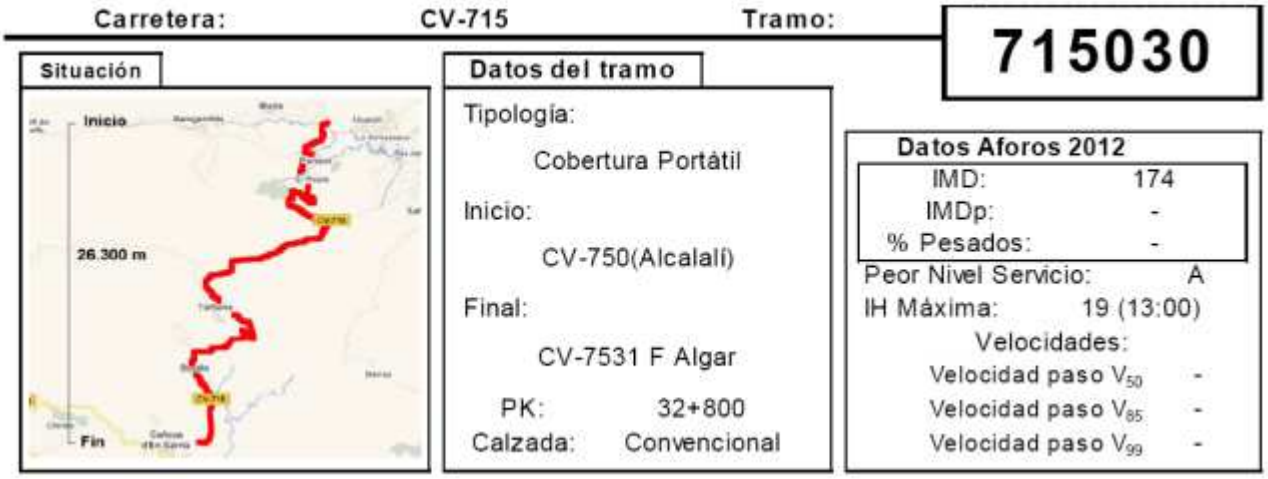
- ***Generalitat Valenciana.***
- ***EXCMA. DIPUTACION PROVINCIAL DE ALICANTE.***
- ***Equipo redactor ETyM.***

Todos los aforos utilizados en el presente estudio se enumeran en los planos posteriormente incluidos. La numeración adoptada en el plano para cada aforo considerado será la seguida en los cálculos de NS de las vías objeto de estudio.

4.1. AFOROS GENERALITAT VALENCIANA

La Conselleria dentro de su estructura establece unos plazos de aforación de las carreteras que son de su propiedad.

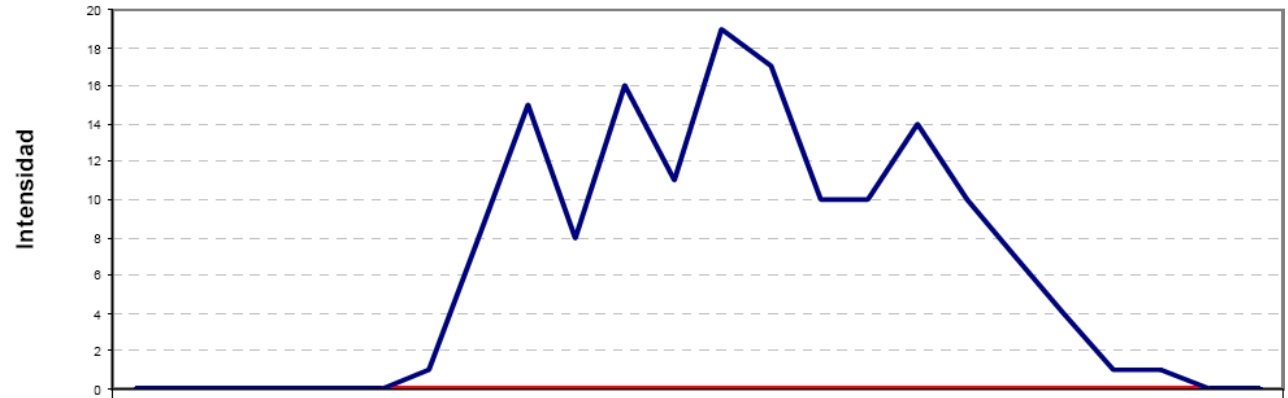
En este caso, el aforo utilizado es únicamente un solo aforo que corresponde al de la carretera CV-715. Este Aforo está incluido en la Memoria de Aforos 2012 publicada en la página web de la gva. Estos datos poseen un carácter público y son los últimos publicados online.



Características del aforo AF-08. ***Fuente***: Web gva.

El aforo lo denominamos AF—08. Este aforo se localiza aproximadamente en el PK 32+800 de la CV-715. Los datos de IMD obtenidos en el aforo alcanzan el valor de 174 con un porcentaje de pesados del - %.

Las fluctuaciones temporales a lo largo del día se recogen en las graficas incluidas a continuación:



	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	00:00
Asc	0	0	0	0	0	0	1	8	15	8	16	11	19	17	10	10	14	10	7	4	1	1	0	0
Desc	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	0	0	0	0	0	0	1	8	15	8	16	11	19	17	10	10	14	10	7	4	1	1	0	0

Grafica de intensidades horarias CV-715. ***Fuente***: Web gva.

De la grafica de intensidades horarias se detectan las siguientes características:

- En el intervalo que va desde las 8:00 a 9:00, existe claro un incremento muy rápido de la intensidad, mientras que desde las 17:00 los valores de intensidad sufren un incremento negativo y como se observa la grafica va cayendo con un carácter más lento que el matutino.
- Se destaca el claro pico de intensidad entre las 13:00 y las 14:00.

Conocido el comportamiento diario de la intensidad, obtenemos los datos correspondientes a la evolución de la IMD anual.

Por último, incluimos las fechas de toma de datos.

	Dia Medio			Día Laborable			Día Sábado			Día Domingo		
Mes	Int. Total	Int. Pes.	% Pes.	Int. Total	Int. Pes.	% Pes.	Int. Total	Int. Pes.	% Pes.	Int. Total	Int. Pes.	% Pes.
Nov	-	-	-	152	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Datos de IMD estacionales. ***Fuente***: Web gva.

4.2. EXCMA. DIPUTACION PROVINCIAL DE ALICANTE

De igual modo que la Conselleria, la Diputación Provincial dentro de su estructura establece unos plazos de aforación de las carreteras que son de su propiedad.

Para la obtención de los siguientes datos, el equipo redactor concertó una reunión con los técnicos de la Diputación y más concretamente los pertenecientes al:

DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE ALICANTE
Departamento de Carreteras (Vias y Obras)
Red Viaria Provincial- Demarcación Norte

A partir de la reunión mencionada, se aportan los datos de aforos de las carreteras que son de su propiedad y que se ven afectadas por el ETyM presente. Las carreteras afectadas son la CV-720 y la CV-750.

Los datos de aforos de la Diputación aportados en ambas carreteras abarcan desde el año 2005 al 2011 con datos reales y desde 2012 a 2016 con datos previstos por los técnicos.

4.2.1. CV-720

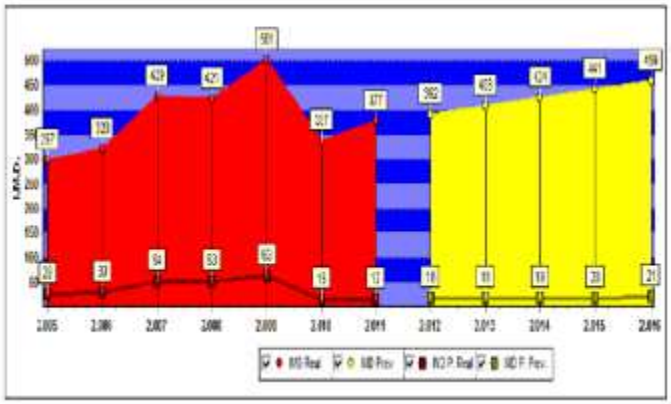
Cabe destacar que la CV-720 a partir del día 15 de Abril de 2013 cambia de titularidad. Inicialmente la titularidad era de la Diputación Provincial y pasando a pertenecer a la Conselleria desde la fecha indicada, formando de este modo parte de su red viaria en Alicante.

Finalmente, los datos de aforos aportados son los siguientes:

CV-720 **Gorga a Pedreguer por Parcent**
Tramo: 1 Int. CV-720 en Castell de Castells-Int. CV-715/CV-720
P.K. 23+00250 a 38+00350 Longitud:14.930 m

P.K. 23+0250

Evolución del Tráfico



Año	IMD	IMD Pesados	Dato	% Pesados	Categoría
2005	297	27	REAL	9,30 %	Sin Datos
2006	320	29	REAL	9,30 %	Sin Datos
2007	429	56	REAL	12,60 %	Sin Datos
2008	421	55	REAL	12,60 %	Sin Datos
2009	501	65	REAL	12,60 %	Sin Datos
2010	337	17	REAL	4,60 %	Sin Datos
2011	377	19	REAL	4,60 %	Sin Datos
2012	392	18	PREVISTO	5,00 %	Sin Datos
2013	408	18	PREVISTO	4,00 %	Sin Datos
2014	424	19	PREVISTO	4,00 %	Sin Datos
2015	441	20	PREVISTO	5,00 %	Sin Datos
2016	459	21	PREVISTO	5,00 %	Sin Datos

Datos de IMD CV-720. ***Fuente***: EXCMA. Diputación Provincial de Alicante.

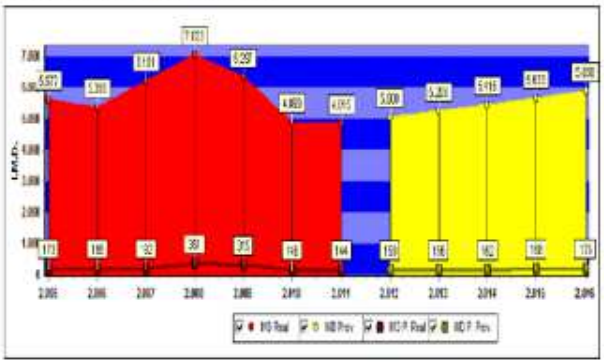
El aforo lo denominamos AF—07. Este aforo se localiza aproximadamente en el PK 23+250 de la CV-720. Los datos de IMD obtenidos en el aforo y que son utilizados en el presente ETyM alcanzan el valor de 377 con un porcentaje de pesados del 4,66 %.

4.2.2. CV-750

CV-750 **Parcent a Benissa por Alcalalí y Jalon**
Tramo: 1 Int. CV-715-Int. N-332
P.K. 0+00000 a 11+00540 Longitud:11.570 m

P.K. 0+0000

Evolución del Tráfico



Año	IMD	IMD Pesados	Dato	% Pesados	Categoría
2005	5577	167	REAL	3,10 %	Sin Datos
2006	5338	160	REAL	3,10 %	Sin Datos
2007	6181	185	REAL	3,10 %	Sin Datos
2008	7023	351	REAL	5,00 %	Sin Datos
2009	6297	315	REAL	5,00 %	Sin Datos
2010	4869	146	REAL	3,00 %	Sin Datos
2011	4815	144	REAL	3,00 %	Sin Datos
2012	5008	150	PREVISTO	3,00 %	Sin Datos
2013	5208	156	PREVISTO	3,00 %	Sin Datos
2014	5416	162	PREVISTO	3,00 %	Sin Datos
2015	5633	168	PREVISTO	3,00 %	Sin Datos
2016	5858	175	PREVISTO	3,00 %	Sin Datos

Datos de IMD CV-750. Fuente: EXCMA. Diputación Provincial de Alicante.

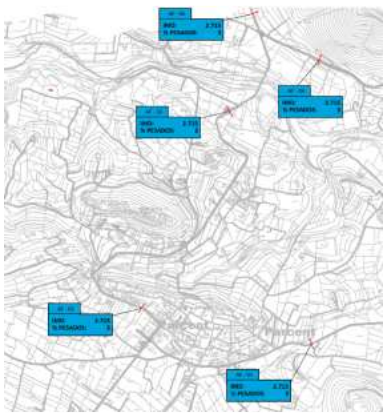
El aforo lo denominamos AF—06. Este aforo se localiza aproximadamente en el PK 0+000 de la CV-720. Los datos de IMD obtenidos en el aforo y que son utilizados en el presente ETyM alcanzan el valor de 4815 con un porcentaje de pesados del 3,00 %.

4.3. EQUIPO REDACTOR ETYM

4.3.1. METODOLOGIA

El equipo técnico redactor ha efectuado una serie de aforos en distintos puntos de la red viaria de Parcent. Estos puntos son elegidos a partir de la experiencia previa del equipo de aforación.

Los aforos se realizaron en días laborables y en tramos alternos (8:00-20:00).



Aforos equipo redactor ETyM. ***Fuente***: Elaboración propia.

El equipo técnico redactor para la realización de toma de datos en el trabajo en campo, se ha ayudado de la ***APP AFOROS GLORIETAS*** desarrollada por OCEANICA PROJECTS y que ha sido descargada de GOOGLE PLAY.



Icono de la APP. ***Fuente***: GOOGLE PLAY.



Pantalla inicio APP. ***Fuente*** GOOGLE PLAY.

Esta APP está desarrollada para toma de datos en glorietas, de forma que posteriormente se puedan calcular los niveles de servicio a través del método francés de tráfico.



Imagen de trabajo en campo. ***Fuente***: Elaboración propia.

En nuestro caso no es para toma de datos en glorietas pero al mismo tiempo sirve para toma de datos en viales, sin tener en cuenta el tráfico de vehículos interior.

El número total de aforos realizados es de 5, caracterizando de este modo y con la ayuda de los datos de aforos incluidos en los puntos anteriores la red de todo el municipio.

4.3.2. DATOS

A continuación incluimos los datos obtenidos a través de 5 fichas de aforos.

Fº Javier Cuenca Pérez
I.T.O.P. / Nº Col. 20.064
www.javiercuenca.com

AF-01

IMAGEN



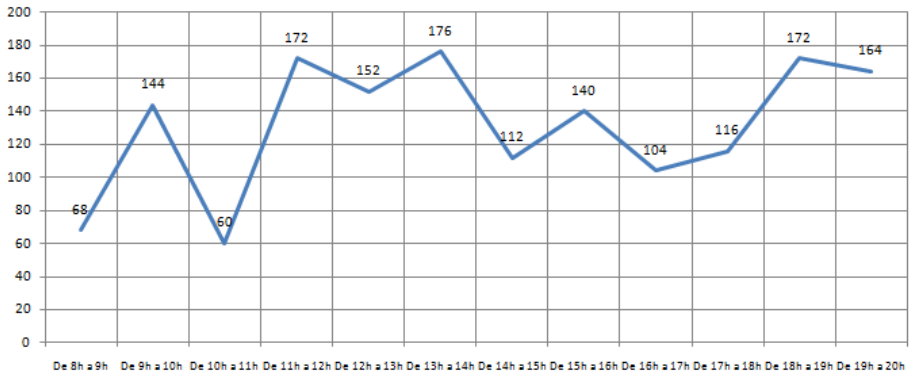
LOCALIZACIÓN



TOMA DE DATOS

De 8h a 9h	68
De 9h a 10h	144
De 10h a 11h	60
De 11h a 12h	172
De 12h a 13h	152
De 13h a 14h	176
De 14h a 15h	112
De 15h a 16h	140
De 16h a 17h	104
De 17h a 18h	116
De 18h a 19h	172
De 19h a 20h	164
	1580

GRAFICA



CARRETERA	PK	IMD	%PESADOS	IH max / tramo H
CV-720	39+200	1580		176 / 13 – 14 H

AF-02

IMAGEN



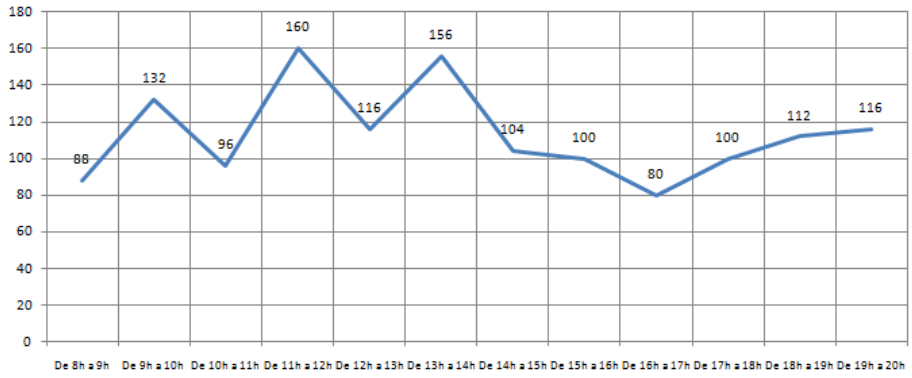
LOCALIZACIÓN



TOMA DE DATOS

De 8h a 9h	88
De 9h a 10h	132
De 10h a 11h	96
De 11h a 12h	160
De 12h a 13h	116
De 13h a 14h	156
De 14h a 15h	104
De 15h a 16h	100
De 16h a 17h	80
De 17h a 18h	100
De 18h a 19h	112
De 19h a 20h	116
	1360

GRAFICA



CARRETERA	PK	IMD	%PESADOS	IH max / tramo H
CV-715	17+000	1360		160 / 11 – 12 H

AF-03

IMAGEN



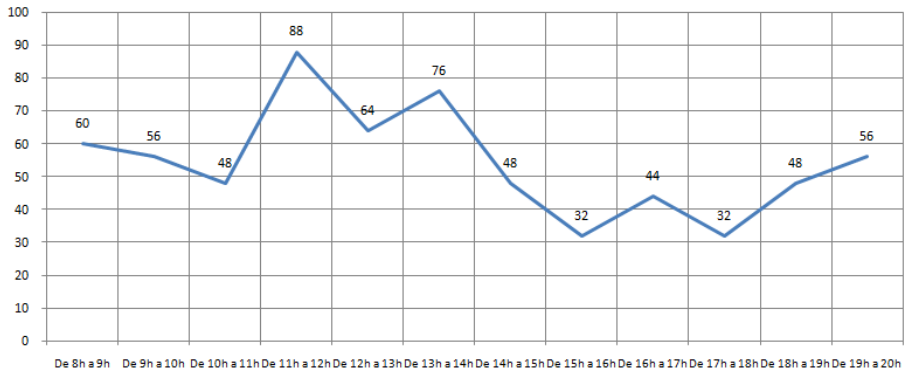
LOCALIZACIÓN



TOMA DE DATOS

De 8h a 9h	60
De 9h a 10h	56
De 10h a 11h	48
De 11h a 12h	88
De 12h a 13h	64
De 13h a 14h	76
De 14h a 15h	48
De 15h a 16h	32
De 16h a 17h	44
De 17h a 18h	32
De 18h a 19h	48
De 19h a 20h	56
	652

GRAFICA



CARRETERA	PK	IMD	%PESADOS	IH max / tramo H
CV-715	15+000	652		88 / 11 – 12 H

AF-04

IMAGEN



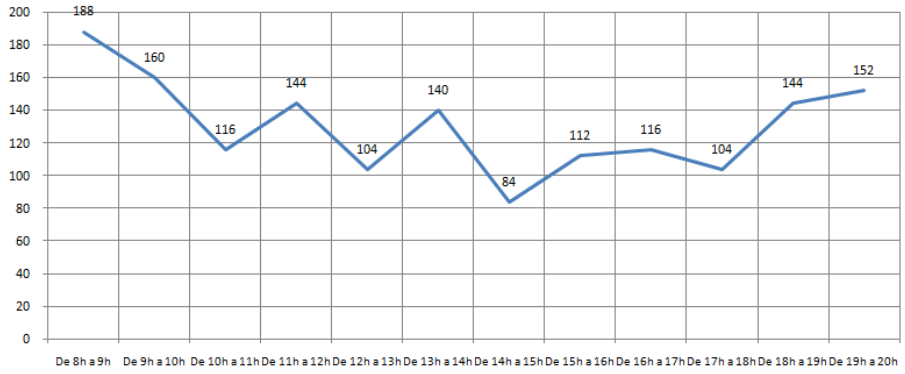
LOCALIZACIÓN



TOMA DE DATOS

De 8h a 9h	188
De 9h a 10h	160
De 10h a 11h	116
De 11h a 12h	144
De 12h a 13h	104
De 13h a 14h	140
De 14h a 15h	84
De 15h a 16h	112
De 16h a 17h	116
De 17h a 18h	104
De 18h a 19h	144
De 19h a 20h	152
	1564

GRAFICA



CARRETERA	PK	IMD	%PESADOS	IH max / tramo H
CV-750	-------	1564		188 / 8 – 9 H

AF-05

IMAGEN



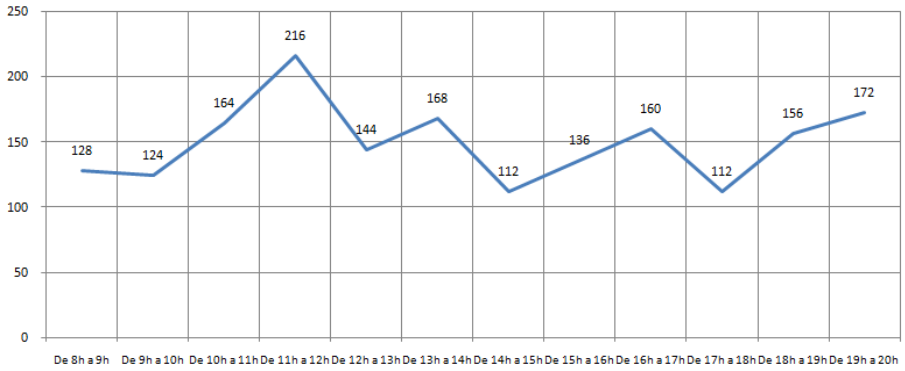
LOCALIZACIÓN



TOMA DE DATOS

De 8h a 9h	128
De 9h a 10h	124
De 10h a 11h	164
De 11h a 12h	216
De 12h a 13h	144
De 13h a 14h	168
De 14h a 15h	112
De 15h a 16h	136
De 16h a 17h	160
De 17h a 18h	112
De 18h a 19h	156
De 19h a 20h	172
	1792

GRAFICA



CARRETERA	PK	IMD	%PESADOS	IH max / tramo H
CV-715	-------	1792		216 / 11 – 12 H

5. CÁLCULO NIVELES DE SERVICIO VIALES

5.1. METODOLOGIA

A continuación incluimos la metodología para obtener los resultados de los distintos niveles de servicio.

El término de nivel de servicio, introducido por el Manual de Capacidad del Transportation Research Board estadounidense, se define como una medida de la calidad que la vía ofrece al usuario.

Son varios los factores que entran en juego a la hora de definir un concepto tan poco cuantificable como es la calidad de una vía:

- Velocidad a la que se puede circular por ella.
- Tiempo de recorrido, o de otra forma, ausencia de detenciones y esperas.
- Comodidad que experimenta el usuario: ausencia de ruidos, trazados suaves...
- Seguridad que ofrece la vía, tanto activa como pasiva.
- Costes de funcionamiento.

Todos estos factores de difícil evaluación pueden relacionarse con dos variables que sí son cuantificables:

- Velocidad de servicio: Velocidad de servicio: Se define como la mayor velocidad media de recorrido que puede conseguir un conductor que circule por un tramo de carretera en buenas condiciones meteorológicas y bajo unas determinadas condiciones de tráfico. Estadísticamente, es aquella que sólo supera el 5% de los vehículos.
- Índice de servicio. Relación entre la intensidad de tráfico y la capacidad de la vía.

El método de cálculo para obtener el nivel de servicio de un vial difiere según el tipo de carretera. Los distintos tipos considerados son los siguientes:

- Carreteras de dos carriles.
- Vías multicarril y autopistas, formadas por calzadas de dos o tres carriles por sentido de circulación.

Dentro de los distintos tipos de cálculo existentes del nivel de servicio, el que nos afecta en este estudio de tráfico es el correspondiente a vías de dos carriles

El Manual de Capacidad define seis niveles de servicio para un régimen continuo de circulación, es decir, sin detenciones producidas por intersecciones o semáforos. Estos niveles se hallan numerados de la A la F, en orden decreciente de calidad.

En la página siguiente se definen estos seis niveles de servicio.

NIVEL DE SERVICIO	DESCRIPCIÓN	CODIGO DE COLORES
A	• La velocidad de los vehículos es la que elige libremente cada conductor. • Cuando un vehículo alcanza a otro más lento puede adelantarle sin sufrir demora. • Condiciones de circulación libre y fluida	
B	• La velocidad de los vehículos más rápidos se ve influenciada por otros vehículos. • Pequeñas demoras en ciertos tramos aunque sin llegar a formarse colas. • Circulación estable a alta velocidad.	
C	• La velocidad y la libertad de maniobra se hallan más reducidas, formándose grupos. • Aumento de demoras de adelantamiento. • Formación de colas poco consistentes. • Nivel de circulación estable.	
D	• Velocidad reducida y regulada en función de la de los vehículos precedentes. • Formación de colas en puntos localizados. • Dificultad para efectuar adelantamientos. • Condiciones inestables de circulación.	
E	• Velocidad reducida y uniforme para todos los vehículos, del orden de 40-50 km/h. • Formación de largas colas de vehículos. • Imposible efectuar adelantamientos. • Define la capacidad de una carretera.	
F	• Formación de largas y densas colas. • Circulación intermitente mediante parones y arrancadas sucesivas. • La circulación se realiza de forma forzada.	

Clasificación de los niveles de servicio en vías interurbanas. ***Fuente***: Elaboración propia.

Las carreteras interurbanas deben dimensionarse de forma que las condiciones de circulación no sean peores que las correspondientes a un nivel de servicio B, excepto durante unas pocas horas al año.

Para poder determinar las distintas intensidades de servicio, el Manual de Capacidad facilita los factores de corrección en función del nivel de servicio que se desee, obteniendo la siguiente expresión:

$$I_i = 2.800 \bullet f_c \bullet f_a \bullet f_p \bullet f_r \bullet (I/C)_i$$

De manera análoga se obtiene la expresión empleada para el cálculo de la capacidad en vías que no cumplan las condiciones ideales:

$$C = 2.800 \bullet f_c \bullet f_a \bullet f_p \bullet f_r \bullet (I/C)$$

Una vez obtenida la IMD correspondiente gracias a los datos aportados por las distintas entidades públicas y los cálculos efectuados con los que conseguimos los limites de cada Ii, debemos de obtener los valores de IHP (intensidad hora punta), FHP (factor hora punta) y finalmente el valor de I (intensidad hora proyecto).

Una vez obtenido el valor de I, lo comparamos con cada uno de los límites de Ii anteriormente calculados y situamos nuestro definitivo NIVEL de SERVICIO.

Todo este proceso de cálculo se efectúa a través de fichas descriptivas de los viales y fichas de cálculo para cada uno de los viales estudiados.

5.2. **VIALES ESTUDIADOS**

A continuación listamos los viales considerados en el presente estudio.

5.2.1. CV-720 ALCALALI / PARCENT

Carretera CV-720 en el tramo que comprende desde Alcalalí hasta Parcent.



Tramo estudiado de la CV-720. ***Fuente***: Elaboración propia.

5.2.2. CV-720 PARCENT / BENICHEMBLA

Carretera CV-720 en el tramo que comprende desde Alcalalí hasta Parcent.



Tramo estudiado de la CV-720. ***Fuente***: Elaboración propia.

5.2.3. CV-715 NUCLEO URBANO PARCENT

Tramo de carretera CV-715 que se desarrolla por el núcleo urbano de Parcent.



Tramo estudiado de la CV-715. ***Fuente***: Elaboración propia.

5.2.4. CV-715 PARCENT / ORBA

Carretera CV-715 en el tramo que comprende desde Parcent hasta Orba.



Tramo estudiado de la CV-715. ***Fuente***: Elaboración propia.

5.2.5. CV-715 PARCENT / TARBENA

Carretera CV-715 en el tramo que comprende desde Parcent hasta Tarbena.



Tramo estudiado de la CV-715. ***Fuente***: Elaboración propia.

5.2.6. CV-750

Carretera CV-750 en el tramo que se encuentra dentro del término municipal de Parcent.

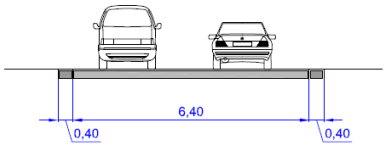


Tramo estudiado de la CV-750. ***Fuente***: Elaboración propia.

5.3. CALCULO NIVEL DE SERVICIO CV-720 ALCALALI / PARCENT

FICHA DESCRIPTIVA

Nombre del vial	**CV-720**
Sentidos	**2**
Semaforizada	**NO**
% Prohibido adelantamiento	**90**
Aforo utilizado	**AF-01**
Ancho vial	**7,20**
Ancho carril	**3,20**
Acera	**NO**
Aparcamiento	**NO**
Carril Bici	**NO**







FICHA DE CALCULO

Capacidad de la vía:	**$C = 2.800 \times f_c \times f_a \times f_p \times f_r \times (I/C)$** *fc (factor de carriles)* *fa (factor de arcenes)* *fp (composición del tráfico)* *fr (reparto entre sentidos)* *I/C (índice de servicio)*	**C = 2.250**
Intensidad hora punta:	**IHP = K x IMD** *K (factor hora de proyecto)*	**IHP = 175**
Intensidad:	**$I = \frac{IHP}{FHP}$** *(factor hora punta)*	**= 202**

Nivel de servicio:

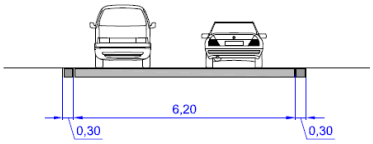
A	B	C	D	E
71	285 202	570	1015	2250



5.4. CALCULO NIVEL DE SERVICIO CV-720 PARCENT / BENICHEMBLA

FICHA DESCRIPTIVA

Nombre del vial	**CV-720**
Sentidos	**2**
Semaforizada	**NO**
% Prohibido adelantamiento	**90**
Aforo utilizado	**AF-07**
Ancho vial	**6,80**
Ancho carril	**3,10**
Acera	**NO**
Aparcamiento	**NO**
Carril Bici	**NO**







FICHA DE CALCULO

Capacidad de la vía:	**$C = 2.800 \times f_c \times f_a \times f_p \times f_r \times (I/C)$** *fc (factor de carriles)* *fa (factor de arcenes)* *fp (composición del tráfico)* *fr (reparto entre sentidos)* *I/C (índice de servicio)*	**C = 1.992**
Intensidad hora punta:	**IHP = K x IMD** *K (factor hora de proyecto)*	**IHP = 42**
Intensidad:	**$I = \frac{IHP}{FHP}$** *(factor hora punta)*	**= 50**

Nivel de servicio:

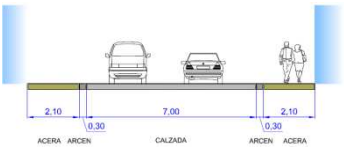
A	B	C	D	E
64	254	508	914	1992
50				



5.5. CALCULO NIVEL DE SERVICIO CV-715 NUCLEO URBANO PARCENT

FICHA DESCRIPTIVA

Nombre del vial	**CV-715**
Sentidos	**2**
Semaforizada	**NO**
% Prohibido adelantamiento	**100**
Aforo utilizado	**AF-02**
Ancho vial	**7,60**
Ancho carril	**3,50**
Acera	**SI**
Aparcamiento	**NO**
Carril Bici	**NO**







FICHA DE CALCULO

Capacidad de la vía:	**$C = 2.800 \times f_c \times f_a \times f_p \times f_r \times (I/C)$** *fc (factor de carriles)* *fa (factor de arcenes)* *fp (composición del tráfico)* *fr (reparto entre sentidos)* *I/C (índice de servicio)*	**C = 2.345**
Intensidad hora punta:	**IHP = K x IMD** *K (factor hora de proyecto)*	**IHP = 139**
Intensidad:	$I = \frac{\text{IHP}}{\text{FHP } (\textit{factor hora punta})}$	**= 159**

Nivel de servicio:

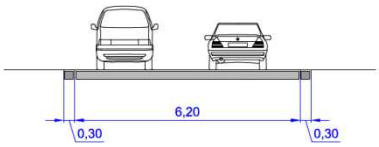
A	B	C	D	E
74	297	594	1059	2345
	159			



5.6. CALCULO NIVEL DE SERVICIO CV-715 PARCENT / ORBA

FICHA DESCRIPTIVA

Nombre del vial	**CV-715**
Sentidos	**2**
Semaforizada	**NO**
% Prohibido adelantamiento	**80**
Aforo utilizado	**AF-03**
Ancho vial	**6,80**
Ancho carril	**3,10**
Acera	**NO**
Aparcamiento	**NO**
Carril Bici	**NO**





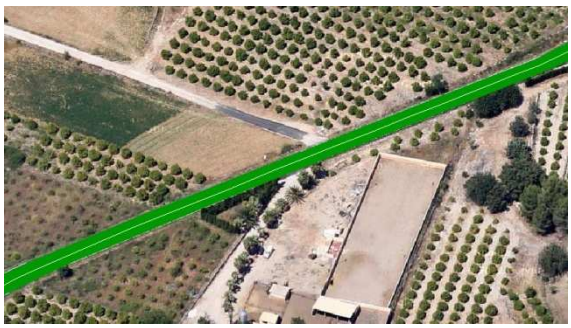


FICHA DE CALCULO

Capacidad de la vía:	**$C = 2.800 \times f_c \times f_a \times f_p \times f_r \times (I/C)$** *fc (factor de carriles)* *fa (factor de arcenes)* *fp (composición del tráfico)* *fr (reparto entre sentidos)* *I/C (índice de servicio)*	**C = 1.996**
Intensidad hora punta:	**IHP = K x IMD** *K (factor hora de proyecto)*	**IHP = 88**
Intensidad:	**$I = \frac{IHP}{FHP}$** *(factor hora punta)*	**= 106**

Nivel de servicio:

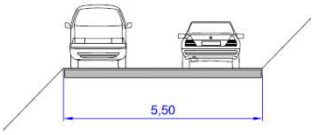
A	B	C	D	E
62	247	494	880	1996
	106			



5.7. CALCULO NIVEL DE SERVICIO CV-715 PARCENT / TARBENA

FICHA DESCRIPTIVA

Nombre del vial	**CV-715**
Sentidos	**2**
Semaforizada	**NO**
% Prohibido adelantamiento	**90**
Aforo utilizado	**AF-08**
Ancho vial	**5,50**
Ancho carril	**2,75**
Acera	**NO**
Aparcamiento	**NO**
Carril Bici	**NO**







FICHA DE CALCULO

Carretera: CV-715 Tramo: 715030

Situación



Datos del tramo

Tipología:
Cobertura Portátil
Inicio:
CV-750(Alcalalí)
Final:
CV-7531 F Algar
PK: 32+800
Calzada: Convencional

Datos Aforos 2012

IMD:	174
IMDp:	-
% Pesados:	-
Peor Nivel Servicio:	A
IH Máxima:	19 (13:00)

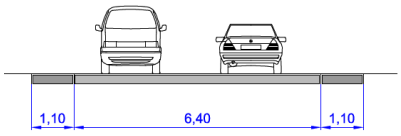
Velocidades:

Velocidad paso V_{50}	-
Velocidad paso V_{85}	-
Velocidad paso V_{99}	-

5.8. CALCULO NIVEL DE SERVICIO CV-750

FICHA DESCRIPTIVA

Nombre del vial	**CV-750**
Sentidos	**2**
Semaforizada	**NO**
% Prohibido adelantamiento	**80**
Aforo utilizado	**AF-04**
Ancho vial	**8,60**
Ancho carril	**3,20**
Acera	**NO**
Aparcamiento	**NO**
Carril Bici	**NO**







FICHA DE CALCULO

Capacidad de la vía:	**$C = 2.800 \times f_c \times f_a \times f_p \times f_r \times (I/C)$** *fc (factor de carriles)* *fa (factor de arcenes)* *fp (composición del tráfico)* *fr (reparto entre sentidos)* *I/C (índice de servicio)*	**C = 2.350**
Intensidad hora punta:	**IHP = K x IMD** *K (factor hora de proyecto)*	**IHP = 188**
Intensidad:	**$I = \frac{IHP}{FHP}$** *(factor hora punta)*	**= 216**

Nivel de servicio:

A	B	C	D	E
87	349	697	1242	2350
	216			



5.9. **TABLA RESUMEN**

TRAMO ESTUDIADO	NIVEL DE SERVICIO FUTURO
CV-720 ALCALALI / PARCENT	B
CV-720 PARCENT / BENICHEMBLA	A
CV-715 NUCLEO URBANO PARCENT	B
CV-715 PARCENT / ORBA	B
CV-715 PARCENT / TARBENA	A
CV-750	B

6. CONCLUSIONES

6.1. TRANSPORTE PRIVADO

En los apartados anteriores, se observa cómo debido a la distribución de la población entre las distintas zonas, la utilización del vehículo privado es muy elevada, solo reduciéndose en los desplazamientos entre las Zonas 1 y 2 anteriormente vistas, donde se producen la mayor parte de desplazamientos peatonales por las propias condiciones de ambas zonas.

Cabe destacar que al no existir grandes urbanizaciones, el reparto del tráfico privado es absorbido por las estructuras viarias de forma adecuada (como veremos más adelante y dentro del punto de conclusiones), al no existir grandes zonas de concentración de tráfico que durante distintas fases horarias generarían retenciones o largos tiempos de espera en incorporaciones.

Desde el punto de vista del flujo de vehículos, los datos de tráfico indican que existe un gran flujo de desplazamientos a lo largo de la CV-720 dirección Alcalalí Benichembla, siendo en menor medida, en las otras dos direcciones posibles, Orba y Tarbena. Este flujo tiene como origen la comunicación con Benissa la Autovía A-7 con los municipios del interiores.

A partir de esta observación, se propone variar la prioridad de circulación en la intersección de la CV-720 con la CV-715 como vemos en la siguiente imagen.



Propuesta de cambio de prioridad. ***Fuente***: Elaboración Propia.

En la imagen anterior vemos en rojo la circulación principal actual en rojo y en azul la propuesta.

6.2. **ESTACIONAMIENTO**

El estacionamiento en vía pública es un problema localizado únicamente en el núcleo urbano y más concretamente en el Núcleo Histórico. El número de estacionamientos disponibles es muy limitado para poder dar servicio a toda la demanda existente, tanto rotacional como residente.



Carrer tipo Parcent. ***Fuente***: Elaboración propia.



Carrer tipo Parcent. ***Fuente***: Elaboración propia.

El problema surge de la inexistencia o posibilidad física de crear zonas de estacionamiento en la mayoría de las calles por la propia configuración de las mismas, como vemos en las imágenes anteriores.

Este problema entre déficit de demanda de estacionamiento y plazas disponibles provoca un gran número de estacionamientos irregulares a lo largo de todas las calles, produciendo indirectamente una reducción del grado de movilidad peatonal.

A partir de este problema se propone estudiar la creación de una zona de estacionamiento público que pueda dar servicio y cobertura a esta demanda. Este parking se debe de estudiar a partir de la nueva distribución sectorial de Parcent.

Por otro lado si que se observa que existen zonas de estacionamiento para minusválidos y que su distribución es lógica y adecuada con los núcleos de atracción de Parcent.

No se considera necesario la creación de zonas ORA en el núcleo urbano.

6.3. **TRANSPORTE PUBLICO**

El transporte público urbano no existe dentro del municipio. En la actualidad existe un itinerario de autobús que conecta los distintos municipios de la comarca y posibilita la conexión externa de la misma. Este itinerario no da servicio a los movimientos internos del municipio de Parcent.

La parada de autobús ubicada en el núcleo urbano posee las siguientes deficiencias:

- Falta de información itinerarios/horarios.
- Deficiente acceso de carga /descarga usuarios minusválidos.
- Falta de estructura intermodal.

Por otro lado, posee unas condiciones a destacar:

- Zona de resguardo para usuarios.
- Gran visibilidad.
- Zona de espera con asientos.

Además del autobús, en Parcent existe un servicio de taxis. Este servicio posee una zona de estacionamiento reservado en la Avinguda de la Constitució.



Parada de Taxis en Parcent. ***Fuente***: Elaboración propia.

Igual que el autobús se detecta una clara falta de información al usuario de tarifas, horarios, etc..

6.4. **ITINERAIOS CICLISTAS**

No existen itinerarios ciclistas consolidados en el Término municipal de Parcent. A partir de la situación futura se propondrá un pequeño itinerario ciclista.

6.5. **MOVILIDAD PEATONAL**

La movilidad peatonal es práctica exclusiva del núcleo urbano de Parcent. Los desplazamientos peatonales se producen básicamente entre los distintos núcleos de atracción existentes en Parcent (comerciales, deportivos, etc.).

Dentro de estos desplazamientos, tenemos dos zonas diferenciadas. Una primera que abarca la práctica totalidad del núcleo urbano y una segunda reducida a tres calles donde existe plataforma compartida entre vehículos y peatones.

Esta última zona se reduce a las siguientes calles:

- Carrer del Marge.
- Carrer del Porxet.
- Carrer d'lAjuntament.

Y como vemos la movilidad peatonal es óptima en estas zonas al no existir impedimentos que minoren las posibilidades del peatón.



Carrer del Porxet. ***Fuente***: Elaboración propia.



Carrer del Marge. ***Fuente***: Elaboración propia.

Por otro lado, en el resto del núcleo urbano de Parcent, los itinerarios peatonales se efectúan prácticamente por las zonas destinadas a los vehículos motorizados por los tipos de aceras existentes. Las aceras son de reducidas dimensiones y situadas en ambos márgenes de forma general en todas la calles, esto es debido como factor principal a la configuración urbanística del núcleo urbano

6.6. **TRAFICO**

Los niveles de servicio obtenidos para la situación actual son los siguientes:

NIVEL DE SERVICIO ACTUAL: CV-720 ALCALALI / PARCENT				
IMAGEN LOCALIZACION			IMAGEN DESCRIPTIVA	
				
NIVEL DE SERVICIO	**A**	**B**	**C**	**D**
LIMITE DE I	**71**	**285**	**570**	**1015**
VALOR ACTUAL DE I		**202**		

NIVEL DE SERVICIO ACTUAL: CV-720 PARCENT / BENICHEMBLA				
IMAGEN LOCALIZACION			IMAGEN DESCRIPTIVA	
				
NIVEL DE SERVICIO	**A**	**B**	**C**	**D**
LIMITE DE I	**64**	**254**	**508**	**914**
VALOR ACTUAL DE I	**50**			

NIVEL DE SERVICIO ACTUAL: CV-715 NUCLEO URBANO PARCENT				
IMAGEN LOCALIZACION			IMAGEN DESCRIPTIVA	
				
NIVEL DE SERVICIO	**A**	**B**	**C**	**D**
LIMITE DE I	**74**	**297**	**594**	**1059**
VALOR ACTUAL DE I		**159**		

NIVEL DE SERVICIO ACTUAL: CV-715 PARCENT / ORBA

IMAGEN LOCALIZACION	IMAGEN DESCRIPTIVA
	

NIVEL DE SERVICIO	A	B	C	D
LIMITE DE I	62	247	494	880
VALOR ACTUAL DE I		106		

NIVEL DE SERVICIO ACTUAL: CV-715 PARCENT / TARBENA

IMAGEN LOCALIZACION	IMAGEN DESCRIPTIVA
	

NIVEL DE SERVICIO	A	B	C	D
LIMITE DE I				
VALOR ACTUAL DE I				

NIVEL DE SERVICIO ACTUAL: CV-750

IMAGEN LOCALIZACION	IMAGEN DESCRIPTIVA
	

NIVEL DE SERVICIO	A	B	C	D
LIMITE DE I	87	349	697	1242
VALOR ACTUAL DE I		216		

La tabla resumen de los resultados es la siguiente:

TRAMO ESTUDIADO	NIVEL DE SERVICIO ACTUAL
CV-720 ALCALALI / PARCENT	B
CV-720 PARCENT / BENICHEMBLA	A
CV-715 NUCLEO URBANO PARCENT	B
CV-715 PARCENT / ORBA	B
CV-715 PARCENT / TARBENA	A
CV-750	B

Como vemos la red de carreteras de todo el Termino Municipal de Parcent funciona y da servicio de un modo óptimo.

Parcent , Mayo de 2016



D. Fº Javier Cuenca Pérez
Ingeniero Técnico de Obras Públicas
Nº de Colegiado 20.064
www.javiercuenca.com / fjcuenca@citop.es

ESTUDIO DE TRÁFICO Y MOVILIDAD
PLAN GENERAL PARCENT

TOMO II.- ANALISIS DE LA SITUACIÓN FUTURA







MAYO 2016

Redactor estudio:

Ayto. PARCENT

D. Fº Javier Cuenca Pérez
I.T.O.P. COL.: 20.064

Fº Javier Cuenca Pérez
I.T.O.P. / Nº Col. 20.064
www.javiercuenca.com

TOMO II.- ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN FUTURA

ÍNDICE

Página

1. METODOLOGIA EMPLEADA 1
2. DATOS DE PARTIDA 3
2.1. ZONIFICACION 3
2.2. MATRIZ ORIGEN/DESTINO 6
2.3. RED VIARIA EXISTENTE 8
3. NUEVOS DESARROLLOS 9
3.1. DESARROLLOS DEL SUELO 9
3.2. FICHAS 9
4. PREVISIONES DE MOVILIDAD FUTURA 14
4.1. HIPOTESIS DE CRECIMIENTO 14
4.2. ESTACIONAMIENTO 18
4.2.1. PROBLEMATICA 18
4.2.2. NUEVOS DESARROLLOS 18
4.2.3. PROPUESTA DE PARKING 18
4.3. TRANSPORTE PÚBLICO 19
4.3.1. OBJETIVOS 19
4.3.2. PROPUESTAS 19
4.4. ITINERARIOS CICLISTAS 19
4.4.1. ACTUACIONES PREVISTAS DE OTROS ORGANISMOS 19
4.4.2. PROPUESTA DE RED CICLISTA 20
4.5. MOVILIDAD PEATONAL 22
4.5.1. AREAS DE ZONAS 30 22
4.5.2. MEDIDAS DE CALMADO 23
5. CALCULO DE NIVELES DE SERVICIO FUTUROS 24
5.1. CALCULO NIVEL DE SERVICIO CV-720 ALCALALI / PARCENT 24
5.2. CALCULO NIVEL DE SERVICIO CV-720 PARCENT / BENICHEMBLA 25
5.3. CALCULO NIVEL DE SERVICIO CV-715 NUCLEO URBANO PARCENT 25
5.4. CALCULO NIVEL DE SERVICIO CV-715 PARCENT / ORBA 26
5.5. CALCULO NIVEL DE SERVICIO CV-715 PARCENT / TARBENA 26
5.6. CALCULO NIVEL DE SERVICIO CV-750 27
5.7. TABLA RESUMEN 27
6. DIAGNÓSTICO Y CONCLUSIONES 28
6.1. PREVISION DE MOVILIDAD FUTURA 28
6.2. ESTACIONAMIENTO 29

6.3. TRANSPORTE PUBLICO 29
6.4. ITINERARIO CICLISTA 30
6.5. MOVILIDAD PEATONAL 31
6.6. TRAFICO 31
7. PLANOS 34
8. LEGISLACIÓN APLICABLE 35

1. METODOLOGIA EMPLEADA

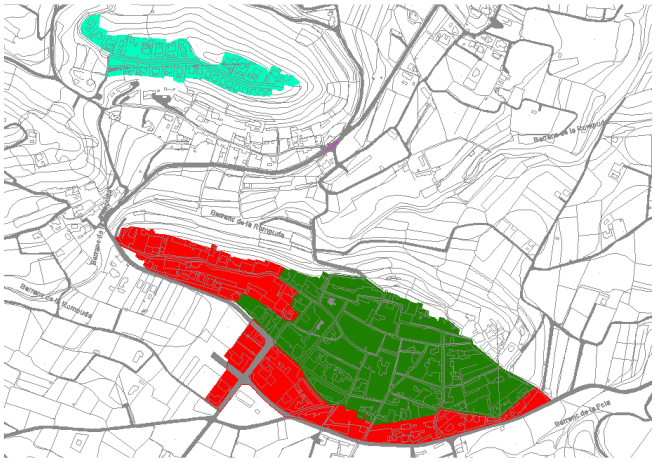
En el presente documento, se estudiará la movilidad y el tráfico en la situación futura del municipio de Parcent, considerando el año horizonte 2034 marcado por el equipo técnico redactor del presente PGOU, a partir del cual, se obtendrán los futuros datos demográficos y de movimientos de tráfico.

Se describen a continuación los puntos más importantes de la metodología empleada:

1 Estudio y extracción de datos de la situación actual:

Se han analizado los datos que se encuentran en el Estudio de Tráfico y Movilidad: Situación Actual, para de este modo ponderar las consecuencias de la ordenación propuesta y atender a las previsiones de crecimiento que se comentarán más adelante.

Las previsiones de movilidad, se han calculado a través de la utilización de matrices Origen/Destino. Para ello, hemos considerado 4 áreas urbanísticas diferentes en las que se estructura todo el término municipal de Parcent.



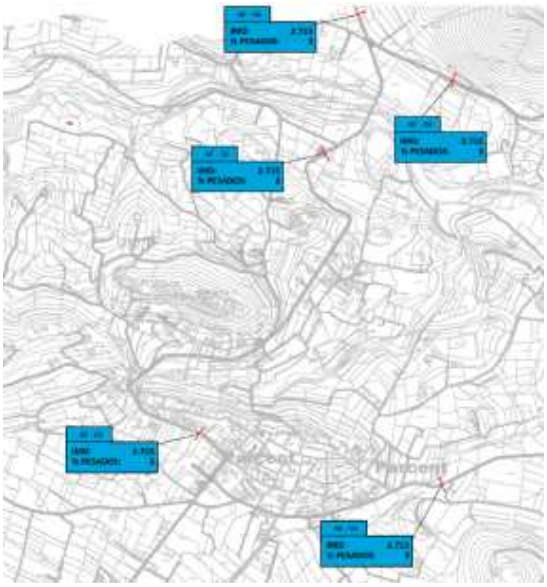
Captura de plano de zonificación**.** ***Fuente***.- Elaboración propia.

2 Asignación de IMD,s a la vía:

Para el estudio y análisis del tráfico, nos hemos apoyado también en los datos recogidos en:

- Estudio de Tráfico y Movilidad: Situación Actual.
- C.I.T.
- Excma. Diputación Provincial de Alicante.

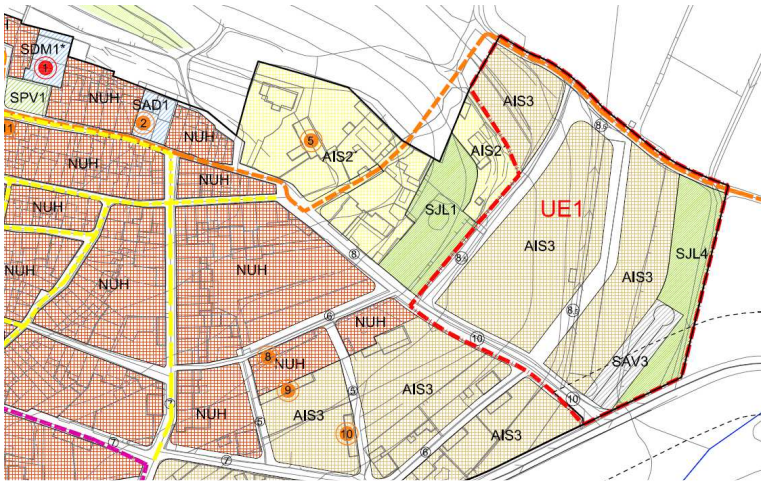
Una vez analizados los datos de IMDs, éstos nos sirven de base para obtener las nuevas intensidades de tráfico teniendo en cuenta de forma paralela, el crecimiento de población de cada una de las zonas consideradas.



Captura de plano con datos de IMD**.** ***Fuente***.- Elaboración propia.

3 Estudio de nuevos desarrollos (infraestructura – desarrollo del suelo):

Para complementar el análisis de la situación actual y de los flujos de tráfico que se generan en cada una de las áreas estudiadas, se reflejarán las nuevas actuaciones aprobadas.



Captura de plano con nueva distribución**.** ***Fuente***.- PGOU.

4 Previsiones de movilidad futura por reparto modal:

Se generan una serie de recomendaciones encaminadas a cubrir con éxito la situación futura de la movilidad en el municipio, estas son:

- Implantar nuevas Zonas peatonales.
- Implantar itinerarios ciclistas reales.
- Implantación de zonas blandas.
- Adecuar zonas de estacionamiento con un fin correcto.

5 Niveles de servicio con los nuevos desarrollos:

Una vez analizados los factores de influencia en la movilidad urbana del municipio para una situación futura, se llevará a cabo la obtención de los niveles de servicio de los viales estudiados. De este modo, se pondrán proponer las medidas mejor adecuadas a dicha situación.

6 Conclusiones:

Atendiendo a los resultados de la proyección del escenario futuro, se establecerán una serie de conclusiones y recomendaciones.

2. DATOS DE PARTIDA

A partir del estudio y análisis de la situación actual se ha extraído la siguiente información:

- Zonificación.
- Matriz O/D.
- Red viaria existente.

2.1. ZONIFICACION

El proceso de zonificación del área geográfica sobre la que se realizan las labores de planificación, viene impuesto por la necesidad de localizar en el espacio tanto los componentes estructurales del planeamiento como las propias consideraciones y propuestas a las que éste dé lugar.

La zonificación, al ser una tarea preliminar y de transcendente importancia en todo el desarrollo del estudio, se ha basado en la distribución efectuada por parte de equipo redactor del despacho de Arquitectura responsable del la redacción del PGOU.

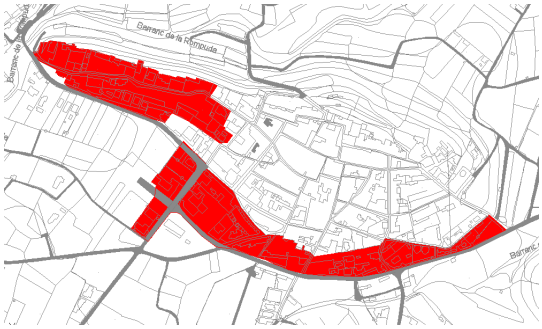
En los siguientes puntos, se realiza un resumen de los criterios utilizados:

- Compatibilidad con las unidades administrativas y estadísticas que sirven de base para las informaciones existentes sobre características socio-territoriales.
- Homogeneidad en características urbanísticas y socioeconómicas.
- Consideración de la existencia de zonas de especialización productiva, a menudo sin población residente.
- Adecuación en virtud de la localización de las zonas respecto a ejes y nudos de transporte, tanto viario como de transporte público, existente y programado.

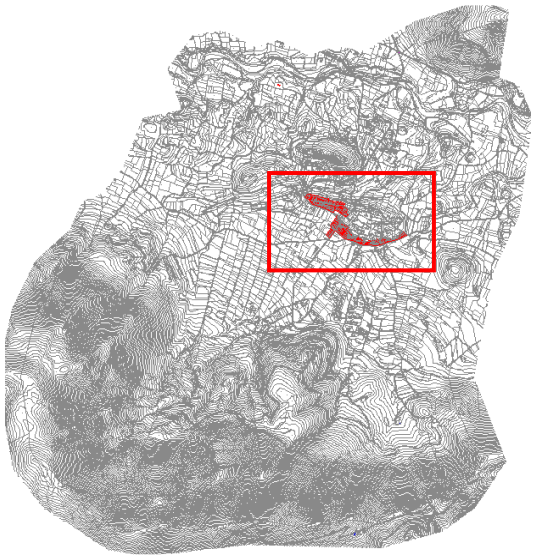
En el siguiente punto, se describe la zonificación.

Zona 1.- Residencial

La Zona 1 cuenta con una extensión de 62.963,31 m2, se encuentra situada alrededor del Núcleo Antiguo y distribuida en dos zonas distintas como vemos en la imagen siguiente. Se caracteriza por estar compuesta de edificaciones de escasa altura y un entramado de calles estrechas. A partir de su superficie, alcanza una población de 308 habitantes.



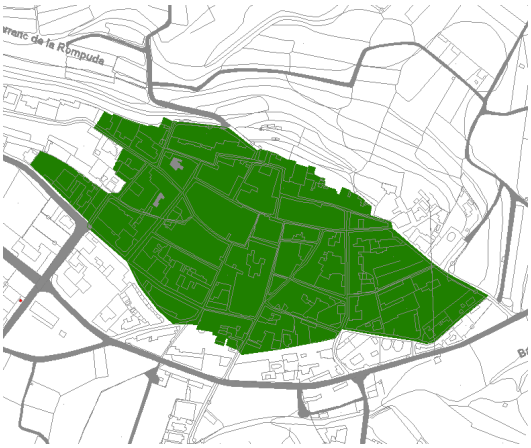
Zona 1**.** ***Fuente***.- Elaboración propia.



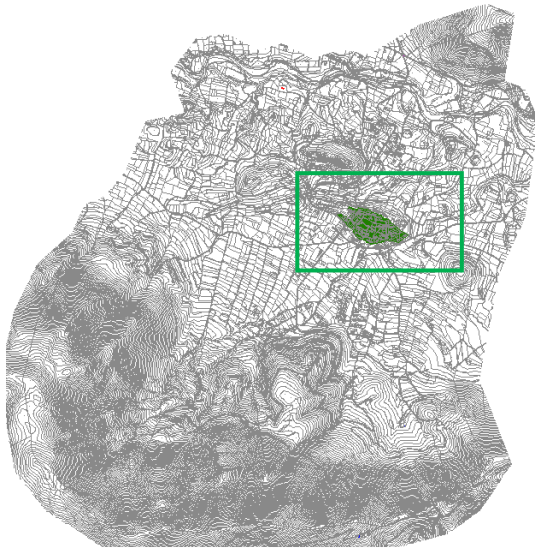
Localización Zona 1**.** ***Fuente***.- Elaboración propia.

Zona 2.- Núcleo Histórico

La Zona 2 cuenta con una extensión de 86.694,57 m2, se encuentra situada en el centro del casco urbano de Parcent. Se caracteriza por estar compuesto de igual forma que la zona 1, de edificaciones de escasa altura y un entramado de calles estrechas. Alcanza una población de 424 habitantes aproximados.



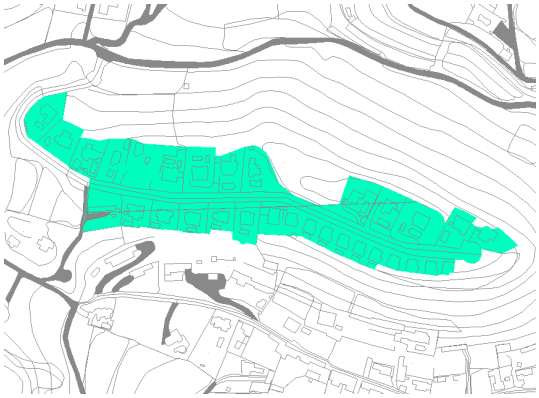
Zona 2**.** ***Fuente***.- Elaboración propia.



Localización Zona 2**.** ***Fuente***.- Elaboración propia.

Zona 3.- Tossal

La Zona 3 cuenta con una extensión de 23.288,99 m2, se encuentra situada al norte del Casco urbano de Parcent y fuera del mismo. Se caracteriza por estar compuesto de edificaciones de escasa altura y unas calles anchas y adecuadas para su urbanización. Alcanza una población de 111 habitantes aproximados.



Zona 2**.** ***Fuente***.- Elaboración propia.



Localización Zona 2**.** ***Fuente***.- Elaboración propia.

Zona 4.- Término

La Zona 4 es la superficie restante de las otras tres del propio término municipal. Se caracteriza por estar compuesto de edificaciones aisladas y de poca altura, están comunicadas a través de viales normalmente asfaltados. Alcanza una población de 280 habitantes aproximados.

2.2. **MATRIZ ORIGEN/DESTINO**

Para la elaboración de la matriz Origen/Destino (O/D) se ha considerado dividir el territorio municipal en diferentes zonas urbanas para una interpretación de los datos más intuitiva.

Se han considerado 4 Zonas transporte correspondientes a:

Zona 1.- Residencial

Zona 2.- Núcleo Histórico

Zona 3.- Tossal

Zona 4.- Término

A continuación, incluimos los habitantes distribuidos por zonas:

ZONA	SUPERFICIE (M2)	HABITANTES (Hab.)
Zona 1.- Residencial	62963	308
Zona 2.- Núcleo Histórico	86694	424
Zona 3.- Tossal	23289	111
Zona 4.- Término	11627054	280

Distribución de habitantes por zonas**.** ***Fuente***.- INE.

En función de la localización de servicios, comercios, zonas de uso terciario e industriales, se ha generado la matriz O/D para definir el carácter atractivo/generativo de las diferentes zonas.

Para completar la matriz O/D se han tenido en cuenta los desplazamientos con origen o destino fuera del municipio de Parcent. Por este mativo se han añadido 4 "zonas externas", correspondientes a:

Zona 5.- Alcalalí

Zona 6.- Tarbena

Zona 7.- Benichembla

Zona 8.- Orba

A continuación incluimos la Matriz O/D en su situación actual.

O/D	Residencial	N. Histórico	Tossal	Término	Alcalalí	Tárbena	Benichembla	Orba	Totales
Residencial	1	24	4	9	37	14	10	11	111
N. Histórico	38	9	12	9	43	15	11	15	153
Tossal	9	10	2	0	8	3	2	5	40
Término	21	18	9	15	17	8	9	3	101
Alcalalí	88	88	32	51	0	9	228	51	547
Tárbena	18	17	0	2	39	0	4	7	87
Benichembla	23	38	0	11	71	23	0	23	188
Orba	53	43	5	8	32	51	75	48	315
Totales	253	248	65	105	247	124	338	162	1542

Fº Javier Cuenca Pérez
I.T.O.P. / Nº Col. 20.064
www.javiercuenca.com

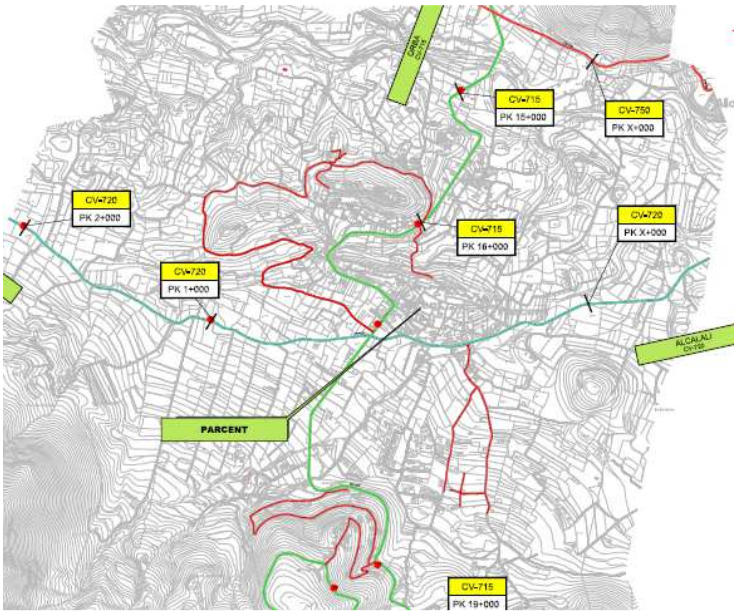
2.3. **RED VIARIA EXISTENTE**

En el entorno del municipio de Parcent, encontramos una estructura bastante simétrica en la tipología de los viales que vertebran todo el término municipal. Los viales principales del término son los siguientes:

- CV-715.
- CV-750.
- CV-720.
- Red local municipal.

Estos viales, poseen titularidades distintas, a continuación incluimos una tabla donde se exponen que administración es la titular de cada vía.

VIA	TITULAR DE LA MISMA
CV-715	*Conselleria de Valencia*
CV-750	*Excma. Diputación de Alicante*
CV-720	*Excma. Diputación de Alicante*



Captura del plano 02-RED VIARIA. ***Fuente***: Elaboración Propia.

3. NUEVOS DESARROLLOS

Como complemento al análisis efectuado de la situación actual y de los flujos de tráfico que se generan en cada una de las áreas en que se estructura el territorio, se incluyen a continuación las nuevas actuaciones aprobadas como son los nuevos desarrollos, que están o no están ejecutados o se encuentran en proceso de ejecución, y que lógicamente impondrán una variación en los flujos de movilidad comprobados en este documento.



Captura de plano de ordenación**.** ***Fuente***.- PGOU.

3.1. DESARROLLOS DEL SUELO

Se ha desarrollado una ficha de cada uno de los sectores planificados, donde se muestra la siguiente información respecto a cada uno de ellos:

HOJA 1/2

- Nombre del sector.
- Breve descripción.
- Tipo de suelo.
- Zona.
- Superficies.
- Habitantes.
- Situación.

HOJA 2/2

- Nombre del sector.
- Aparcamientos necesarios.
- Dotación carriles bici.
- Cercanía núcleos consolidados..
- Dotación transporte público.
- Condicionantes de viales.

3.2. FICHAS

DESARROLLOS DEL SUELO – HOJA 1/2

NOMBRE SECTOR:	UE-1

DESCRIPCION

Unidad de Ejecución Quintanes Norte, situado al Este de la Zona 1 Residencial, prolongando de este modo la zona reseñada. De este modo se prolonga la zona residencial por el eje de la CV-720.

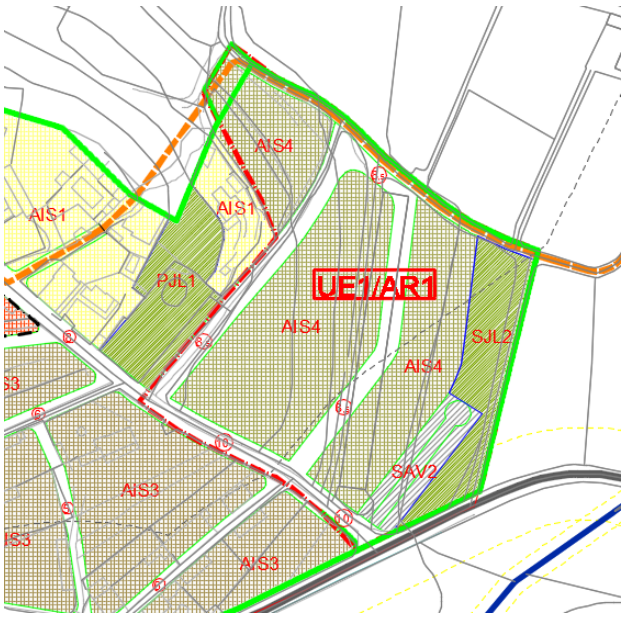
DATOS DEL SECTOR

TIPO
SUELO URBANO
ZONA
ZONA 1 RESIDENCIAL

SUPERFICIES (m2)

DELIMITADA	APARCAMIENTO	ZONA VERDE
15.917	887	1.918
RESIDENCIAL	**VIAL**	
9.366	3.476	

IMAGEN



Fº Javier Cuenca Pérez
I.T.O.P. / Nº Col. 20.064
www.javiercuenca.com

DESARROLLOS DEL SUELO – HOJA 2/2

NOMBRE SECTOR:	UE-1

1 – CERCANIA A NUCLEOS URBANOS

La nueva Unidad de Ejecución se encuentra dentro del núcleo urbano de Parcent.

2 – APARCAMIENTOS NECESARIOS

El estacionamiento a desarrollar alcanza el valor de 887 M2. En la zona próxima al sector el estacionamiento posee unas condiciones deficientes, esto es debido a la propia estructura de las calles y la proximidad del Núcleo histórico.

3 – DOTACION DE TRANSPORTE PUBLICO

No existe transporte público en el sector.

4 – DOTACION CARRILES BICI

No existe ningún itinerario ciclista en el sector.

5 – CONDICIONANTES DE VIALES

El vial que conecta con el sector es la CV-720. Proporciona unas condiciones de comunicación más que suficientes.

IMAGEN



Fº Javier Cuenca Pérez
I.T.O.P. / Nº Col. 20.064
www.javiercuenca.com

DESARROLLOS DEL SUELO – HOJA 1/2

NOMBRE SECTOR:	TERCIARIO/RESIDENCIAL

DESCRIPCION

Suelo Urbanizable que se ubica al Suroeste del núcleo urbano de Parcent. Se prolonga o desarrolla a lo largo del eje de la CV-715 en el margen Sur de la misma.

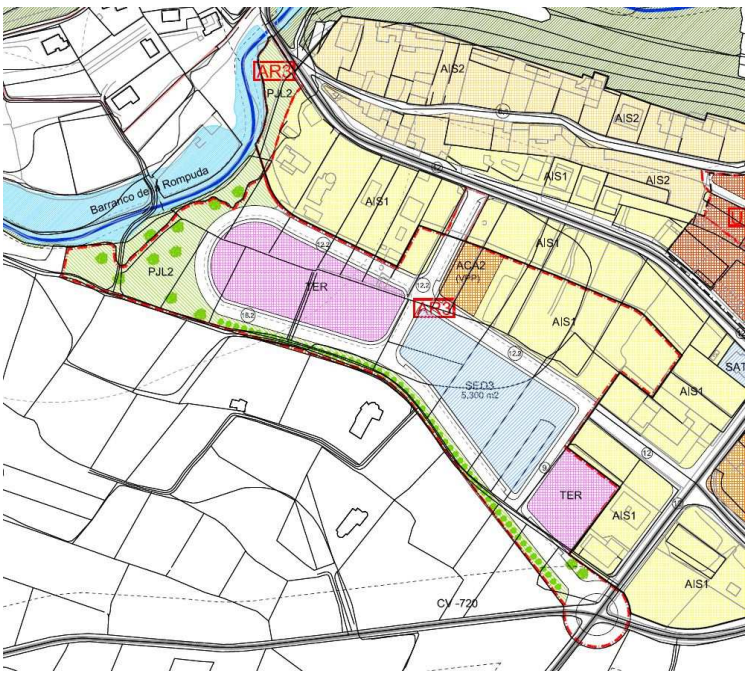
DATOS DEL SECTOR

TIPO
SUELO URBANIZABLE TERCIARIO/RESIDENCIAL
ZONA
ZONA 1 RESIDENCIAL

SUPERFICIES (m2)

DELIMITADA	LUCRATIVA	ZONA VERDE
36.057	14.580	7.284
IND/TER	**VIAL**	**EQUIPAMIENTO**
	9.997	5.300

IMAGEN



DESARROLLOS DEL SUELO – HOJA 2/2

NOMBRE SECTOR:	TERCIARIO/RESIDENCIAL

1 – CERCANIA A NUCLEOS URBANOS

La nueva Unidad se encuentra al Suroeste, limitando con el núcleo urbano de Parcent.

2 – APARCAMIENTOS NECESARIOS

El estacionamiento a desarrollar alcanza el valor de 887 (estacionamientos). En la zona próxima al sector el estacionamiento posee unas condiciones deficientes, esto es debido a la propia estructura de las calles y la proximidad del Núcleo histórico.

3 – DOTACION DE TRANSPORTE PUBLICO

Por la CV-715 se desarrolla la única línea de transporte público de autobús.

La zona de carga/descarga de pasajeros se encuentra próxima al nuevo sector.

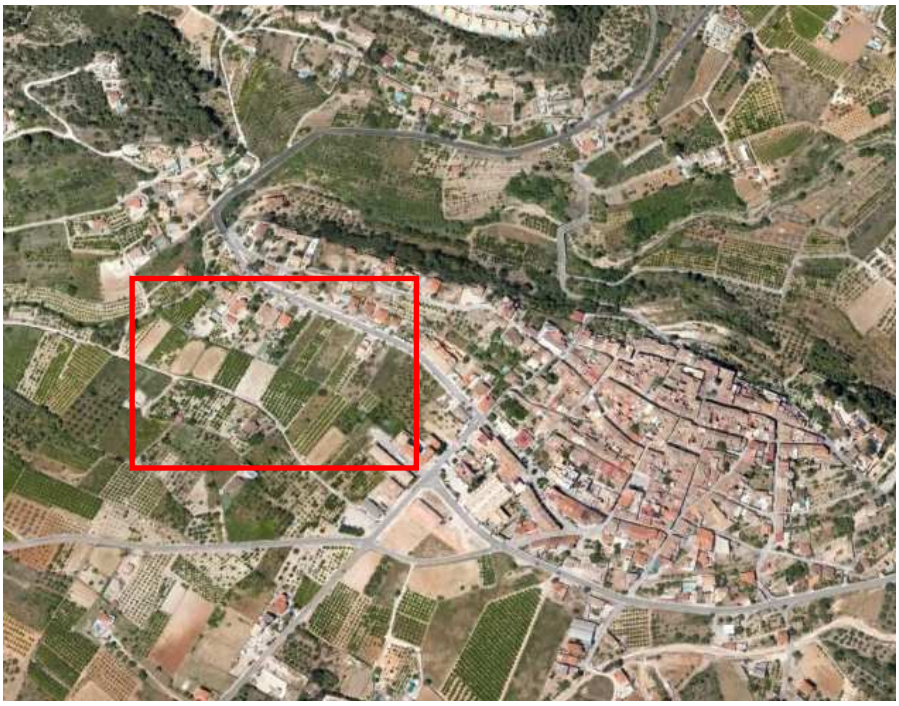
4 – DOTACION CARRILES BICI

El diseño del proyecto del vial de conexión entre la carretera CV-725 y el sector incorporará carril-bici.

5 – CONDICIONANTES DE VIALES

El vial que conecta con el sector es la CV-715. Proporciona unas condiciones de comunicación más que suficientes.

IMAGEN



4. PREVISIONES DE MOVILIDAD FUTURA

En este apartado analizan las previsiones de crecimiento en función de la nueva ordenación propuesta.

Se reseñan a continuación los valores de la situación actual relativos a su superficie y número de habitantes.

ZONA	SUPERFICIE (M2)	HABITANTES (Hab.)
Zona 1.- Residencial	62963	308
Zona 2.- Núcleo Histórico	86694	424
Zona 3.- Tossal	23289	111
Zona 4.- Término	11627054	280

Distribución de habitantes por zonas**.** ***Fuente***.- INE.

4.1. HIPOTESIS DE CRECIMIENTO

Al objeto de analizar la movilidad futura, consecuencia de los criterios de crecimiento establecidos por el planeamiento, se consideran el año horizonte el 2034. A partir de los datos considerados para esta fecha, se realiza la nueva distribución de habitantes, y por lo tanto, la obtención de los desplazamientos de cada una de las zonas de transporte.

Este escenario, se ha simulado suponiendo la máxima ocupación en la zona consolidada, aun cuando esto implique demoler y reconstruir solares que hoy no aprovechan su edificabilidad al 100% y, con el mismo concepto se sigue la explotación de los nuevos desarrollos del suelo. Se ha estimado una población aproximada de 1249 Habitantes.

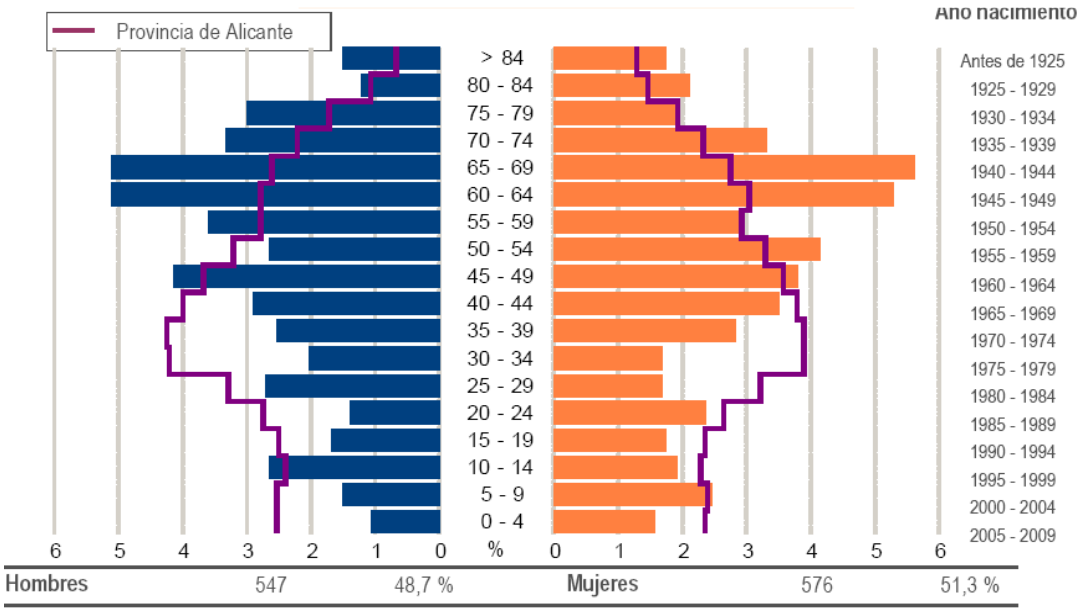
ZONA	SUPERFICIE (M2)	HABITANTES (Hab.)
Zona 1.- Residencial + Ind/Ter	79218	388
Zona 2.- Núcleo Histórico+ UE1	96060	470
Zona 3.- Tossal	23289	111
Zona 4.- Término	11627054	280

Distribución de habitantes por zonas**.** ***Fuente***.- INE + elaboración propia.

A partir de los datos demográficos obtenidos para cada una de las zonas en el año horizonte, se ha procedido a la obtención del número de desplazamiento de cada una de las zonas de transporte, dato con el cual, se obtendrán posteriormente las IMD's de las vías primarias y secundarias. Se comenta a continuación, la metodología seguida para la obtención de los desplazamientos mencionados:

1. Estimación de la población prevista en cada zona de transporte.
2. Estimación de desplazamientos en vehículos privados incluido en Situación Actual.
3. Cálculo del número de desplazamientos por habitante/día. Para la realización de este cálculo, se ha dividido la población en tres rangos:
    - Jóvenes (4 – 8 desplazamientos/día).
    - Trabajadores (2 – 4 desplazamientos/día).
    - Cautivos (2 desplazamientos/día).
4. Por último en función de la franja horaria considerada, se ha definido un porcentaje de habitantes que se desplaza (40% por la mañana, 25% al mediodía y 35% por la tarde).

Para realizar esta división, se ha tomado como base, la actual curva de edad de la población anteriormente visto:



Estructura de la población por edad. ***Fuente.-*** Ficha de Parcent. Institut Valencia d'Estadistica.

En la tabla siguiente, se muestran los resultados obtenidos a partir de la metodología utilizada anteriormente, para la verificación de los datos, se ha comprobado con los parámetros utilizados en el documento de situación actual, obteniéndose un valor de desplazamientos por habitante similar.

DESPLAZAMIENTOS					
Nº ZONA	PREVISION FUTURA	JOVENES	TRABAJADORES	CAUTIVOS	TOT. DESP.
1 Residencial	388	369	372	380	1121
2 Núcleo histórico	470	447	451	461	1358
3 Tossal	111	105	107	109	321
4 Término	280	266	269	274	809
TOTALES					

Una vez obtenido el número de desplazamientos, se ha pasado a la elaboración de la Matriz Origen/Destino de la situación futura.

Se debe de tener en cuenta que para la elaboración de la matriz, se han tenido en cuenta además los incrementos de IMD de cada uno de los viales afectados.

A continuación incluimos la Matriz O/D.

O/D	Residencial	N. Histórico	Tossal	Término	Alcalalí	Tárbena	Benichembla	Orba	Totales
Residencial	1	30	5	11	45	18	12	14	137
N. Histórico	42	10	14	10	48	17	12	17	170
Tossal	9	10	2	0	8	3	2	5	40
Término	21	18	9	15	17	8	9	3	101
Alcalalí	189	189	67	108	0	20	486	108	1167
Tárbena	40	36	0	4	86	0	10	15	190
Benichembla	50	83	0	25	157	50	0	50	413
Orba	117	94	12	18	70	111	164	105	691
Totales	470	470	110	191	431	227	694	317	2910

Fº Javier Cuenca Pérez
I.T.O.P. / Nº Col. 20.064
www.javiercuenca.com

4.2. ESTACIONAMIENTO

4.2.1. PROBLEMATICA

Como se detecto en el análisis de la situación actual, el problema de estacionamiento se localiza en el núcleo urbano exclusivamente.

Apenas existen zonas destinadas a tal fin y estas, apenas están señalizadas. No existe la posibilidad de que un conductor estacione en estas zonas mediante la ayuda de señalización tanto vertical como horizontal.

4.2.2. NUEVOS DESARROLLOS

Los nuevos desarrollos previstos, incluyen una dotación de suelo para el estacionamiento. A continuación incluimos por sectores las superficies de estacionamiento reservado:

SECTOR	SUPERFICIE TOTAL	SUPERFICIE ESTACIONAMIENTO
Unidad de Ejecución zona Quintanes norte	15.917 m2	887 m2
Suelo Urbanizable Industrial/Terciario	39.692 m2	1.290 m2

4.2.3. PROPUESTA DE PARKING

A partir de la documentación del PGOU en redacción, se plantea la creación de un nuevo parking público en superficie en el núcleo urbano de Parcent. Este nuevo parking se sitúa al norte del mismo y próximo a la Plaza del Pueblo.



Propuesta de Parking en superficie**. *Fuente***.- Elaboración propia.

A través de esta nueva zona de estacionamiento, se cubre la necesidad o deficiencia existente en la actualidad y en el futuro respecto a las posibilidades de estacionar en el núcleo urbano.

Este estacionamiento se debe de acompañar de la correspondiente señalización que informe a los conductores de su existencia. Se debe de distribuir en todos los accesos al núcleo urbano y que sea visible desde cualquier dirección posible.

4.3. TRANSPORTE PÚBLICO

4.3.1. OBJETIVOS

El Transporte Público busca dar respuesta a los siguientes objetivos:

- Mejorar la conexión de los municipios externos a Parcent, principalmente con Benissa como núcleo urbano potente más próximo.
- Mejorar la conexión con el Aeropuerto del Altet debido a la estructura poblacional residente en Parcent.

4.3.2. PROPUESTAS

Conocidos los problemas y objetivos, incluimos propuestas de mejora:

- Incluir un ciclo más de itinerario de autobús, siempre manteniendo el mismo recorrido y paradas ya que resultan efectivas y coherentes.
- Adecuar los puntos de parada de autobuses de modo que queden claro sus ubicaciones y horarios dentro del término de Parcent.
- Publicitar de modo alguno (señalización vertical) toda la información referente a posibilidades de transporte, conexiones, información de tarifas, etc. independientemente del medio taxis/autobuses.

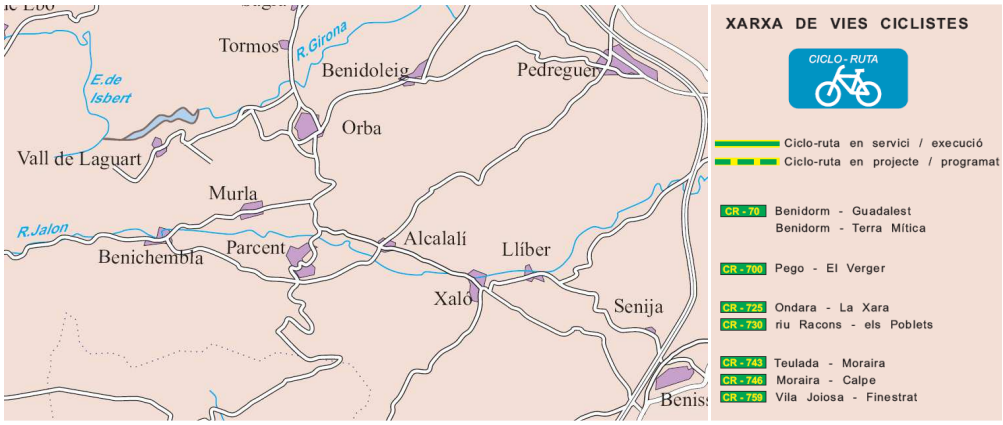
4.4. ITINERARIOS CICLISTAS

4.4.1. ACTUACIONES PREVISTAS DE OTROS ORGANISMOS

Se analizan las distintas propuestas de itinerarios ciclistas de otros órganos competentes y se comprueba que no existe ninguna actuación prevista dentro del periodo temporal de validez del documento PGOU de Parcent.

A continuación incluimos el plano de la XARXA DE VIES CICLISTES de la GENERALITAT VALENCIANA, donde se incluyen las actuaciones previstas de:

- Generalitat Valenciana.
- Diputacions Provincials.
- Carreteras del Estado.
- Fundación de FFCC.



Xarxa de vies ciclistes. ***Fuente.-*** Web gva.

Como se observa, no existe ninguna actuación prevista.

4.4.2. PROPUESTA DE RED CICLISTA

A partir de la estructura particular que posee Parcent de núcleo urbano con fuertes pendientes y de no incluir grandes urbanizaciones externas, se ha buscado completar una pequeña red funcional y eficiente, dentro de las limitaciones que impone la orografía municipal.

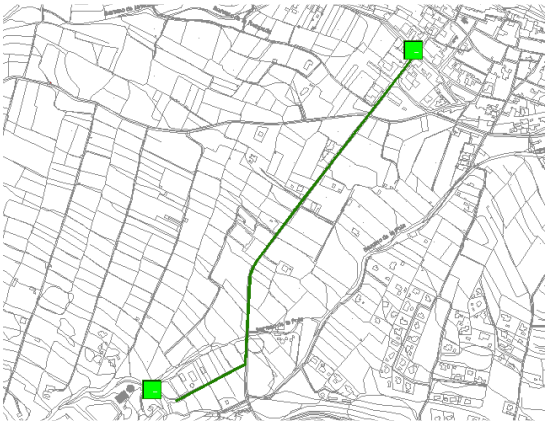
Objetivo:

- El objetivo es crear un pequeño carácter de Intermodalidad en el Núcleo Urbano de Parcent, ayudándonos de la propuesta de parking incluida en el PGOU.

Conexión:

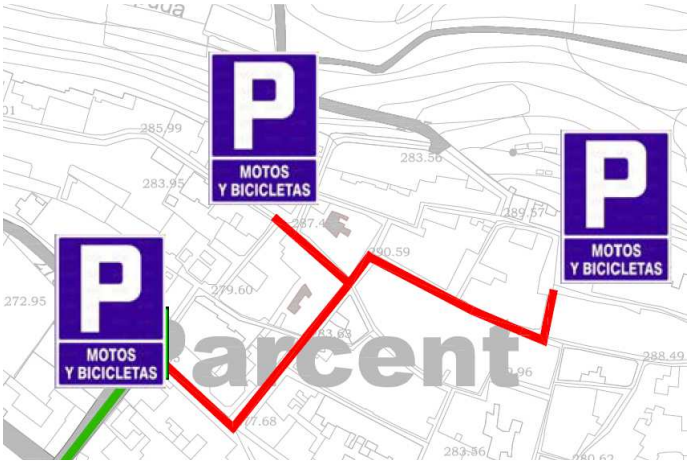
- El itinerario ciclista se estructura en dos tramos diferenciados, uno urbano y otro interurbano.

  El interurbano conecta la zona de Ocio/Deporte externa al núcleo urbano con el a través de la CV-715. Se debe de dotar en ambos extremos de unas zonas destinadas y habilitadas como bases ciclistas.



Propuesta de Itinerario ciclista interurbano. ***Fuente.-*** Elaboración propia.

Por otro lado, el itinerario Urbano, conecta con el Interurbano y se desarrolla por Parcent hasta llegar a la Plaza del Poble. De este modo conectamos en cierta manera con la propuesta de Parking incluida en el PGOU.

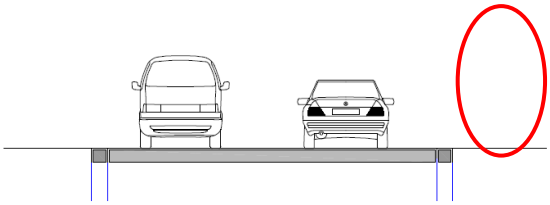


Propuesta de Itinerario ciclista urbano. ***Fuente.-*** Elaboración propia.

Estructura:

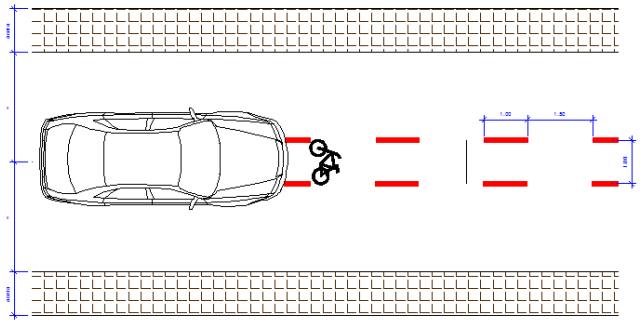
- De igual modo, las estructuras de ambos itinerarios difieren uno de otro.

  El Interurbano se debe de apoyar de una ampliación de la plataforma de la CV-715. La sección de la plataforma se debe ampliar para que de esta manera se pueda incluir un itinerario ciclista de forma segura.



Zona de ampliación de plataforma CV-715. ***Fuente.-*** Elaboración propia.

El itinerario urbano posee unas condiciones de ejecución menos agresivas con la situación actual de la plataforma. Se ejecuta a través de unas marcas viales de señalización horizontal.



Propuesta de planta de Itinerario ciclista urbano. ***Fuente.-*** Elaboración propia.

4.5. MOVILIDAD PEATONAL

El impacto del tráfico en la movilidad peatonal del núcleo urbano nos es un factor primordial. Expuesto esto, debemos de intentar mejorar las condiciones actuales de movilidad siempre, y una manera es a través de unas medidas de calmado de tráfico dentro del núcleo aun sabiendo que la intensidad de tráfico es baja.

Donde el impacto del tráfico sí que es un factor importante a tener en cuenta, es la CV-715 en el tramo que se desarrolla por el núcleo urbano de Parcent, provocando un efecto barrera para la movilidad peatonal.

Con el fin de lograr mejorar la movilidad, dividimos las propuestas de mejora en dos partes diferenciadas.

- Áreas de zona 30.
- Medidas puntuales de calmado.

4.5.1. AREAS DE ZONAS 30

Las zonas peatonales se diseñan no solo para poder facilitar la movilidad peatonal, además producen el efecto disuasorio al conductor del uso del vehículo motorizado.

En este caso como ya hemos visto, existe un área de Zona 30 en el núcleo urbano y más concretamente en el Casco Histórico de Parcent. Las calles con esta configuración son las siguientes (en azul en la siguiente imagen):

- Carrer del Marge.
- Carrer del Porxet.
- Carrer d'lAjuntament.

A partir de estas calles, proponemos ampliar la zona 30 en las siguientes calles:



Localización calles propuestas en rojo. ***Fuente***: Elaboración propia.

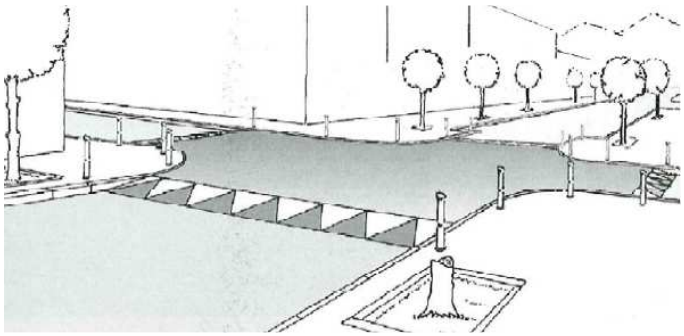
Es característico de estas Áreas una rasante común para vehículos y peatones, la diferenciación por el tipo o color del pavimento de los espacios correspondientes a automóviles y a peatones, la posibilidad de que éstos crucen por donde les convenga, teniendo preferencia de paso en todo el ámbito, la prohibición de estacionar los vehículos a lo largo de toda la calle, lo que suele "obligar" a disponer mobiliario urbano, farolas, árboles, etc., para garantizar el cumplimiento de la prohibición.

La intensidad máxima admisible es de 200 vehículos en hora punta y se recomienda que en las calles de acceso no se rebase los 400 vehículos hora.

4.5.2. MEDIDAS DE CALMADO

Como actuaciones de menor entidad que las anteriores, se proponen zonas de calmado de tráfico. Estas medidas de calmado consisten en la incorporación de cruces peatonales elevados.

Con esta medida aproximamos a los usuarios a una plataforma mixta, generando una sensación de prioridad peatonal.



Solución tipo propuesta. ***Fuente.-*** Elaboración propia.

La ubicación de estos pasos elevados se debe de distribuir a lo largo de la CV-715 a su paso por el núcleo urbano de Parcent. Su distribución debe de ser de uno cada 50 metros aproximadamente.



Localización de CV-715. ***Fuente.-*** Elaboración propia.

5. CALCULO DE NIVELES DE SERVICIO FUTUROS

Los cálculos se efectúan de igual modo que en el análisis de la situación actual, siguiendo los mismos pasos y formulas expuestas.

En el análisis que desarrollamos para la situación futura, reducimos la exposición de datos y resultados de cada uno de los viales estudiados ya que la mayoría de los mismos están incluidos anteriormente.

Para el cálculo de las IMDs futuras se ha tomado como valor de tasa de crecimiento anual el 4%, tomamos este valor en base a que esta siendo utilizado por la Diputación Provincial en la estimación de los valores futuros de sus IMDs en los viales afectados por el presente estudio.

5.1. CALCULO NIVEL DE SERVICIO CV-720 ALCALALI / PARCENT

FICHA DE CALCULO		
Capacidad de la vía:	**$C = 2.800 \times f_c \times f_a \times f_p \times f_r \times (I/C)$** *fc (factor de carriles)* *fa (factor de arcenes)* *fp (composición del tráfico)* *fr (reparto entre sentidos)* *I/C (índice de servicio)*	**C = 2.250**
Intensidad hora punta:	**IHP = K x IMD** *K (factor hora de proyecto)*	**IHP = 384**
Intensidad:	**$I = \frac{IHP}{FHP}$** *(factor hora punta)*	**= 422**

Nivel de servicio:

A	B	C	D	E
71	285	570	1015	2250
	202	422		

5.2. CALCULO NIVEL DE SERVICIO CV-720 PARCENT / BENICHEMBLA

FICHA DE CALCULO		
Capacidad de la vía:	**$C = 2.800 \times f_c \times f_a \times f_p \times f_r \times (I/C)$** *fc (factor de carriles)* *fa (factor de arcenes)* *fp (composición del tráfico)* *fr (reparto entre sentidos)* *I/C (índice de servicio)*	**C = 1.992**
Intensidad hora punta:	**IHP = K x IMD** *K (factor hora de proyecto)*	**IHP = 92**
Intensidad:	**$I = \frac{IHP}{FHP}$** *(factor hora punta)*	**= 110**

Nivel de servicio:

A	B	C	D	E
64	254	508	914	1992
50	110			

5.3. CALCULO NIVEL DE SERVICIO CV-715 NUCLEO URBANO PARCENT

FICHA DE CALCULO		
Capacidad de la vía:	**$C = 2.800 \times f_c \times f_a \times f_p \times f_r \times (I/C)$** *fc (factor de carriles)* *fa (factor de arcenes)* *fp (composición del tráfico)* *fr (reparto entre sentidos)* *I/C (índice de servicio)*	**C = 2.345**
Intensidad hora punta:	**IHP = K x IMD** *K (factor hora de proyecto)*	**IHP = 304**
Intensidad:	**$I = \frac{IHP}{FHP}$** *(factor hora punta)*	**= 334**

Nivel de servicio:

A	B	C	D	E
74	297	594	1059	2345
		334		

5.4. CALCULO NIVEL DE SERVICIO CV-715 PARCENT / ORBA

FICHA DE CALCULO		
Capacidad de la vía:	**$C = 2.800 \times f_c \times f_a \times f_p \times f_r \times (I/C)$** *fc (factor de carriles)* *fa (factor de arcenes)* *fp (composición del tráfico)* *fr (reparto entre sentidos)* *I/C (índice de servicio)*	**C = 1.996**
Intensidad hora punta:	**IHP = K x IMD** *K (factor hora de proyecto)*	**IHP = 193**
Intensidad:	**$I = \frac{IHP}{FHP}$** *(factor hora punta)*	**= 222**

Nivel de servicio:

A	B	C	D	E
62	247 222	494	880	1996

5.5. CALCULO NIVEL DE SERVICIO CV-715 PARCENT / TARBENA

FICHA DE CALCULO		
Capacidad de la vía:	**$C = 2.800 \times f_c \times f_a \times f_p \times f_r \times (I/C)$** *fc (factor de carriles)* *fa (factor de arcenes)* *fp (composición del tráfico)* *fr (reparto entre sentidos)* *I/C (índice de servicio)*	**C = 1.373**
Intensidad hora punta:	**IHP = K x IMD** *K (factor hora de proyecto)*	**IHP = 38**
Intensidad:	**$I = \frac{IHP}{FHP}$** *(factor hora punta)*	**= 46**

Nivel de servicio:

A	B	C	D	E
13	129 46	206	426	1373

5.6. CALCULO NIVEL DE SERVICIO CV-750

FICHA DE CALCULO		
Capacidad de la vía:	**$C = 2.800 \times f_c \times f_a \times f_p \times f_r \times (I/C)$** *fc (factor de carriles)* *fa (factor de arcenes)* *fp (composición del tráfico)* *fr (reparto entre sentidos)* *I/C (índice de servicio)*	**C = 2.350**
Intensidad hora punta:	**IHP = K x IMD** *K (factor hora de proyecto)*	**IHP = 411**
Intensidad:	**$I = \frac{IHP}{FHP}$** *(factor hora punta)*	**= 452**

Nivel de servicio:

A	B	C	D	E
87	349	697 452	1242	2350

5.7. TABLA RESUMEN

TRAMO ESTUDIADO	NIVEL DE SERVICIO FUTURO
CV-720 ALCALALI / PARCENT	C
CV-720 PARCENT / BENICHEMBLA	B
CV-715 NUCLEO URBANO PARCENT	C
CV-715 PARCENT / ORBA	B
CV-715 PARCENT / TARBENA	B
CV-750	C

6. DIAGNÓSTICO Y CONCLUSIONES

6.1. PREVISION DE MOVILIDAD FUTURA

Previa a la obtención de los datos de movilidad futura, obtenemos los datos de la situación actual de Zona, Superficies y Habitantes.

ZONA	SUPERFICIE (M2)	HABITANTES (Hab.)
Zona 1.- Residencial	62963	308
Zona 2.- Núcleo Histórico	86694	424
Zona 3.- Tossal	23289	111
Zona 4.- Término	11627054	280

Distribución de habitantes por zonas**.** ***Fuente***.- INE.

A partir de la consideración del Año Horizonte de 2034 y de los datos de situación actual, obtenemos los mismos datos pero proyectados hacia el futuro a partir de lo incluido en el nuevo PGOU redactado.

ZONA	SUPERFICIE (M2)	HABITANTES (Hab.)
Zona 1.- Residencial + Ind/Ter	79218	388
Zona 2.- Núcleo Histórico+ UE1	96060	470
Zona 3.- Tossal	23289	111
Zona 4.- Término	11627054	280

Distribución de habitantes por zonas**.** ***Fuente***.- INE + elaboración propia.

Finalmente obtenemos los datos de número de desplazamiento por Zonas Residenciales previamente distribuidas.

DESPLAZAMIENTOS					
Nº ZONA	PREVISION FUTURA	JOVENES	TRABAJADORES	CAUTIVOS	TOT. DESP.
1 Residencial	388	369	372	380	1121
2 Núcleo histórico	470	447	451	461	1358
3 Tossal	111	105	107	109	321
4 Término	280	266	269	274	809
TOTALES					3609

Desplazamientos distribuidos por zonas**.** ***Fuente***.- INE + elaboración propia.

De esta manera vemos, que todo lo anteriormente comentado respecto a que el mayor número de desplazamientos se producen en las Zonas 1 y 2 es acertado. ·Estos desplazamientos son el 69 % del total de desplazamiento que se generan dentro del Término Municipal de Parcent.

6.2. **ESTACIONAMIENTO**

Para dar servicio al déficit:

Plazas disponibles	<	Demanda estacionamiento

Este déficit ya se ha visto anteriormente y se produce en el núcleo urbano, para cubrir esta necesidad se propone la creación de un parking público en superficie. La situación del mismo es próxima a la Plaza del Pueblo.



Propuesta de Parking en superficie**. *Fuente***.- Elaboración propia.

Además de esta nueva zona de estacionamiento propuesta, con la redacción del PGOU se crean dos zonas más de estacionamiento en el término. Estas nuevas zonas aportan unas dimensiones que se incluyen a continuación:

SECTOR	SUPERFICIE TOTAL	SUPERFICIE ESTACIONAMIENTO
Unidad de Ejecución zona Quintanes norte	15.917 m2	887 m2
Suelo Urbanizable Industrial/Terciario	39.692 m2	1.290 m2

La zona UE1 Quintanes Norte, debido a su localización, aporta nuevas zonas de estacionamiento al Núcleo Histórico debido a su proximidad.

6.3. **TRANSPORTE PUBLICO**

Incluimos las propuestas anteriormente indicadas:

Conocidos los problemas y objetivos, incluimos propuestas de mejora anteriormente ya expuestas:

- Incluir un ciclo más de itinerario de autobús, siempre manteniendo el mismo recorrido y paradas ya que resultan efectivas y coherentes.
- Adecuar los puntos de parada de autobuses de modo que queden claro sus ubicaciones y horarios dentro del término de Parcent.

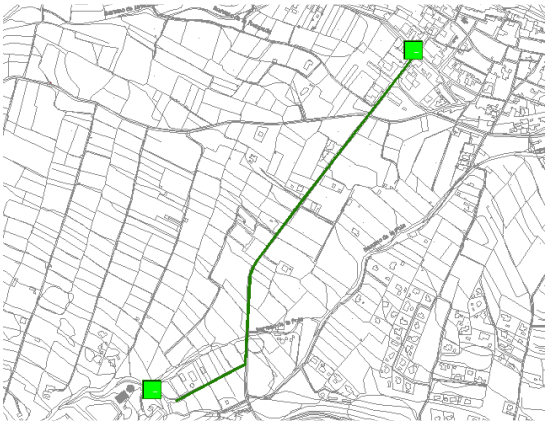
- Publicitar de modo alguno (señalización vertical) toda la información referente a posibilidades de transporte, conexiones, información de tarifas, etc. independientemente del medio taxis/autobuses.

Como conclusión, el incremento poblacional y su incidencia directa en la demanda de uso del transporte público, no ofrece un severo impacto en los distintos medios de transporte público correspondientes a Parcent.

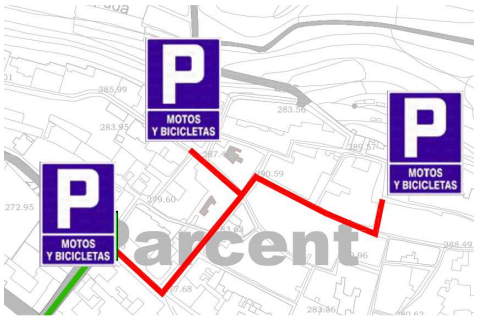
6.4. **ITINERARIO CICLISTA**

A partir de la inexistencia de itinerarios ciclista, se plantea una pequeña red funcional y eficiente ciclista cuyo objetivo sea crear un pequeño carácter de Intermodalidad en el Núcleo Urbano de Parcent.

Dividimos el Itinerario en dos tramos distintos que poseen condiciones estructurales de igual modo diferentes.



Propuesta de Itinerario ciclista externo. ***Fuente.-*** Elaboración propia.



Propuesta de Itinerario ciclista urbano. ***Fuente.-*** Elaboración propia.

Una visión con un carácter general, conectamos la zona deportiva situada fuera del núcleo urbano con la zona administrativa e histórica del mismo. Esta distribución se ve favorecida a su vez con la ubicación del nuevo parking propuesto.

6.5. **MOVILIDAD PEATONAL**

Con el fin de lograr mejorar la movilidad, dividimos las propuestas de mejora en dos partes diferenciadas.

- Áreas de zona 30.
- Medidas puntuales de calmado.

Las zonas peatonales se diseñan no solo para poder facilitar la movilidad peatonal, además producen el efecto disuasorio al conductor del uso del vehículo motorizado, por este motivo se propone ampliar la zona 30 existente a las siguientes calles.



Localización calles propuestas en rojo. ***Fuente***: Elaboración propia.

Como actuaciones de menor entidad que las anteriores, se proponen zonas de calmado de tráfico. Estas medidas de calmado consisten en la incorporación de cruces peatonales elevados.

La ubicación de estos pasos elevados se debe de distribuir a lo largo de la CV-715 a su paso por el núcleo urbano de Parcent. Su distribución debe de ser de uno cada 50 metros aproximadamente.

6.6. **TRAFICO**

Los niveles de servicio obtenidos para la situación futura son los siguientes:

NIVEL DE SERVICIO FUTURO: CV-720 ALCALALI / PARCENT

IMAGEN LOCALIZACION	IMAGEN DESCRIPTIVA
	

NIVEL DE SERVICIO	A	B	C	D
LIMITE DE I	71	285	570	1015
VALOR FUTURO DE I		202	422	

NIVEL DE SERVICIO FUTURO: CV-720 PARCENT / BENICHEMBLA

IMAGEN LOCALIZACION	IMAGEN DESCRIPTIVA
	

NIVEL DE SERVICIO	A	B	C	D
LIMITE DE I	64	254	508	914
VALOR FUTURO DE I	50	110		

NIVEL DE SERVICIO FUTURO: CV-715 NUCLEO URBANO PARCENT

IMAGEN LOCALIZACION	IMAGEN DESCRIPTIVA
	

NIVEL DE SERVICIO	A	B	C	D
LIMITE DE I	74	297	594	1059
VALOR FUTURO DE I			334	

NIVEL DE SERVICIO FUTURO: CV-715 PARCENT / ORBA

IMAGEN LOCALIZACION	IMAGEN DESCRIPTIVA
	

NIVEL DE SERVICIO	A	B	C	D
LIMITE DE I	62	247	494	880
VALOR FUTURO DE I		222		

NIVEL DE SERVICIO ACTUAL: CV-715 PARCENT / TARBENA

IMAGEN LOCALIZACION	IMAGEN DESCRIPTIVA
	

NIVEL DE SERVICIO	A	B	C	D
LIMITE DE I	13	129	206	426
VALOR FUTURO DE I		46		

NIVEL DE SERVICIO FUTURO: CV-750

IMAGEN LOCALIZACION	IMAGEN DESCRIPTIVA
	

NIVEL DE SERVICIO	A	B	C	D
LIMITE DE I	87	349	697	1242
VALOR FUTURO DE I			452	

La tabla resumen de los resultados comparados SITUACION ACTUAL/FUTURA es la siguiente:

TRAMO ESTUDIADO	NIVEL DE SERVICIO ACTUAL	NIVEL DE SERVICIO FUTURO
CV-720 ALCALALI / PARCENT	B	C
CV-720 PARCENT / BENICHEMBLA	A	B
CV-715 NUCLEO URBANO PARCENT	B	C
CV-715 PARCENT / ORBA	B	B
CV-715 PARCENT / TARBENA	A	B
CV-750	B	C

Como vemos la red de carreteras de todo el Termino Municipal de Parcent proyectadas hacia el 2034, sigue dando un buen servicio.

Se puede concluir que no se necesitan grandes actuaciones. Si que se debe de tener en cuenta las acciones propias de mantenimiento y adecuación a normativas. De igual modo, cualquier actuación fuera de los términos incluidos en el presente PGOU, se debe de analizar y verificar su validez desde un punto de vista de tráfico.

7. PLANOS

A continuación enumeramos los planos incluidos en el presente estudio:

Nº DE PLANO	*NOMBRE*	*Nº DE HOJAS*
1	SITUACIÓN E INDICE	1
2	ZONIFICACIÓN	1
3	RED VIARIA ACTUAL	1
4	PUNTOS DE ATRACCION	1
5	SECCIONES TIPO	2
6	AFOROS	1
7	TRANSPORTE PUBLICO	1
8	PROPUESTA ITINERARIO CICLISTA	1
9	PROPUESTA DE PARKING PÚBLICO	1

8. LEGISLACIÓN APLICABLE

No existe una legislación estatal que regule la movilidad urbana en su conjunto.

Seguidamente se listan unas normativas que tratan de forma independiente los diferentes aspectos vinculados al transporte:

- Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT).
- Ley 11/1999, de 21 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local.
- Ley 19/2001, de 19 de diciembre, Reforma de la Ley de Tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.
- Ley 6/2011, de 1 de Abril de la Generalitat, de movilidad de la Comunidad valenciana.

Parcent , Mayo de 2016



D. Fº Javier Cuenca Pérez
Ingeniero Técnico de Obras Públicas
Nº de Colegiado 20.064
www.javiercuenca.com / fjcuenca@citop.es

ESTUDIO DE TRÁFICO Y MOVILIDAD
PLAN GENERAL PARCENT

PLANOS







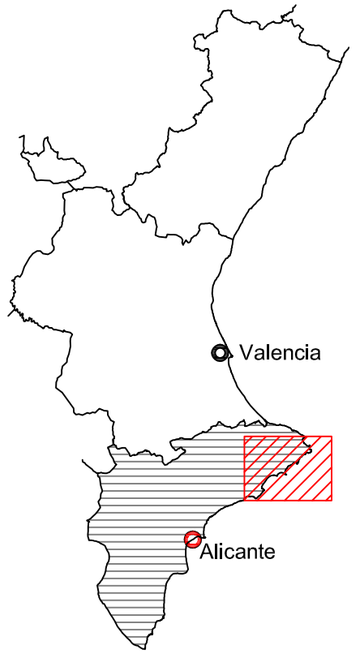
MAYO 2016

Redactor estudio:

Ayto. PARCENT

D. Fº Javier Cuenca Pérez
I.T.O.P. COL.: 20.064

COMUNIDAD VALENCIANA

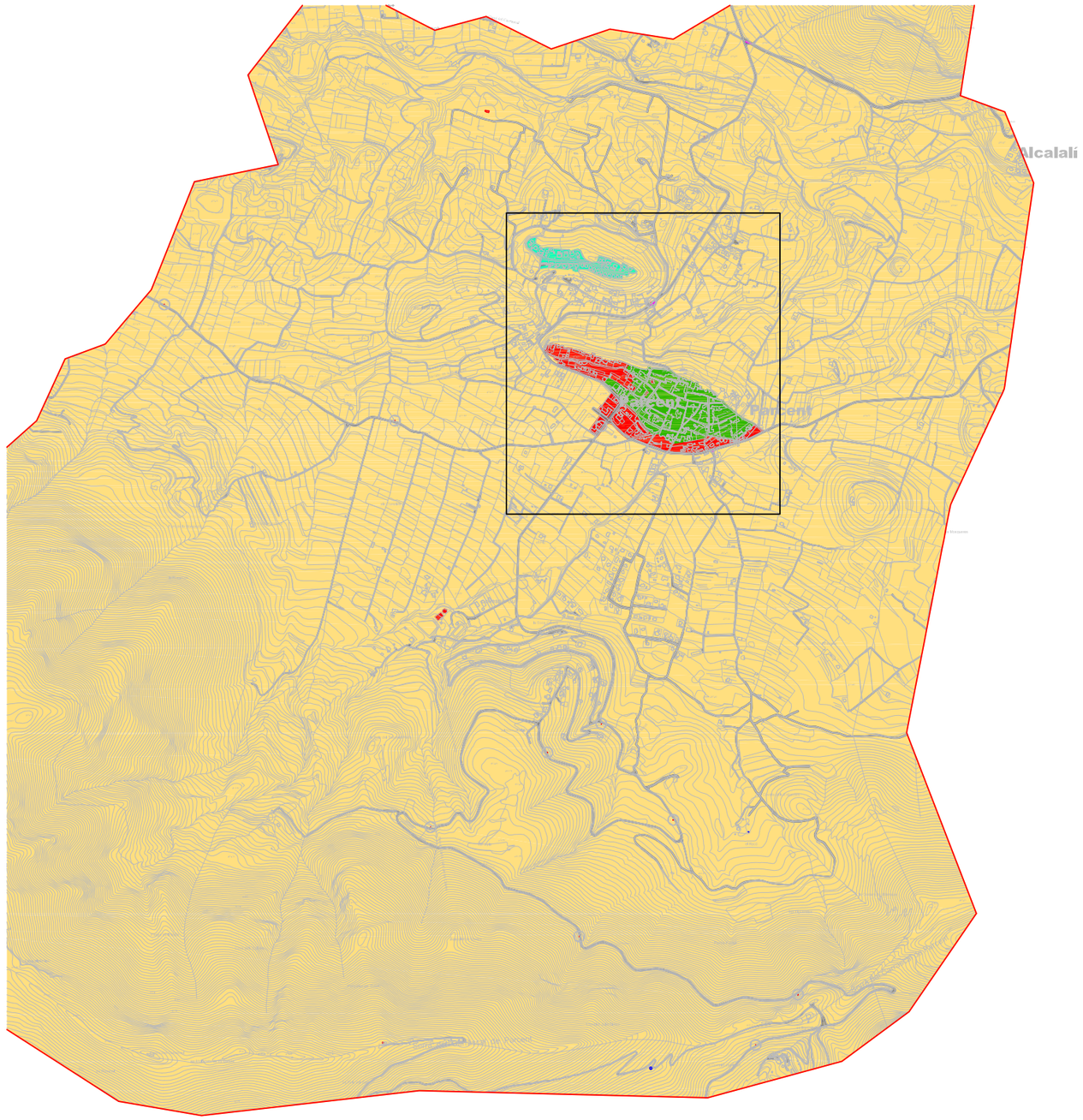


ÍNDICE DE PLANOS

01· SITUACIÓN E ÍNDICE
02· ZONIFICACION
03· RED VIARIA ACTUAL
04· PUNTOS DE ATRACCION
05·01. SECCIONES TIPO / PLANO DE PLANTA
05·02. SECCIONES TIPO / SECCIONES
06· AFOROS
07· TRANSPORTE PUBLICO
08· PROPUESTA ITINERARIO CICLISTA
09· PROPUESTA DE PARKING PUBLICO

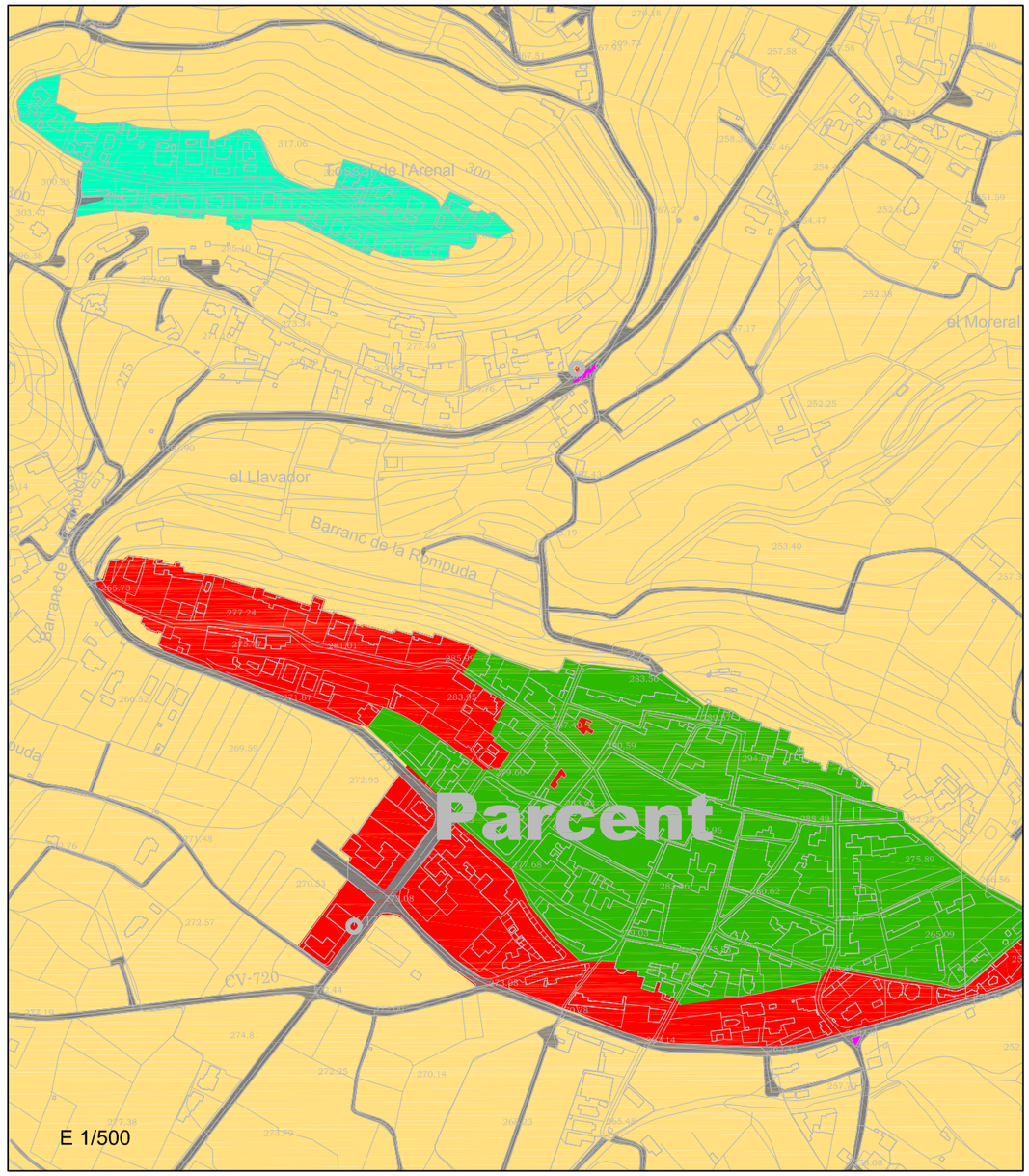


AYUNTAMIENTO DE PARCENT	TITULO: Estudio de tráfico y movilidad del P.G.O.U. de Parcent (Alicante).	Fº JAVIER CUENCA PEREZ Ingeniero Técnico de Obras Públicas Nº de Colegiado: 20.064 www.javiercuenca.com / fjcuenca@cltop.es	ESCALA: S/E UNE A3 GRAFICAS m	PLANO: SITUACIÓN E ÍNDICE	FECHA: MAYO 2016	Nº PLANO: 1 HOJA 1 DE 1



LEYENDA

- PERIMETRO TERMINO MUNICIPAL
- ZONA 1 RESIDENCIAL
- ZONA 2 NUCLEO HISTORICO
- ZONA 3 TOSSAL
- ZONA 4 TERMINO



AYUNTAMIENTO DE PARCENT

TITULO:

Estudio de tráfico y movilidad del P.G.O.U. de Parcent (Alicante).

Fº JAVIER CUENCA PEREZ
Ingeniero Técnico de Obras Públicas
Nº de Colegiado: 20.064
www.javiercuenca.com / fjcuenca@cltop.es

ESCALA: VARIAS

UNE A3 GRAFICAS m

PLANO: ZONIFICACION

FECHA: MAYO 2016

Nº PLANO: 2

HOJA 1 DE 1

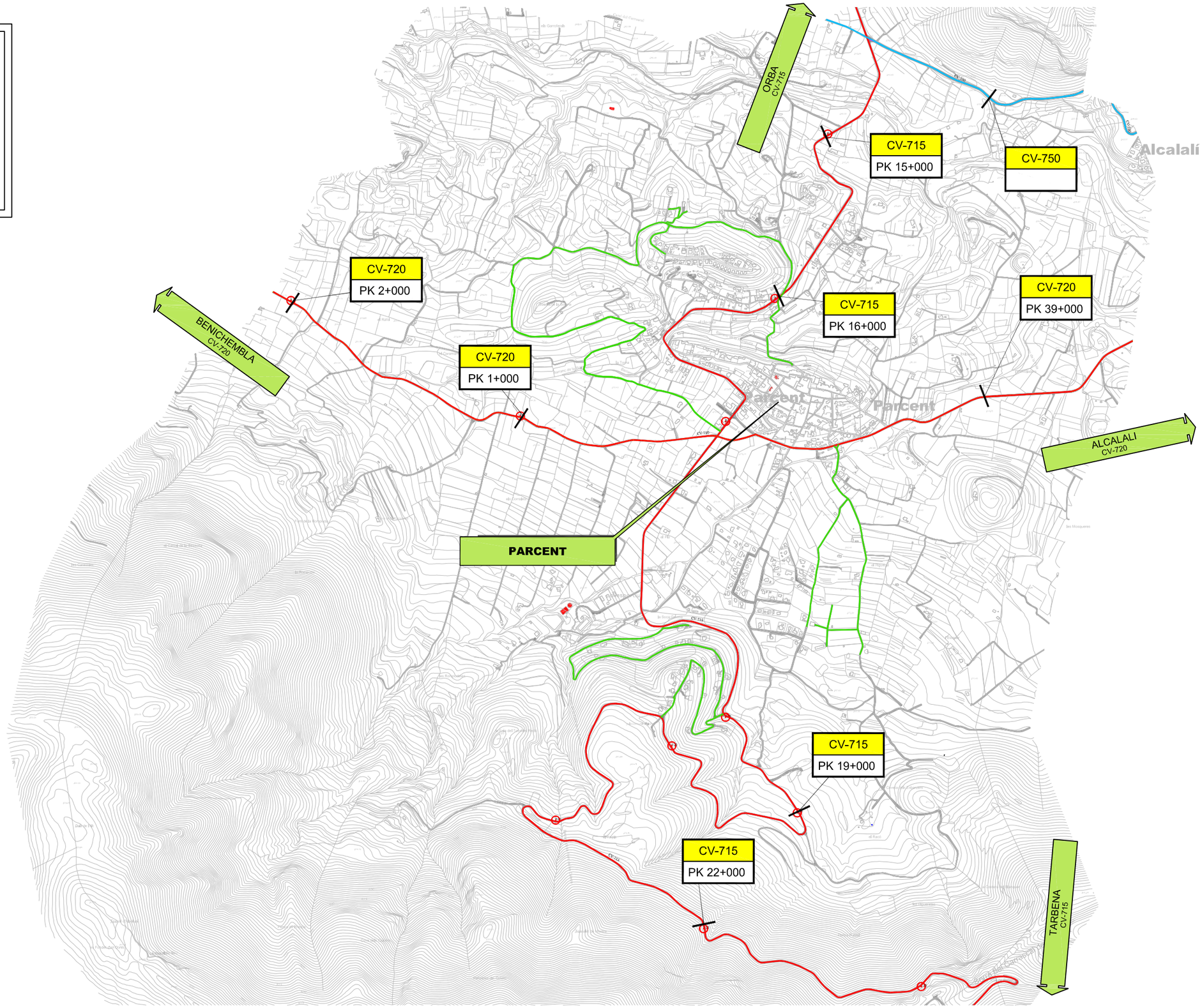
LEYENDA

RED LOCAL CONSELLERIA

RED LOCAL PROVINCIAL

RED MUNICIPAL

CV-XXX
PK X+XXX
NOMBRE VIAL/PTO KM



AYUNTAMIENTO DE PARCENT

TITULO:
Estudio de tráfico y movilidad del P.G.O.U. de Parcent (Alicante).

Fº JAVIER CUENCA PEREZ
Ingeniero Técnico de Obras Públicas
Nº de Colegiado: 20.064
www.javiercuenca.com / fjcuenca@citop.es

ESCALA:
1/15.000
UNE A3 | GRAFICAS | m

PLANO:
RED VIARIA ACTUAL

FECHA:
MAYO 2016

Nº PLANO:
3

HOJA 1 DE 1

LEYENDA

GENERAL

- **1G** — ***Ajuntament***
  Carrer de l'Ajuntament, 11
- **2G** — ***Col·legi públic "El Carrascal" de Parcent***
  Carrer Calvari, 10
- **3G** — ***Centre de Salut***
  Avinguda de Pego, 1
- **4G** — ***Farmacia***
  Avda. Benidorm, Finca Gabriel Miró
- **5G** — ***Policia local***
  Carrer de l'Ajuntament, 11
- **6G** — ***Centre de convivència***
  Carrer Calvari , 23

DEPORTES

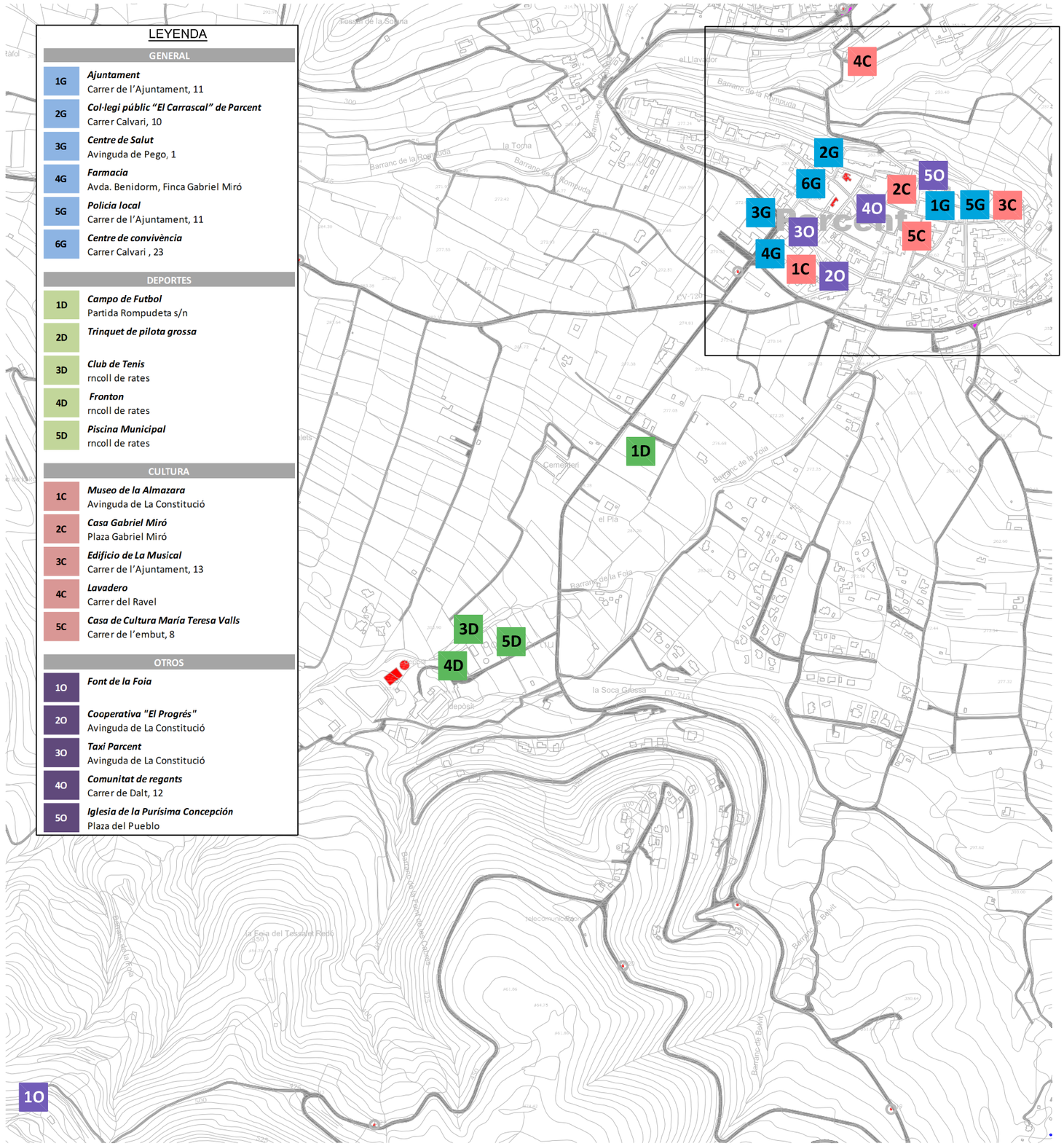
- **1D** — ***Campo de Futbol***
  Partida Rompudeta s/n
- **2D** — ***Trinquet de pilota grossa***
- **3D** — ***Club de Tenis***
  rncoll de rates
- **4D** — ***Fronton***
  rncoll de rates
- **5D** — ***Piscina Municipal***
  rncoll de rates

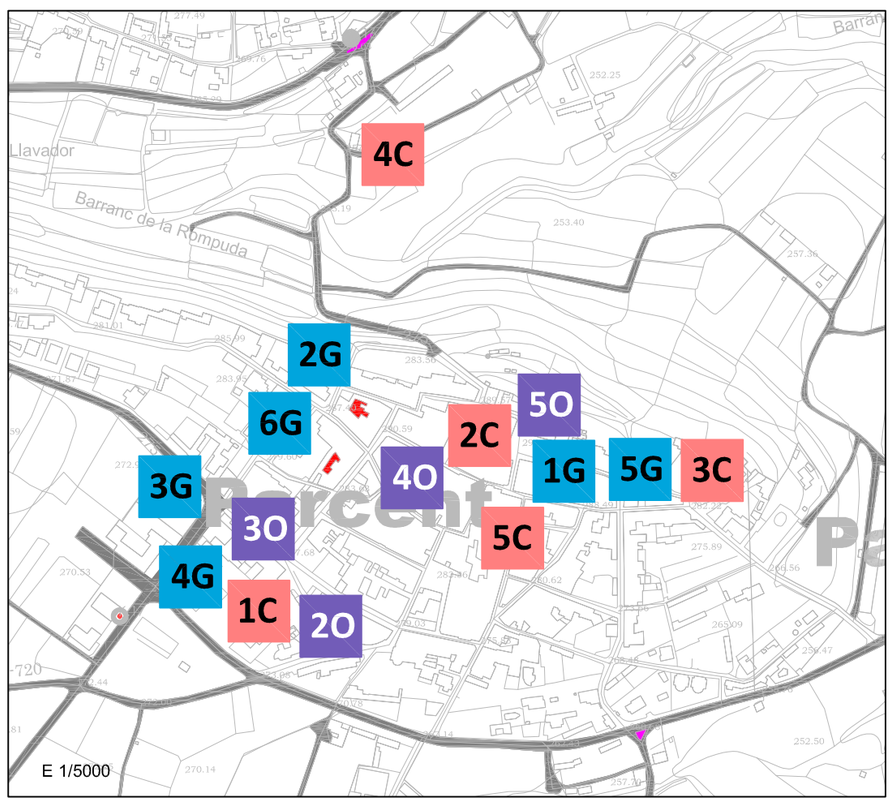
CULTURA

- **1C** — ***Museo de la Almazara***
  Avinguda de La Constitució
- **2C** — ***Casa Gabriel Miró***
  Plaza Gabriel Miró
- **3C** — ***Edificio de La Musical***
  Carrer de l'Ajuntament, 13
- **4C** — ***Lavadero***
  Carrer del Ravel
- **5C** — ***Casa de Cultura María Teresa Valls***
  Carrer de l'embut, 8

OTROS

- **1O** — ***Font de la Foia***
- **2O** — ***Cooperativa "El Progrés"***
  Avinguda de La Constitució
- **3O** — ***Taxi Parcent***
  Avinguda de La Constitució
- **4O** — ***Comunitat de regants***
  Carrer de Dalt, 12
- **5O** — ***Iglesia de la Purísima Concepción***
  Plaza del Pueblo





AYUNTAMIENTO DE PARCENT	TITULO: Estudio de tráfico y movilidad del P.G.O.U. de Parcent (Alicante).	Fº JAVIER CUENCA PEREZ Ingeniero Técnico de Obras Públicas Nº de Colegiado: 20.064 www.javiercuenca.com / fjcuenca@cltop.es	ESCALA: VARIAS UNE A3 GRAFICAS m	PLANO: PUNTOS DE ATRACCION	FECHA: MAYO 2016	Nº PLANO: 4 HOJA 1 DE 1

LEYENDA

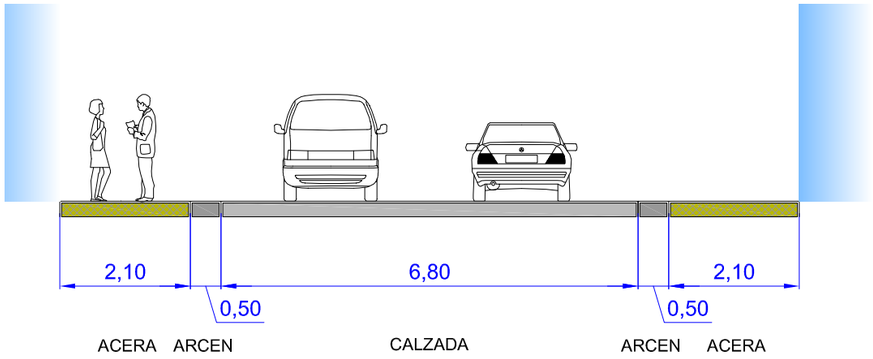
S-X — Nº DE SECCION

— DIRECCION DE LA SECCION

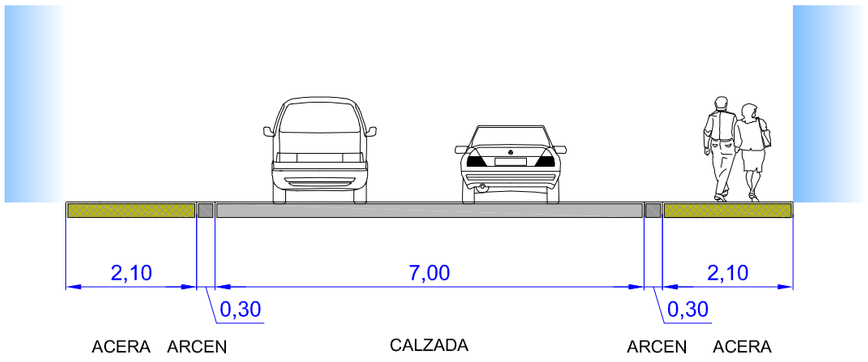


AYUNTAMIENTO DE PARCENT	TITULO: Estudio de tráfico y movilidad del P.G.O.U. de Parcent (Alicante).	Fº JAVIER CUENCA PEREZ Ingeniero Técnico de Obras Públicas Nº de Colegiado: 20.064 www.javiercuenca.com / fjcuenca@caltop.es	ESCALA: 1/10000 m UNE A3 GRAFICAS	PLANO: SECCIONES TIPO PLANO DE PLANTA	FECHA: MAYO 2016	Nº PLANO: 5 HOJA 1 DE 2

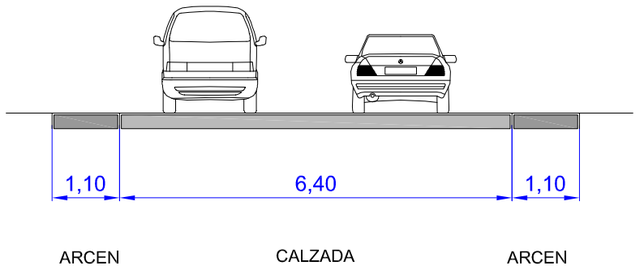
SECCION: S - 1



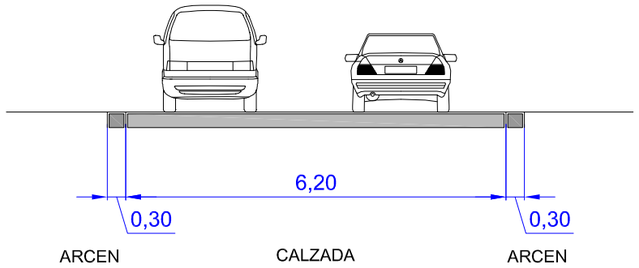
SECCION: S - 2 / S - 3



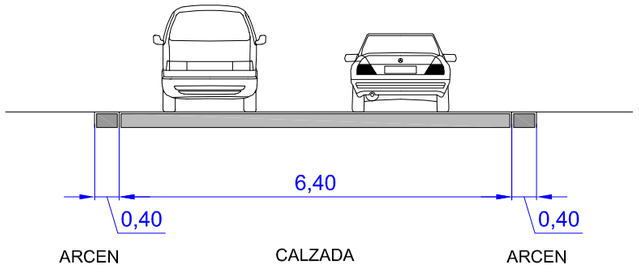
SECCION: S - 4



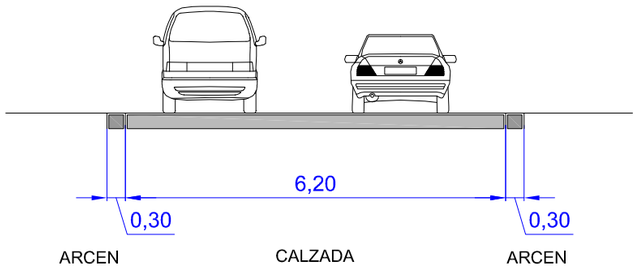
SECCION: S - 5 / S - 6



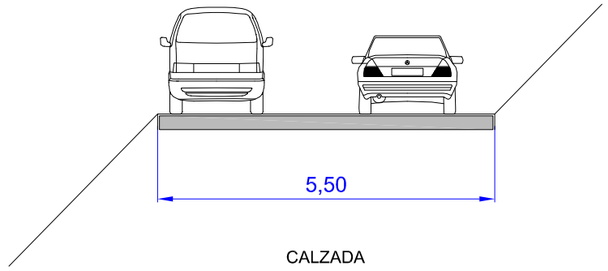
SECCION: S - 7



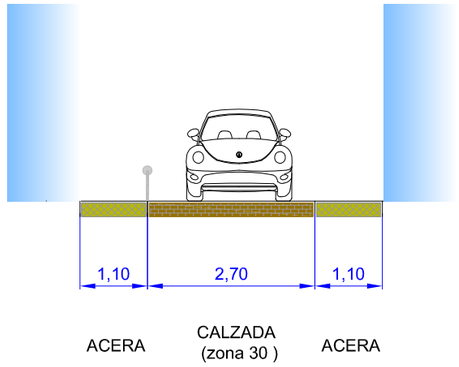
SECCION: S - 8



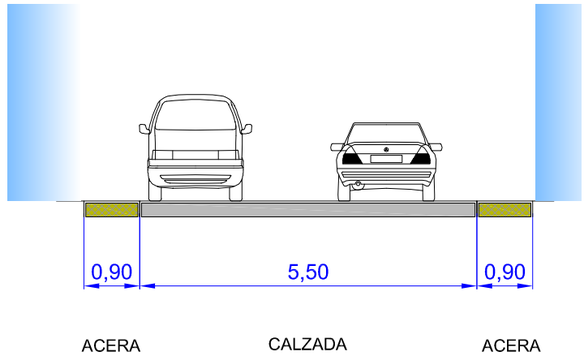
SECCION: S - 9



SECCION: S - 10



SECCION: S - 11



AYUNTAMIENTO DE PARCENT

TITULO: Estudio de tráfico y movilidad del P.G.O.U. de Parcent (Alicante).

Fº JAVIER CUENCA PEREZ
Ingeniero Técnico de Obras Públicas
Nº de Colegiado: 20.064
www.javiercuenca.com / fjcuenca@citop.es

ESCALA: 1/100 m — UNE A3 GRAFICAS

PLANO: SECCIONES TIPO SECCIONES

FECHA: MAYO 2016

Nº PLANO: 5

HOJA 2 DE 2

LEYENDA

AFORO EQUIPO REDACTOR

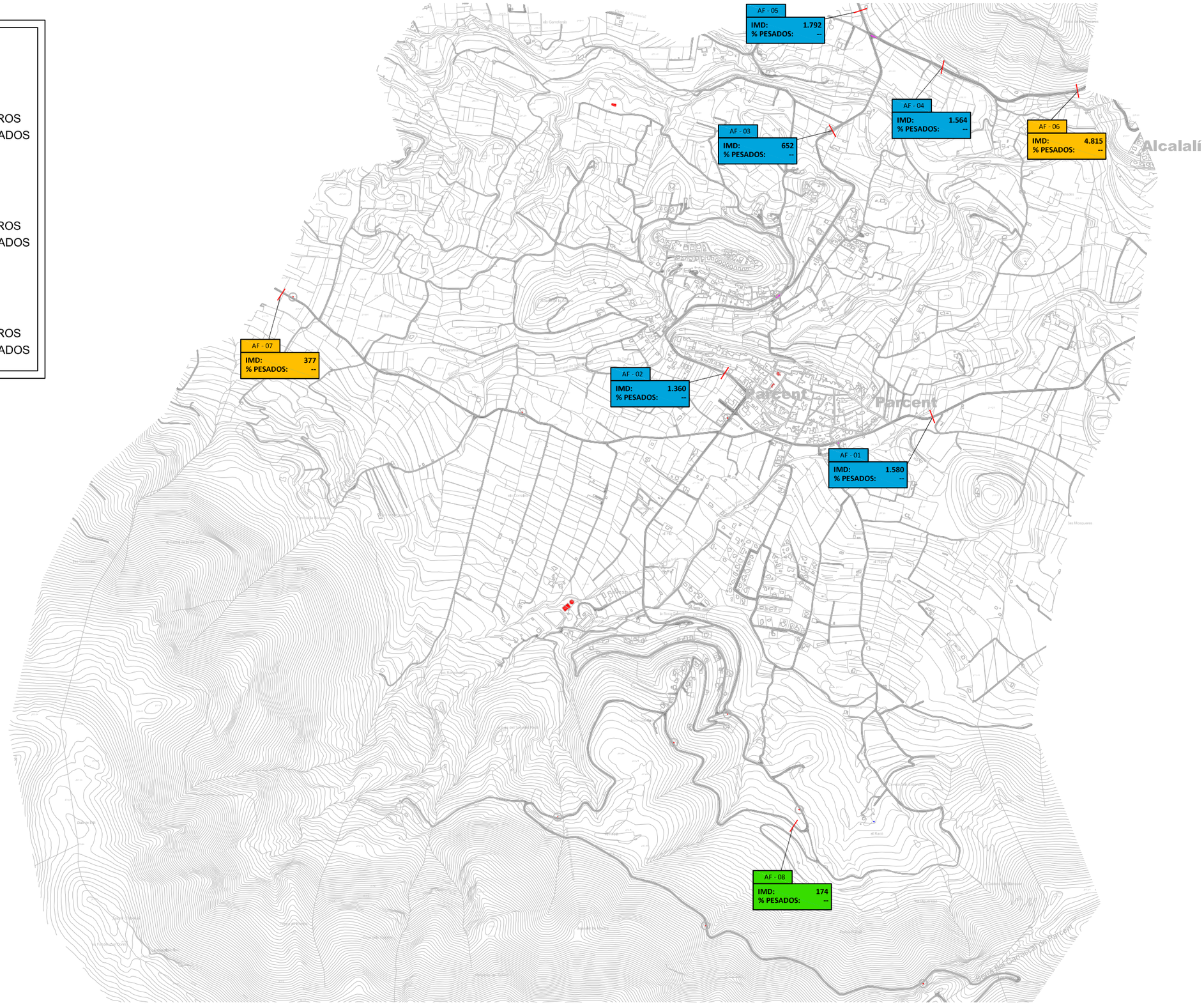
AF - XX — Nº DE AFORO
IMD: X.XXX — DATO AFOROS LIGUEROS
% PESADOS: X — PORCENTAJE DE PESADOS

AFORO EXCMA DIPUTACION DE ALICANTE

AF - XX — Nº DE AFORO
IMD: X.XXX — DATO AFOROS LIGUEROS
% PESADOS: X — PORCENTAJE DE PESADOS

AFORO C.I.T.

AF - XX — Nº DE AFORO
IMD: X.XXX — DATO AFOROS LIGUEROS
% PESADOS: X — PORCENTAJE DE PESADOS



AYUNTAMIENTO DE PARCENT

TITULO:
Estudio de tráfico y movilidad del P.G.O.U. de Parcent (Alicante).

Fº JAVIER CUENCA PEREZ
Ingeniero Técnico de Obras Públicas
Nº de Colegiado: 20.064
www.javiercuenca.com / fjcuenca@citop.es

ESCALA: 1/10000 m
UNE A3 GRAFICAS

PLANO: AFOROS

FECHA: MAYO 2016

Nº PLANO: 6

HOJA 1 DE 1

LEYENDA

ITINERARIO AUTOBUS

BUS PARADA AUTOBUS

TAXI PARADA TAXIS

ORBA
CV-715

PARCENT

ALCALALÍ
CV-720

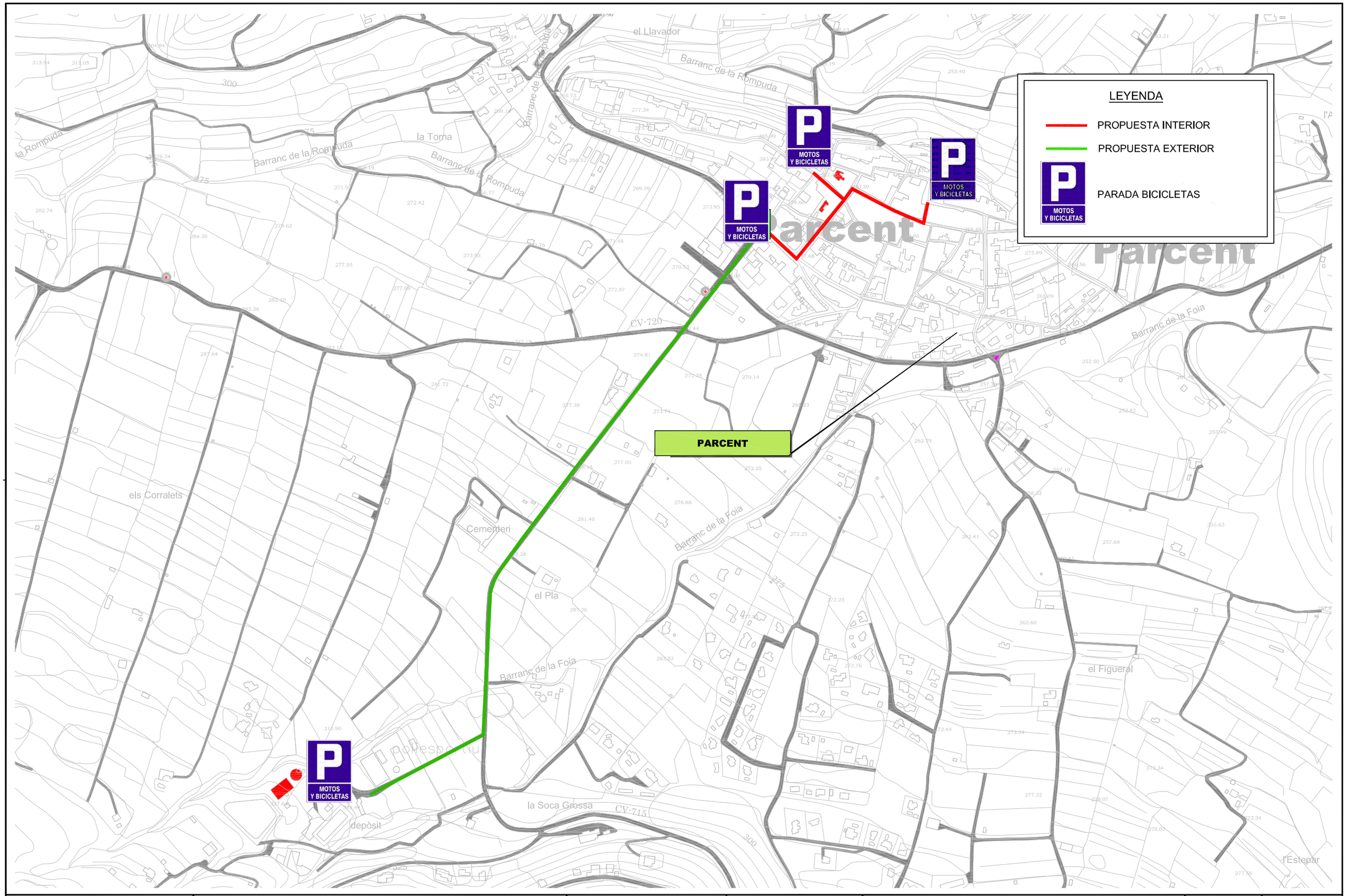
BUS

TAXI

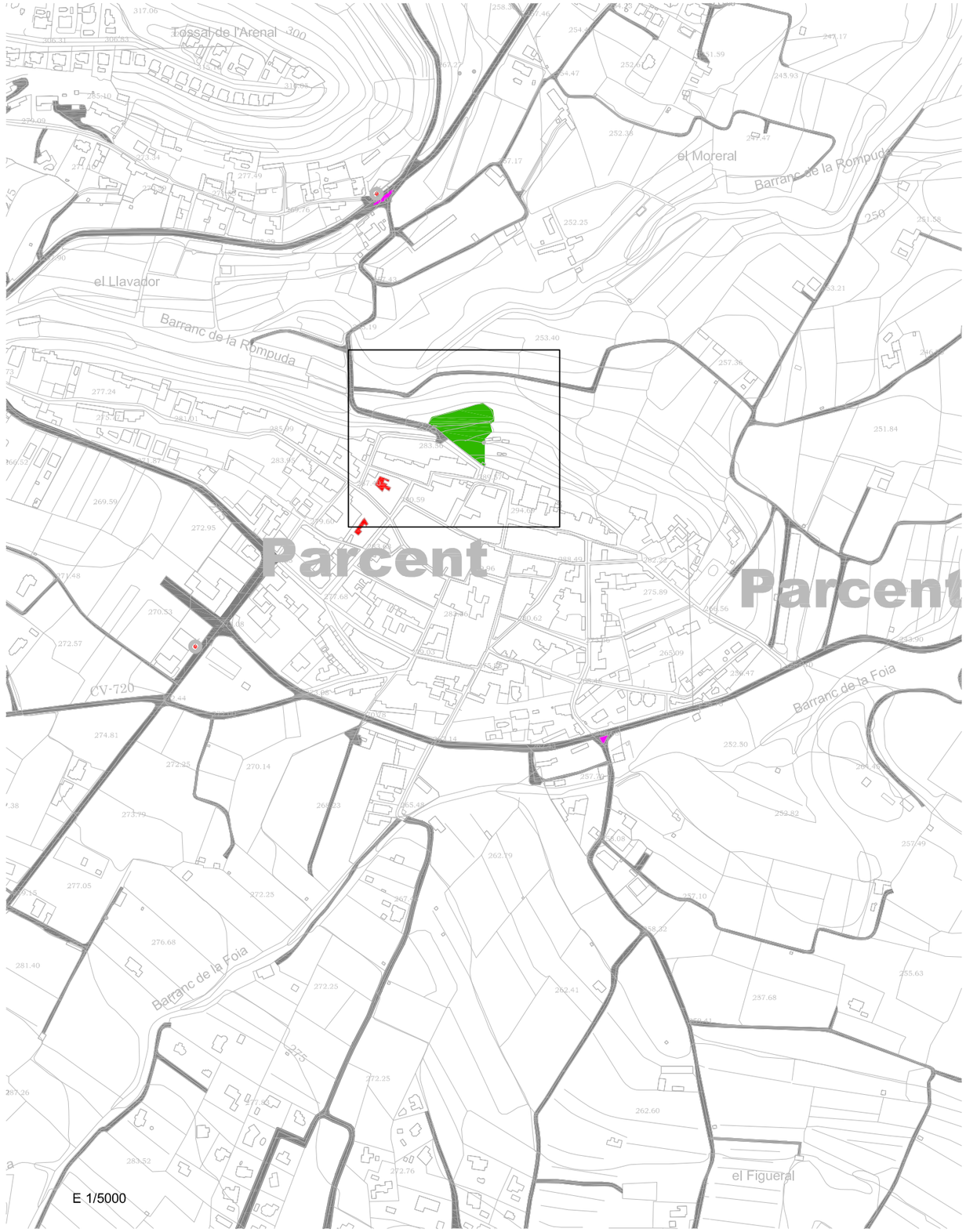




AYUNTAMIENTO DE PARCENT	TITULO: Estudio de tráfico y movilidad del P.G.O.U. de Parcent (Alicante).	Fº JAVIER CUENCA PEREZ Ingeniero Técnico de Obras Públicas Nº de Colegiado: 20.064 www.javiercuenca.com / fjcuenca@cltop.es	ESCALA: S/E UNE A3 GRAFICAS m	PLANO: TRANSPORTE PUBLICO	FECHA: MAYO 2016	Nº PLANO: 7 HOJA 1 DE 1



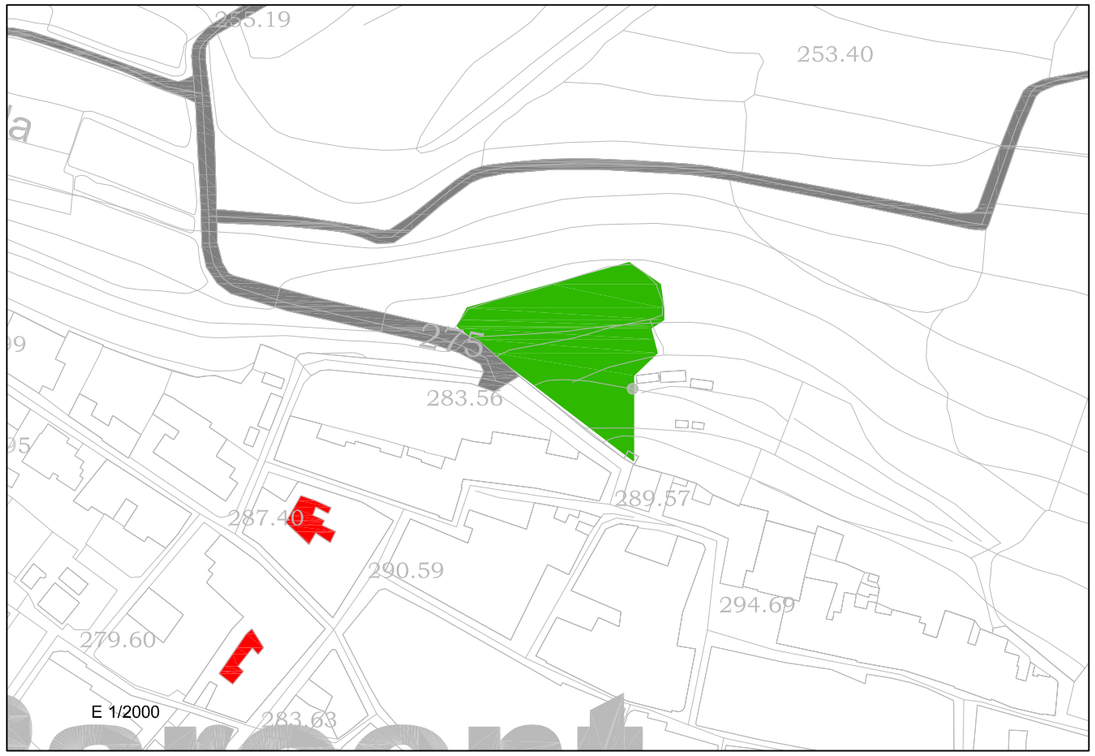
AYUNTAMIENTO DE PARCENT	TITULO: Estudio de tráfico y movilidad del P.G.O.U. de Parcent (Alicante).	F° JAVIER CUENCA PEREZ Ingeniero Técnico de Obras Públicas N° de Colegiado: 20.064 www.javiercuenca.com / fjcuenca@citop.es	ESCALA: S/E UNE A3 GRAFICAS m	PLANO: PROPUESTA ITINERARIO CICLISTA	FECHA: MAYO 2016	Nº PLANO: 8 HOJA 1 DE 1



E 1/5000

LEYENDA

PROPUESTA PARKING



E 1/2000

AYUNTAMIENTO DE PARCENT	TITULO: Estudio de tráfico y movilidad del P.G.O.U. de Parcent (Alicante).	Fº JAVIER CUENCA PEREZ Ingeniero Técnico de Obras Públicas Nº de Colegiado: 20.064 www.javiercuenca.com / fjcuenca@citop.es	ESCALA: VARIAS UNE A3 GRAFICAS m	PLANO: PROPUESTA DE PARKING PUBLICO	FECHA: MAYO 2016	Nº PLANO: 9 HOJA 1 DE 1