

***Análisis de los niveles de saturación de vehículos en las vías para acceder a la ciudad*****48.000 usuarios soportan a diario congestión vial en los accesos a Valencia**

- *La ronda Nord (CV-30) es la que concentra mayor congestión debido a la semaforización, pero también la CV-35 en sus 2 km iniciales y la carretera de Valencia (A-3)*
- *La media de tiempo perdido por cada usuario es de 4,6 minutos al día, lo que equivaldría a 19 horas al año (2 días de vacaciones)*
- *El RACC propone medidas concretas a corto plazo centradas en la potenciación del transporte público, mejora de la gestión de la movilidad y mejoras de las infraestructuras*

**Valencia, 27 de abril de 2011.-** El RACC, el mayor automóvil club de España, con 1.000.000 socios, a través de su Fundación y siguiendo la línea de trabajo de contribuir a la mejora de los índices de contaminación y promover una movilidad más sostenible, ha elaborado un nuevo estudio que evalúa los niveles de saturación – congestión- de la Corona de Afectación Metropolitana de Valencia. Este estudio complementa el análisis de la congestión realizado en las ciudades de Madrid, Barcelona, Bilbao y Sevilla.

El objetivo del estudio es ofrecer una descripción detallada de la congestión en los accesos a Valencia a partir del análisis de un día tipo y evaluar los costes que comporta para todos los usuarios de la red viaria, ya sean de vehículos privados o de transporte público, así como localizar los principales puntos críticos. De este modo se proponen soluciones RACC vinculadas a las infraestructuras y de gestión para la mejora del conjunto del sistema a corto plazo. El ámbito de estudio se ha centrado en un radio de 15 Km (Corona de Afectación Metropolitana-CAM) y alcanza los principales municipios metropolitanos, partiendo desde el centro de Valencia. La red analizada es de 135 Km, y se identifican 4 corredores principales (Valencia, Horta Norte, Horta Oeste y Horta Sur).

**Estructura de la red viaria metropolitana de Valencia**

La ciudad de Valencia dispone de una estructura viaria radial que confluye en una semi-circunvalación urbana abierta (V-30 y CV-30), una gran vía de paso (A-7). También existen condicionantes geográficos como la Costa Mediterránea, el río Turia, el Parque Natural Albufera y una gran llanura aluvial. Otra característica es la semi circunvalación (ronda) urbana heterogénea: mitad segregada (V-30) y mitad semaforizada y con rotondas (CV-30).

### Poca congestión en Valencia

El estudio pone de manifiesto la poca congestión que existe en los accesos a la ciudad de Valencia se produce entre las 7:45 y las 8:15h por la mañana y ligeramente hacia las 18:30h de la tarde. La velocidad media se sitúa entorno de los 107 km/h, muy cercana a la velocidad permitida en la vía.



Mañana	Puntos problemáticos
6:30	V-30 enlace con el tramo de ronda de circunvalación de la misma.
6:45	Acceso al puerto por la V-30, de entrada y aunque en menor grado, también de salida.
7:00	Se intensifica la congestión en el enlace de la V-30 con la ronda urbana Enlace entre la CV-35 y la CV-30.
7:45	El enlace entre la V-31 y la V-20 de entrada Retenciones en los polígonos industriales de la A-3 a la altura del aeropuerto de salida.
8:00	De entrada en el enlace entre A-7 y A-3.

Mediodía	Puntos problemáticos
13:45	V-31 enlace con el tramo sur de la ronda de circunvalación.
14:30	A-3 en su enlace con la A-7

Tarde	Puntos problemáticos
16:45	V-31 enlace con el tramo sur de la ronda de circunvalación.
17:15	Retenciones en los polígonos industriales de la A-3 a la altura del aeropuerto de salida.
18:00	Enlace de la V-31 con la ronda de circunvalación.
18:15	Enlace de A-3 con A-7

**Para más información:**

RACC Prensa: Tel. 93 495 50 29 Fax 93 448 24 90 <http://saladeprensa.racc.es>

Tramos de congestión recurrente	
<b>CV-30</b>	Entre el km 4 y el km 9 existen tramos de recurrente congestión por ser un vial urbano (con rotondas)
<b>V-30</b>	Del km 0 al km 3 existe congestión tanto de entrada como de salida recurrente a lo largo de todo el día a causa del estrechamiento del vial de acceso al puerto.

- En un día tipo de circulación, tan sólo un 2,4% de la red viaria presenta congestión; un 93,9% permite circular libremente. El rendimiento social de la red es reducido: 3,7 % de la oferta disponible a lo largo del día. La red viaria requiere alguna mejora estructural de la red, pero también dispone de un amplio margen para conseguir una gestión más eficiente cuando se incremente la circulación en el futuro.
- En hora punta la congestión crece tan solo un punto respecto a la media del día (3,3%)
- Existen algunas posibles consecuencias ambientales a causa de esta situación, pero se dispone de capacidad de actuación.

#### Número de usuarios afectados

- De los 475.000 vehículos/día y sentido que circulan por la red metropolitana analizada, un 5,6% (26.000) soportan congestión. Corresponde a cerca de 48.000 usuarios, de los cuales un 24% lo padece en transporte público

#### Congestión global

- Por franjas horarias, el 47% de la congestión se concentra en 5 horas del día: 7:00 a 09:00, y de 17:00 a 20:00 horas.
- El tiempo total perdido en congestión se distribuye casi a partes iguales en tres de los corredores, excepto el Sur, que apenas presenta síntomas.
- La ronda Nord (CV-30) es la que concentra mayor congestión debido a la semaforización, pero también la CV-35 en sus 2 km iniciales y la carretera de Valencia (A-3)

#### Gastos y tiempo perdido

Los parámetros para calcular el gasto que supone para una persona enfrentarse diariamente a la congestión, a parte de la factura medioambiental que supone este fenómeno, se centran en el tiempo perdido (al día y año) y, trasladándolo en términos económicos, los costes en millones de euros.

#### Tiempo perdido

- **Media: 4,6 minutos** por usuario al día (19 horas al año), que equivaldría a 2 días de vacaciones.
- **En hora punta (7 a 8): tiempo perdido por congestión por usuario: 9,8 minutos** (40,4 horas al año 5 días de vacaciones)

---

#### Para más información:

RACC Prensa: Tel. 93 495 50 29 Fax 93 448 24 90 <http://saladeprensa.racc.es>

- Peor vía: la CV 30 alcanza pérdidas de 33,5 minutos /día en hora punta (139 horas /año)

**Coste total**

- El coste medio anual por usuario a causa de la congestión es de **177 €**. Cuando se trata de un usuario en período punta (de 7 a 8 horas de la mañana) el coste alcanza los **380 €**.

**Competitividad del transporte público (la opinión del usuario)**

- El estudio deja patente que al realizar la comparativa entre el tiempo utilizado en desplazamientos entre transporte público o privado, el tiempo usado en transporte público es superior al del transporte privado.
- En todos los itinerarios analizados, el tiempo utilizado en transporte público es superior al del transporte privado. Allí donde debe realizarse cambio modal el tiempo todavía se ve más penalizado: Manises-Pol. Ind. Mediterrani (3 veces), Paterna-Puerto (2,7 veces).
- Los usuarios consideran que el tiempo de desplazamiento en transporte público debería ser inferior al actual, e incluso al del vehículo privado para realizar el cambio modal.
- Cerca del **50%** de los usuarios del transporte público considera la comodidad y el 33% la falta de aparcamiento como las razones más importantes para sus uso cotidiano.
- La mala combinación es la causa principal aducida para no utilizar el transporte público (**30% respuestas**). A continuación la incomodidad y el tiempo (21%).

**Soluciones RACC a la congestión**

El punto de partida se centra en el hecho de que es fundamental reducir los tiempos de viaje en transporte público y equiparlo en tiempos de viaje, confort y regularidad con el vehículo privado. Las propuestas de medidas a corto plazo que persiguen efectos importantes y duraderos en el tiempo se deben centrar en: potenciar el transporte público, mejora de la gestión de la movilidad y mejora de las infraestructuras.

**1- Potenciación transporte público****A. Creación de carriles BUS-VAO**

Transformación progresiva de los principales ejes de entrada incorporando carriles BUS-VAO con las preferencias siguientes: CV 35 (entre CV-31 y Cv-30); A-3 (entre V-30 y polígono industrial Reva). Incorporar paso y paradas de estas líneas por los polígonos industriales.

**Para más información:**

RACC Prensa: Tel. 93 495 50 29 Fax 93 448 24 90 <http://saladeprensa.racc.es>

***B. Refuerzo líneas transversales de bus y acceso a polígonos***

Refuerzo de las líneas BUS-Exprés en determinados corredores:

- Línea de metro-bus transversal con frecuencia de 30 minutos. Que conecte Torrent con Burjassot pasando por el aeropuerto, feria y diferentes polígonos.
- Reforzar líneas de metro-bus de los polígonos industriales de la A3 (8 expediciones diarias mínimo= 300 usuarios en transporte colectivo) .

***C. Incremento aparcamientos de intercambio modal***

Ampliar la red de aparcamientos de disuasión relacionada con la red de metro con mínimo de 300 plazas (Estaciones Pobla Farnals, Quart Silla).

**2- Mejora de la gestión de la movilidad:*****A. Incremento de la ocupación media del vehículo privado***

Consiste en fomentar la eficiencia del coche, promoviendo y primando una ocupación elevada. Se estima que ésta podría aumentar entre un 5% y un 10%.

La creación de los nuevos carriles BUS-VAO por corredor supone un estímulo indispensable al uso del vehículo compartido, relacionado además con políticas de optimización del aparcamiento en empresas. Alta disponibilidad social según encuesta. Se estima una reducción de 2.000 vehículos en hora punta.

***B. Utilización de tecnologías inteligentes***

La utilización de tecnologías inteligentes para la gestión del tráfico es un instrumento cada vez más extendido en los países de nuestro entorno y que presenta un amplio margen de actuación en nuestro país. Puede comportar un aumento de hasta un 15% de la capacidad del vial y una disminución de la congestión de un 25%.

***C. Gestión de la demanda en destino***

Ha quedado clara la función disuasoria que establece la gestión del aparcamiento en destino para la movilidad en coche. La estrategia tarifaria en los aparcamientos en los centros de la ciudad y las limitaciones que las zonas reguladas representan para el estacionamiento de larga dura duración, deben ser complementadas con mejores sistemas de distribución de mercancías. Son procedimientos en expansión en la mayoría de áreas metropolitanas europeas.

Valencia no dispone un sistema de regulación integral del aparcamiento similar a Barcelona o Madrid.

**3- Mejora de las infraestructuras:*****A. Segregación completa de la CV-30***

Supresión de las intersecciones semaforizadas o generar sistemas que reduzcan la congestión.

**B. Solución y gestión de nudos**

Los Nodos viales constituyen muchos de los puntos de congestión recurrente. Pequeñas intervenciones solucionadas rápidamente deberían realizarse teniendo en cuenta el alto factor de impacto que pueden tener sobre la congestión.

Nodos de la V-30 que generan reiteradamente congestión.

**Metodología del estudio**

Se entiende por congestión la diferencia de tiempo efectivamente invertido en un recorrido determinado y el tiempo que se invertiría en este mismo recorrido en una situación de circulación libre.

La vocación divulgativa de este nuevo estudio del RACC, que complementa los estudios realizados en Barcelona y Madrid, ha comportado hacer uso de una metodología empírica que ha consistido en múltiples mediciones del tiempo de desplazamiento sobre la red viaria analizada con vehículos RACC (Movitest), así como una encuesta específica a 1.600 conductores de vehículo privado y 2.176 residentes en el ámbito de la CAM. También se ha contado con la información facilitada por los aforos automáticos instalados por la Dirección General de Tráfico (DGT) y el Ayuntamiento de Valencia y de las páginas webs de estos organismos.

<b>Fuentes de información</b>
a. Web Valencia y documentación oficial: Pla de Transportes metropolitanos
b. Aforos automáticos permanentes (DGT) y Comunitat Valenciana
c. Información vehículo Movitest (RACC): recorridas todas las vías analizadas al menos 4 veces.
d. Encuesta a 2.167 residentes en el ámbito CAM; 1.600 conductores habituales.
e. Información estadística INE (censo 2001)
f. Información estadística del anuario económico de la Caixa. 2009

**RACC**

El RACC, con un millón de socios, es el mayor automóvil club de España, realiza más de 1.300.000 servicios al año de asistencia mecánica, personal y médica urgente y posee una red de 235 puntos de atención en toda España. Como entidad al servicio de la sociedad, impulsa la movilidad sostenible, la seguridad viaria y el medio ambiente y promueve el deporte del motor con la organización de tres pruebas para los mundiales: F1, Motociclismo y Rallies, y el apoyo constante al deporte base.

**Para más información:**

RACC Prensa: Tel. 93 495 50 29 Fax 93 448 24 90 <http://saladeprensa.racc.es>