



INFORME

Con fecha 2 de mayo de 2016 la Jefe de Servicio de Contratación hizo entrega del documento "Estudio de Tráfico: Nuevo Mercado Central de Elche, con aparcamiento y urbanización del entorno", presentado por la mercantil Aparcamiento Ciudad Sanitaria, S.A. (APARCISA) el día 29 de abril de 2016, para la emisión del correspondiente informe:

1. Con fechas 8 de septiembre y 1 de diciembre de 2015 y 21 de abril de 2016, se emitieron sendos informes sobre otros tantos estudios de tráfico, similares al que nos ocupa, presentados por la mercantil de referencia.
2. El análisis de la situación viaria actual y de los aparcamientos existentes próximos a la zona de actuación es análogo al presentado en los Estudios de Tráfico anteriores justificando la necesidad del aparcamiento previsto en el nuevo edificio del Mercado Central por la utilidad ligada a las actividades previstas en el mismo.
3. El Estudio propone que los accesos rodados al aparcamiento se realicen a través del carrer Major de la Vila (entrada) y plaça Menéndez y Pelayo y carrer Salitre (salida).

Para mejorar la fluidez del tráfico proyecta habilitar un segundo carril en la calle Alfonso XII.

Plantea la restricción de acceso por la carrer Major de la Vila únicamente a usuarios del aparcamiento y vehículos de residentes.

Así mismo, plantea la peatonalización de la Corredora, excepción hecha del paso de autobuses urbanos.

4. Para la realización del Estudio, según se recoge en el mismo, se han utilizado los aforos relativos al año 2014 realizados por el departamento de tráfico del Ayuntamiento.
5. El Estudio utiliza la metodología del Manual de Capacidad de carreteras de 2010, para el cálculo de capacidad y niveles de servicio de calles e intersecciones semaforizadas, y las Recomendaciones sobre glorietas del Ministerio de Fomento en las intersecciones resueltas con rotondas.

A estos efectos en las calles Salitre y Alfonso XII considera carriles de circulación de 3,00 m. de anchura.

Respecto de la repercusión de la peatonalización de la Corredora sobre el viario existente parte de la hipótesis, no documentada, de que el 50% del tráfico que ahora pasa por la Corredora seguirá pasando por el puente de Canalejas, desviándose en su totalidad por las calles Alfonso XII, Juan Ramón Jiménez, Ángel, Eugeni d'Ors y Daoiz hasta la Avda. Juan Carlos I. El otro 50% utilizaría otros itinerarios alternativos aunque pudieran coincidir a partir de la calle Juan Ramón Jiménez (itinerario alternativo por Gabriel Miró y Major del Pla y puente de Santa Teresa).

Así mismo, proyecta una capacidad del aparcamiento de 280 vehículos y una rotación en hora punta de una hora, considerando que el tráfico de salida del parking se distribuirá de la siguiente forma: 280 v/h por calle Salitre y Alfonso XII, 100 v/h por puente de Santa Teresa, 100 v/h por calle Ángel y 80 v/h por Porta d'Oriola.

Con estas hipótesis obtiene la siguiente previsión de tráfico en hora punta:



Calle	*Actual	*Prevista
Salitre	84	280
Alfonso XII	175	798
Juan Ramón Jiménez	638	1243
Àngel	831	1398
Curtidores	736	1303
Daoiz (tramo I carril)	647	933
Porta d'Oriola	126	206
Puente de Santa Teresa	632	1034
Major del Pla	391	610
Major de la Vila	(1) 139	280
Diagonal del Palau	1491	1771

*Vehículos hora punta, corregido algún error puntual detectado.

(1) Según Estudio de Tráfico de julio de 2015.

Vemos pues que, según el Estudio de Tráfico redactado, se producirá un incremento general del tráfico de gran importancia en toda el área de influencia, con las consecuencias que de ello pudieran derivarse.

6. Respecto al cálculo de niveles de servicio hay que indicar lo siguiente:

- En el cálculo de la intersección semaforizada del puente de Canalejas con calles Salitre y Alfonso XII, no se ha tenido en cuenta el cruce de autobuses hacia la Plaça de Baix, ni la peligrosidad vial al simultanear la llegada a Alfonso XII de los vehículos que giren por el puente y los procedentes de la calle Salitre.

Aunque se accionase el paso preferente al bus, afectaría al movimiento de salida del parking, habida cuenta que en una hora pasarán 30 autobuses, en un ciclo semaforizado que duraría 125 sg.

La circulación teórica en el carrer Major de la Vila y Salitre sería superior a los 280 vehículos en hora punta, puesto que no se ha tenido en cuenta el tránsito de residentes, aparcamientos existentes y vehículos de servicio al mercado y otros comercios existentes.

Con estas premisas los niveles de servicio calculados no son reales, viéndose notablemente empeorados.

- Otro tanto sucede con otras intersecciones semaforizadas. Así la calle Daoiz presenta índices de saturación próximos a 2 en su cruce con la calle Velarde, que significa que la calle debería de tener una capacidad mínima para no congestionarse superior al 200 % de su capacidad. Sin embargo según el cálculo el nivel de servicio sería el D (calle con apenas congestión). En este caso, no se aplica correctamente la metodología, que a partir de índices superiores a 1 debe considerar las colas que se producen por la congestión y su repercusión en la circulación. Así pues, el nivel de servicio de la calle Daoiz sería el F, congestionando además, las colas, el resto del itinerario en las calles adyacentes, cuyo nivel de servicio también estaría mal calculado.
- Lo mismo sucede con otras más tales como la calle Àngel, Curtidores, Filet de Fora Sur, etc. Tienen capacidades de circulación inferiores a la demanda prevista y, por tanto, se congestionará en horas punta.



- Por otro lado, no se realiza ninguna prognosis del tráfico esperable para un horizonte de 10-20 años. Los datos que se utilizan son los del aforo de 2014, y en el futuro, con el previsible incremento de la circulación, se empeorarán los niveles de servicio de las vías afectadas.

La evolución del tráfico es relevante puesto que los aforos utilizados corresponden al año 2014, año en que la disminución generalizada del tráfico urbano tocó fondo como consecuencia de la crisis económica que comenzó en 2007. A partir de 2015, el tráfico urbano ha vuelto a crecimientos moderados.

7. El Estudio no contempla ni ofrece datos del flujo peatonal y ciclista, limitándose a señalar la mejora de sus condiciones por la peatonalización de la Corredora. Así mismo, no contempla ninguna medida adicional de Seguridad Vial salvo señalización. No se realiza una evaluación del impacto en la seguridad vial como consecuencia de la implantación de las medidas propuestas.

Este hecho es particularmente grave en la carrer Major de la Vila y lateral de Menéndez Pelayo. Desde el punto de vista de la seguridad vial, para evitar accidentes en dicha calle habría que adoptar varias actuaciones complementarias.

Así mismo, habría que contemplar el paso peatonal desde la pasarela del Mercat y en Plaça Menéndez y Pelayo hacia paseo Periodista Avelino Rubio semaforizándolo para evitar accidentes. Esta semaforización podría afectar al nivel de servicio de la calle.

El caso de la carrer Major de la Vila es singular al tratarse de una calle con tráfico no segregados: peatonal con gran volumen de tráfico, bicicletas, tráfico rodado, acceso al mercado de vehículos de carga, limitación de velocidad a 30 km/h (aunque la velocidad real es menor), no existiendo espacio reservado ni siquiera para la implantación de un itinerario adaptado para personas con diversidad funcional, existencia de accesos a garajes privados, instalaciones municipales y equipamientos culturales abiertos al público, etc.

8. Respecto de las actuaciones de urbanización propuestas hay que indicar lo siguiente:
 - No contempla ninguna actuación en la calle Alfonso XII, cuando habría que actuar sobre las orejas existentes para suprimirlas, y si se mantienen los dos carriles de 3,00 m. de anchura previstos, habría que remodelar una o las dos aceras actuales estrechándolas, así como la embocadura en la glorieta con el puente de Santa Teresa y la propia glorieta. Podrían mantenerse las aceras sin tocar, salvo en los entronques, con carriles de 2,50 m., que afectarían a la capacidad viaria calculada, disminuyendo su nivel de servicio. En cualquier caso hay que suprimir el aparcamiento del lado derecho y las dársenas de contenedores de residuos.
 - El Estudio limita la circulación por la carrer Major de la Vila a los usuarios del aparcamiento y residentes. No se propone ninguna actuación para hacer efectivo dicho control de accesos, ni para reforzar la seguridad vial en dicha vía, habida cuenta de sus peculiaridades y de la problemática que se generaría con el incremento del tráfico rodado y sus singularidades.

9. Como principales conclusiones podemos señalar:

- Las actuaciones propuestas supondrían un incremento importante del tráfico de vehículos en gran parte de la red viaria afectada, con las consecuencias que de ello pudieran derivarse.



- Los accesos planteados, según el propio Estudio, suponen necesariamente el cierre al tráfico rodado general de la Corredora. Sólo admite autobuses urbanos.
- La nueva alternativa de accesos al aparcamiento supone, respecto de las anteriores, una mejora en los niveles de servicio del puente de Canalejas, actualmente congestionado en horas punta, incrementando el tráfico en el carrer Major de la Vila en menor medida que la alternativa del primer estudio, entrada por Salitre y salida por Major de la Vila, (431 vehículos por hora punta frente a 300 estimados).
- Hay errores en los cálculos, tanto al considerar las intersecciones de vehículos en situaciones futuras como al determinar los grados de saturación de las intersecciones, los tiempos de demora y los niveles de servicio, extrayendo conclusiones con resultados inferiores a los reales.

No son ciertas, por tanto, las conclusiones extraídas en el documento.

- El Estudio no analiza los tráficos peatonales y aunque las medidas propuestas mejorarían los niveles de servicio peatonales en Corredora y Plaça de Baix, empeoran otros puntos conflictivos como los cruces peatonales de Alfonso XII, Salitre, Pasarela del Mercat, Plaça Menéndez y Pelayo y carrer Major de la Vila, con un importante trasiego peatonal.
- Prácticamente no se plantea, desde el punto de vista presupuestario, ningún tipo de actuación sobre el viario alternativo propuesto por el coste de la Corredora. En opinión del informante, tanto por capacidad como por seguridad vial, habría que realizar algunas actuaciones centradas en un incremento de la seguridad de los peatones, adecuación de intersecciones, nueva regulación semafórica de cruces, etc.
- No realiza ningún análisis de seguridad vial. Esto es especialmente necesario en los cruces peatonales de la Pasarela del Mercat, Paseo Periodista Avelino Rubio, y Plaça Menéndez y Pelayo. Particularmente grave sería su afección al carrer Major de la Vila y la calle Daoiz.
- El Estudio no contempla una serie de actuaciones, recogidas en el presente informe, que conllevarían unos costes no previstos en el mismo.
- El Estudio incurre en las mismas deficiencias y carencias señaladas en los informes de los tres estudios anteriores presentados, no mostrando ninguna tentativa para la subsanación de las mismas, a pesar de que se hacen constar en todos los informes emitidos.

Lo que le traslado a los efectos oportunos.

Elche, 5 de mayo de 2016.

El Jefe de la Sección Técnica
de Proyectos y Obras

Fdo.: Jorge Llopis Martínez