



ANEXO Nº 1

ESTADO ACTUAL



## ÍNDICE

### 1. INTRODUCCIÓN.

### 2. DESCRIPCIÓN.

### 3. ACCESIBILIDAD.

#### 3.1. ACCESOS VIARIOS.

3.1.1. Autovía V-21.

3.1.2. Carretera CV-32.

3.1.3. Carretera CV-300.

#### 3.2. ACCESOS FERROVIARIOS.

#### 3.3. ACCESOS PEATONALES Y CICLISTAS.

3.3.1. Xarxa de vies ciclistes de la Comunidad Valenciana.

3.3.2. Vía Litoral Valenciana (VLV).

3.3.3. Vía Augusta.

3.3.4. Malla ciclo-peatonal del Área Metropolitana de Valencia.

#### 3.4. TRANSPORTE PÚBLICO.

### 4. CONCLUSIONES.

## 1. INTRODUCCIÓN.

El presente anexo tiene, por una parte, los objetivos de establecer la ubicación geográfica y describir la realidad tanto social como económica del término municipal de Massalfassar.

Por otra parte, en el anexo se realizará un estudio de la dotación infraestructural con la que cuenta el término municipal analizando las infraestructuras viarias, ferroviarias, ciclistas, peatonales y los servicios de transporte público. La finalidad de tal estudio será la de determinar la problemática en materia de accesibilidad existente.

Finalmente se plantearán las conclusiones derivadas del estudio previo de la accesibilidad y de la definición del problema existente justificando, a su vez, la necesidad de la actuación objeto del estudio informativo.

## 2. DESCRIPCIÓN.

El término municipal de Massalfassar se ubica en la Comarca de l'Horta Nord de la Provincia de Valencia en la banda septentrional y costera, a una distancia aproximada de 10 Km al Norte del centro de la ciudad de Valencia y a 3 Km del Mar Mediterráneo en dirección Oeste.

Los términos municipales que lindan con el de Massalfassar son: el de Valencia (al Norte), el de Massamagrell (al Noroeste), el de Museros (al Suroeste) y, finalmente, el de Albuixech (al Sur).

Con una extensión total de 2'8 kilómetros cuadrados de término municipal, acoge a una población censada de 1.880 habitantes (según datos del Instituto Nacional de Estadística en el 2007).

El principal motor económico de Massalfassar ha sido desde antaño la agricultura, hecho que se ha visto modificado desde que el término cuenta con un importante polígono industrial "Polígono Industrial Mediterráneo (PIM)" en el que se ubican empresas de muy diversos sectores. En la actualidad, además del citado PIM, en el término se ubica el polígono industrial de la empresa "Plexi", un polígono comercial en el que se encuentra el centro comercial "El Manar" y el hotel "Florazar", además de la estación de Inspección Técnica de Vehículos (ITV).

## 3. ACCESIBILIDAD.

Para alcanzar un mejor nivel descriptivo de las infraestructuras que comunican el término municipal, se ha realizado un estudio pormenorizado para cada una de ellas. Estableciendo cuatro niveles diferentes, tenemos: infraestructuras viarias, infraestructuras ferroviarias, infraestructuras ciclo-peatonales e infraestructuras de transporte público.

### 3.1. ACCESOS VIARIOS.

Las vías de gran capacidad que otorgan acceso al municipio de Massalfassar son la carretera CV-32 y la autovía V-21. A su vez, pero con un nivel inferior de capacidad a las anteriores, encontramos la CV-300.

#### 3.1.1. Autovía V-21.

La autovía V-21 pertenece a la Red Estatal de Carreteras de España, por lo que es competencia del Ministerio de Fomento. Resulta ser la única vía de acceso de gran capacidad a la ciudad de Valencia por el Norte, por lo que resulta ser muy concurrida, sobre todo por el tráfico de pesados que se dirige hacia el Puerto.

La V-21 inicia su recorrido en el enlace con la "Autopista del Mediterráneo" AP-7, bordeando Puçol, y donde enlaza también con la V-23 que se dirige a Sagunt y Teruel. A continuación bordea la localidad de El Puig y prosigue en dirección a Valencia junto al litoral llegando a su fin al adentrarse en la ciudad de Valencia.

En un principio, la V-21 formaba parte de la antiguamente nombrada "Autovía del Mediterráneo" que une Valencia y Barcelona. Al construirse el by-pass esta autovía se renombró como N-221, pero con el cambio de denominación efectuada por el Ministerio de Fomento en 1999, se renombró nuevamente como V-21.

#### 3.1.2. Carretera CV-32.

La carretera CV-32, también conocida como "Carretera de la Gombalda", pertenece a la Red Autonómica de Carreteras de la Comunidad Valenciana. Se trata de una vía que supone un acceso desde la A-7 y V-21 para las poblaciones de Museros, Massalfassar, Massamagrell y sus respectivos polígonos industriales.

Su itinerario comienza como carretera convencional en la rotonda que enlaza con la CV-305, carretera que une la población de Moncada con las de Serra y Náquera. A continuación se dirige en dirección Este hasta enlazar con la A-7 (by-pass). Continúa hacia Museros, Massalfassar y Massamagrell, donde enlaza con la CV-300, para finalizar en el enlace con la autovía V-21.

A pesar que desde hace años se preveía el desdoblamiento total de todo su trazado junto con la construcción y mejora de sus enlaces, hasta el momento la carretera cuenta con dos tramos desdoblados pero inconexos debido a que el tramo intermedio que los une todavía cuenta con un único carril por sentido. Por lo que a los enlaces se refiere, tanto el enlace con la A-7 (by-pass) como el de la V-21 se encuentran ya ejecutados.

#### 3.1.3. Carretera CV-300.

La CV-300 es una carretera secundaria que pertenece a la Red Autonómica de Carreteras de la Comunidad Valenciana. Conecta las poblaciones del norte de la comarca de l'Horta Nord con la ciudad de Valencia y la Autovía del Mediterráneo.

Anteriormente la carretera recibía el nombre de la N-340, la cual unía Valencia con Castellón de la Plana y Barcelona. En la actualidad se ha convertido en carretera autonómica y utiliza el mismo recorrido que la antigua nacional entre Meliana y El Puig. El tramo comprendido entre El Puig y la Autovía del Mediterráneo es de nueva construcción.

La CV-300 inicia su recorrido como carretera convencional en el enlace 484 de la A-7. Dirigiéndose hacia El Puig, enlaza en rotonda con la carretera CV-306 que se dirige hacia Puçol y El Puig y con el acceso a Rafelbunyol. A partir de este tramo, la CV-300 se encuentra desdoblada y bordea las poblaciones de Rafelbunyol, Poble de Farnals y Massamagrell. A continuación enlaza con la carretera CV-32 para continuar circunvalando las poblaciones de Museros, Emperador y Albalat dels Sorells. Prosigue en dirección Sur y atraviesa la población de Meliana para finalizar su recorrido en el enlace con la carretera CV-304 que se dirige a Vinalesa y Moncada.

### 3.2. ACCESOS FERROVIARIOS.

En la actualidad RENFE es un operador ferroviario que se encuentra prestando servicios de transporte de viajeros en la línea de ferrocarril que discurre por el término municipal de Massalfassar y que comunica las capitales de provincia de: Valencia, Castellón, Teruel, Zaragoza, Tarragona y Barcelona. Las tipologías de los servicios de transporte de viajeros que se ofrecen en dicha línea se engloban a: cercanías, media distancia y larga distancia.

El servicio de trenes de cercanías que cuenta con parada de línea en la propia estación de Massalfassar se reduce a la línea C-6 Valencia Norte-Castellón de la Plana. Este mismo servicio se presta con unas unidades que, a pesar de circular a una menor velocidad, presentan una mayor frecuencia de paso a lo largo de todo el día que en el resto de tipologías de servicio.

La frecuencia media de paso se encuentra aproximadamente en la hora, tanto para el sentido de ida como de vuelta, durante una franja horaria que va de 06:15 a 22:30 cuando hablamos de días laborables y de 07:20 a 22:30 cuando hablamos de domingos y días festivos.

A la frecuencia de paso de los trenes de cercanías cabe sumarle la de trenes de media y larga distancia que, aunque no contando con parada propia, efectúan su trayecto pasando por la estación de la línea de ferrocarril emplazada en Massalfassar.

El servicio de media distancia se compone de trenes regionales que, circulando a velocidades mayores que los trenes del servicio de cercanías, cuentan con una frecuencia inferior. Nos encontramos con una frecuencia de paso, tanto el sentido de ida como de vuelta, del entorno de unos 6 vehículos todo los días de la semana y de 7 en los Domingos, independientemente de si son festivos o no.

Cuando hablamos de servicios de largo recorrido hablamos de trenes tipo: Alaris, Euromed y Talgo. Este servicio presenta rangos de velocidades de circulación de entre 200 y 220 Km/h y una frecuencia de unos 10 vehículos al día distribuidos en distintas horas que van desde las 6:00 hasta las 22:00 tanto en el sentido de ida como en el de vuelta.

### 3.3. ACCESOS PEATONALES Y CICLISTAS.

En la actualidad, la Generalitat Valenciana tiene en marcha una serie de planes basados en el desarrollo de vías ciclistas, vías peatonales y ciclo-rutas que buscan fomentar el uso de medios de transporte más ecológicos y medioambientales.

A pesar de que algunos de estos planes contemplan actuaciones que todavía no se encuentran definidas en su totalidad, en el presente estudio sí se tendrán en cuenta las expectativas propuestas por el planeamiento en relación con la importancia que representa la integración y continuidad de la plataforma no motorizada.

#### 3.3.1. Xarxa de vies ciclistes de la Comunidad Valenciana.

La división de carreteras de la Conselleria d'Infraestructures i Transport ha desarrollado una red de vías ciclistas en la que se integran todas las ciclo-rutas de mayor importancia de las provincias de Castellón, Valencia y Alicante.

Centrándonos en la comarca de l'Horta Nord de la provincia de Valencia, la red se constituye de vías ciclables que, partiendo desde la ciudad de Valencia, comunican los distintos municipios ubicados en la comarca. Por su importancia y relevancia, destaca la ciclo-ruta CV-300 (también conocida como Vía Xurra). Dicha vía ciclista consiste en la recuperación de un tramo de longitud aproximada de 16 Km del antiguo trazado del ferrocarril central de Aragón con el mismo nombre, y su reconversión en una vía tanto de uso peatonal como ciclista entre Valencia y Puçol.

La mayor parte de las actuaciones programadas para la red consisten en la construcción de carriles bici incluidos en los proyectos de construcción que promueve la división de carreteras. Para la CR-300 y CR-32, posibles nexos de unión con Massalfassar, se incluyen las actuaciones que a continuación se citan:

- Actuación nº 1: "Mejora de los accesos a la CV-32, tramo Museros y Massamagrell". El proyecto de construcción de la mejora de accesos a la CV-32, actualmente en servicio, proyectaba la construcción de un carril-bici que desde su origen comunicara con el carril-bici de la Diputación Provincial, salvando la A-7 mediante una pasarela metálica de 129 metros de longitud y continuando junto al arcén de la carretera hasta la glorieta final del tramo desdoblado.
- Actuación nº 2: "Desdoblamiento de la CV-32, carretera de la Gombalda. Museros y Massamagrell.". El proyecto de desdoblamiento del tramo de la CV-32 entre Museros y Massamagrell incluye la prolongación del carril-bici contemplado en la actuación nº 1. De este modo se completa la vía ciclista que enlaza con el carril de la Diputación Provincial de Valencia, incluyéndose en su construcción la inclusión de tres pasos inferiores para peatones y ciclistas.
- Actuación nº 3: "Ronda de Museros y Albalat dels Sorells, en la carretera CV-300 (Valencia)". El proyecto de la Ronda de Museros y Albalat dels Sorells considera la unión, mediante el proyecto de un nuevo carril bici, de los dos tramos Valencia-Meliana y Massamagrell-Puçol de la Vía Xurra actualmente en uso pero sin continuidad hasta la fecha.

El emplazamiento de las actuaciones previstas para la red anteriormente citadas, y que influyen directamente en la conectividad de la plataforma objeto del estudio informativo, se refleja en la siguiente figura.



FIG. 1 Actuaciones previstas para la Xarxa de Vies Ciclistes de la Comunidad Valenciana

### 3.3.2. Vía Litoral Valenciana (VLV).

La Conselleria de Territorio y Vivienda, en colaboración con el Ministerio de Medio Ambiente, ha desarrollado la Vía Litoral Valenciana (VLV), actuación que se contempla en el Plan de Acción Territorial (PAT) del litoral desarrollado, a su vez, por la propia Conselleria de Territorio y Vivienda.

Constituye el eje estructural de la red de espacios naturales protegidos del litoral al posibilitar su conexión y permitir el recorrido íntegro de la costa.

La vía es un itinerario continuo que recorre el litoral junto al mar, o por sus inmediaciones, y que esta acondicionado para la circulación de peatones y de vehículos no motorizados. Su trazado se va adaptando a las características de los espacios por los que discurre al ir integrando progresivamente los paseos marítimos, senderos, caminos rurales y viarios existentes.

Los objetivos de la vía son los que a continuación se citan:

- Posibilitar el recorrido íntegro del litoral valenciano.
- Asegurar la conexión entre espacios naturales y principales núcleos costeros existentes.
- Recuperar el frente litoral para el uso y disfrute público.

### 3.3.3. Vía Augusta.

La Vía Augusta se trata de la calzada romana más importante de la Península Ibérica. Con un recorrido aproximado de unos 1500 kilómetros, discurre desde los Pirineos hasta la ciudad de Cádiz bordeando el Mar Mediterráneo.

Esta vía cobra gran importancia al haber sido el eje principal de la red viaria en la época de los romanos y al haber continuado vertebrando la Comunidad Valenciana a lo largo de la historia. Ha recibido diferentes denominaciones, como puedan ser: Vía Hercúlea o Camino de San Vicente Mártir, pero es comúnmente conocida por Vía Augusta.

Actualmente 189 kilómetros de dicha vía se han recuperado para conseguir una senda con fines recreativos, turísticos y culturales. Atraviesa un total 43 kilómetros por la provincia de Valencia y los núcleos urbanos de Valencia, Meliana, Albuixech, El Puig, Sagunt y Puçol.

En la siguiente figura podemos apreciar el trazado aproximado de la Vía Augusta y de la Vía Litoral Valenciana a su paso por todo el territorio de la Comunidad Valenciana:



FIG. 2 Mapa de la Comunidad Valenciana con la Vía Augusta y Litoral

### 3.3.4. Malla ciclo-peatonal del Área Metropolitana de Valencia.

La Entidad Pública de Transporte Metropolitano de Valencia (eTM) junto con la colaboración del Departamento de Transportes i Logística de la Conselleria de d'Infraestructures i Transport ha llevado a cabo la planificación de hasta un total de 52 nuevos itinerarios peatonales/ciclistas en el área metropolitana de Valencia. La finalidad de tal planificación es la de facilitar la movilidad con modos de transporte no motorizados, más ecológicos y sostenibles, dentro del área metropolitana.

El trazado de la plataforma no motorizada objeto del presente estudio informativo se engloba en la planificación de la malla peatonal/ciclista del área metropolitana de Valencia como la actuación número 18. Además, la citada actuación supondría una conexión semidirecta con la Vía Xurra de la red de vías ciclistas de la Conselleria d'Infraestructures i Transport.

Este hecho se debe a que gran parte de la red se incluye en la planificación de la malla del área metropolitana.

Para facilitar la visualización de la planificación propuesta por la malla del área metropolitana de Valencia incorporamos un mapa en el que se recogen las actuaciones próximas a la zona del estudio.

### 3.4. TRANSPORTE PÚBLICO.

Sin tener en cuenta el transporte ferroviario, no existe transporte público alguno que comunique el núcleo municipal de Massalfassar con el resto de espacios de su término municipal.

## 4. CONCLUSIONES.

Como anteriormente se exponía en su descripción, el término municipal de Massalfassar cuenta con una serie de focos de atracción de población como son: el centro comercial, los polígonos industriales, la playa e incluso el propio núcleo urbano. Dicho focos de atracción de población llevan consigo asociada la generación de movimientos y desplazamientos desarrollados en el ámbito del propio término.

Después de haber analizando las condiciones de accesibilidad existentes en Massalfassar, se observa un déficit de infraestructuras para dar servicio a una demanda de transporte caracterizada por desplazamientos realizados o bien a pie o en bicicleta que tienen por destino los anteriormente citados núcleos de atracción. Además de esto, se tiene que el resto de infraestructuras de transporte existentes, aún siendo capaces de suplir la demanda de movilidad de la población de Massalfassar, suponen de por sí un efecto barrera y obligan a utilizar medios motorizados para desplazarse.

Todo ello conduce a que la demanda anteriormente citada, y que resulta ser justamente la que se busca satisfacer con el objeto del presente estudio, se ve obligada a desplazarse utilizando las infraestructuras existentes, con la consecuente elevada peligrosidad que supone para estos usuarios el circular por vías junto a tráfico motorizados debido a su especial vulnerabilidad.

Por lo tanto, se considera necesario suprimir la exigencia de utilizar vehículo motorizado para efectuar trayectos dentro del propio término municipal simplemente por la inexistencia de vías lo suficientemente cómodas o seguras para realizarlos a pie o en bicicleta.

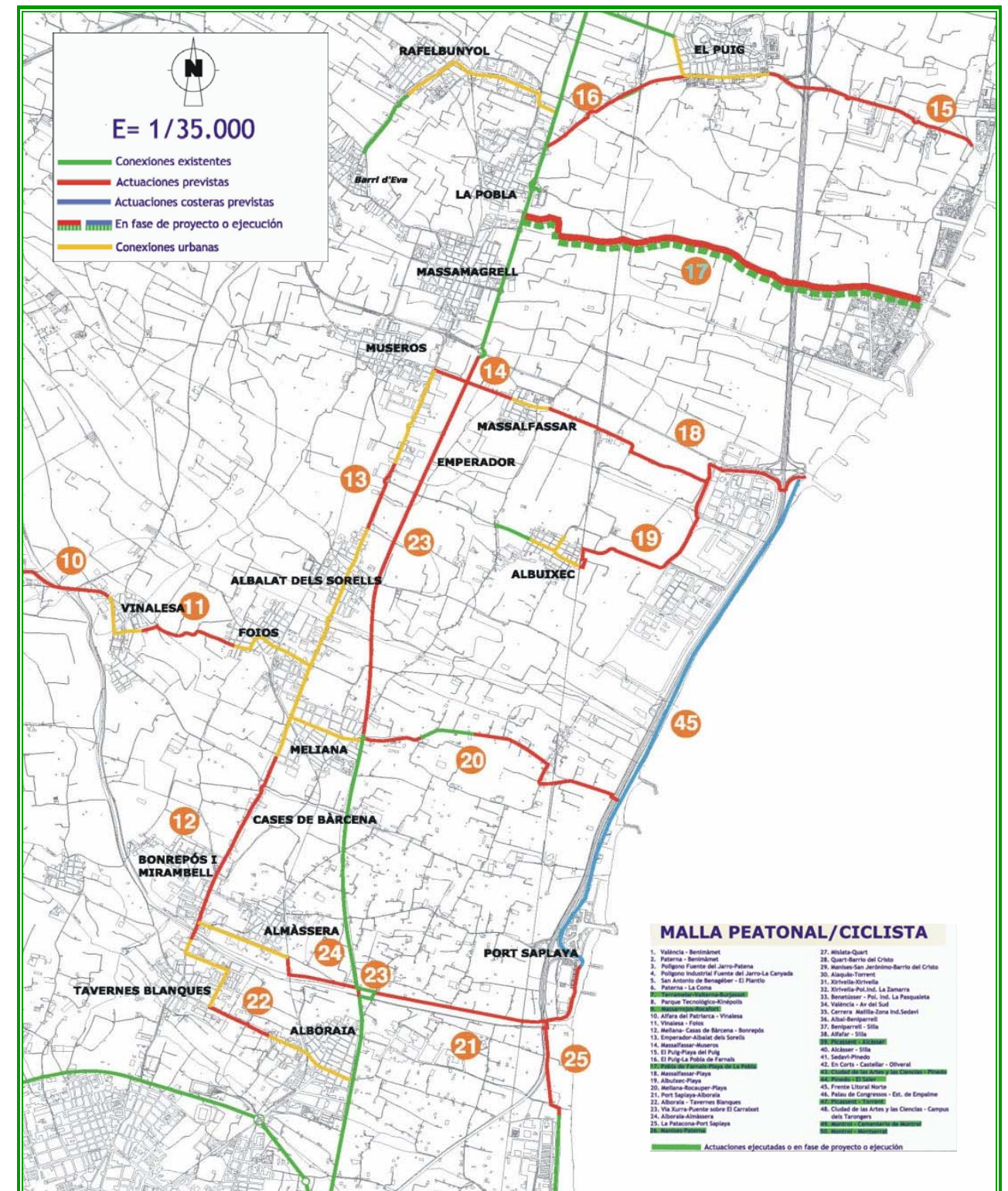


FIG. 3 Planificación de la Malla ciclo peatonal del área metropolitana de Valencia en 2001