

TERRITORIO ARQUITECTURA MEDIO AMBIENTE TAMA ESTUDIO

PLAN MUNICIPAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE BURJASSOT.

DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO

BURJASSOT (VALENCIA)

ÍNDICE

1.- INTRODUCCIÓN	3
2.- CONSULTA PREVIA	4
3.- ALCANCE Y CONTENIDO DEL PLAN	5
4.- RELACIÓN E INCIDENCIAS CON OTROS PLANES Y PROGRAMAS TERRITORIALES	6
5.- DIAGNÓSTICO AMBIENTAL DEL PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE BURJASSOT	14
5.1.- <i>VARIABLES TERRITORIALES CON INCIDENCIA SOBRE LA MOVILIDAD</i>	14
5.2.- <i>MOVILIDAD</i>	15
5.2.1.- Redes de movilidad	15
5.2.2.- Ocupación del espacio público	19
5.2.3.- Flujos de movilidad	20
5.2.4.- Reparto modal	20
5.3.- <i>VECTORES AMBIENTALES</i>	21
5.3.1.- Calidad del aire	21
5.3.2.- Consumos energéticos y emisiones de contaminantes y GEI	38
5.3.3.- Contaminación acústica	44
6.- OBJETIVOS AMBIENTALES E INDICADORES DEL PMMS	47
7.- DESCRIPCIÓN DE PROPUESTAS	49
7.1.- <i>ALTERNATIVA CERO: ESCENARIO TENDENCIAL</i>	49
7.1.1.- Consumo y emisiones:	49
7.1.2.- Accidentalidad:	50
7.1.3.- Contaminación acústica:	51
7.1.4.- Ocupación del suelo	51
7.2.- <i>ALTERNATIVA uno: ESCENARIO FUTURO de desarrollo del PMMS</i>	51
7.2.1.- Propuestas del Plan	51
8.- DESARROLLO PREVISIBLE DEL PLAN DE MOVILIDAD	53
8.1.- <i>PROGRAMACIÓN DE LAS PROPUESTAS DE ACTUACIÓN</i>	53
9.- POTENCIALES IMPACTOS AMBIENTALES CONSIDERANDO EL CAMBIO CLIMÁTICO	54
9.1.- <i>IMPACTO AMBIENTAL DEL PMMS</i>	54
9.1.1.- Consumos y emisiones	55
9.1.2.- Accidentalidad	56
9.1.3.- Contaminación acústica	56
9.1.4.- Ocupación del espacio público	57

1.- INTRODUCCIÓN

La ordenación urbanística actualmente vigente en el Término Municipal de Burjassot es el Plan General de 2019, aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo de Valencia en Sesión de fecha 10 de abril de 2019, y publicada en el Boletín Oficial de la Provincia de Valencia el 8 de junio de 2019.

Dando cumplimiento a lo establecido en la Ley 21/2013 de Evaluación Ambiental Estratégica, así como al Decreto legislativo 1/2021, de 18 de junio del Consell de aprobación del texto refundido de la Ley de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunidad Valenciana, el presente Documento Inicial Estratégico (DIE) forma parte del procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégico simplificada del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Burjassot (PMMS).

Siendo que es a la Ley 6/2011, del 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunidad Valenciana a la que obedece la redacción del PMMS del municipio Burjassot. Esta Ley establece el requisito de elaborar planes de movilidad urbana en aquellos municipios de más de 20.000 habitantes, siendo el caso del municipio de Burjassot con 38.632 en 2020 (38.712 habitantes en 2021).

Se analizarán los efectos significativos que tiene el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Burjassot sobre el medio ambiente, antes de su adopción, aprobación o autorización, tal y como se contempla en la Ley 21/2013 de Evaluación Ambiental Estratégica. Incluyendo en dicho análisis los efectos sobre los siguientes factores: la población, la salud humana, la flora, la fauna, la biodiversidad, la geodiversidad, la tierra, el suelo, el subsuelo, el aire, el agua, el clima, el cambio climático, el paisaje, los bienes materiales, incluido el patrimonio cultural, y la interacción entre todos los factores mencionados.

Con todas las propuestas que se plantean en el PMMS de Burjassot, el objetivo fundamental es la transición hacia una movilidad sostenible por medio de la cual se consiga la mejora en la calidad de vida de los ciudadanos, actuales y futuros. Para ello, atendiendo a las necesidades de la población y teniendo en consideración el cambio climático y los impactos que se generen sobre el medio, se realizan una serie de propuestas de actuación con el fin de alcanzar un modelo sostenible de movilidad.

El análisis se centra en aspectos como el consumo energético, emisiones generadas por los desplazamientos así como aquellas soluciones para variar el reparto modal del municipio hacia uno más sostenible contribuyendo al desarrollo social, medioambiental y económico de Burjassot, pero garantizando la accesibilidad no motorizada.

El Documento Inicial Estratégico se elabora junto con el borrador del plan para dar inicio al procedimiento simplificado de elaboración y aprobación del plan de Movilidad. Atendiendo a lo que establece el artículo 18 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, desde el inicio de la fase de redacción y elaboración del plan o programa, se evalúa:

- Los objetivos del Plan.

- El alcance y contenido del plan propuesto, junto a sus alternativas razonables, técnicas y ambientalmente viables.
- El desarrollo previsible del Plan.
- Los potenciales impactos ambientales teniendo en consideración el cambio climático.
- Las incidencias previsibles sobre los planes sectoriales y territoriales concurrentes.

2.- CONSULTA PREVIA

La ordenación urbanística actualmente vigente en el Término Municipal de Burjassot es el Plan General de 2019, aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo de Valencia en Sesión de fecha 10 de abril de 2019, y publicada en el Boletín Oficial de la Provincia de Valencia el 8 de junio de 2019.

Durante la tramitación para la aprobación del actual Plan General se recibió informe de fecha 1 de abril de 2019, del servicio de movilidad de la Direcció General d'Obres Públiques, Transport i Mobilitat instando a la aprobación de un nuevo Plan Municipal de Movilidad adaptado a diversas consideraciones del mencionado servicio. En dicho informe se dice lo siguiente:

"En Conformidad con lo definido en el Plan de Movilidad de Burjassot remitido junto a la documentación urbanística, y de acuerdo con las determinaciones de la Ley 6/2011 en su Disposición Transitoria Primera, no es necesaria la formulación de un Plan de Movilidad junto con la documentación del Plan General de Burjassot, ya que el estudio de movilidad fue sometido a información pública, junto al resto de documentación integrante de la revisión del Plan, en fecha 10 de marzo de 2011, durante el periodo de tiempo de exposición previsto en Ley 9/2006 de evaluación de efectos sobre el medio ambiente."

Además, y aunque el mencionado informe no lo recoge, el Plan General de Burjassot fue sometido de nuevo a información pública, desde el día 9 de agosto de 2018, mediante anuncio en el DOGV nº 8.358, por el plazo de un mes y se acompañaba por el Estudio de Movilidad.

Por tanto, se entiende que no es necesaria una consulta pública previa del documento puesto que este desarrolla y completa el Estudio de Movilidad, que no es un instrumento de planeamiento y que ya ha sido expuesto al público, que se revisa para incluir las determinaciones que conselleria considera necesarias para ajustarse a la ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunitat Valenciana, y que no cambia el planeamiento aprobado y además, se limita a desarrollar un documento ya expuesto al público, tanto en la fase de evaluación ambiental como en la urbanística.

3.- ALCANCE Y CONTENIDO DEL PLAN

EL PMMS de Burjassot incluirá, según el artículo 10 de la Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunidad Valenciana:

- Un análisis de los parámetros esenciales que definan la movilidad en el momento en que se formula
- Los objetivos en relación con su evolución a corto, medio y largo plazo
- Y aquellas determinaciones necesarias para alcanzar estos objetivos.

En línea con estas directrices, se ha seguido en la redacción del documento la premisa relativa al alcance del análisis del municipio en materia de movilidad, siendo en este mismo artículo 10 donde se indica que: "Las determinaciones de los planes de movilidad se extenderán al diseño y dimensionado de las redes viarias y de transporte público, a las infraestructuras específicas para peatones y ciclistas, a las condiciones de seguridad y eficacia para la circulación de peatones y ciclista, al sistema de estacionamiento y a los aspectos de la ordenación urbana relevantes en la hora de determinar aspectos cuantitativos y cualitativos de la demanda de transporte, tales como las densidades urbanísticas, la integración de usos, la localización de servicios y otros usos atractores de transporte, y otros semejantes"

El PMMS de Burjassot considera escenarios a corto plazo de 2 años, a medio plazo hasta 5 años y a largo plazo hasta 10 años. Por eso, se establecerá que el alcance temporal del presente documento será 2032 (en el supuesto que se apruebe a finales de 2022).

En el plan de movilidad urbana se tendrán además que establecer aquellas medidas que persiguen:

- a) Configurar un modelo de transporte más eficiente para mejorar la competitividad del sistema productivo.
- b) Aumentar la integración social aportando una accesibilidad más universal.
- c) Mejorar la seguridad de los desplazamientos. Reducen siniestrabilidad.
- d) Establecer unas pautas de movilidad más sostenibles.
- e) Incrementar la calidad de vida de los ciudadanos.
- f) No comprometan las condiciones de salud de los ciudadanos.

El Plan de movilidad quiere conseguir que los desplazamientos sean el máximo de sostenibles y eficientes, adaptados a las necesidades de la ciudadanía. Por lo tanto, el PMMS es el instrumento base para planificar la movilidad del municipio de Burjassot, teniendo presente todos los modos de transporte, tanto peatonal y bicicletas como motorizado de uso privado, transporte público y de mercancías.

Las determinaciones de la Ley 6/2011 se han seguido tanto en la redacción del documento de análisis como del diagnóstico del PMMS de Burjassot.

El PMMS de Burjassot detallará las actuaciones de competencia municipal a realizar en el municipio en materia de movilidad.

Los objetivos principales y específicos del PMMS de Burjassot, en los que se enmarcan las propuestas del Programa de actuación del presente PMMS, son los siguientes:

- **Ordenar** el espacio **suelo público** disponible. Garantizar una distribución ágil, rotativa y ordenada de la carga y descarga de mercancías. Compatibilizar espacio con otros usuarios.
- Favorecer la **movilidad peatonal** (interna y externa) frente a otros modos, destinando mayor superficie al espacio público y de mayor calidad mejorando las condiciones de accesibilidad y seguridad.
- Fomentar el uso de modos no motorizados como **la bicicleta** y Vehículos de movilidad personal VMP, tanto a nivel urbano como intramunicipal, dotando de infraestructuras de calidad, de condiciones de gestión del tráfico y de educación viaria necesarias para ello.
- Potenciar la red de **transporte público** frente al privado, haciendo la red segura, accesible y muy conectada con otros modos para favorecer la intermodalidad. Reducir frecuencias, precios competitivos, etc.
- Disminuir el uso del **vehículo privado** y asegurar el uso adecuado y seguro. Calmado del tráfico y bolsas de aparcamientos en puntos estratégicos.
- Sensibilizar a la población hacia unos valores de **movilidad sostenible**, saludable y segura mediante educación e información.
- Disminuir consumo energético y gases de efecto invernadero, fomentando el uso de combustibles y tecnologías menos contaminantes con beneficios fiscales, etc.

4.- RELACIÓN E INCIDENCIAS CON OTROS PLANES Y PROGRAMAS TERRITORIALES

Las propuestas definidas en el presente PMMS se centran mayoritariamente en el casco urbano, siendo el ámbito principal de actuación de competencia municipal. Sin embargo, algunas propuestas exceden de dicho ámbito, como es el caso de las mejoras en transporte público interurbano (ej. Ampliar el recorrido de MetroBus (línea 165 Quart de Poblet-Maniese-Paterna-Burjassot)).

Con objeto de evitar conflictos o discrepancias con las premisas de otros planes, el PMMS de Burjassot ha de coordinarse con aquellos planes supramunicipales, normativas y recomendaciones que realizan otras administraciones, en el ámbito de la planificación de la movilidad territorial.

Las principales normativas sobre movilidad y medio ambiente de rango superior que se han considerado para la elaboración del PMMS de Burjassot se detallan a continuación. Se parte en principio del marco europeo en el que la política de transportes ha ido encaminada a la cooperación europea para el desarrollo sostenible del transporte y para mejorar la movilidad de los ciudadanos, fomentar los modos de desplazamiento más sostenibles, reducir la huella ambiental, elaborar planes de movilidad urbana. Posteriormente, el ámbito estatal, autonómico y local. Dentro del ámbito autonómico se hace referencia en el Plan de Acción Territorial de Valencia (PATEVAL) y en el Plan de movilidad del área metropolitana de Valencia (PMoMe) con incidencia en el PMMS de

Burjassot, además del PAT de Ordenación y Dinamización de la Huerta de València (PATODHV).

Marc europeo

La política de transportes de la Unión Europea (UE) tiene por objeto garantizar la circulación fluida, eficiente, segura y libre de personas y mercancías en toda la UE mediante redes integradas que utilicen todos los modos de transporte (carretera, ferrocarril, agua y aire). La política de la UE también aborda cuestiones tan amplias como el cambio climático, los derechos de los pasajeros, los combustibles limpios y la reducción de la burocracia aduanera en los puertos.

La política futura se basará en gran medida en:

- Libro Blanco de 2011, que comprende 40 iniciativas diseñadas para generar crecimiento, empleo, reducir la dependencia del petróleo importado y reducir las emisiones de carbono del sector en un 60% para 2050. El Libro Blanco del Transporte: “La política europea de transportes de cara al 2010” publicado al 2001 y posteriormente la nueva versión de 2011 Libro Blanco del Transporte “Hoja de ruta para el área Única del Transporte Europea - Hacia un sistema de transporte competitivo y de recursos eficientes”, desde Europa se quiere avanzar hacia una política de apoyo a la movilidad y a la reducción de la huella ambiental en el sector de transportes. La política de transportes se basa en la necesidad de creación de un espacio único europeo del transporte que permita una mayor accesibilidad y movilidad de los ciudadanos. En materia de movilidad urbana integrada el Libro Blanco hace propuestas como los Planes de Movilidad Urbana (COM (2011) 144 final).
- Plano de Acción de Movilidad Urbana (COM(2009) 490 final), que establece un marco coherente para iniciativas de la UE sobre movilidad urbana, a corto y medio plazo fomentando y apoyando al desarrollo de políticas de movilidad urbana sostenible que contribuyan a conseguir los objetivos generales de la UE, sostenible desde un punto de vista medioambiental competitivo.
- EUROPA 2020, Una estrategia para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador (COM 2010). Uno de los siete retos sociales de la Comisión Europea en el programa Horizonte 2020 es el desarrollo de un nuevo sistema de transporte inteligente, ecológico e integrado. El objetivo fundamental es conseguir un sistema europeo de transporte más eficaz en el uso de los recursos, respetuoso con el clima y el medio ambiente y seguro y sin fisuras en beneficio de todos los ciudadanos, la economía y la sociedad. Y en este contexto, se incide en la mejora del transporte y la movilidad en las zonas urbanas.

MARCO EUROPEO

- Libro Blanco
- COM 201, propuestas Planes de Movilidad Urbana
- COM 2009, establece marco para iniciativas sobre Movilidad urbana.
- Europa 2020, Estrategia para crecimiento inteligente, sostenible e integrador.

MARCO ESTATAL

- REAL DECRETO LEGISLATIVO 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la ley de suelo y rehabilitación Urbana.
- El marco legal estatal que regula en la actualidad el transporte terrestre está basado en la Ley 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), de 30 de julio y su correspondiente Reglamento aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, así como, a efectos competenciales, en la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable (Disposición Adicional Primera y Segunda sobre la vigencia de los Convenios de 1950). B.O.E. de 31 de julio. La LOTT y su Reglamento constituyen el marco normativo general del transporte terrestre en España incluyente, en parte, el urbano.
- La Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible compilación en su Título III disposiciones relativas a la sostenibilidad ambiental, en concreto, en el Capítulo III se detallan las medidas de impulso para transformar el sector del transporte, una de las cuales es la elaboración de planes de movilidad como herramienta para fomentar el uso de maneras de transporte con un menor coste social, ambiental y energético.
- La Estrategia española de Movilidad Sostenible (EMMS) introduce la figura de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible con el fin de impulsar un conjunto de actuaciones para conseguir desplazamientos más sostenibles (a pie, bicicleta, vehículos de movilidad personal VMP y transporte público), que sean compatibles con el crecimiento económico, consiguiendo con esto una mejor calidad de vida para los ciudadanos y futuras generaciones. Implantar planes de movilidad en todos los núcleos que prestan el servicio de transporte público, sin excluir la posibilidad de aplicación en ciudades de pequeño tamaño.

MARCO AUTONÓMICO

- Decreto Legislativo 1/2021, de 18 de junio, del Consell de aprobación del texto refundido de la Ley de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje.
- Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunitat Valenciana. [2011/3979], encargo a las administraciones públicas autonómicas un papel central de cara a impulsar patrones equilibrados de movilidad y, en particular, el uso del transporte público y la potenciación de los desplazamientos en bicicleta y a pie. La ley incluye los Planes de Movilidad como queda reflejado en el capítulo III, artículo 9: Los planes de movilidad son los instrumentos que concretan, en un ámbito o implantación determinada, los objetivos planteados en esta ley, y en particular el gradual progreso hacia patrones más equilibrados de movilidad, con participación creciente de las maneras no motorizadas y del transporte público. Tales planes definen igualmente las acciones y estrategias a emprender en orden a conseguir tales objetivos, sirviendo por lo tanto de marco de referencia en la planificación concreta en materia de servicios públicos de transporte, de infraestructuras y del resto de acciones en relación con el acondicionamiento del espacio urbano".
- DECRETO 166/2011, de 4 de noviembre, del Consell, por el que se modifica el decreto 1/2011 de 13 de enero por el que se aprueba la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana.
- Estrategia Territorial Valenciana (con la cual se coordina el Plan de Acción Territorial metropolitano de Valencia PATEVAL)
- Plan de Acción Territorial de Ordenación y dinamización de la Huerta de Valencia
- Plan Básico de Movilidad del Área Metropolitana de Valencia. Aprobado por resolución del 29 de noviembre de 2018 (PMoMe). Tiene como objetivo crear un sistema de transporte urbano abordando los objetivos de asegurar que a toda la ciudadanía se le ofrezcan opciones de transporte que le permiten acceder a destinos y servicios clave; mejorar la seguridad y la protección; reducir la contaminación atmosférica y acústica, las emisiones de gases de efecto invernadero y el consumo de energía; mejorar la eficiencia y la relación coste - efectividad del transporte de personas y bienes; contribuir a mejorar el atractivo y la calidad del entorno urbano y el diseño urbano para los beneficios de la ciudadanía, la economía y la sociedad en general

MARCO AUTONÓMICO

- Estrategia Valenciana ante el Cambio climático, 2013 - 2020 aprobada por el Consell de la Generalitat el 22 de febrero de 2013, y su revisión e informe 2020-2030 donde se definen medidas en materia de reducción de las emisiones contaminantes, mejora de la movilidad, distribución modal y vehículos.
- Ley 1/1998, de 5 de mayo, de Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas, Urbanísticas y de la Comunicación
- DECRETO 65/2019, de 26 de abril, del Consell, de regulación de la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos

De todas las propuestas de actuación autonómica se considera:

1. El PMoMe de Valencia, afecta a Burjassot en las siguientes propuestas:

- Propuestas de medios no motorizados:
 - Identificar relaciones intermunicipales, crear red de itinerario ciclista metropolitano (Anillo verde), implantar de una red de itinerarios ciclopeatonales intermunicipales, crear red pública de bicicleta metropolitana: La propuesta plantea, dentro del Pla Básico de Movilidad, que las redes ciclistas proyectadas por la Generalitat Valenciana y Diputación a nivel metropolitano se ejecutan hasta su pleno desarrollo, completando y extendiendo la actual infraestructura ciclista de los 342 km actuales hasta los 571 km de red metropolitana, un aumento en 174 km ya planificados en el Plan Básico y 55 Km en el anillo verde. En este contexto, enlaza Burjassot con el resto del área metropolitana a través del anillo verde.
 - Proponer itinerarios peatonales accesibles intermunicipales y seguros al transporte público: garantizar un nivel de accesibilidad adecuado del espacio urbano en los primeros 10 a 15 minutos andando a las estaciones de transporte público de alta capacidad, comúnmente denominados itinerarios de primera y última milla, como es el ferroviario (FGV y RENFE - ADIF). Como es el caso de la estación de FGV del Empalme y Burjassot. El PMMS tiene como objetivo mejorar la accesibilidad de los usuarios al transporte público y fomentar la intermodalidad.
- Propuestas de medios motorizados
 - Crear Vías preferentes para transporte público, extensión con oferta de VAO y consolidar la red de autobuses metropolitanos (Metrobus), EMT y línea A. El PMMS tiene como objetivos la mejora de la intermodalidad y prevé modificar trazados y/o horarios, de manera que se establezcan puntos de acceso y desembarco más próximos a las estaciones de la línea 1 de metro de

Godella, Burjassot-Godella y Burjassot para hacer la red de transporte público más eficiente, segura, accesible, confortable y muy conectada, fomentar la intermodalidad con el transporte público metro-tranvía-autobús y racionalizar el uso del vehículo privado y asegurar el uso adecuado y seguro. La cobertura de la combinación del transporte público de metro y autobús es buena y el PMMS plantea mejorar la intermodalidad. Se mantendrá informada a la población de itinerarios y servicios en las estaciones de metro y paradas de autobús. Por lo tanto, las medidas que se contemplan irán en la misma dirección que el PMoMe.

- Implementar una gestión dinámica del tráfico en las vías metropolitanas con uso de WEB y creación de Apps que informen de horarios, frecuencias, paradas, etc. Esta medida permite aumentar la capacidad de un corredor en periodos de congestión viaria, reducir el consumo energético y las emisiones de contaminantes y de ruido; y reducir la accidentalidad. La propuesta PMMS de Burjassot plantea la ejecución de una ronda perimetral que distribuirá el tráfico procedente de la CV-35 y la ronda Norte hacia el parque Albán y los sectores Industriales o hacia el Casco Urbano y los municipios colindantes, sin necesidad de atravesar el casco urbano.

Burjassot se encuentra en un punto, en sintonía con las directrices del PMoMe de Valencia, de transición entre la situación actual y el programa de actuación hacia la restricción del tráfico motorizado favoreciendo la peatonalización y el tráfico de bicicletas en el casco urbano. Priorizar los desplazamientos peatonal y ciclista en el casco antiguo, permitiendo zonas de carga y descarga para el comercio y aparcamientos para residentes, transitando hacia la generación de zonas 30 en el núcleo urbano donde el uso del espacio público es más restrictiva. Debido a la interrelación e influencia el PMMS de la Burjassot se coordinará con las actuaciones contempladas por el PMoMe fomentando la agilidad en gestiones de la red en común.

2. El Plan de acción Territorial PATEVAL cuyo objetivo básico es situar el área Metropolitana de València como una de las de mayor calidad urbana de la Unión Europea. Las funciones del plan se articulan en objetivos desarrollados en tres grandes bloques temáticos: la infraestructura verde del territorio, el sistema de asentamientos urbanos y las infraestructuras de movilidad. En el ámbito de la movilidad los objetivos se centran:

- Promover un cambio de la movilidad actual en favor de los modos de transporte más sostenibles, con especial incidencia en el transporte público y la movilidad no motorizada más sostenibles.
- Mejorar la eficiencia global del área metropolitana asegurando la conectividad e intermodalidad en condiciones seguras.
- Fomentar los medios de movilidad compactos con sistemas de transporte público de alta capacidad a los nuevos usos del territorio y un adecuado equilibrio en términos de residencia, ocupación y dotaciones.

- Gestionar eficazmente la movilidad y el sistema de estacionamiento disuasorio en congruencia con las políticas de transporte público y los modos no mecanizados de viajes.
- Facilitar la vía de gobernanza metropolitana en aspectos de tarifas, intercambio modal, la accesibilidad y reducción de la accidentalidad.
- Diseñar las infraestructuras de movilidad con vista a evitar duplicidades que propicien un consumo innecesario de suelo e incluyan las propuestas de movilidad sostenible en transporte público o en medios no motorizados en su diseño.
- Crear carriles VAO, fomentar el uso del vehículo compartido o potenciar los desplazamientos peatonales y en bicicleta.
- Implantar un corredor mediterráneo ferroviario en condiciones de elevada calidad de los servicios tanto para pasajeros como mercancías.

El PMMS de Burjassot tiene objetivos comunes al PATEVAL, como son:

- Incrementar la red urbana ciclista y de peatones dando continuidad y conectando con resto de área metropolitana.
- Peatonalizar las áreas centrales del casco urbano y creación de zonas 30.
- Fomentar la movilidad no motorizada como alternativa a los otros modos de transporte
- Mejorar la intermodalidad con el transporte público.
- Fomentar la utilización del coche compartido
- Eliminar barreras y permitir nuevas conexiones rodadas, peatonales y paisajísticas con la Huerta o incrementar la red de aparcamientos disuasivos.

Al estar la huerta de Burjassot clasificada como huerta de protección especial grado 1, el PMMS incorporará las directrices del PAT de Ordenación y Dinamización de la Huerta de València (PATODHV):

- Los espacios públicos urbanos de conexión con la Huerta deberán mejorar la imagen urbana y la conexión peatonal y ciclista, dotándolos de un diseño unitario y buscando su conexión con los paisajes del entorno que forman parte de la infraestructura verde de la Huerta

MARCO LOCAL

- Plan general de Ordenación Urbana de Burjassot de 2019, aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo de Valencia en Sesión de fecha 10 de abril de 2019, y publicada en el Boletín Oficial de la Provincia de Valencia el 8 de junio de 2019.

A nivel local el Ayuntamiento de Burjassot tiene normativa en lo referente al tránsito:

- Ordenanza municipal reguladora, con el objeto de regular el uso de las vías públicas que hacen los conductores, estacionamiento de vehículos que transportan las personas de movilidad reducida y los animales.

Y está trabajando en otros planes y estrategias que se ensartan con el tema de la movilidad.

- Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado “Auna Burjassot 2020” (EDUSI). La Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integral (EDUSI) es un instrumento de planificación que permite a los municipios optar a financiación europea vinculado a los fondos FEDER, en el marco del Programa Operativo de Crecimiento Sostenible 2014-2020.

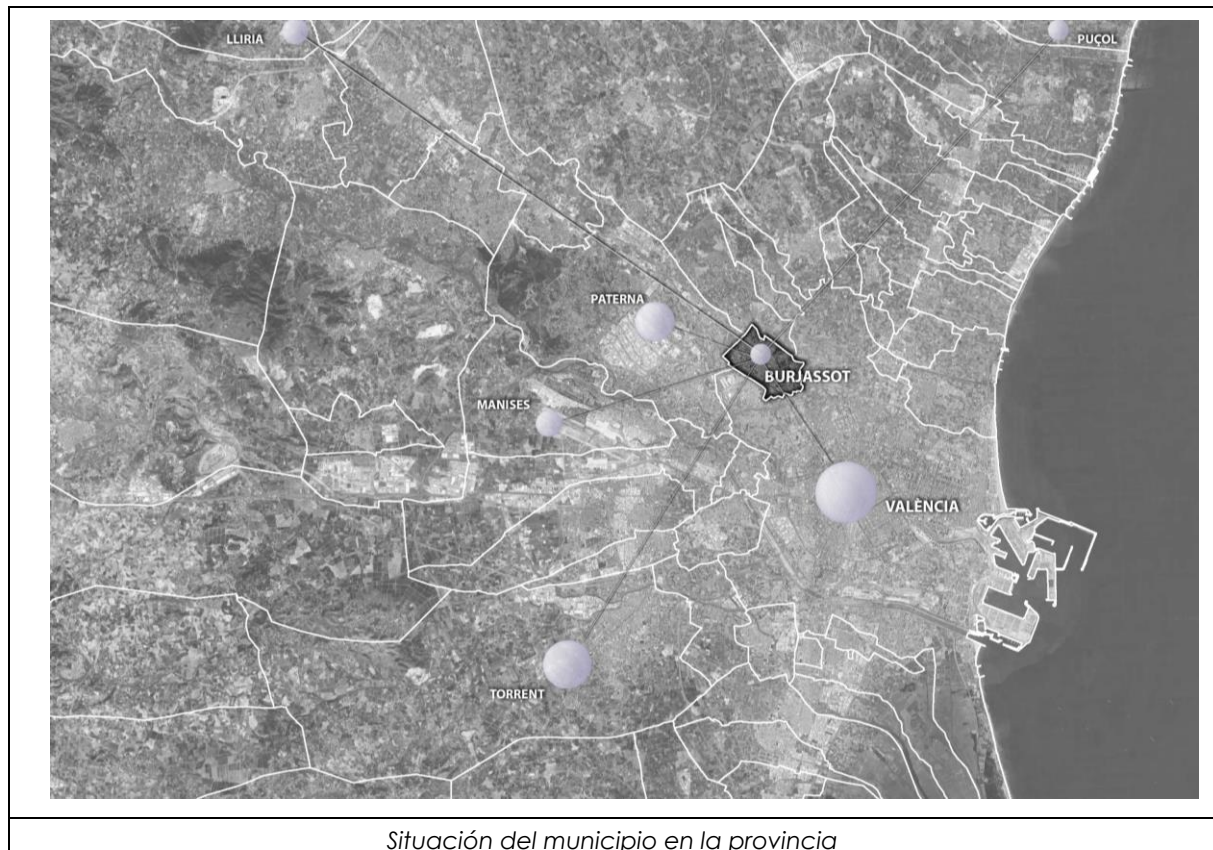
“Auna Burjassot 2020” (EDUSI) supone para el municipio la oportunidad de implementar una red de actuaciones interconectadas, que permitirán mejorar la eficiencia tecnológica, el desarrollo económico, la calidad de vida medioambiental, la recuperación del patrimonio cultural y urbano, al tiempo que, combatir los procesos de vulnerabilidad y exclusión social. Su estrategia se dirigirá prioritariamente a dos barrios periféricos: el Barrio del Empalme, que se encuentra segregado urbanísticamente, y el Barrio de las 613 Viviendas, con unos indicadores de vulnerabilidad muy superiores al resto de la ciudad.

5.- DIAGNÓSTICO AMBIENTAL DEL PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE BURJASSOT

5.1.- VARIABLES TERRITORIALES CON INCIDENCIA SOBRE LA MOVILIDAD

Burjassot se localiza en la primera corona metropolitana de València, limitando con el oeste de la capital (Valencia) y con fuertes conexiones con la misma. El centro del área urbana principal se sitúa, aproximadamente, a 3,9 km del centro de Valencia y a 8 km del aeropuerto internacional de Manises. Es un municipio encajado entre 3 ejes viarios que fragmentan su paisaje y suponen unos condicionantes claros a la hora de plantear estrategias de desarrollo. Por su término municipal, o justo en su límite, discurren dos autovías importantes:

- La CV-35, carretera de Valencia a Ademuz, que transcurre por el sur-oeste, y conecta Valencia con los municipios de la comarca del Camp del Turia. Es una vía de acceso natural hacia la circunvalación de la Autovía del Mediterráneo AP-7, y también una vía rápida de conexión entre Burjassot y la ciudad de Valencia.
- La CV-30 en su tramo que cierra la Ronda Norte, y que pasa justo por el sur-este de los límites del municipio de Burjassot, con accesos a y desde la CV-35. Supone una barrera de conexión entre el municipio de Burjassot y los barrios de Beniferri y Benicalap de la ciudad de Valencia si deseamos accesos peatonales o ciclistas de interconexión entre ambos municipios.



Además, Burjassot posee una buena conexión con el transporte público de metro y autobuses.

Casi toda su superficie está colmatada por edificación residencial y terciaria, salvo la zona de huerta protegida (situada al noreste) y dos sectores urbanizables de uso terciario situados al sur y en límite con Valencia y Benimamet. Burjassot es básicamente una ciudad residencial; no existen áreas específicas industriales o comerciales relevantes que atraigan diariamente a un flujo adicional de población, a excepción del parque Albán y el Centro Comercial Ademuz. Los equipamientos de mayor relevancia son los educativos (escolares y universitarios). El hecho de tratarse de una población muy compacta y densa, con distancias relativamente cortas, facilita el acceso a pie a cada uno de los elementos dotacionales por parte por parte de los residentes.

Por tanto, los principales desplazamientos registrados en Burjassot se producen desde el propio municipio hacia Valencia y el resto de los municipios que integran su área metropolitana. Los principales focos generadores de desplazamientos por motivos laborales son la Universidad de Valencia, el parque comercial Albán, el Centro Comercial Ademuz y Radio Televisió Valenciana.

Demográficamente, se observa un crecimiento exponencial de la población en el municipio desde el año 2017. En los últimos 4 años ha aumentado en más de 1.000 habitantes, el municipio ha ganado 1.137 habitantes. Es una población joven con edad media entre 41 y 43 años, con una tasa de envejecimiento (del 115,0%) que se sitúa 7,5 y 9,6 puntos por debajo de la media de la provincia y la comunidad respectivamente.

En lo referente a la motorización, el ratio de vehículos es de 641,61 veh/1.000 hab, un valor algo inferior a los de su comarca L'Horta Nord (734,37) y los de la Comunidad Valenciana (774,14). Los datos registrados en el descenso de turismos y ascenso de motocicletas en los últimos años pueden ser un indicador del cambio en las costumbres de la movilidad de los ciudadanos de Burjassot propiciado, en gran medida, por la fuerte implantación del transporte público en el municipio y por la mejora de las conexiones, trazados y servicios relacionados con la bicicleta.

5.2.- MOVILIDAD

5.2.1.- Redes de movilidad

5.2.1.1.- Peatones, vehículos de movilidad personal y bicicletas

- En la actualidad existe una reducida red de calles peatonales localizada en el casco urbano. Esta red conecta con el sistema viario, el cual prioriza la circulación rodada sobre la peatonal, no previendo las condiciones más adecuadas para facilitar al peatón el acceso a la red de equipamientos, zonas verdes y estaciones de transporte público de Burjassot. Se ha detectado la misma problemática en los entornos de los ejes comerciales e itinerarios de acceso a los centros escolares
- La organización viaria prioriza las circulaciones motorizadas sobre los desplazamientos a pie o en bicicleta, interrumpiendo los desplazamientos de estos últimos en la mayor parte de los encuentros generados y no previendo espacio suficiente para garantizar la adecuada accesibilidad y movilidad del peatón.

- La red peatonal del núcleo principal está conformada en su mayoría por dos aceras por calle. Solo en el casco urbano, que une y conecta el centro administrativo y financiero de la plaza Emilio Castelar con la Devesa del Castell y los recursos culturales situados en sus inmediaciones, tiene plataforma única.
- Existe una carencia de conexión peatonal segura para los escolares cuyos centros se encuentra repartidos en todo el municipio, detectandose la misma problemática de seguridad en el acceso peatonal a los entornos de los ejes comerciales. No se dan las condiciones más adecuadas para permitir al usuario realizar sus desplazamientos a pie.
- La orografía del municipio posee en la zona de Levante pendientes bajas y siendo más ondulada en la zona de Poniente que ocupa la mayor parte del municipio y forma un collado central con pendientes suaves hacia los lados. Sin embargo es fácilmente transitable por bicicleta y a pie.
- La red ciclista existente es principalmente periurbana y tiene como objetivo conectar las dotaciones escolares con municipios colindantes de Valencia y Godella. La infraestructura de itinerarios ciclistas de Burjassot es escasa, compartiendo espacio con tráfico motorizado y acera en el casco urbano y al noroeste del municipio, aunque la mayor parte de los carriles bici del municipio se encuentran segregados. Se dispone de 83 puntos de estacionamiento de bicis repartidos a lo largo del municipio para que los usuarios estacionen sus bicicletas. Están mayoritariamente ubicados en vial público y constituyen parte del mobiliario urbano.
- Las interconexiones con el área metropolitana y con los nodos de transporte como son el metro y tranvía presentan un buen funcionamiento. Sin embargo, dentro del núcleo la red ciclista presenta carencias de conexión que hay que resolver, en particular la conexión norte - sur y reforzar la este-oeste.
- Existe una red de caminos rurales de alto valor paisajístico para bicis y peatones, una vez se proceda al soterramiento de la red de metro situada en el límite norte y que supone actualmente una barrera con la huerta.

5.2.1.2.- Transporte público

- Existen duplicidades de rutas escolares en el núcleo principal, que se solapan con el transporte público de metrobus, EMT, metrorbital y la Línea A y se busca con el plan optimizar y fomentar la intermodalidad de forma que se eviten estas duplicidades de recorridos, optimizando los horarios.
- Se estima conveniente fomentar la intermodalidad y definir conexiones entre las paradas actuales de autobús, así como las estaciones de metro y tranvía y las zonas internas del casco urbano, a través de itinerarios peatonales y ciclistas.
- Dispone de la Línea 1 de metro que en la estación del empalme se bifurca en dos ramales de conexión hacia Bétera (línea 1) y Llíria (línea 2) con 4 y 2 estaciones respectivamente. Además en proximidad de la CV-35 y de modo paralelo a esta discurre el tranvía y de acceso a la universidad y Paterna. Se estima que la movilidad otorgada por la red de metro en Burjassot es adecuada, en lo que respecta a número de puntos de acceso, frecuencias de paso y capacidad del servicio.

- En los últimos años se ha detectado una evolución creciente del número de viajeros de tranvía condicionado por el crecimiento del campus universitario. Muchos de estos usuarios se desplazan en metro desde los municipios del área metropolitana hasta la estación del empalme, donde conectan con la línea 4 del tranvía.
- Existen cuatro entidades que ofrecen sus servicios de transporte de autobús. Metrobus ofrece seis líneas de transporte, 130A, 130, 131, 145A, 146B y 165. Las dos primeras conectan la estación del empalme con el parque tecnológico situado en Paterna. La línea 130 lleva a cabo su trayecto por el interior del casco urbano de Burjassot mientras que la 130A lo realiza a través de la carretera CV-35 y la Línea 165 que permitirá conectar el Campus de la Universitat de València con las localidades de Quart de Poblet, Manises y Paterna, así como estos municipios entre sí.

El resto de líneas realizan su trayecto por Burjassot íntegramente por la carretera anteriormente referida; Metrorbital conecta, por la Ronda Sur, la estación intermodal del Empalme de Burjassot con la estación de RENFE ubicada en el barrio del Cabanyal de Valencia; EMT ofrece servicio de transporte entre las universidades de Burjassot y la Estación del Norte de Valencia, a través de la línea 63 y la Línea A de Paterna que conecta el casco urbano de Paterna y sus urbanizaciones con el centro universitario de Burjassot y el centro comercial Heron City. Se estima, con carácter general, que la incidencia que tiene en la movilidad de los ciudadanos el servicio de autobús en Burjassot es correcta. Las 6 líneas de bus interurbana atraviesan el municipio (130A, 130, 131, 145A, 146B y 165. de la red MetroBus) y comunican con València, Paterna, Manises, Quart de Poblet, Parque Tecnológico, Poble de Vallbona, Benaguasil y Llíria, con un intervalo de frecuencia variables de 10 - 60 minutos.

- Existe problemática en la accesibilidad a las paradas de bus y estaciones de metro y tranvía que dificultan los accesos peatonales y de bicicletas ó vehículos de movilidad personal a las mismas en condiciones seguras y que obligan a invadir calzada ó tienen barreras por las pendientes o desniveles a salvar, cruces de pasos a nivel y barreras de la vías del metro con la huerta. Del mismo modo se producen interferencias en puntos singulares como pasarelas y pasos a nivel de tranvía o pasos inferiores a la CV-35.

5.2.1.3.- Vehículo privado

- Posee de una vía perimetral urbana al sur, que conectando con la ronda Norte de Valencia y comprendida por las calles Joanot Martorell, ronda del Castell, L'Almara, Virgen de la cabeza, Dr. Moliner y Avda. Vicente Andrés Estellés, de acceso a centros escolares, de trabajo de Parque Alban y Radio televisión Valenciana y permite la conexión con Valencia y municipios de su área metropolitana como Paterna y Godella. Carece sin embargo de la compleción de una vía urbana perimetral norte (Ronda Norte sin continuidad) hasta no se ejecute el soterramiento de la línea de metro.
- La carretera CV-35 en el tramo comprendido entre RTVV y el Palacio de Congresos de Valencia supone un acceso principal, utilizada por parte de los usuarios que trabajan en la capital de provincia y municipios del área metropolitana de Valencia, en las horas de inicio y finalización de la jornada laboral.

- Las C/ Navarra y C/ Pintor Goya distribuyen el tráfico de entrada a Burjassot procedente de la CV-35 y Valencia hacia el casco urbano de Burjassot, afectado por el paso a nivel del tranvía.
- Los municipios situados al Noroeste de Burjassot realizan el trayecto que conecta sus lugares de residencia con la capital de provincia a través de las C/Blasco Ibáñez, C/ Maestro Lope y Avda. Ausiàs March.
- Las intensidades urbanas son moderadas excepto en los ejes distribuidores mencionados en puntos anteriores, que alcanzan IMD superiores a los 5.000 y 7.000 veh/día en los accesos desde la ronda Norte de Valencia y la CV-35, tal y como recoge el estudio de tráfico. Los ejes mencionados en puntos anteriores son los de mayor intensidad condicionados por el paso del tranvía y accesos a zona universitaria y RRTV. Se detectan problemas de congestión significativos. Los puntos con mayor grado de saturación son:
 - La rotonda de acceso desde la CV-35 a la Radio-televisión Valenciana y las universidades, las áreas industriales de Paterna y la Feria de Muestras.
 - La Plaza de la Concordia de conexión de las calles del noroeste de Burjassot con Godella y Rocafort
 - Calle Ausias March que enlaza la parte occidental de Burjassot con el centro y las áreas comerciales y de acceso a las rondas norte y sur de Valencia
 - La carretera de Llíria como uno de los principales ejes distribuidores del tráfico y de acceso a las urbanizaciones
 - El cruce de las calles Pintor Goya con calle Virgen de la cabeza en la que al tráfico de acceso desde la CV-35 se une el de conexión con Benimamet y la influencia del paso del tranvía.
- El transporte de mercancías no peligrosas se realiza fundamentalmente a través de la CV-35 y CV-30, accediendo directamente a los centros comerciales del parque Albán y Ademuz e incorporándose al tráfico rodado general del municipio para abastecer al resto de comercios situados en el casco urbano. Este tráfico interfiere con el peatonal y no motorizado al invadir su espacio durante el estacionamiento siendo recomendable proveer de espacios reservados para los mismos en zonas de comercios minoristas y regular un horario para los mismos de modo que se permita su uso para el resto de vehículos fuera de este horario.
- La línea 1 de metro hace de efecto barrera para el tránsito de vehículos agrícolas hacia la huerta situada al norte del municipio. El trazado actual de la línea de metro permite únicamente conectar el casco urbano de Burjassot y la huerta del arco de Montcada en un punto, situado junto a la estación de Burjassot.

5.2.1.4.- Aparcamiento

- El estacionamiento de vehículos privados en Burjassot están localizados principalmente en vial público, en franjas situadas paralelamente a las aceras que permiten estacionar los referidos vehículos en cordón o batería. El Ayuntamiento de Burjassot ha habilitado un edificio de uso exclusivo para estacionamiento de vehículos motorizados en la Calle Maestro Lope, con una capacidad para 518

coches, esta intervención ha conllevado una reducción del tráfico interno del casco urbano. Además, se ha habilitado una zona provisional de aparcamiento de vehículos (turismos, camiones y motocicletas) junto a la estación de metro de Burjassot que permite estacionar 190 vehículos. No existe aparcamiento regulado tipo ORA

- A pesar de que las medidas del Ayuntamiento con aparcamientos ubicados en puntos estratégicos para disuadir el tráfico motorizado interior aún existen problemas con la existencia de actividades generadoras de desplazamientos en vehículo privado (universidades, parque tecnológico-Paterna-, etc). No obstante en los últimos años se observa un descenso en el uso de vehículo privado en favor del transporte público y el uso de bicicletas y vehículos de movilidad personal. El PGOU delimita un ámbito objeto de Plan Especial en el entorno de las universidades cuyo desarrollo permitirá mejorar la movilidad interna del campus y la creación de nuevas áreas exclusivas de aparcamiento.
- La poca disponibilidad del espacio público en ciertas zonas hace que se requiera la rotación de vehículos (elevados porcentajes de plazas fijas en zonas de atracción de desplazamientos como por ejemplo casco urbano donde se localiza el comercio).
- Incumplimiento de regulación de estacionamiento en las plazas de carga y descarga por parte de los turismos o invadiendo las aceras y viario y su consiguiente afección al tránsito. Se detecta un gran número de vehículos particulares que no puede estacionar. Se necesita reordenar el aparcamiento destinado a estacionamiento de vehículos de mercancías en casoco urbano y adaptar el horario para permitir el uso compartido fuera de ese horario.

5.2.2.- Ocupación del espacio público

En cuanto a la ocupación del espacio público por parte de los modos no motorizados se presentan los siguientes indicadores:

- Del total de (2,20 km+6,55 km compartidos) de las aceras de la red de peatones del núcleo principal un porcentaje alto no son accesibles (aceras de menos de 1,50m). Es en los nuevos desarrollos y accesos a la universidad donde se tienen al menos una acera o plataforma con una sección igual o mayor a 1,80 m.
- El municipio dispone de una red carril bici con un total de 2,463 km de carriles bici inconexas en algunos casos. La mayoría de los carriles bici del municipio se encuentran segregados, y un menor porcentaje de la longitud total de carriles bici se encuentran en acera o compartiendo el espacio con la misma. El ratio de km carril bici/habitante está situada en 0,00006. (0,063 m/hab.).
- En el municipio hay actualmente 83 plazas de aparcamiento de bicicletas.

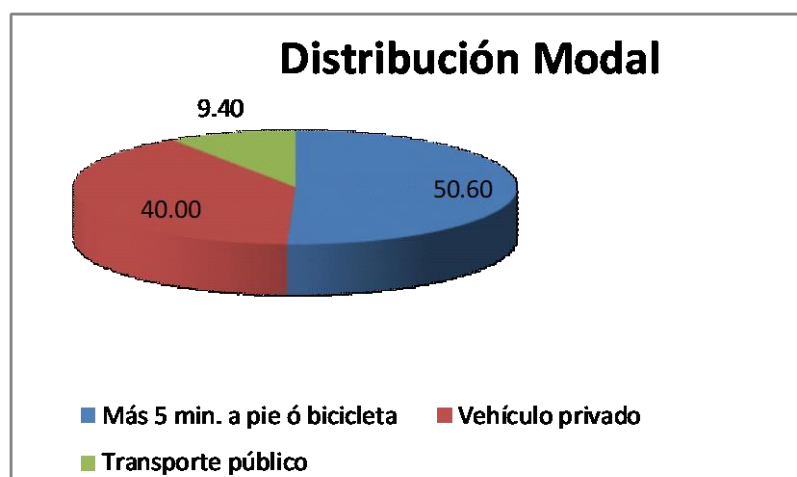
5.2.3.- Flujos de movilidad

El estudio de tráfico del PGOU considera que el total residentes de Burjassot realizan 113.087 desplazamientos en un día laborable. De los que 8.693 viajes/día son por incremento de edificabilidad.

Sector / U. E.	Habitantes	Viajes generados	Despl.Vehículos privados	transporte público	A pie ó bicicleta
UE 1	378	945	378	89	478
UE 2	205	513	205	48	259
UE-3A	48	120	48	11	61
UE-3B	327	818	327	77	414
UE-4	191	478	191	45	242
UE-5	94	235	94	22	119
UE-6	29	73	29	7	37
UE-7	23	58	23	5	29
UE-8	6	15	6	1	8
UE-9	0	0	0	0	0
UE-10	18	45	18	4	23
UE-11	27	68	27	6	34
UE-12	60	150	60	14	76
Suelo Urbano consolidado		0	0	0	0
Viviendas principales	38.205	95.513	38205	8.978	48.329
Huecos en casco	352	880	352	83	445
Habitantes posibles TER-2	873	11.061	873	205	1.104
Huecos Cementos Turia	846	2.115	846	199	1.070
			8.879		

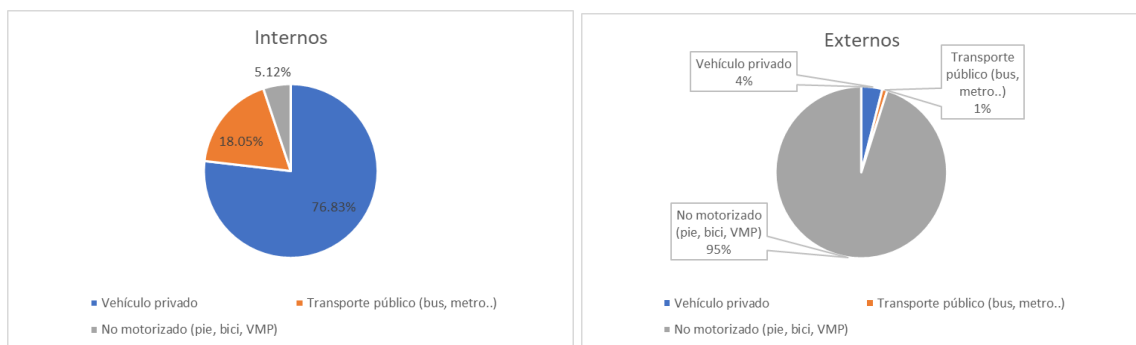
5.2.4.- Reparto modal

El modo motorizado mayoritario en términos globales corresponde al vehículo privado, los desplazamientos motorizados con origen o destino Burjassot suponen una cuota del 40%. A mayor porcentaje de uso se sitúan los modos no motorizados a pie o bicicleta y nuevos vehículos de movilidad personal, con el 50,60%, finalmente el medio minoritario corresponde al transporte público (bus, tranvía y metro), con el 9,40% restante. Con una distribución modal



A partir de la distribución modal de los desplazamientos se adoptan las siguientes hipótesis de distribución territorial:

- De los desplazamientos correspondientes a la distribución modal a pie ó bicicleta (50.60 %) se considera que corresponden a desplazamientos internos (con origen y destino) del municipio un 95% y el resto son flujos hacia localidades limítrofes (Godella, Paterna, Valencia,...).
- El resto de desplazamientos, en vehículos privados ó transporte público tanto para el uso residencial como el industrial, se considera que corresponden en un 95% desplazamientos externos y 5% internos, repartidos:
 - 25% con las localidades al Norte y Oeste del Municipio (Godella, Bétera, Paterna, Parque tecnológico, Feria Valencia, etc), a través del enlace 4 con la CV-35 y CV-365 que conecta con CV-31.
 - 70% con las localidades ubicadas al Este y Sur del Municipio, (Valencia, Alboraya, Tavernes, etc), a través de los enlaces 1, 2 y 3 con la V-30 y CV-35 y las conexiones 4 y 5 del Sureste de Burjassot con Valencia. El reparto de los desplazamientos en los diferentes enlaces se ha considerado de 16%/30%/15 % para los enlaces 1, 2 y 3 y del 7% para las conexiones 5 y 6.



Reparto modal de desplazamientos internos y externos de Burjassot.

5.3.- VECTORES AMBIENTALES

5.3.1.- Calidad del aire


Burjassot forma parte de la zona de ES1007: Turia. Costa incluida en la Red Valenciana de Vigilancia y Control de la Contaminación Atmosférica.

ID	ZONA	SUPERF. (
ES1001	CEJOL-ELS PORTS. COSTA	-					
ES1002	CEJOL-ELS PORTS. INTERIOR	-					
ES1003	MIA RES-FEÑA GOLOSA. COSTA	-					
ES1004	MIA RES-FEÑA GOLOSA. INTERIOR	-					
ES1005	PALANCA-JAVALAMBRE COSTA	-					
ES1006	PALANCA-JAVALAMBRE INTERIOR	-					
ES1007	TURIA. COSTA	-					
ES1008	TURIA. INTERIOR	-					
ES1009	JUCAR-GABRIEL. COSTA	-					

Tabla 2: Listado de zonas y estaciones por zona en función del tipo de entorno (Incluye todos los emplazamientos de la red: automática, móvil y manual-PMs). Los datos de población corresponden a los facilitados por el INE para 2016.

Para el diagnóstico de la calidad del aire, se han tomado los datos del informe obtenido con las mediciones de la estación de Burjassot:

46078004 - Burjassot - Facultats



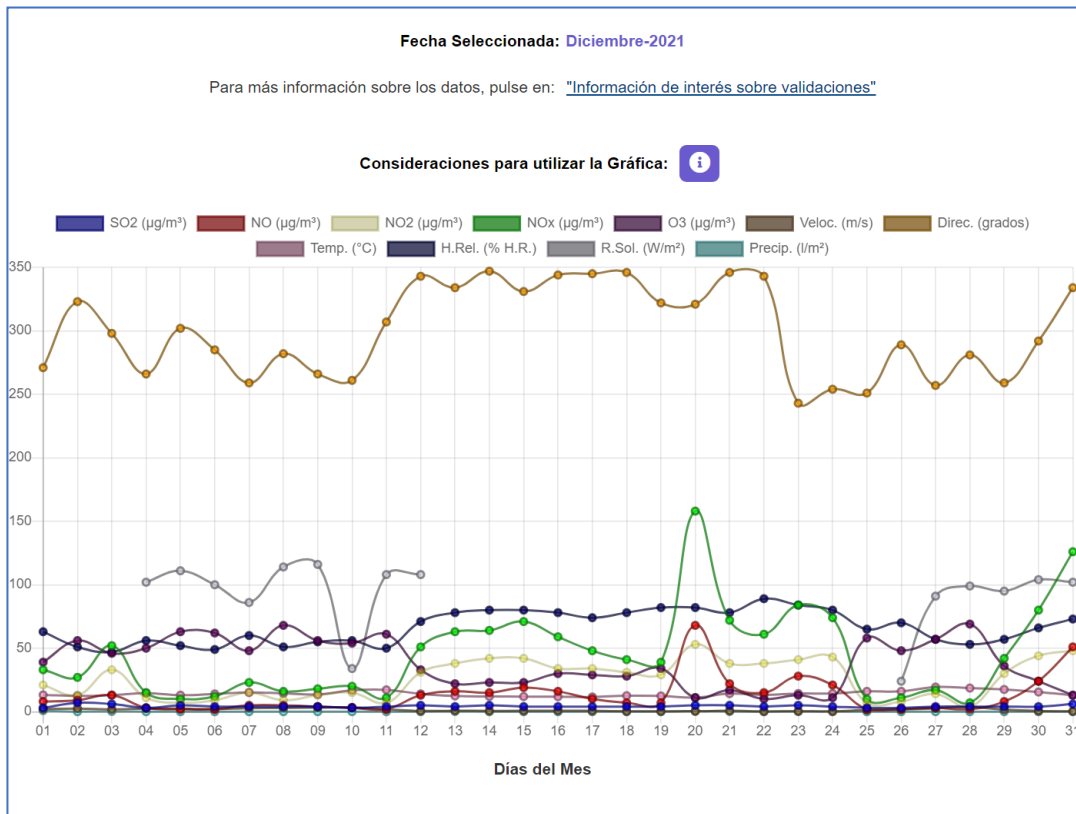
Dirección de la estación

Provincia	Valencia	Municipio	Burjassot
Código	46078004	Dirección	Poliesportiu Municipal, C/ Teodor Llorente, s/n
Latitud (en grados decimales DD)	39.50961041	Longitud (en grados decimales DD)	-0.41796381
Altitud	36 m	Estado	Activa
Zona	Residencial		

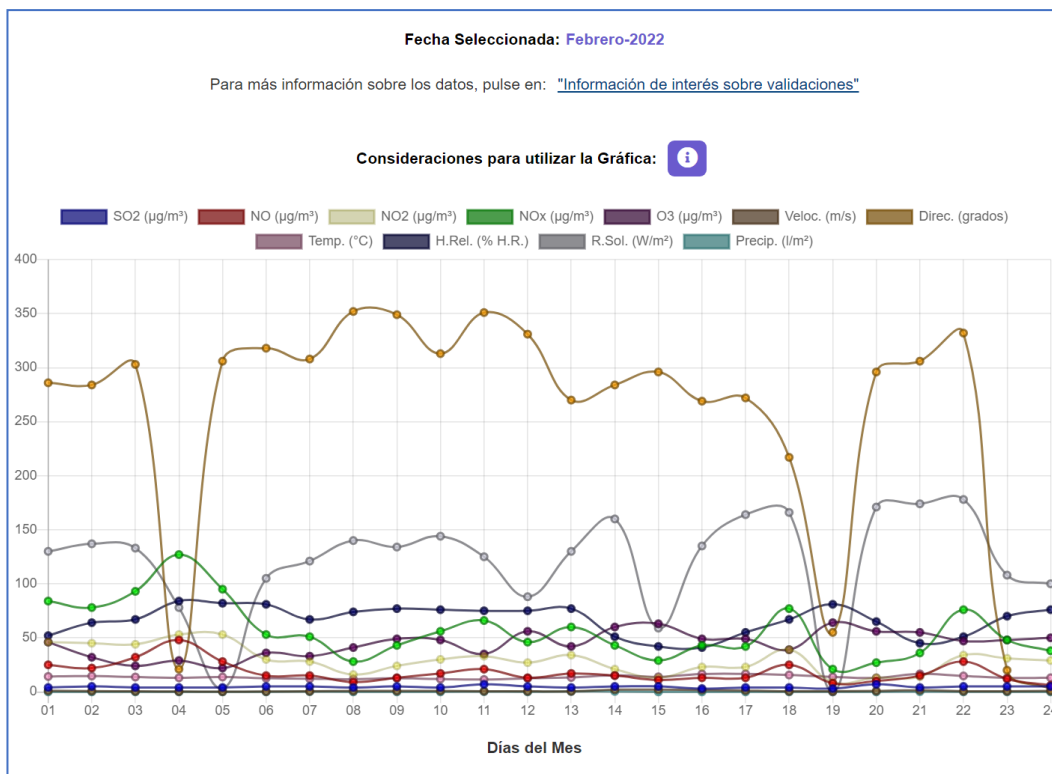
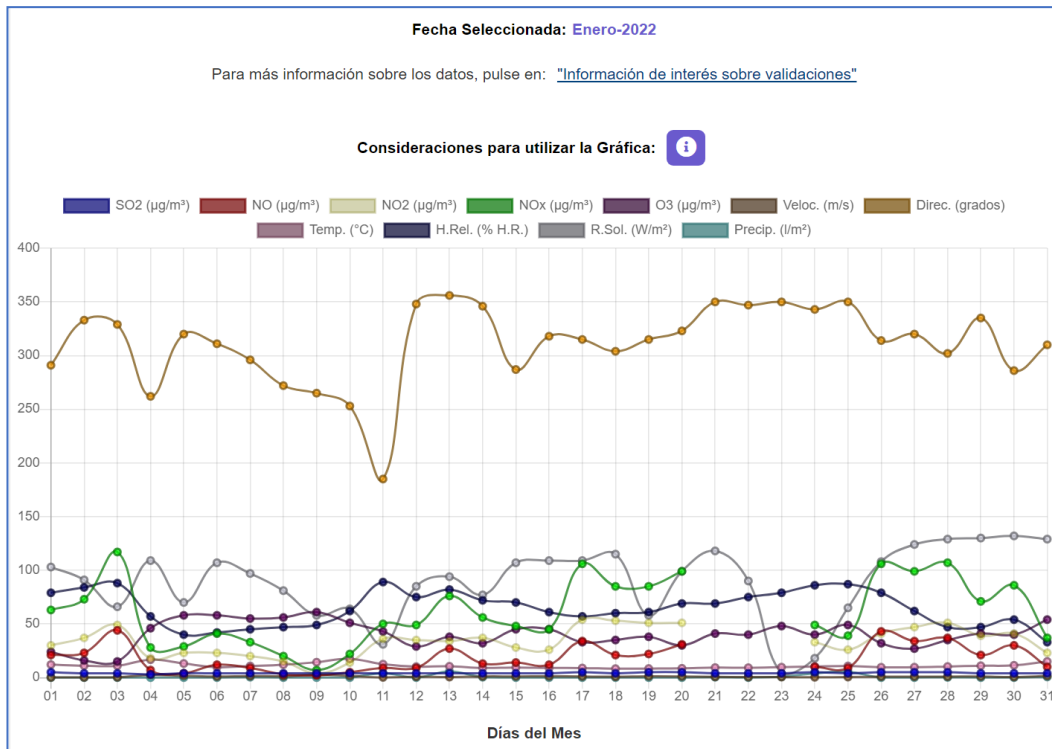
Encontrar Ubicación

Esta estación mide los siguientes contaminantes:

- Arsénico
- Benzo(a)pireno
- Cadmio
- Dióxido de Azufre
- Dióxido de Nitrógeno
- Dirección de viento
- Humedad relativa
- Monóxido de Nitrógeno
- Níquel
- Oxidos de Nitrógeno totales
- Ozono
- Partículas en Suspensión (< 10 µm)
- Plomo
- Plomo
- Precipitación
- Radiación solar
- Temperatura media
- Velocidad de viento



PLAN MUNICIPAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE BURJASSOT. DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO
Burjassot (Valencia)



Se adjuntan los datos correspondientes al periodo comprendido entre Diciembre 2021 - Febrero 2022 por ser los datos más próximos al municipio y más recientes a pesar de su carácter puntual.

A continuación se adjunta el histórico de las variables atmosféricas medidas a lo largo de 2021:

PLAN MUNICIPAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE BURJASSOT. DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO
Burjassot (Valencia)

Red: Red de Vigilancia y Control de la Contaminación

Atmosférica

Estación: 46078004-Burjassot - Facultats

FECHA	Pb μg/m ³	As ng/m ³ N	Cd ng/m ³ N	Veloc. m/s	Direc. grados	Temp		Precip		SO2 μg/m ³	NO μg/m ³	NO2 μg/m ³	PM10 μg/m ³	Ni ng/m ³ N	NOx μg/m ³	O3 μg/m ³
						H.Rel. % H.R.	R.Sol. W/m ²	.	.							
01/01/2021				1,2	285	9,6	61	97	0	4	1	7	3		9	57
02/01/2021				2,3	311	7,2	49	88	0	5	1	4	2		5	59
03/01/2021				1,6	284	8,2	45	119	0	3	1	5	1		7	55
04/01/2021				2,5	255	7,8	58	88	0	3	2	12	8		14	43
05/01/2021				1,1	271	6,3	60	123	0	4	12	25	17		42	32
06/01/2021				0,9	321	6	64	101	0	3	4	19	12		24	37
07/01/2021				0,3	334	6,4	84	12	0	3	1	16	9		16	37
08/01/2021				0,5	354	5,3	92	2	0	3	1	12	7		13	44
09/01/2021					1	320	5,2	93	4	0	3	1	8	4	8	48
10/01/2021				0,6	317	5,7	82	15	0	4	3	13	9		16	36
11/01/2021				0,8	327	5,9	69	62	0	4	14	28	10		49	37
12/01/2021				1,4	244	5,7	55	132	0	4	5	32	19		39	41
13/01/2021				0,6	261	7,5	57	129	0	4	22	41	24		75	35
14/01/2021				0,4	285	8,3	61	132	0	4	30	50			96	31
15/01/2021				1,9	294	11,3	50	124	0	3	6	23	13		32	52
16/01/2021				0,7	266	10,2	48	134	0	3	1	22	9		24	52
17/01/2021				1,9	270	13,2	42	135	0	3	1	13	9		14	59
18/01/2021				0,7	290	11,1	72	130	0	3	14	40	20		62	33
19/01/2021				0,6	292	9,3	77	133	0	3	21	41			73	27
20/01/2021				0,6	250	9	76	21	0	3	26	49	30		89	22
21/01/2021				3,2	253	15	66	98	0	3	1	13	9		15	59
22/01/2021				4,1	262	15	58	93	0	3	1	6	8		8	70

PLAN MUNICIPAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE BURJASSOT. DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO
Burjassot (Valencia)

23/01/2021				3,9	265	13,7	55	81	0	3	1	3	5		4	72
24/01/2021				4,3	289	17,1	47	142	0	3	1	3			4	72
25/01/2021				2,5	267	15,6	66	33	0	3	1	11	12		13	53
26/01/2021				0,4	323	12,8	84	125	0	3	12	32	25		51	33
27/01/2021				0,6	303	18,3	67	124	0	4	16	30	15		54	22
28/01/2021				1,3	262	19,5	60	138	0	3	8	21	15		32	27
29/01/2021				2,4	273	21	47	141	0	3	4	15			21	42
30/01/2021				4,5	289	17,4	53	140	0	3	1	1	13		3	62
31/01/2021				3,5	270	16,4	53	108	0	3	1	1	6		2	71
01/02/2021				4,6	285	18,9	49	139	0	3	1	5	12		6	66
02/02/2021				2,5	264	17,8	56	164	0	3	1	10	10		11	50
03/02/2021	0,01	0,41	0,15	2,1	254	16,3	59	58	0	3	1	23	20	0,61	24	38
04/02/2021				0,6	31	13,1	83	105	0	3	12	25			43	35
05/02/2021				0,6	43	13,4	87	43	0	3	8	28	31		41	54
06/02/2021				1,4	273	14,8	69	145	0	3	6	18	42		28	45
07/02/2021				2,6	296	14,5	50	167	0	3	2	3	10		5	64
08/02/2021	0,01	0,14	0,01	3,8	271	14,4	58	110	0	3	1	10	15	0,04	12	64
09/02/2021				2,7	242	14,8	59	26	0	3	1	11	13		12	67
10/02/2021				3,6	283	16,3	47	175	0	3	1	10	15		12	74
11/02/2021				1,5	264	17,2	55	125	0	3	5	21	13		30	43
12/02/2021				2,8	282	18,6	52	142	0	3	1	9	10		11	57
13/02/2021	0,01	0,14	0,03	1,2	310	15,8	57	171	0	3	1	8	10	0,18	10	70
14/02/2021				0,6	21	12,3	80	117	0	4	1	9	14		11	58
15/02/2021				0,3	137	12,7	86	48	0	3	1	22	13		23	50
16/02/2021				0,4	208	12,3	75	183	0	4	10	30	24		45	43
17/02/2021				0,4	77	11,8	89	143	0	4	2	22	31		24	50
18/02/2021	0,01	0,42	0,13	0,4	355	12,1	87	122	0	3	2	25	49	1,57	29	51
19/02/2021				0,5	93	11,9	88	163	0	3	4	26	47		32	60
20/02/2021				0,7	16	12,6	82	71	0	3	1	11	40		12	80
21/02/2021				1,6	36	13,5	84	16	0	4	1	9	47		10	84
22/02/2021				1,2	299	12,4	79	111	0	3	2	19	10		22	41

PLAN MUNICIPAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE BURJASSOT. DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO
Burjassot (Valencia)

23/02/2021				0,5	17	13,3	80	166	0	4	11	22			38	45
24/02/2021				0,5	58	13,5	89	65	0	3	2	21	28		23	44
25/02/2021				0,3	340	13	87	72	0	4	5	35	32		43	29
26/02/2021				0,3	46	12,5	87	59	0	5	5	25	25		32	42
27/02/2021				0,7	4	12,8	81	196	0	4	1	18	43		19	47
28/02/2021				0,6	26	12,6	84	77	0	3	1	14	37		15	55
01/03/2021			1		40	13,3	83	47	4	3	1	15	43		16	68
02/03/2021				0,6	31	13,6	85	19	0	3	1	21	39		22	59
03/03/2021				0,5	42	13,6	87	55	0	3	1	22	46		23	56
04/03/2021				0,4	32	12,9	86	123	0	3	6	26	42		35	53
05/03/2021	0,01	0,42	0,11	0,5	48	12,5	82	186	0	4	7	31	37	2,49	41	40
06/03/2021				0,7	33	12,4	83	112	0	4	3	12	36		16	54
07/03/2021				0,2	337	11,6	94	9	0	3	1	8	22		10	46
08/03/2021				0,2	359	11,6	87	47	0	3	3	14	16		19	40
09/03/2021				0,8	358	13,3	76	188	0	3	2	17	19		21	37
10/03/2021	0,01	0,28	0,07	0,7	328	12,2	75	195	0	3	2	21	24	1,58	24	35
11/03/2021				1,1	257	16,4	62	225	3,4	3	7	24	34		35	37
12/03/2021				1,6	314	16,3	64	221	0	3	2	17	30		20	38
13/03/2021				0,7	289	15,1	62	233	0	3	1	13	34		14	46
14/03/2021				1,5	325	16,2	43	240	0	3	1	10	14		12	57
15/03/2021	0,01	0,14	0,08	0,7	281	13,8	58	232	0	3	1	21	31	1,86	23	51
16/03/2021				0,5	255	14,1	57	241	0	4	3	27	25		32	42
17/03/2021				0,7	317	15,7	51	243	0	3	4	25	37		31	50
18/03/2021				0,7	323	9,6		5	0	3	1	17	15		19	40
19/03/2021				0,7	360	9,5	64	82	0	3	1	4	10		5	55
20/03/2021	0,01	0,14	0,01	1,1	18	10,1	53	192	0	3	1	6	14	0,1	8	59
21/03/2021				1,5	296	12,9	40	245	0	4	1	7	15		8	64
22/03/2021				0,9	274	14	45	251	0	3	4	17	16		22	51
23/03/2021				0,7	9	13,2	59	251	0	3	3	20	24		24	45
24/03/2021				0,7	1	13,7	71	244	0	4	2	20	28		23	59
25/03/2021	0,01	0,42	0,08	0,5	67	13,3	74	240	0	4	6	19	31	2,45	27	60

PLAN MUNICIPAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE BURJASSOT. DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO
Burjassot (Valencia)

26/03/2021				0,4	47	13,7	81	184	0	3	13	26	45		46	56	
27/03/2021				0,6	33	14	76	100	0	3	1	14	29		15	61	
28/03/2021				0,7	40	13,5	71	224	0	3	1	7	15		9	60	
29/03/2021				0,8	38	14,2	73	172	0	4	8	19			30	57	
30/03/2021				0,5	26	14,6	78	223	0	4	6	21			31	52	
31/03/2021				0,4	52	14,2	68	250	0	4	10	22			37	52	
01/04/2021				0,5	20	14,5	71	186	0	5	3	22	29		26	56	
02/04/2021				0,6	63	15,8	69	237	0	5	1	12	32		13	68	
03/04/2021				0,5	22	17,9	66	256	0	4	1	16	30		18	59	
04/04/2021	0,01	0,27	0,11	0,4	45	15,4	84	99	0	3	1	5	27	0,81	7	73	
05/04/2021				0,6	355	16	69	262	0	4	1	9	28		11	57	
06/04/2021					1	35	17,1	69	273	0	3	2	15	38	18	65	
07/04/2021				0,5	30	11,6		17	0	3	1	12	22		14	57	
08/04/2021				0,4	8	12		82	0	3	1	15	35		16	58	
09/04/2021	0,01	0,28	0,08	0,2	355	11,6		11	0	4	6	22	13	1,54	30	46	
10/04/2021				0,2	53	13,2	93	36	0	3	1	14	18		16	55	
11/04/2021				1,1	290	16,5	73	216	0	3	1	8	18		9	45	
12/04/2021				0,8	35	14,6	70	255	0	5	1	5	23		6	63	
13/04/2021				0,3	131	14,7	76	69	0	4	4	20	19		26	54	
14/04/2021	0,01	0,14	0,04	0,3	77	14,4	83	43	0	3	1	12	15	1,26	14	64	
15/04/2021				0,3	13	12,9	89	21	0	4	1	11	17		13	66	
16/04/2021					1	356	12,1	76	212	0	3	2	13	19	16	61	
17/04/2021				0,9	294	12,6	53	264	0	3	1	8	18		9	69	
18/04/2021					1	12	13,4	49	276	0	3	1	10	18	11	68	
19/04/2021	0,01	0,41	0,17		1	20	15,5	54	223		4	7	18	27	0,99	29	68
20/04/2021				0,7	63	15,4	70	177		3	2	16	28		19	73	
21/04/2021				0,7	48	15,2	80	121		3	1	11	24		12	73	
22/04/2021				0,4	32	14,3	85	58		3	1	7	16		8	77	
23/04/2021				0,7	63	15,4	70	250		4			13			73	
24/04/2021				0,5	51	14,9	76	53		3			15			79	
25/04/2021				1,1	44	16,2	74	219		3			17			73	

PLAN MUNICIPAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE BURJASSOT. DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO
Burjassot (Valencia)

26/04/2021				0,4	90	15,5	82	67		3			16			80
27/04/2021				0,5	55	16,3	80	120	29,4	3	3	12	19		16	71
28/04/2021	0,01	0,27	0,05	0,5	107	17,7	79	179	1	4	5	16	20	1,8	23	58
29/04/2021				0,9	247	20,2	61	256	0,2	3	7	19	20		29	51
30/04/2021				0,6	89	18,6	70	245	0,8	3	4	19	20		25	60
01/05/2021				0,8	24	18,1	67	257	0,4	3	3	6	16		10	56
02/05/2021				0,8	48	16,2	65	196	0	4	2	3	15		5	67
03/05/2021				0,5	36	15,7	68	65	0,2	4	2	5	17		8	80
04/05/2021	0,01	0,41	0,05	0,6	356	17,6	67	267	0	3	10	20	23	1,78	35	59
05/05/2021				0,8	64	18,8	63	275	0	4	6	13	22		22	64
06/05/2021				0,5	65	19,9	65	296	0,4	3	7	23	27		33	59
07/05/2021				0,6	67	21,8	58	301	0,2	4	11	28	30		45	51
08/05/2021				0,4	79	19,9	72	265	0	3	3	5	26		9	76
09/05/2021	0,01	0,55	0,08	0,3	57	18,7	78	151	4,2	4	2	7	29	3,03	11	62
10/05/2021				0,9	271	20,4	51	228	0,2	4	5	13	13		20	53
11/05/2021				1,6	286	20,1	41	316	0	4	3	5	8		9	69
12/05/2021									0				15			
13/05/2021				1,2	263	24,7	43	383	0,2	4	6	14	17		23	59
14/05/2021	0,01	0,27	0,04	0,6	70	20,9	62	287	0	5	5	14	18	0,74	21	60
15/05/2021				0,8	280	24,5	47	201	0	4	10	23	23		38	43
16/05/2021				1,5	262	28,2	44	278	0	3	3	4	12		8	34
17/05/2021				0,7	86	20,7	75	251	0,2	3	2	2	20		5	64
18/05/2021									0				28			
19/05/2021	0,01	0,14	0,01						0,2				23	0,93		
20/05/2021				0,5	40	20,5	79	296	0	3	9	12	23		25	54
21/05/2021				0,6	83	20,8	79	279	0,4	3	6	15	25		23	58
22/05/2021				0,6	70	20,3	81	232	0	3	2	3	20		5	67
23/05/2021				0,5	49	16,3	90	8	18,6	3	2	2	12		4	63
24/05/2021					1	277	21,4		311	1,2	4	5	12	13	19	50
25/05/2021				0,7	64	19,8	68	219	0	4	3	12	20		16	57
26/05/2021				0,4	102	20,3	70	235	0	4	3	9	19		13	63

PLAN MUNICIPAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE BURJASSOT. DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO
Burjassot (Valencia)

27/05/2021				0,4	81	20,4	68	217	0	3	6	17	17		26	57	
28/05/2021				0,4	73	21	64	170	0,2	3	4	27	21		33	51	
29/05/2021	0,01	0,27	0,03	0,4	48	23,2	52	310	0	4	4	14	15	1,91	20	54	
30/05/2021				0,6	62	23	52	274	0	5	2	8	14		12	63	
31/05/2021				0,5	45	21,7	62	165	0,2	4	6	19	18		27	60	
01/06/2021				0,5	52	20,9	78	104	2	3	3	16	15		20	67	
02/06/2021				0,7	44	22,8	68	236	0	3	3	13	17		18	78	
03/06/2021	0,01	0,27	0,07	0,8	61	22,6	72	232	0	7	3	8	18	1,58	13	76	
04/06/2021				0,6	53	22,4	73	131	0,2	3	2	7	23		10	75	
05/06/2021				0,8	58	21,2	72	88	5,8	3	2	5	20		8	78	
06/06/2021				0,8	67	22,1	64	301	0	4	2	2	12		5	74	
07/06/2021				0,8	53	22,9	65	296	0	3	7	14	18		23	62	
08/06/2021	0,01	0,41	0,07	0,6	53	22,6	76	174	6,2	3	3	10	23	1,26	14	59	
09/06/2021				0,7	58	23,2	72	278	0,4	3	3	8	20		13	61	
10/06/2021				0,7	39	24,2	62	302	0	3	4	10	18		17	70	
11/06/2021				0,9	50	24,7	54	299	0,6	3	4	14	18		20	81	
12/06/2021				1,1	56	26	48	304	0	3	3	9	19		13	100	
13/06/2021	0,01	0,27	0,07	0,7	26	26,8	49	248	0	5	2	11	22	0,71	14	102	
14/06/2021				0,7	38	27	50	283	1,6	4	4	23	25		30	84	
15/06/2021				0,7	85	28,2	43	255	0	4	5	32	21		40	67	
16/06/2021				0,7	51	26,2	59	144	0	3	5	18	22		25	92	
17/06/2021				1,1	310	25,4	61	170	1,2	3	3	14	17		19	78	
18/06/2021				0,8	53	24,3	72	155	0	4	4	11	21		17	74	
19/06/2021				0,4	33	23,8	78	73	0,8	3	2	7	22		10	62	
20/06/2021				1,8	259	25,3	52	187	3	4	3	8	16		12	50	
21/06/2021				2,2	282	26,8	39	297	0,4		5	9	15		16	55	
22/06/2021				1,1	62	24,9	45	290	0	3	4	11	13		17	64	
23/06/2021	0,01	0,33	0,04		1	63	22,7	63	251	3,6	3	3	7	11	0,59	11	68
24/06/2021				0,8	103	24,1	56	300	0	4	3	6	10		11	67	
25/06/2021				1,1	68	24,3	60	301	0,2	4	6	15	13		23	61	
26/06/2021				0,9	24	25,4	62	297	0	4	3	7	15		12	70	

PLAN MUNICIPAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE BURJASSOT. DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO
Burjassot (Valencia)

27/06/2021				1,1	46	25,6	61	296	0		3	4	20		8	78	
28/06/2021				0,9	57	25	71	295	0		3	10			15	62	
29/06/2021				1,1	59	24,9	68	286	0	3	3	7	19		11	67	
30/06/2021				0,9	74	25,6	72	244	0	3	3	7	21		11	63	
01/07/2021				0,9	58	26	71	298	0	4	4	8	21		15	67	
02/07/2021				0,8	65	25,7	73	301	0	4	3	8	23		12	72	
03/07/2021	0,01	0,27	0,05	0,7	83	25,8	77	309	0	3	3	6	25	3,35	10	77	
04/07/2021				1,1	345	29,1	65	332	0	3	3	4	25		8	66	
05/07/2021				0,8	64	27,3	73	322	0		4	10	24		15	70	
06/07/2021				1,5	290	30,8	53	344	0	3	5	13	26		19	53	
07/07/2021				0,7	82	26	68	228	1,8		3	4	8	18		13	62
08/07/2021	0,01	0,14	0,03	0,9	52	25,8	64	336	0	4	3	9	28	1,11	13	59	
09/07/2021				0,7	69	26	65	309	0	3	5	12	17		19	61	
10/07/2021				0,7	49	27	62	330	0	3	3	7	18		10	64	
11/07/2021				0,8	62	26,6	69	259	0	4	2	4	14		6	68	
12/07/2021				1,1	25	29	57	250	0	4	6	14	36		22	56	
13/07/2021	0,01	0,14	0,03	1,3	352	25,2	42	346	0	3	3	7	14	1,11	11	54	
14/07/2021				0,9	48	24,6	52	334	0	4	4	7	13		13	59	
15/07/2021				0,8	60	24,8	62	290	0	5	5	11	15		18	61	
16/07/2021				0,9	57	25,6	69	329	0	3	5	12	17		19	56	
17/07/2021				0,9	43	26	73	274	0	3	2	3	12		6	62	
18/07/2021	0,01	0,14	0,03	1	30	26,6	70	309	0	3	2	2	15	1,23	5	76	
19/07/2021				1	41	27,2	67	329	0,2		4	3	8	16		12	80
20/07/2021				0,8	53	27,2	67	283	0	3	4	14	19		20	75	
21/07/2021				1	34	27,4	70	318	0	3	3	10	19		14	72	
22/07/2021				0,9	43	28,3	59	332	0	3	4	16	22		22	71	
23/07/2021	0,01	0,27	0,05	0,9	51	28,1	61	283	0	4	4	17	24	1,74	22	71	
24/07/2021				1	80	27,6	77	303	0	4	2	7	20		10	69	
25/07/2021				1,1	54	27,2	74	237	0	3	2	2	20		5	73	
26/07/2021				0,7	60	24,4	73	186	8	3	3	10			14	72	
27/07/2021				0,8	53	26,2	70	327	0	4	4	14	17		20	67	

PLAN MUNICIPAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE BURJASSOT. DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO
Burjassot (Valencia)

28/07/2021				0,9	58	26,5	72	294	0	4	4	9		14	69	
29/07/2021				0,8	51	27,1	73	286	0	3	3	7	17	11	73	
30/07/2021				0,8	63	27,7	72	319	0	3	5	13	24	20	73	
31/07/2021				0,6	31	28,2	63	288	0	3	2	4	24	7	75	
01/08/2021					1	32	25,4	49	327	0	4	2	1	8	4	65
02/08/2021	0,01	0,14	0,01	0,7	53	26,2	59	309	0	3	2	3	12	0,45	6	75
03/08/2021				0,6	45	27,1	60	311	0	4	3	10	19	14	72	
04/08/2021				0,7	337	28	56	303	0	3	5	17	31	24	72	
05/08/2021				0,7	60	27,5	67	319	0	3	5	15	25	23	71	
06/08/2021				0,8	59	27,2	77	299	0	4	2	7	24	10	79	
07/08/2021					1	299	29,9	59	335	0	3	2	6	8	78	
08/08/2021					1	40	25,8	73	129	0	3	2	3	19	6	59
09/08/2021				0,8	59	26,5	68	238	0	4	2	2	17	5	66	
10/08/2021				0,4	58	26	68	123	0	5	3	15	26	19	53	
11/08/2021				0,5	92	27,6	63	222	0	3	4	15	28	20	72	
12/08/2021				0,7	57	30,5	56	249	0	4	4	20	62	25	72	
13/08/2021				0,7	76	28,2	73	291	0	3	3	10	46	15	66	
14/08/2021				0,7	122	29,8	67	256	0	4	3	14	52	19	57	
15/08/2021				0,9	88	30,1	65	268	0	3	2	8	53	10	63	
16/08/2021					1	73	28,1	70	263	0	3	4	7	56	13	64
17/08/2021				0,4	63	25,8	71	96	0,2	4	2	5		9	58	
18/08/2021				0,7	47	26,7	72	188	0,4	4	3	6	24	10		
19/08/2021				0,8	75	27	72	228	0	3	3	5	21	9		
20/08/2021				0,6	47	26,9	71	272	0	3	5	11	21	18	69	
21/08/2021				0,7	35	27,4	73	296	0	3	2	3		6	75	
22/08/2021				0,6	70	26,9	68	207	0	4	2	4		7	76	
23/08/2021				0,8	52	27,3	73	264	0	4	4	6		11	76	
24/08/2021				0,8	62	26,2	76	194	1	4	3	6		9	72	
25/08/2021				0,6	47	25,1	76	274	1,6	3	3	9	16	14	86	
26/08/2021				0,5	5	27,1	75	217	0,4	4	4	15	18	21	70	
27/08/2021				0,6	353	29	61	292	6,4	3	5	24		32	74	

PLAN MUNICIPAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE BURJASSOT. DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO
Burjassot (Valencia)

28/08/2021			0,5	47	27,7	69	283	0,6	4	3	8	23	12	84	
29/08/2021			0,6	63	27,7	72	263	0	4	2	2	24	4	89	
30/08/2021			0,6	39	24,2	82	154		3	2	6		9	74	
31/08/2021			0,8	39	25,6	78	168		4	5	10		17	66	
01/09/2021	0,32		0 1,2	34	24,6	84	138		3	3	9	18	0,41	13	76
02/09/2021			1,1	4	23,8	74			3	3	10	15		15	83
03/09/2021			0,8	6	25,9	73		0,4	3	6	18	23		28	74
04/09/2021			0,7	48	26,2	77		0	3	3	7	20		12	68
05/09/2021			0,6	354	26,9	76		0,6	3	3	7	0		11	64
06/09/2021	0,01	0,31	0 0,5	8	26,8	77	181	0,2	3	9	19	29	1,36	32	60
07/09/2021			0,6	4	26,3	78	170	0,6	3	11	12	19		28	60
08/09/2021			1	13	26,4	73	274	0,4	4	4	12	20		17	70
09/09/2021			0,7	15	26,4	70	265	0	3	6	11	17		19	68
10/09/2021			1	20	26,9	65	287	2,4	4	4	13	17		19	70
11/09/2021	0,01	0,18	0 0,7	19	26,4	74	236	0,4	4	3	6	14	1,23	10	77
12/09/2021			0,7	7	26,5	74	273	0	4	2	5	13		8	65
13/09/2021			0,5	310	25,9	74		1,8	3	5	23	16		30	48
14/09/2021			0,6	349	26,8	67		0	3	8	16	28		28	51
15/09/2021			1	299	26,6	68		1,4	4	4	15	28		21	65
16/09/2021			1	259	24	69		3,2	3	6	19			28	64
17/09/2021			0,6	338	24,1	77		0,4	4	7	20			31	57
18/09/2021			0,7	54	26,6	70	250	0	4	3	10			15	64
19/09/2021			1,2	354	23,5	62	229	0	4	2	10			13	54
20/09/2021			0,9	343	22,8	68	235	6	4	9	15			28	54
21/09/2021			1,3	6	20,4	70	212	2,4	4	4	8			14	58
22/09/2021			1	23	21,4	77	207	1,8	3	5	10			18	69
23/09/2021			1,1	22	22,8	77	159	0,8	4	4	11			17	79
24/09/2021			0,6	24	23,5	77	40	0,2	4	4	20			25	76
25/09/2021			0,4	306	23,9	87	139	3	4	4	18			24	48
26/09/2021			1,1	313	24,5	65	253	0	3	2	5			8	78
27/09/2021			0,8	349	23,9	71	243	0	4	7	20			31	64

PLAN MUNICIPAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE BURJASSOT. DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO
Burjassot (Valencia)

28/09/2021	0,5	349	23,5	76	195	0	3	10	26		41	66
29/09/2021	0,7	15	23,6	75	229	0	5	13	18		37	56
30/09/2021	0,5	10	22,9	79	125	0	3	10	19		33	54
01/10/2021	0,5	313	23,8	82	161	0	3	7	21		31	61
02/10/2021	0,4	340	23,9	82	199	0	3	4	15		21	62
03/10/2021	1,8	281	23,2	72	208	7,6	3	3	7		11	49
04/10/2021	1,6	284	19	57	121	0	4	6	24		33	40
05/10/2021	1,2	304	21,4	57	214	0,2	3	9	23		37	51
06/10/2021	0,7	298	22	68	226	0	4	9	18		32	53
07/10/2021	0,8	341	21,4	74	232	0	4	6	23		32	59
08/10/2021	0,5	32	22,2	74	169	0,2	3	4	18		24	72
09/10/2021	0,6	17	21,6	79	204	0	4	4	11		17	68
10/10/2021	0,6	19	20,9	78	87	0	4	2	4		7	73
11/10/2021	0,6	10	21,2	77	184	0	5	7	23		33	56
12/10/2021	0,8	282	20,6	75	232	0	3	2	9		13	64
13/10/2021	1	358	20,3	74	210	0	3	5	20		28	61
14/10/2021	0,7	355	20,6	77	189	0	4	7	27		37	60
15/10/2021	0,6	294	20,9	76	170	0	3	9	31		46	52
16/10/2021	0,6	2	20,7	71	155	0	3	3	10		15	74
17/10/2021	0,3	329	20,1	84	37	0	4	3	16	15	20	60
18/10/2021	0,6	348	20,1	78	171	0	4	8	26	20	39	51
19/10/2021	0,8	310	21	77	202	0	4	7	26	21	36	58
20/10/2021	0,6	306	20,5	79	201	0	4	7	21	22	32	60
21/10/2021	0,7	339	21,3	73	179	0	4	21	28		61	50
22/10/2021	0,3	16	18,2	78	9	1,2	4	3	15	17	19	54
23/10/2021	1,1	327	18,3	68	246	0,4	3	3	5	12	9	55
24/10/2021	1	296	17,8	76	207	0,4	4	7	19	17	30	50
25/10/2021	0,9	329	17,6	78	178	0	5	4	19	17	25	54
26/10/2021	1,1	347	17,9	80	157	0	4	9	27		42	54
27/10/2021	0,9	304	18,4	75	184	0	3	5	24	19	32	56
28/10/2021	0,4	309	18,4	79	132	0,2	5	10	38	28	53	49

PLAN MUNICIPAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE BURJASSOT. DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO
Burjassot (Valencia)

29/10/2021	0,6	248	19,2	75	65	0,4	4	15	43	30	67	35
30/10/2021	1,4	273	20,5	84	11	0	3	7	21	10	31	27
31/10/2021	2,7	260	23,6	74	126	0,4	3	3	2		6	43
01/11/2021	3,1	285	23,1	58		0	4	2	3	5	6	62
02/11/2021	2,7	266	17,6	58		0	4	3	21	10	26	56
03/11/2021	2,6	296	16,6	53		0	4	4	16	5	22	60
04/11/2021	1,2	307	13,9	54		0	4	12	27	10	45	48
05/11/2021	1,2	333	13,3	55	0,2		4	6	26		36	48
06/11/2021	1,4	340	14,3	42		0	3	7	22	8	33	54
07/11/2021	1,8	287	15,1	40		0	5	3	11	4	15	68
08/11/2021	0,6	280	16,2	57		0	4	32	54	18	102	37
09/11/2021	1,5	327	14,8	57		0	4	10	37	22	52	44
10/11/2021	0,9	317	16,7	64		0	4	7	43		54	39
11/11/2021	0,8	320	16,6	67	0,2		5	5	30	19	38	45
12/11/2021	0,8	316	16,7	78	0,4		5	16	50	17	75	23
13/11/2021	0,8	344	16,8	73		0	4	11	33	17	49	37
14/11/2021	0,9	330	15,9	66		0	3	4	18	15	24	50
15/11/2021	1,3	338	15,9	49		0	4	16	31		55	47
16/11/2021	1,3	318	13,7	58		0	4	20	37	23	68	41
17/11/2021	1,1	308	14,9	62		0	4	7	33	16	43	43
18/11/2021	0,7	347	14,1	78		0	3	6	30	16	39	36
19/11/2021	0,5	357	14,6	87		0	3	3	20	11	25	44
20/11/2021	0,3	343	14,7	93		0	4	5	24		30	41
21/11/2021	0,6	307	15,3	85		0	3	5	23	12	30	24
22/11/2021	0,7	4	13,3		41,6		4	9	20	12	33	40
23/11/2021	1,6	265	12	70		9	3	10	35	9	50	35
24/11/2021	2,3	286	10,1	74	3,2		3	5	20	5	28	37
25/11/2021	2,1	307	12,6	59		0	3	4	15		21	42
26/11/2021	1,3	293	11,9	57		0	4	13	32	11	52	33
27/11/2021	2,2	282	10,1	54		0	4	3	18	9	23	49
28/11/2021						0				6		

PLAN MUNICIPAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE BURJASSOT. DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO
Burjassot (Valencia)

29/11/2021				2,8	269	14,7	54		0	5	5	22			30	49
30/11/2021				0,7	285	13,4	70		0	5	38	47			104	30
01/12/2021									0,8				8			
02/12/2021				2,5	323	12,4	51		0	7	9	13	6		27	56
03/12/2021				1,9	298	13,1	47		0,2	6	13	33	9		52	46
04/12/2021				2,5	266	14,6	56	102	0	3	3	11	8		15	50
05/12/2021	0,01	0,14	0,2	2,4	302	13	52	111	0	5	2	7	6	0,72	10	63
06/12/2021							2	285	14	49	100	0	4	2	9	4
07/12/2021				2,8	259	15,2	60	86	0	4	5	15	11		23	48
08/12/2021				2,9	282	14,4	51	114	0	4	5	9	9		16	68
09/12/2021				3,2	266	13,6	55	116	0	4	4	13	11		18	56
10/12/2021	0,01	0,14	0,2	3,4	261	16,8	56	34	0	3	3	15	12	1	20	54
11/12/2021				1,9	307	17,2	50	108	0	4	2	7	12		11	61
12/12/2021				0,6	343	14	71	108	0	5	13	31	16		51	33
13/12/2021				0,8	334	12,4	78		0,2	4	16	38	24		63	22
14/12/2021				0,6	347	12	80		0	5	15	42	30		64	23
15/12/2021	0,01	0,56	0,15	0,7	331	11,9	80		0	4	19	42	34	1,75	71	23
16/12/2021				0,8	339	11,9	77		0	4	19	37	27		66	29
17/12/2021				0,8	345	11,5	74		0	4	10	31	26		47	30
18/12/2021				0,3	346	12,6	78		0	4	7	31	24		41	28
19/12/2021				0,3	322	12,4	82		0	4	7	29	26		39	34
20/12/2021				0,3	321	11,1	82		0,4	5	68	53			158	11
21/12/2021				0,7	346	14,2	78		0,2	5	22	38	32		72	17
22/12/2021				0,2	343	13,2	89		0	4	15	38	33		61	10
23/12/2021				0,3	243	14,3	84		0,2	5	28	41	28		84	13
24/12/2021				0,3	254	14,3	80		0	4	21	43	20		74	11
25/12/2021				1,3	251	16	65		0	3	2	7			10	58
26/12/2021				1,7	289	16	70	24	0	3	2	8	6		11	48
27/12/2021				2,6	257	19,4	57	91	0	4	3	14	20		17	57
28/12/2021				3,6	281	18,6	53	99	0	4	2	4	15		7	69
29/12/2021				1,6	259	17,5	57	95	0	4	8	30	17		42	36

PLAN MUNICIPAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE BURJASSOT. DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO
Burjassot (Valencia)

30/12/2021	0,6	292	15,5	66	104	0	4	24	44		80	24
31/12/2021	0,3	338	13	73	113	0	6	55	51	37	136	13

Los datos nos dicen que en términos de viento los periodos analizados han sido calmados y se han registrado velocidades que no han superado los 4,6 m/seg con la dirección reinante en el periodo de componente Oeste.

Todos los valores obtenidos durante el periodo de muestreo Evaluación de la Calidad del Aire son concentraciones que no han superado los valores establecidos en la normativa en este tema. El único valor que supera los umbrales es el NO₂ pero no se supera el valor límite diario de 50 µg/m³ en más de 35 ocasiones por año, que unicamente se superan en 5 ocasiones considerando incluido el valor 50.

La evaluación estadística de dichos datos nos aporta una información aproximada y que sirva para extrapolar el diagnóstico de la calidad del aire en la zona de medición. disponemos de un periodo extenso de medidas y en ninguno de los puntos se han obtenido valores preocupantes para la salud de ningún contaminante de los medidos. Si que se observa que el viento dominante de componente Oeste, puede transportar emisiones tanto de la autovía (CV - 35), pero en ningún caso suponen valores elevados de los contaminantes legislados que se miden para proteger la salud de la ciudadanía.

Las conclusiones obtenidas del informe nos dan una aproximación respecto a la calidad del aire en Burjassot.

- En relación con el **dióxido de azufre**, no se produce en ninguna superación del valor límite horario 200 µg/m³ y diario 125 µg/m³ establecido en el Real Decreto 102/2011. Los valores registrados (máximos de 7 µg/m³) se encuentran muy alejados de los límites establecidos, por lo cual **no existe ningún riesgo** que se superan estos límites en la zona de estudio en la actualidad.

- No ha habido ninguna superación del valor límite anual de dióxido de nitrógeno, en relación con los valores límite establecidos en el Real Decreto 102/2011, ni tampoco ninguna superación del valor límite horario (5 ocasiones permitidas).

- El análisis del cumplimiento de los valores límite las concentraciones registradas de Partículas en suspensión de diámetro inferior a 10 micras (PM₁₀) nos muestran el siguiente: el valor límite anual (20 µg/m³), no se ha superado en la zona. En cuanto al valor límite diario, fijado en 50 µg/m³, que no puede ser rebasado en más de 35 ocasiones se ha superado solamente en cuatro ocasiones.

- En cuanto a los niveles de Ozono troposférico, la normativa vigente en la actualidad, el Real Decreto 102/2011 establece por un lado, umbrales recomendables con la necesidad de prevenir en la población en determinadas circunstancias. A lo largo de este periodo de estudio estas medidas no se han tenido que llevar a cabo, al no superarse en ninguna ocasión el umbral de información o de alerta contemplado en la normativa, puesto que en caso de ocurrencia, se detecta en los meses de verano.

- Respecto al Valor objetivo de protección de la salud humana (120 µg/m³ como máximo octohorari diario, que no tendrá que superarse en más de 25 días por cada año civil) no se han registrado superaciones.

- Los valores de plomo se han mantenido bajos durante todo el periodo y la media está bastando alejada del límite establecido que se sitúa en 0,5 µg/m³.

- Tampoco se alcanzan los umbrales de arsenico (6 ng/m³) ni cadmio (5 ng/m³N).

Las propuestas de actuación planteadas por el PMMS de Burjassot contemplan fomentar los modos de desplazamiento sostenibles, peatonales y de movilidad personal con la bicicleta y monopatines, dentro de sus objetivos estratégicos. También considera la reducción de contaminación fomentando la intermodalidad con los medios colectivos de transporte urbano frente al vehículo privado y el empleo de combustibles y tecnologías menos contaminantes. Los objetivos del PMMS respecto al medioambiente van encaminados a mejorar la calidad del aire en el municipio, reduciendo el consumo de combustibles asociados a la movilidad, reduciendo las emisiones de CO₂ y las emisiones de los contaminantes NOx y PM10.

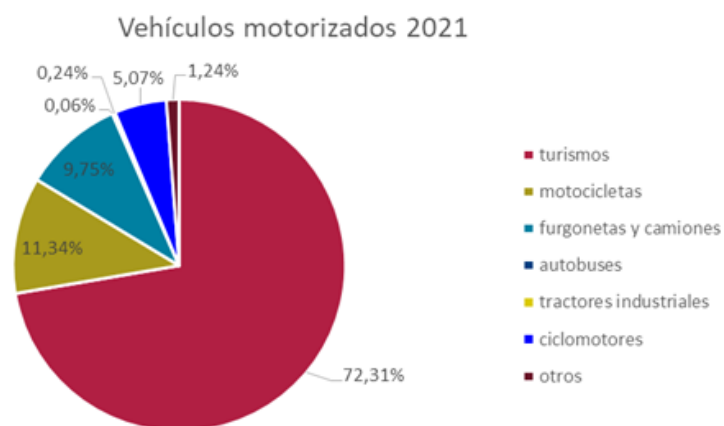
5.3.2.- Consumos energéticos y emisiones de contaminantes y GEI

La metodología que se ha utilizado para realizar el cálculo del consumo de combustible y las emisiones de contaminantes asociadas a la movilidad en vehículo privado consisten en:

1. Caracterización del parque móvil de Burjassot con el detalle del tipo de vehículo (turismo, furgoneta, moto, etc.), del tipo de combustible utilizado (diésel, gasolina, eléctrico, etc.) y de la categoría Euro (Pre - Euro, Euro Y - VINO).
2. Obtención de la red de desplazamientos y flujos mediante los datos de aforos de tráfico.
3. Obtención de las datos medios de consumo y emisiones del parque móvil de Burjassot
4. Cálculo del consumo y de las emisiones en base al tráfico.

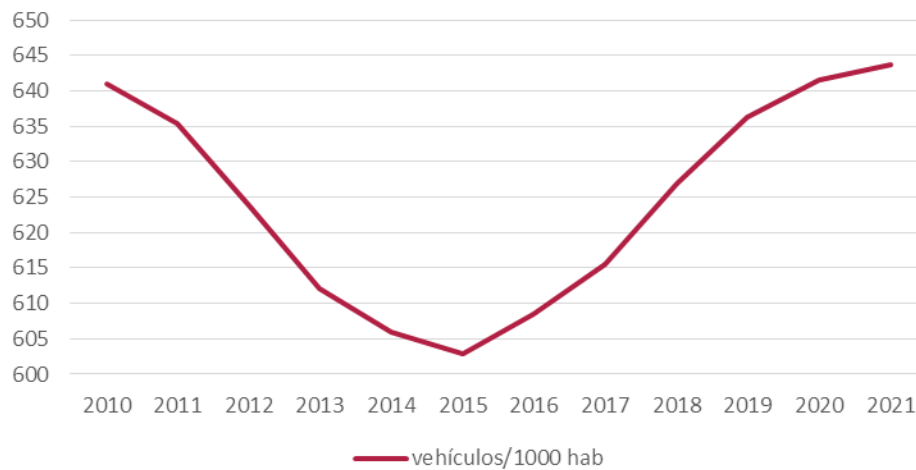
5.3.2.1.- Caracterización parque de vehículos

Se recopilan los datos del censo de vehículos del Banco de Datos Territorial sobre la evolución de los tipos de vehículo. Para el año 2021 el parque motor existente en Burjassot estaba formado por un total de 24.865 vehículos,



Si analizamos el índice de motorización del municipio, podemos afirmar que se encuentra dentro de la media de la Comunitat, y podemos observar la tendencia mencionada anteriormente, con un descenso hasta el año 2015 y un crecimiento constante hasta la fecha actual.

Índice de motorización

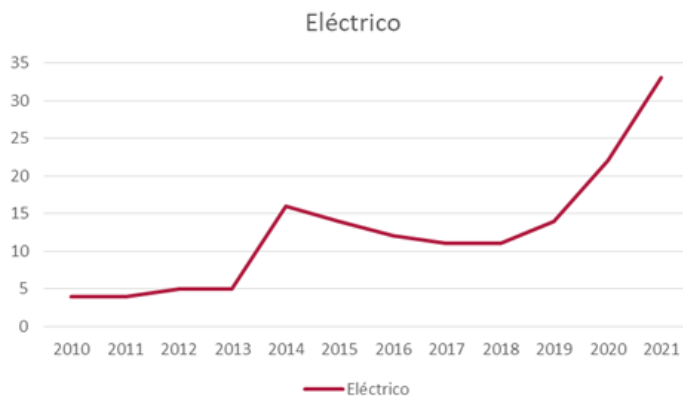


En cuanto al tipo de carburante, en el año 2021, el 51,18% de los vehículos utilizaban la gasolina como carburante, el 47,79% de los vehículos utilizaron diésel. El vehículo eléctrico supone un 0,13% de la flota, un 0,69% no lo especifica y un 0,21% utiliza otros carburantes.

El porcentaje de vehículos según el tipo de carburante en el año 2021 es el siguiente:

Tipo de vehículo	Diésel	Gasolina	Eléctrico	Sin especificar	Otros
Turismos	52,9%	46,8%	0,1%	0,0%	0,3%
Motocicletas	0,1%	99,6%	0,2%	0,0%	0,0%
Furgonetas y camiones	89,5%	10,3%	0,0%	0,0%	0,1%
Autobuses	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Tractores industriales	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Ciclomotores	2,5%	97,1%	0,5%	0,0%	0,0%
Otros	30,8%	12,0%	1,3%	55,8%	0,0%

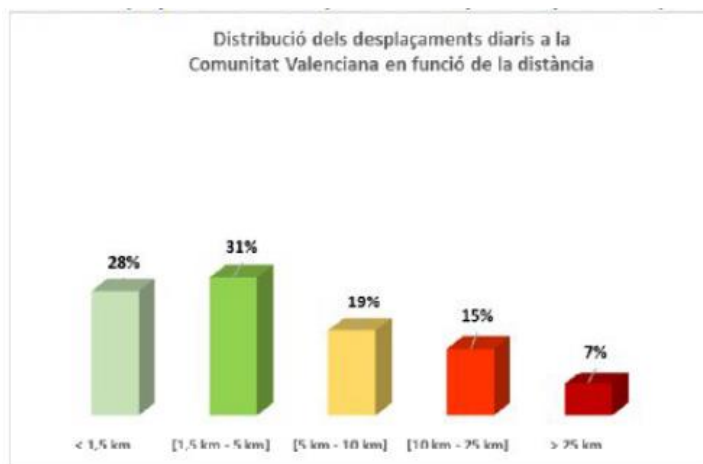
A pesar de que la presencia del vehículo eléctrico no es suficientemente alta, sí que muestra un crecimiento exponencial la adquisición de este tipo de vehículos frente a los vehículos con carburantes derivados del petróleo.



5.3.2.2.- Red de desplazamientos y veh·km por modos

A continuación se toman las hipótesis consideradas en el estudio de tráfico del PGOU de ocupación y reparto zonal por modos y obtienen los km realizados en la red viaria principal del municipio. Se utiliza la distribución de tráfico y por modo de transporte y se toman los ordenes de magnitud de distancias soportadas por cada modo (tomando como base los datos del PMoMe de Valencia). Del reparto por tipo de vehículos del estudio de tráfico se obtiene que como aproximación el 90% corresponde a vehículos ligeros y el 10% a pesados.

Del PMoMe se extrae el tipo de distancia recorrida en función del modo de desplazamiento:



En la Comunidad Valenciana el 28% de desplazamientos diarios recorren distancias de menos de 1,5 km. Entre 1.5-5 km el potencial de modos no motorizados (pie, bicicleta) aumenta al 59%. Considerando que los desplazamientos entre 5-10 km son los aptos para el transporte público, así como la mitad de los que alcanzan 10-25 km, siendo el potencial del transporte colectivo del 26,5 % de desplazamientos. No obstante se han tenido en cuenta los datos del Estudio de Tráfico del PGOU de Burjassot que en el reparto modal del mismo en medios motorizados y no motorizados y que distingue entre desplazamientos internos y externos al municipio:

	Interno	Localidades Norte y Oeste. Enlace 4	Localidades Este y Sur. Enlace 1	Localidades Este y Sur. Enlace 2	Localidades Este y Sur. Enlace 3	Localidades Este y Sur. Conexión 5	Localidades Este y Sur. Conexión 6
Desplaz. Pie o bicicleta	46,847	493	370	740	370	247	247
Desplaz. Vehículo privado o transporte público	2,082	9,891	6,330	11,869	5,935	2,769	2,769

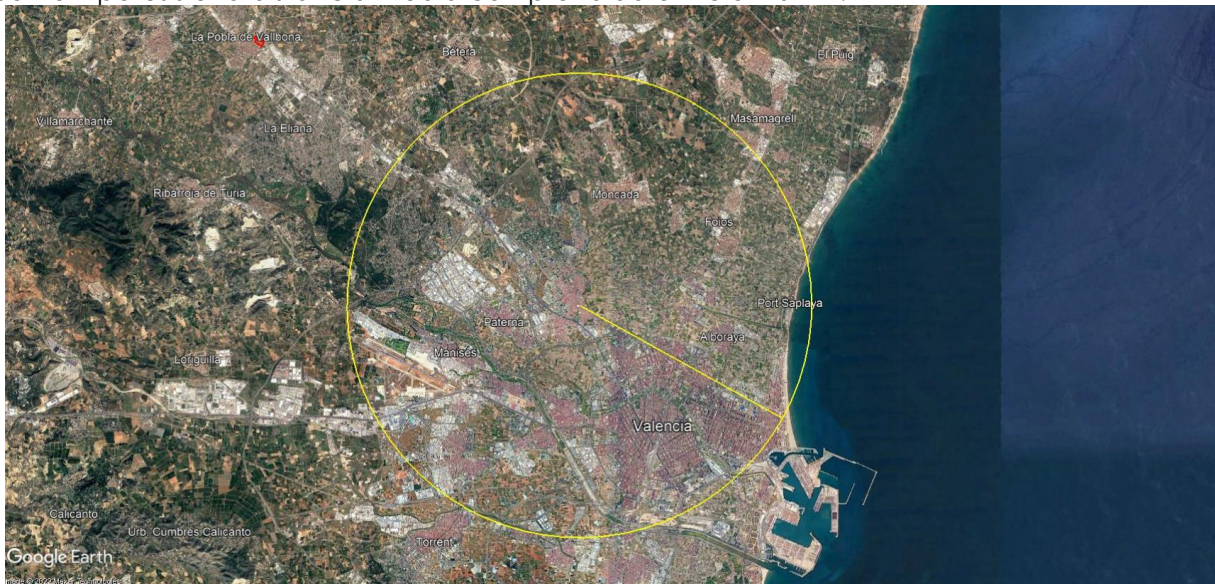
	Interno	Localidades Norte y Oeste. Enlace 4	Localidades Este y Sur. Enlace 1	Localidades Este y Sur. Enlace 2	Localidades Este y Sur. Enlace 3	Localidades Este y Sur. Conexión 5	Localidades Este y Sur. Conexión 6
Desplaz. Pie o bicicleta	4.178	44	33	66	33	22	22
Desplaz. Vehículo privado o transporte público	842	4.001	2.560	4.801	2.400	1.120	1.120

De este estudio se extrae que de todos los desplazamientos en modo motorizado el mayor porcentaje 95% corresponden a desplazamientos externos del municipio y solamente el 5% corresponden a desplazamientos internos.

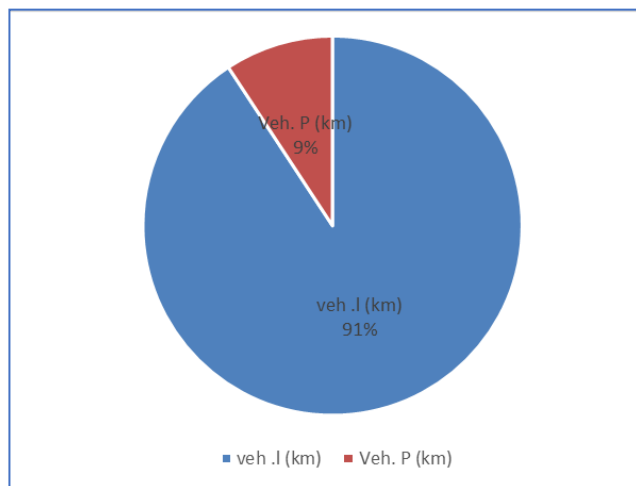


En la imagen superior se muestra un radio de desplazamientos desde el centro urbano de **1,5 km** de actuación que cubre todo el municipio y sus conexiones con municipios limítrofes. Por lo que se puede estimar que la distancia máxima de desplazamiento interna es máximo de 3,0 km y con el exterior adoptamos las hipótesis del PMoMe de Valencia de distancias comprendidas entre 5 y 25 km para el transporte público y vehículo privado.

Si bien un radio de acción desde el centro urbano de Burjassot de **8,5 km** (imagen inferior) abarca el municipio de Valencia y la mayoría de municipios con los que Burjassot tiene transporte público con líneas de autobus (Quart, Paterna, Manises, Godella, Rocafort,..), a excepción de La Pobla de Vallbona y Llíria que se encuentra a distancias de hasta 20 Km. Podemos tomar la hipótesis de una distancia media para el transporte público de 10 km y para distancias superiores tendríamos el vehículo privado para el que tomaremos como hipótesis una distancia media comprendida entre 5- 20 Km.



A continuación se muestran los veh·km realizados en la red viaria clasificados por tipo de vehículo:



92.84%	veh .I (km)	472,057.77
7.16%	Veh. P (km)	36,397.38
	Total	508,455.15

			internos	(%)	externos	(%)
92.84%	veh .l (km)	472,057.77	23,809.82	4.68%	448,247.95	88.16%
7.16%	Veh. P (km)	36,397.38	2,430.57	0.48%	33,966.80	6.68%
	Total	508,455.15				

5.3.2.3.- Factores de consumo y emisiones

Obtenida la distribución del parque de vehículos en el punto anterior, se procede a obtener los datos de consumo de combustible y emisiones particularizados para el parque.

El modo de cálculo de los factores de consumo y emisiones empleado incluye lo establecido por el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía IDEA del Ministerio para la Transición ecológica y el reto demográfico. También se ha considerado la metodología establecida por la Agencia Europea del Medio Ambiente a través de la publicación EMEP/EEA Corin. Las figuras que representan el modelo de cada contaminante varían en función del tipo de vehículo, la cilindrada, el combustible y están relacionados con la velocidad de circulación.

5.3.2.4.- Cálculo del consumo y de las emisiones

Finalmente, se hace el sumatorio de los valores de consumo y emisiones por los rangos correspondientes a la red principal del municipio para las expresiones de cada contaminante que varían entre tipologías de vehículo, cilindrada y combustible y dependen de la velocidad a la que se circula. Se obtienen los siguientes resultados:

Valores medios considerados	veh ligeros	Vehículos pesados
consumo de combustible	50 gr/km	60 gr/km
CO₂	160 gr/km	175 gr/km
NO₂	0.11 gr/km	0.135 gr/km
PM10	0.049 gr/km	0.052 gr/km

Obteniendo unos valores globales por año y días laborables:

		Kg/año
veh .l (km)	472,057.77	
internos		23,809.82
externos		448,247.95
Veh. P (km)	36,397.38	
internos		2,430.57
externos		33,966.80
consumos		6,446,682.81
CO₂		20,474,696.13
NO₂		14,210.00
PM10		6,255.87

5.3.3.- Contaminación acústica

En Burjassot, del Estudio acústico del PGOU, se destaca como foco emisor de ruido la red viaria en el ámbito urbano y concretamente el paso de la CV - 35 (Autovía del Turia) y la CV - 30 y sus ramales y las líneas 1 y 4 de MetroValencia.

La Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica (DOCV n.º 4394) establece los niveles sonoros externos permitidos, durante el día y la noche, en los usos Sanitario y Docente, Residencial, Terciario, e Industrial.

Font: Tabla 1 del Anexo II de la Ley 7/2002 de la Generalitat Valenciana

	Nivel sonoro dB (A)	
	Día	Noche
Sanitario y Docente	45	35
Residencial	55	45
Terciario	65	55
Industrial	70	60

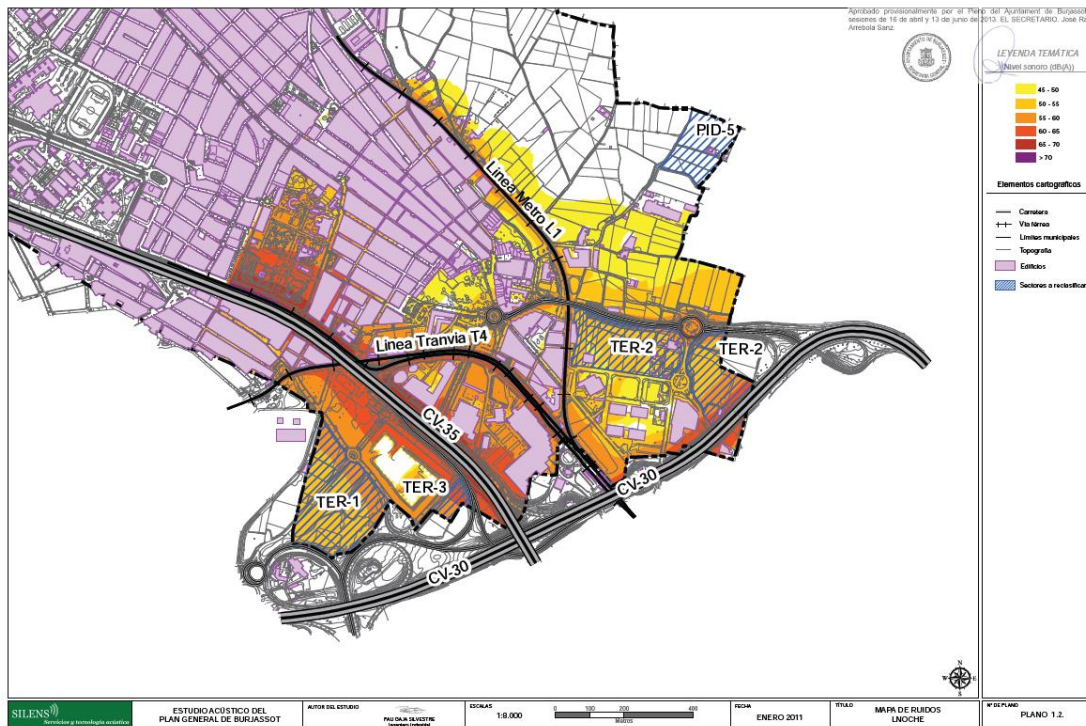
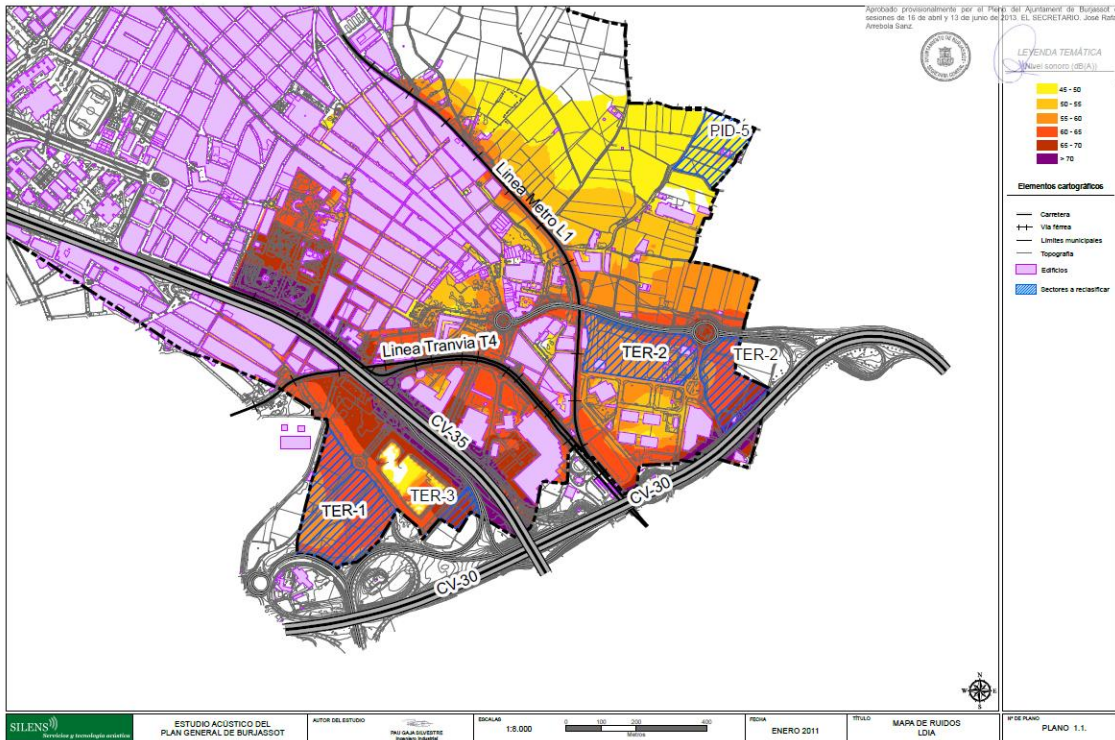
Niveles de recepción externos permitidos, en decibelios dB(A).



Ilustración 1: Infraestructuras principales del término de Burjassot

El Estudio acústico del PGOU de Burjassot identifica las zonas donde se superan en 10 dB (A) los nivel acústicos objetivos. Las áreas más afectadas son las que se sitúan en las proximidades de los accesos principales CV-35 y CV-30 así como las líneas 1 y 4 de MetroValencia.

PLAN MUNICIPAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE BURJASSOT. DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO
Burjassot (Valencia)



En el estudio acústico se ha caracterizado la situación acústica actual del término municipal de Burjassot en el entorno de los sectores propuesto a reclasificar en el plan general mediante la aplicación de modelos de predicción y la realización de mediciones de campo. Con los resultados obtenidos, se ha analizado el cumplimiento de los niveles sonoros máximos permitidos por la Ley 7/2002 de la G.V: para cada uno de los sectores a reclasificar propuestos en el Plan General previsto.

En base al análisis realizado se han propuesto una serie de medidas a adoptar para los sectores Ter-1, Ter-2 y Ter-3 que deberán ser tenidas en cuenta en los posteriores desarrollos de cada sector como pantallas acústicas o retranqueos en caso de actividades nocturnas.

6.- OBJETIVOS AMBIENTALES E INDICADORES DEL PMMS

Del análisis ambiental previo del Plan de Movilidad de Burjassot, la propuesta de objetivos ambientales específicos por desarrollo del PMMS de Burjassot son los que se presentan a continuación:

1. Mejorar Itinerarios peatonales en accesos al transporte público, a la red de equipamientos y paisajes relevantes de Burjassot. Asociado a reducir la accidentalidad e interferencias asociada a la movilidad puesto que la accidentalidad continúa siendo uno de los principales efectos negativos de la movilidad. Será necesario que las medidas del PMMS vayan encaminadas a conseguir una reducción de la accidentalidad. Incluyen:

- Incremento de la superficie reservada para el desplazamiento de los peatones y mejora paisajística de los recorridos, incorporando arbolado y elementos ajardinados y mejorando el mobiliario y pavimento de las calles
- Creación de calles exclusivamente peatonales o de tráfico restringido con el objetivo de reducir o eliminar las circulaciones de vehículos motorizados en el centro histórico de Burjassot
- Creación de un paseo que mejore las conexiones peatonales y ciclistas entre el casco urbano de Burjassot y la huerta.

2. Ampliar la red de carriles bici, ciclo calles y calles de tráfico compartido de manera que se ofrezca una alternativa real a los desplazamientos motorizados dentro del municipio, conectando todos los equipamientos y zonas verdes de red primaria y los puntos de acceso a la red de transporte público de autobús y metro. Además de incrementar el número de plazas de aparcamiento de bicicletas, ubicándolas junto a todas aquellas estaciones de metro y tranvía, preferentemente en espacios habilitados dentro de las propias estaciones o en lugares cubiertos y resguardados situados próximos a ellas.

3. Reducir y optimizar la ocupación del espacio público por parte del vehículo privado de motor. Optimización del espacio público mediante la reducción de la ocupación de los espacios destinados principalmente al vehículo privado en favor de los espacios prioritarios o exclusivos para peatones y transporte público.

Indicadores:

- Reparto modal de los desplazamientos (%)
- Km de calles con una amplitud útil de acera superior a 2,5 m
- km recorrido no motorizado a pie, bicicleta y VMP.
- Víctimas mortales anuales en accidentes de tráfico. (Muertos/año).
- Accidentes anuales con muertes o heridos graves por vehículo/km.)

4. Mejorar el transporte público y su intermodalidad ubicar puntos de acceso a la red de taxi junto a todas las estaciones de metro existentes. Potenciar los sistemas de información en tiempo real de cada uno de los servicios de transporte público ofrecidos, permitiendo al usuario programar sus desplazamientos con la mayor eficiencia

Indicadores:

- Emisiones anuales de gases de efecto invernadero en CO2 equivalente. (Tm/año)
 - Tiempo de espera y frecuencia. (h/año)
 - Emisiones anuales de NOX. (Tm/año)
5. Reducir el consumo de combustibles asociados al transporte de mercancías: se establece como objetivo moderar el consumo de energía. Esto será posible regulando el uso rotativo y compartido de aparcamientos de mercancías y favoreciendo y fomentando con medidas fiscales los vehículos eléctricos o medios de transporte de alta ocupación, fomentar el uso compartido de vehículos privados que suponen menor consumo y mejorando la eficiencia de su utilización.

Indicadores:

- Consumo energético total (Tep/año)
 - Calles de prioridad peatonal, en las diferentes modalidades. (km)
 - Km de calles con acera superior a 2,5 m de anchura.
 - Km de carriles bici
6. Lograr los parámetros legales en relación a la contaminación acústica: el tráfico en las zonas urbanas supone uno de los principales factores del ruido ambiental condicionado por el ruido del motor a bajas velocidades. Burjassot dispone de un Mapa de Capacidad Acústica, por lo tanto, se establece como objetivo el no sobrepasar los valores fijados por el Anexo I de la Ley 7/2002 de Protección contra la contaminación acústica donde se establecen los valores límites de inmisión para el periodo de día, anochecer y noche para las diferentes zonas de sensibilidad acústica.

Indicadores:

- Proporción de la población expuesta a niveles diurnos de ruido > 65 dB

7.- DESCRIPCIÓN DE PROPUESTAS

7.1.- ALTERNATIVA CERO: ESCENARIO TENDENCIAL

Partiendo de la situación actual analizada se ha definido un escenario tendencial (Alternativa Cero) que refleje la evolución de los diferentes parámetros ambientales asociados a la movilidad del municipio de Burjassot para el año 2032 en el caso de que no se desarrolle el PMMS.

En esta situación la movilidad futura aumenta. La obtención del crecimiento de la movilidad interna y de conexión se calculará en base a la proyección de la población actual para el escenario futuro 2032. De los datos extraídos del Instituto estadístico de Valencia IVE, el crecimiento anual mediano de la población de Burjassot de los últimos 5 años es del 0,75% . Aplicando dicho ratio de crecimiento a la población actual para el año horizonte del 2032 se obtiene una población de 38.982 habitantes (crecimiento acumulado del 3,74% respecto la situación actual).

Y aplicando dicha tasa de crecimientos se calcula del mismo modo que en la situación actual la movilidad de vehículos ligeros internos y de conexión, dado que se prevé que los repartos modales y la ratio de ocupación de los vehículos no se modifiquen sin aplicar las medidas de actuación del PMMS. Por lo tanto, el valor de los veh - Km ligeros estimados en el escenario tendencial asciende 129,70 millones de veh - Km anuales.

A continuación se resumen los resultados obtenidos:

			internos	(%)	externos	(%)
93.60%	veh .l (km)	495,651.30	24,979.13	4.72%	470,672.16	88.88%
6.40%	Veh. P (km)	33,893.41	1,990.67	0.38%	31,902.74	6.02%
	Total	529,544.71	132,386,176.54	año		

7.1.1.- Consumo y emisiones:

		Kg/año
veh .l (km)	495,651.30	
internos		24,979.13
externos		470,672.16
Veh. P (km)	33,893.41	
internos		1,990.67
externos		31,902.74
consumos		6,704,042.35
CO2		21,308,888.53
NO2		14,774.31
PM10		6,512.34

Aunque en los últimos años se experimenta un incremento del 3% en vehículos eléctricos, se mantiene como hipótesis los mismos reparto de porcentajes actuales. Los ratios

de los modos arrojan que las motocicletas aumentan un 31%, los ciclomotores descienden un 22.3%, y a excepción de los autobuses que aumentan un 36% el resto de vehículos pesados baja un 21%. Pero dado que esta evolución es bastante irregular en función del año origen y remarcando que es en el último año donde se mantiene el crecimiento de motocicletas pero con solo el 3%, un aumento del 0.4% de turismos y nº de autobuses que se mantiene estable. Por esta razón para la alternativa cero se considera el mismo reparto que en la situación actual y solamente se considera el incremento de desplazamientos como consecuencia del crecimiento de la población.

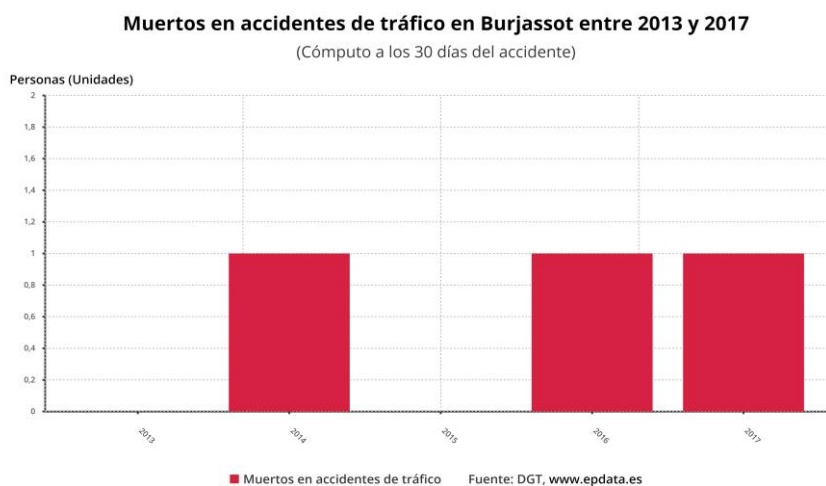
Hay que añadir que los modelos más antiguos de vehículos van siendo renovados y sustituidos por otros más eficientes, mientras que aumentan el número de vehículos de la categoría más nueva, así como los vehículos que usan energías alternativas como los eléctricos o los GPL. Valores que contribuirían a rebajar los datos de consumo energético y las emisiones contaminantes y de GEI y contaminantes atmosféricos en Burjassot, para el año 2032 en el escenario futuro.

La metodología de cálculo ha sido la de calcular la evolución en el reparto modal el valor obtenido en los 3 últimos años que se puede ajustar mejor a la tendencia futura. Dando lugar a incremento del 1.96% de turismos, 1.05% de motocicletas y disminución del 0.46%, 0.01%, 0.02% y 0.35% para furgonetas-camiones, autobuses, tractores y ciclomotores respectivamente.

Los resultados de los factores ambientales calculados para el escenario futuro presentan un ligero empeoramiento respecto la situación actual, habrá que tomarlos con cautela puesto que consideran un crecimiento de turismos pero se desconoce la evolución futura de vehículos eléctricos que hasta la fecha no logra despegar.

7.1.2.- Accidentalidad:

En lo relativo al factor de accidentabilidad. Los datos de que se disponen en el ámbito urbano durante el periodo del 2013 - 2017, muestran en este periodo de 5 años que el número de accidentes se ha mantenido de media entre 0 (en 2013 y 2015) y 1 el resto de años. Es significativo que los dos últimos años las víctimas se mantienen en 1 y puede ser resultado del aumento en el nº de vehículos.



El indicador de accidentalidad más desfavorable en este periodo es de 1 víctima mortal/año.

A pesar del incremento de movilidad asociada al escenario futuro y con el que podría darse un aumento de la accidentalidad. Se puede considerar que las políticas y campañas de seguridad viaria de la DGT ayudarán a contenerlo, situándose en unos valores de accidentalidad en 2032 similares a los actuales.

7.1.3.- Contaminación acústica:

Los valores actuales de contaminación acústica en el escenario futuro no mejorarán puesto que la movilidad en vehículo privado se incrementa ligeramente y no se aplican las medidas del PMMS al objeto de reducir el ruido. Sí que se podría obtener una mejora, pero, con la introducción del vehículo eléctrico.

7.1.4.- Ocupación del suelo

Sin la ejecución de ninguna actuación en materia de planificación y mejora de la movilidad los indicadores relativos no sufrirán ninguna variación.

7.2.- ALTERNATIVA UNO: ESCENARIO FUTURO DE DESARROLLO DEL PMMS

La alternativa 1 tiene como escenario futuro la puesta en marcha de los diferentes programas de actuación, con las actuaciones de mejora y promoción de la movilidad sostenible en el municipio de Burjassot. Es decir, dando resultado a implementar el desarrollo de las propuestas de actuación del PMMS y cuyo principal objetivo es fomentar el cambio modal en los desplazamientos hacia aquellos modos más sostenibles y que reducen los valores relacionados con la contaminación ambiental.

El PMMS de Burjassot desarrolla un número de actuaciones para esta alternativa 1. Todos estos programas de actuación llevan asociados consigo medidas de corrección y de minoración de los impactos ambientales. Medidas correctoras incluidas en todos los ámbitos tratados dentro del Plan de movilidad, Peatones, bicicleta, transporte público, vehículo privado motorizado, aparcamiento y gestión de la movilidad.

7.2.1.- Propuestas del Plan

Teniendo en cuenta los diferentes aspectos considerados en el análisis de la movilidad y sus diferentes modos, el desarrollo del PMMS establece para estos ámbitos de actuación y que corresponden con alguno o varios de los modos de movilidad y de los elementos de organización, gestión y promoción. Enfocados todos a conseguir una implantación integrada y coherente en el tiempo. Para cada campo de actuación se han definido una serie de líneas estratégicas con una lista de acciones específicas.

Se fijan cinco ámbitos de actuación diferenciados con una ó varias medidas de actuación:

1. Movilidad a pie.
2. Movilidad en bicicleta.
3. Movilidad en transporte público.
4. Movilidad en vehículo privado motorizado y
5. Gestión de la movilidad.

PLAN MUNICIPAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE BURJASSOT. DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO
Burjassot (Valencia)

Programa Actuación	Línea de actuación	Acciones	FASE
TRANSPORTE PÚBLICO	TPUB1 Mejora de la intermodalidad en los accesos a red de lte. Público (metro y tranvía)	Reserva plazas aparcamiento Bicis	1, 2 y 3
		Información distancias, y modos de transporte disponibles con frecuencias	
MOVILIDAD PEATONAL	MP1 Mejora de la permeabilidad de las infraestructuras lineales: pasos superiores e inferiores.	Traslado de paso superior	1, 2 y 3
		Nuevo paso elevado en conexión con Benimamet.	
	MP2 Adecuación y sustitución o mejora de los sistemas de reducción de velocidad de los desplazamientos motorizados	Adecuar pasos inferiores de la CV-35	1 y 2
		Mejorar accesibilidad en pasos a nivel del tranvía	
	MP3 Mejora de la señalización en viales con preferencia al tráfico no motorizado.	Incremento de la superficie de aceras	1 y 2
Introducir elementos de calmado del tráfico motorizado			
	Delimitar y señalizar el espacio para cada modo de desplazamiento.	1 y 2	
MOVILIDAD CICLISTA Y VMP	MB1 Ampliación de la red de alquiler de bicicletas.	Incremento de puntos de alquiler de bicicletas en principales focos atractores y generadores de desplazamientos	1, 2 y 3
		Incremento del número de plazas de aparcamiento en esos focos atractores comerciales	
	MB2 Mejora de la señalización de puntos de estacionamiento de bicicletas y alquiler de bicicletas.	Introducir señalética y paneles en el mobiliario urbano	1, 2 y 3
	MB3 Integración del mobiliario urbano, la mejora de accesibilidad a estacionamientos de bicicletas e incremento de dichas plazas.	Elección de mobiliario diferenciado por usos	1, 2 y 3
Incrementar plazas junto a edificios y zonas públicas			
MB4 Resolución de puntos conflictivos en la red ciclista	Elección de sistemas de anclaje empotrables en suelo abatibles	1	
	Priorizar compatibilidad con resto del mobiliario		
	Aumento de elementos separadores de uso y mejora de la seguridad		
MB5 Ampliación de la red carril bici, calles de tráfico compartido y ciclocalles.	Ordenación de la sección transversal dedicada al carril bici cuando comparte espacio con otros usos	1 y 2	
	Incremento de la red ciclista, calles de uso compartido y ciclo calles de acuerdo a lo establecido en los planos contenidos en el Plan de municipal de Movilidad.		
	Habilitación de la red de caminos de la huerta para el uso exclusivo de peatones, ciclistas, residentes y vehículos necesarios para la explotación agrícola.		
	Conexión ciclista entre los equipamientos y zonas verdes integrantes de la red primaria de dotaciones		
MOVILIDAD VEHÍCULO PRIVADO MOTORIZADO	VMOT1 Mejora del comportamiento del tráfico motorizado en la carretera CV-35	Limitar la velocidad de circulación en la CV-35 entre Valencia y RTVV	2 y 3
		Delimitar y segregar un carril para vehículos de alta ocupación VAO	
	VMOT2 Adecuación de pasos a nivel del metro	Adecuación de los referidos pasos a nivel a las condiciones de accesibilidad que establece la legislación vigente en la materia, facilitando el acceso a todos los usuarios: ciclistas, peatones, PMR, etc a todos los sistemas de transporte situados en el entorno de las estaciones	1
	VMOT3 Adecuación de la normativa de circulación	Modificación de la ordenanza actual de circulación de vehículos al objeto de adecuarla a las determinaciones del Plan Municipal de Movilidad y fijar la preferencia de las circulaciones peatonales y ciclistas.	1
	VMOT4 Adecuación de pasos a nivel del metro	Adecuación de los referidos pasos a nivel a las condiciones de accesibilidad que establece la legislación vigente en la materia, facilitando el acceso a todos los usuarios: ciclistas, peatones, PMR, etc a todos los sistemas de transporte situados en el entorno de las estaciones	1
	VMOT5 Ejecución de pantallas acústicas en zona del Campo de futbol y la Ronda del Castell.		2 y 3
	VMOT6 Calmado del tráfico	Intervención en carretera de Liria y calle Primero de Mayo	1 y 2
	VMOT7 Reducción del tráfico	Traslado de la gasolinera del POUET	2 y 3
VMOT8 Apertura de vía paralela a la calle Tierno Galván y eliminar la edificación de la Trapería. Diseño de jardines.		1 y 2	
VMOT9 Limitación de velocidad a 30 Km/h	Calles Mariana Pineda, Laura Volpi, Pi y Margall	1 y 2	
GESTIÓN DE LA MOVILIDAD	VG1 Mejora y difusión de los sistemas de movilidad disponibles en Burjassot. Conocimiento a tiempo real del estado, ubicación y alternativas de servicios disponibles.	Instalación de paneles informativos, actualizados en tiempo real, en los puntos de acceso al municipio y centros intermodalidad, sobre el estado de la red de transporte público, puntos de acceso, distancias, aparcamientos disponibles, etc	1, 2 y 3
		Creación de aplicaciones para móvil, páginas web accesibles mediante código QR, etc, que permitan al usuario a lo largo de su trayecto obtener la información anteriormente referida.	
	VG2 Concienciación de las alternativas disponibles al vehículo privado. Estimulación del acceso y uso a los sistemas de movilidad	Instalación de paneles informativos que faciliten al usuario, desde que desembarca en una de las estaciones de metro o tranvía, el acceso a la red pública de alquiler de bicicletas, autobuses y taxis, indicando la dirección, distancia, número de unidades disponibles, tiempos de paso y distribución dentro del municipio.	1, 2 y 3
		Cursos de formación para ciclistas y peatones encaminado a conseguir una reducción del consumo energético del tráfico motorizado	
VG3 Sistemas de información de plazas de estacionamiento disponibles en viario y bolsas de aparcamiento al objeto de evitar circulaciones excesivas de vehículos a motor en casco urbano	Campaña de concienciación ciudadana	1, 2 y 3	
	Políticas de fomento de la compra y reparación de bicicletas en comercios del municipio		
VG4 Programa de Coordinación del servicio de alquiler compartido con municipios colindantes.	Políticas de descuento en el transporte público para los usuarios que adquieran una bicicleta o combinen varios sistemas de desplazamiento en sus trayectos	1	
	Instalación de paneles en los accesos indicando la congestión en lo que respecta al número de plazas de aparcamiento		
	Instalación de indicadores del número de plazas de aparcamiento en los puntos de acceso a las calles de manera que se evite la circulación en "bucle" por parte de los conductores que buscan un lugar para estacionar sus vehículos.	1, 2 y 3	
	Puesta a disposición del conductor de páginas web de información en tiempo real del número de plazas de aparcamiento disponibles en Burjassot. Acceso mediante códigos QR, aplicaciones específicas para móvil, etc		
	Coordinación con el municipio de Valencia para habilitar puntos de estacionamiento de ambos servicios de alquiler en el entorno de la estación del Empalme y Avenida Cortes Valencianas, acompañado de sistemas de aviso y coordinación entre el usuario y la empresa suministradora del servicio sobre la localización de las bicicletas	1	

8.- DESARROLLO PREVISIBLE DEL PLAN DE MOVILIDAD

8.1.- PROGRAMACIÓN DE LAS PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

Para el desarrollo del PMMS de Burjassot se han fijado tres periodos para el desarrollo de los programas de actuación bien a corto plazo (Fase 1) que comprende un plazo de (0–2 años) a contar desde la aprobación y puesta en marcha, medio plazo (Fase 2) que abarca desde los (2 - 3 años) y una última fase para completar el PMMS (Fase 3) y que va desde los (4 - 10 años). Siendo que a los 10 años ha de estar completadas todas las actuaciones planteadas en el mismo. Existen actuaciones que serán puntuales y se desarrollen exclusivamente en una sola fase y la mayoría se implementarán de forma gradual a lo largo de las 3 fases.

Línea de actuación	FASE
TPUB1 Mejora de la intermodalidad en los accesos a red de tte. Público (metro y tranvía)	1, 2 y 3
MP1 Mejora de la permeabilidad de las infraestructuras lineales: pasos superiores e inferiores.	1, 2 y 3
MP2 Adecuación y sustitución o mejora de los sistemas de reducción de velocidad de los desplazamientos motorizados	1 y 2
MP3 Mejora de la señalización en viales con preferencia al tráfico no motorizado.	1 y 2
MB1 Ampliación de la red de alquiler de bicicletas.	1, 2 y 3
MB2 Mejora de la señalización de puntos de estacionamiento de bicicletas y alquiler de bicicletas.	1, 2 y 3
MB3 Integración del mobiliario urbano, la mejora de accesibilidad a estacionamientos de bicicletas e incremento de dichas plazas.	1, 2 y 3
MB4 Resolución de puntos conflictivos en la red ciclista	1
MB5 Ampliación de la red carril Bici, calles de tráfico compartido y ciclocalles.	1 y 2
VMOT1 Mejora del comportamiento del tráfico motorizado en la carretera CV-35	2 y 3
VMOT2 Adecuación de pasos a nivel del metro	1
VMOT3 Adecuación de la normativa de circulación	1
VMOT4 Adecuación de pasos a nivel del metro	1
VMOT5 Ejecución de pantallas acústicas en zona del Campo de futbol y la Ronda del Castell.	2 y 3
VMOT6 Calmado del tráfico	1 y 2
VMOT7 Reducción del tráfico	2 y 3
VMOT8 Apertura de vía paralela a la calle Tierno Galván y eliminar la edificación de la Traperia. Diseño de jardines.	1 y 2
VMOT9 Limitación de velocidad a 30 Km/h	1 y 2
VG1 Mejora y difusión de los sistemas de movilidad disponibles en Burjassot. Conocimiento a tiempo real del estado, ubicación y alternativas de servicios disponibles.	1, 2 y 3
VG2 Concienciación de las alternativas disponibles al vehículo privado. Estimulación del acceso y uso a los sistemas de movilidad	1, 2 y 3
VG3 Sistemas de información de plazas de estacionamiento disponibles en viario y bolsas de aparcamiento o al objeto de vitar circulaciones excesivas de vehículos a motor en casco urbano	1, 2 y 3
VG4 Programa de Coordinación del servicio de alquiler compartido con municipios colindantes.	1

9.- POTENCIALES IMPACTOS AMBIENTALES CONSIDERANDO EL CAMBIO CLIMÁTICO

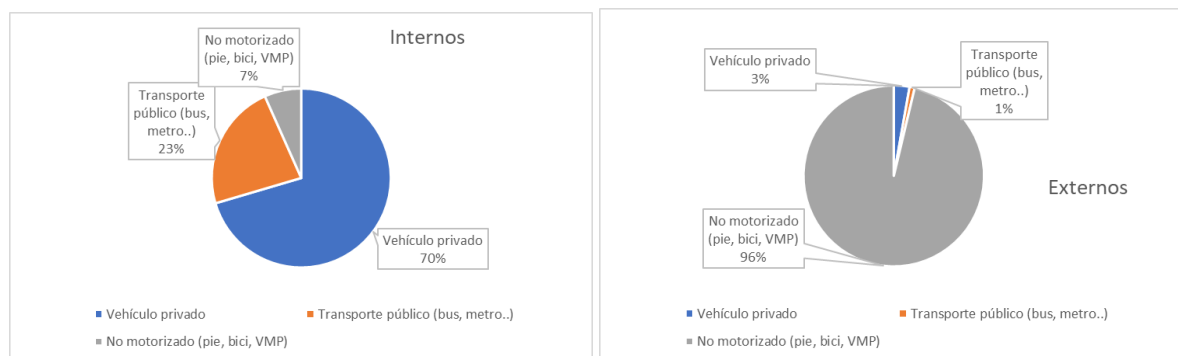
Partiendo de los impactos de todas y cada una de las propuestas del programa de actuación del PMMS se define la sostenibilidad ambiental del Plan de Movilidad en función del éxito e impacto de dichas propuestas en la consecución de los objetivos ambientales. Objetivos que buscan la disminución del consumo energético, la reducción de la contaminación acústica, la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y de la contaminación atmosférica, a reducción y optimización de la ocupación del espacio público por parte del vehículo privado de motor y la disminución de la accidentalidad que están fuertemente relacionadas con una disminución del desplazamiento en vehículos privados en favor del aumento de medios sostenibles de mayor ocupación como puede ser el transporte público o mejor de contaminación nula, como el peatón o la bici.

Para analizar el impacto ambiental que el PMMS tendrá en su horizonte en 2032 es necesario comparar con los valores conocidos de partida en la situación actual, datos obtenidos en el punto 4.

9.1.- IMPACTO AMBIENTAL DEL PMMS

Tal y como se ha procedido en la alternativa cero, el crecimiento de la movilidad interna y de conexión se hará en base a la proyección de la población actual para el año horizonte 2032, con una tasa del 0,75% anual, valor medio obtenido de los últimos años. Aplicado ese ratio de crecimiento a la población actual la población proyectada en el 2032 resulta ser de 38.982 habitantes.

Respecto a la distribución de desplazamientos y de las cuotas modales para el año futuro 2032 con las actuaciones del PMMS ya totalmente ejecutadas, distinguimos:



La hipótesis en el reparto de vehículo privado se reduce en 8 puntos pasando de 40% a 32%, en el transporte público pasa de 9.4% a 10.4% y los modos no motorizados de 50.6% a 57.6% para los desplazamientos futuros proyectados.

Respecto al reparto entre el interior urbano y conexiones con el exterior se han considerado los mismos porcentajes que en la situación actual y que vienen condicionados por la intercomunicación con la capital de provincia y el resto del área metropolitana, así como con la cercanía a Valencia y la buena red existente de transporte público existente en Burjassot. En consecuencia, en el municipio estaban muy marcados los desplazamientos interiores en modo no motorizado y los motorizados en desplazamientos en conexiones con

el resto de municipios del área metropolitana, debido a la afluencia a la universidad y centros de trabajo (RTVV, Parque Albán, Parque Ademuz).

También se considera la hipótesis de un incremento de la ocupación de los vehículos a 1,4 respecto en el año horizonte comparado al dato de 1,2 personas/vehículo del Estudio de tráfico 2019. Este incremento se asocia a las medidas de promoción del uso de coche compartido y el encarecimiento del precio del combustible.

Aplicando todos los repartos y mismos valores de contaminantes por medio de transporte que en la situación actual, el volumen total de veh - km en el año futuro de 2032 e implementadas las medidas del PMMS se contabilizan en 103.029.313. Se observa que el número total de veh - km ha sufrido una reducción del - 22,18% respecto de la situación de la alternativa cero en 2032 como consecuencia del incremento poblacional, la reducción del porcentaje de uso del vehículo privado en favor de medios no motorizados fundamentalmente y el incremento de la ocupación de los vehículos. Este valor comparado con la situación actual se ve disminuido en un orden del -19%

A continuación, se resumen los resultados obtenidos:

			internos	(%)	externos	(%)
93.60%	veh .l (km)	385,739.77	19,439.97	4.72%	366,299.80	88.88%
6.40%	Veh. P (km)	26,377.49	1,549.23	0.38%	24,828.25	6.02%
	Total	412,117.25	103,029,313.23	año		

9.1.1.- Consumos y emisiones

Y por tanto, los resultados de los parámetros ambientales evaluados del escenario del PMMS 2032 son los siguientes:

		Kg/año
veh .l (km)	385,739.77	
internos		19,439.97
externos		366,299.80
Veh. P (km)	26,377.49	
internos		1,549.23
externos		24,828.25
consumos		5,217,409.38
CO2		16,583,605.70
NO2		11,498.08
PM10		5,068.22

		Kg/año	% Var./Actual	% Var.Alternativa0
consumos		5,217,409.38	-19.38%	-22.18%
CO2		16,583,605.70	-19.32%	-22.18%
NO2		11,498.08	-19.40%	-22.18%
PM10		5,068.22	-19.30%	-22.18%

El conjunto de los parámetros ambientales evaluados refleja una mejora en la sostenibilidad. Mejora condicionada a la mejora del parque móvil prevista para el año 2032,

renovado y sustituido por otro más eficiente y a las propuestas del plan de movilidad que suponen una disminución de la movilidad motorizada en vehículo privado y que se traduce por ende en una mejora en la reducción de GEI (gases efecto invernadero) y gases contaminantes, así como una reducción del consumo energético.

La conclusión que se obtiene de los datos es la fuerte conexión entre el uso del vehículo privado y la contaminación y que las medidas propuestas han de llevar un seguimiento en sus indicadores que permitan confirmar que estas hipótesis se cumplan y en caso necesario tomar medidas correctoras.

9.1.2.- Accidentalidad

La reducción de la movilidad motorizada y la implantación de medidas de mejora de la seguridad para el año futuro 2032 de la alternativa 1, suponen igualmente que se mejoren los indicadores de accidentalidad respecto el escenario actual y el tendencial.

9.1.3.- Contaminación acústica

El ruido generado por el tráfico motorizado depende de: el Volumen de tráfico, la velocidad de circulación, la composición del tráfico y el % de vehículos pesados, la pendiente de la red viaria, el tipo de pavimento y textura de la superficie rodadura (pavimentos fonoabsorbentes), las condiciones de conducción (freno-parada, conducción brusca) y por último del ruido individualizado de cada vehículo.

Además, el ruido de cada vehículo depende del tipo de motor de combustión, la aerodinámica del vehículo. La reducción del tráfico motorizado tendrá efectos positivos en relación a la contaminación acústica del municipio, de forma que será más fácil lograr los parámetros legales.

Las líneas del programa de actuación que contribuyen a la reducción de la contaminación acústica son:

1. Disminución del ratio de vehículos motorizados. Como se ha justificado en párrafo anterior existe relación estrecha y directa entre la disminución de vehículos y la disminución de la contaminación acústica. El PMMS de Burjassot fomenta el uso de los modos de transporte no motorizados con vistas a disminuir los desplazamientos motorizados y fomenta igualmente la intermodalidad de transporte público y privado con modos no motorizados en el interior del municipio. Ampliaciones de acera, mejoras en el diseño urbano, implementación de zonas 30 son, entre otros, actuaciones para potenciar los desplazamientos peatonales y disminuir la capacidad del vehículo privado motorizado, lo cual comporta una reducción de las velocidades de circulación y de las intensidades de tráfico.

Existe bibliografía que indica que la reducción a la mitad del tráfico reduce el ruido en 3 dB.

2. Fomentar y mejorar las frecuencias de las líneas de Metrovalencia, umentando la capacidad de medios sostenibles. E Introducción del vehículo eléctrico que a igual número de vehículos comparado con los motores de combustión reduce la contaminación acústica.

9.1.4.- Ocupación del espacio público

Las medidas del programa de actuaciones dan lugar a un incremento del espacio dedicado a los modos no motorizados asociado a aquellas actuaciones relacionadas con la ampliación de la red de zona prioritaria de movilidad para peatones, la creación de calles de zona 30, y el fuerte crecimiento de la infraestructura de carriles bicicleta y VMP. Otra medida es la supresión de plazas de aparcamiento en calzada en el casco urbano y traslado del mismo a bolsas en puntos localizados y proximidad de estaciones de Metro y Tranvía, fomentando la intermodalidad y medios sostenible, ganando espacio para el peatón y la bicicleta en detrimento del espacio destinado al vehículo motorizado.

El PMMS desarrollado en la alternativa 1 en 2032 introduce una mejora significativa en la reducción y optimización de la ocupación del espacio público por parte del vehículo privado en relación a la situación actual y la alternativa cero. En la siguiente tabla se analiza y presenta una evaluación cualitativa de las actuaciones del PMMS en relación a los objetivos ambientales:

PLAN MUNICIPAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE BURJASSOT. DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO
Burjassot (Valencia)

Programa Actuación	Línea de actuación	INDICADORES AMBIENTALES							
		Modificación Modal	Consumo energético	CO ₂	NO _x	PM10	Contaminación acústica	Accidentalidad	Ocupación espacio público
TRANSPORTE PÚBLICO	TPUB1 Mejora de la intermodalidad en los accesos a red de fte. Público (metro y tranvía)	X	X	X	X	X	X	x	X
MOVILIDAD PEATONAL	MP1 Mejora de la permeabilidad de las infraestructuras lineales: pasos superiores e inferiores.	X	X	X	X	X	X	x	X
	MP2 Adecuación y sustitución o mejora de los sistemas de reducción de velocidad de los desplazamientos motorizados	X	X	X	X	X	X	x	X
	MP3 Mejora de la señalización en viales con preferencia al tráfico no motorizado.							x	X
MOVILIDAD CICLISTA Y VMP	MB1 Ampliación de la red de alquiler de bicicletas.	X	X	X	X	X	X		X
	MB2 Mejora de la señalización de puntos de estacionamiento de bicicletas y alquiler de bicicletas.							x	X
	MB3 Integración del mobiliario urbano, la mejora de accesibilidad a estacionamientos de bicicletas e incremento de dichas plazas.	X	X	X	X	X	X		X
	MB4 Resolución de puntos conflictivos en la red ciclista							x	X
	MB5 Ampliación de la red carril Bici , calles de tráfico compartido y ciclocalles.	X	X	X	X	X	X	x	X
MOVILIDAD VEHÍCULO PRIVADO MOTORIZADO	VMOT1 Mejora del comportamiento del tráfico motorizado en la carretera CV-35		X	X	X	X	X	x	
	VMOT2 Adecuación de pasos a nivel del metro		X	X	X	X	X	x	
	VMOT3 Adecuación de la normativa de circulación		X	X	X	X	X	x	
	VMOT4 Adecuación de pasos a nivel del metro		X	X	X	X	X	x	X
	VMOT5 Ejecución de pantallas acústicas en zona del Campo de futbol y la Ronda del Castell.						X		
	VMOT6 Calmado del tráfico		X	X	X	X	X	x	
	VMOT7 Reducción del tráfico	X	X	X	X	X	X	x	
	VMOT8 Apertura de vía paralela a la calle Tierno Galván y eliminar la edificación de la Trajería. Diseño de jardines.	X	X	X	X	X	X		X
	VMOT9 Limitación de velocidad a 30 Km/h		X	X	X	X	X	x	
GESTIÓN DE LA MOVILIDAD	VG1 Mejora y difusión de los sistemas de movilidad disponibles en Burjassot. Conocimiento o a tiempo real del estado , ubicación y alternativas de servicios disponibles.	X	X	X	X	X	X	x	
	VG2 Concienciación de las alternativas disponibles al vehículo privado. Estimulación del acceso y uso a los sistemas de movilidad	X	X	X	X	X	X		
	VG3 Sistemas de información de plazas de estacionamiento disponibles en viario y bolsas de aparcamiento al objeto de evitar circulaciones excesivas de vehículos a motor en casco urbano		X	X	X	X	X		X
	VG4 Programa de Coordinación del servicio de alquiler compartido con municipios colindantes.	X	X	X	X	X	X		

Burjassot, febrero de 2022

El equipo redactor

Francisco J. Ávila Fernández

Arquitecto