



GENERALITAT VALENCIANA

CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES, TERRITORI I MEDI AMBIENT

— Infraestructures Públiques —

TIPO DE DOCUMENTO:

ESTUDIO DE PLANEAMIENTO

AÑO:

SEPTIEMBRE 2015

TITULO:

ANILLO VERDE METROPOLITANO - HORTA SUD
TRAMO 4: ALDAIA - QUART DE POBLET

TOMO:

TOMO ÚNICO:
MEMORIA, ANEJOS Y PLANOS

COMARCA:

L'HORTA SUD

DIRECTOR DEL ESTUDIO:

ENCARNACIÓN CALATAYUD VERCHER

AUTOR DEL ESTUDIO:

FRANCESC MONFORT MULET

CONSULTORA:



D'ARA Arquitectes, sl

Dirección General d'Obres Públiques, Projectes Urbans i Habitatge



INDICE

MEMORIA:

- ANTECEDENTES Y OBJETO
- OBJETIVOS
- MEDIO SOCIO-ECONÓMICO
- CONDICIONANTES URBANÍSTICOS Y MEDIOAMBIENTALES
- DESCRIPCIÓN DEL TRAMO
 - Estado Actual
 - Trazado
 - Secciones
 - Particularidades
 - Afecciones y organismos intervinientes
- ESTUDIO DE SOLUCIONES
- AVANCE DE PRESUPUESTO
- RESULTADOS ESTIMADOS

PLANOS:

- PLANTA GENERAL DEL ANILLO
- DISTRIBUCIÓN DE TRAMOS
- PLANTA GENERAL
- SECCIONES
- PLANTA DE DETALLES
- AFECCIONES URBANÍSTICAS

ANEXOS:

- FICHA DEL TRAMO
- AFECCIONES: PAT HUERTA, PN DEL TURIA, PLANEAMIENTO URBANÍSTICO



MEMORIA

ANTECEDENTES Y OBJETO

OBJETIVOS

MEDIO SOCIO-ECONÓMICO

CONDICIONANTES URBANÍSTICOS Y MEDIOAMBIENTALES

DESCRIPCIÓN DEL TRAMO

Estado Actual

Trazado

Secciones

Particularidades

Afecciones y organismos
intervenientes

ESTUDIO DE SOLUCIONES

AVANCE DE PRESUPUESTO

RESULTADOS ESTIMADOS



ANTECEDENTES Y OBJETO

OBJETIVOS

MEDIO SOCIO-ECONÓMICO

CONDICIONANTES URBANÍSTICOS Y MEDIOAMBIENTALES

DESCRIPCIÓN DEL TRAMO

Estado Actual

Trazado

Secciones

Particularidades

Afecciones y organismos intervinientes

ESTUDIO DE SOLUCIONES

AVANCE DE PRESUPUESTO

RESULTADOS ESTIMADOS

ANTECEDENTES

Es un hecho evidente el aumento del uso de desplazamientos no motorizados, en Valencia y su área metropolitana, tanto para desplazamientos cotidianos como para el recreo. La Conselleria D'Infraestructures, Territori i Medi Ambient, a través de la Direcció General d'Obres Públiques, Projectes Urbans y Habitatge viene impulsando una serie de actuaciones de apoyo al desarrollo de modelos de movilidad sostenible. Al mismo tiempo, el interés y las realizaciones de los ayuntamientos del área metropolitana de Valencia en la promoción de la bicicleta y el desarrollo de itinerarios peatonales, la emergente presencia de organizaciones de usuarios, y la gran aceptación social de la que se dispone, hacen necesaria una planificación supramunicipal que aglutine todos los esfuerzos de todos los intervinientes, sobre todo cuando el ámbito de actuación compete a una comarca completa. Para poder diseñar una solución global.

Entre las actuaciones que más recientemente ha realizado dicha Dirección General se encuentra el diseño de una malla peatonal/ciclista en el área metropolitana de Valencia. Dicha malla pretende conformar una red de plataformas reservadas para dichos usos, fomentando con ello la adopción de modos de transporte saludables como alternativa a la utilización del vehículo privado. En este sentido, la Conselleria dentro del Plan Infraestructuras Estratégicas de la Comunidad Valenciana (PIE 2004-2010) junto con ayuntamientos del área, editó en Marzo de 2011 un estudio analizando, como punto de partida, vías ya existentes como carriles bici, sendas peatonales o aceras de sección suficiente para albergar tráfico peatonal y ciclista:

SOM MOBILITAT – XARXA DE VIANANTS/CICLISTA



El documento lo constituyen 61 itinerarios, que configuran aproximadamente 222 km de nuevas infraestructuras, en los que el conjunto de actuaciones necesarias alcanza un presupuesto estimado de 88 millones de euros.

OBJETO

El presente documento se ajusta a lo indicado en la ley LEY 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunidad Valenciana. [2011/3979], y en concreto en su artículo 62: “El estudio de planeamiento de infraestructura de transporte o de infraestructura logística se define como el instrumento mediante el cual la administración competente en la materia define las características básicas de las redes, líneas, tramos o elementos funcionales necesarios para la creación o ampliación de los servicios de transporte, para la mejora de la funcionalidad, comodidad, integración en el entorno o seguridad de las infraestructuras ya existentes, o para atender cualquier otro objetivo en relación con la mejora de la movilidad de las personas y con la logística”. La Direcció General d’Obres Públiques, Projectes Urbans i Habitatge de la Conselleria D’Infraestructures, Territori i Medi Ambient, como organismo competente en materia de transportes, centra una de sus actividades en favorecer la movilidad sostenible en toda la Comunitat en general, y en el ámbito del área metropolitana de Valencia en particular.

Por ello, en desarrollo de la malla peatonal/ciclista definida en el estudio de 2011, SOM MOBILITAT – XARXA DE VIANANTS/CICLISTA, se plantea la construcción de un **ANILLO VERDE METROPOLITANO** como recorrido circular a través de la Huerta de Valencia, para peatones y ciclistas, con un claro carácter medioambiental y funcional, que se desarrolla tanto por l’Horta Nord como por l’Horta Sud y Valencia ciudad. Este itinerario comunicará la costa con la huerta, proporcionando la conectividad del área metropolitana con la ciudad de Valencia a través de los itinerarios históricos y naturales existentes, y poniendo en valor el paisaje y los parajes naturales PN de la Albufera y PN del Río Túria.

Dentro de la tramitación del **ANILLO VERDE METROPOLITANO**, se redacta el Estudio de Planeamiento del **ANILLO VERDE METROPOLITANO – HORTA SUD**, que como su nombre indica define la solución propuesta del Anillo que se desarrolla por la Comarca de L’Horta Sud, concretamente desde la Playa de Pinedo hasta la población de Quart de Poblet. Este recorrido, a su vez, se ha dividido en cuatro tramos con el fin de agilizar su tramitación:

- TRAMO 1: PINEDO-SEDAVÍ.
- TRAMO 2: SEDAVÍ-PICANYA.
- TRAMO 3: PICANYA-ALDAIA
- TRAMO 4: ALDAIA-QUART DE POBLET

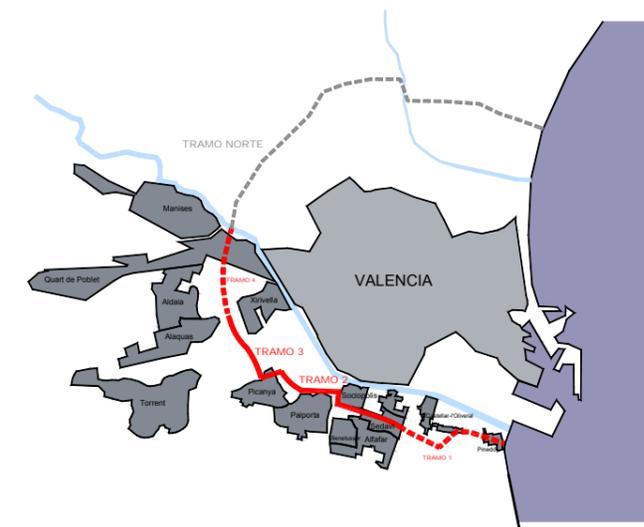
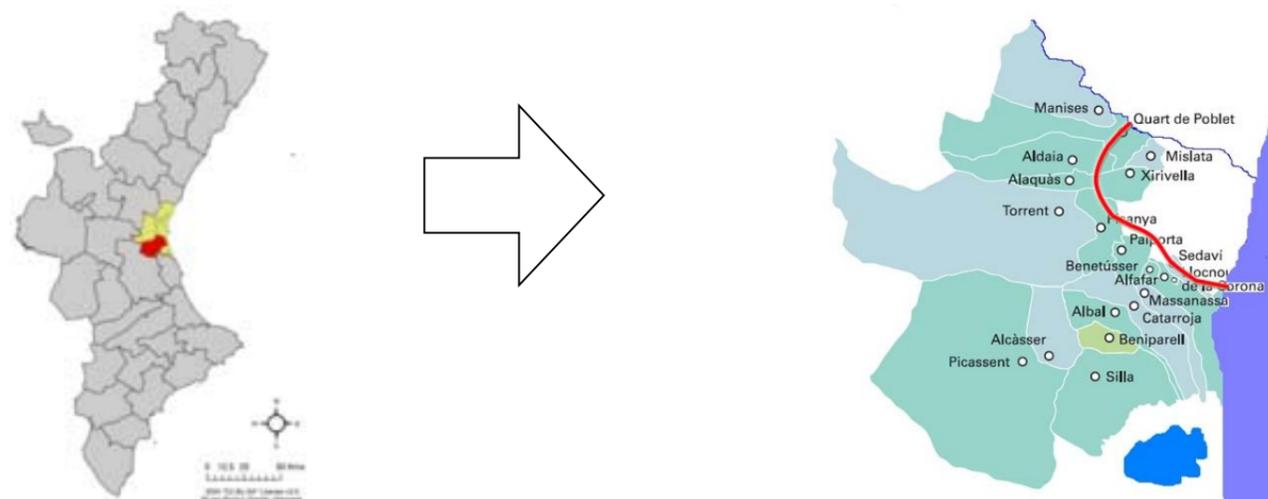
El objeto del presente **Estudio de Planeamiento. TRAMO 4: ALDAIA – QUART DE POBLET**, que discurre entre la rotonda de la CV-403 y la CV-409 (T.M. Aldaia) y el cauce del Río Túria (Parque Natural del Túria), es recoger en un documento la definición de la solución propuesta con el nivel suficiente para permitir su evaluación y en su caso, concertación institucional de las soluciones planteadas, en relación con las administraciones locales y las demás competentes en materia de transportes, así como organismos y entes afectados.

SITUACIÓN Y ENCUADRE

La actuación en la comarca de L’Horta Sud se desarrolla fundamentalmente en la zona norte de la comarca, conocida como Área Metropolitana de Valencia (AMV), que se sitúa al sur de la misma ciudad, al otro lado de la V-30 y nuevo cauce del Río Túria. La mayor parte del recorrido se desarrolla por caminos locales y rurales y en menor medida por carreteras convencionales y núcleos urbanos de poblaciones. El desnivel del recorrido es muy escaso, de los 2,00 m.s.n.m. que tenemos en la playa de Pinedo hasta los 40 m.s.n.m. en Quart de Poblet. Lo términos municipales afectados en el Anillo Verde Metropolitano – Horta Sud son: Valencia, Alfafar, Sedaví,

Picanya, Paiporta, Xirivella, Aldaia, Alaquàs y Quart de Poblet; las infraestructuras más importantes que atraviesa el Anillo son: la carretera CV-500, la V-31 y la A-3, las línea de Ferrocarril de AVE a MADRID y MURCIA, la línea Valencia-La Encina, Valencia-Cuenca y la Línea 1 de metro de FGV.

En concreto, el **TRAMO 4: ALDAIA – QUART DE POBLET**, se inicia en la rotonda de la CV-403 con la CV-409 (T.M. de Aldaia) y finaliza en el Río Turia (Vía parque fluvial PN del Turia).





ANTECEDENTE Y OBJETO

OBJETIVOS

MEDIO SOCIO-ECONÓMICO

CONDICIONANTES URBANÍSTICOS Y MEDIOAMBIENTALES

DESCRIPCIÓN DEL TRAMO

Estado Actual

Trazado

Secciones

Particularidades

Afecciones y organismos intervinientes

ESTUDIO DE SOLUCIONES

AVANCE DE PRESUPUESTO

RESULTADOS ESTIMADOS

La ley LEY 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunidad Valenciana. [2011/3979], establece en su artículo 62: “El estudio de planeamiento de infraestructura de transporte o de infraestructura logística se define como el instrumento mediante el cual la administración competente en la materia define las características básicas de las redes, líneas, tramos o elementos funcionales necesarios para la creación o ampliación de los servicios de transporte, para la mejora de la funcionalidad, comodidad, integración en el entorno o seguridad de las infraestructuras ya existentes, o para atender cualquier otro objetivo en relación con la mejora de la movilidad de las personas y con la logística”. En consecuencia se redacta el presente proyecto de planeamiento que supone un documento de planificación de infraestructura no motorizada esencial para el desarrollo social, cultural y recreativo del área metropolitana y su conectividad con la ciudad de Valencia.

En concreto, se pretende el diseño de un anillo en el área metropolitana de Valencia, a modo de anillo verde, en base a tres objetivos fundamentales:

- **FUNCIONALIDAD:** Anillo de trazado continuo, consistente en su composición, directo, que evite rodeos innecesarios, seguro desde el punto de vista del usuario y del ciudadano, para la integración de la

bicicleta de un modo coherente y progresivo en el conjunto de sus necesidades de movilidad, con la consiguiente reducción de de emisiones debido a la reducción de la utilización de vehículos motorizados.

- **INTEGRADO EN EL SISTEMA DE INFRAESTRUCTURAS** creando una infraestructura para la movilidad sostenible y saludable, que facilite los desplazamientos de los ciudadanos, constituyendo una verdadera alternativa de movilidad frente al transporte motorizado.

- **ESTRUCTURANTE DEL AREA METROPOLITANA:** anillo a modo de red conformada por las interconexiones entre los núcleos tradicionales pequeños y medianos que integran el conjunto metropolitano, la red de caminos históricos, y las alquerías, y barracas dispersas. Diseñando un recorrido adaptado al entorno, que garantice la conectividad interurbana en el área, conectando las poblaciones de l’Horta entre sí, y con la ciudad de Valencia, facilitando el acceso desde estas a equipamientos e instalaciones educativas, deportivas o culturales y garantizando en la medida de lo posible la intermodalidad bicicleta-TP.



TRAMO ESTE: Playa de Pinedo / Arrozales del Parque Natural Albufera / Embarcadero de acequias mare / Camí de les vinyes / Huerta de Olivera.

Además este anillo verde tiene como objetivos específicos:

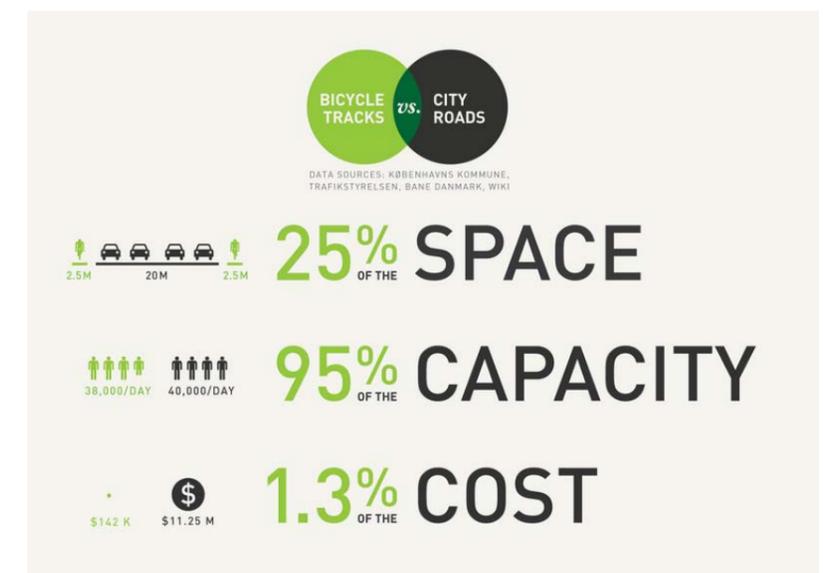
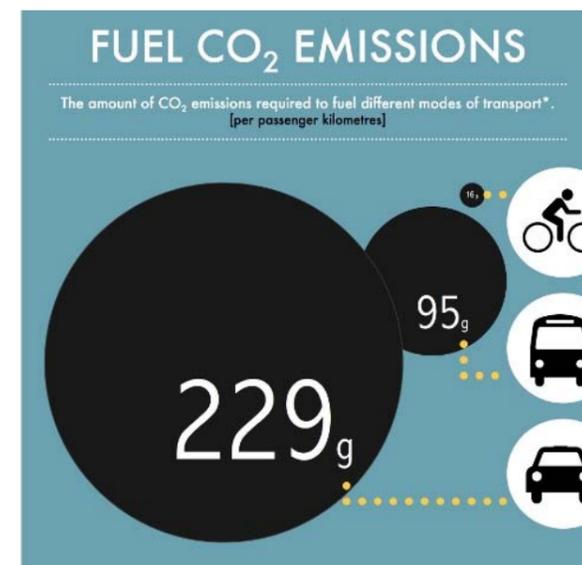
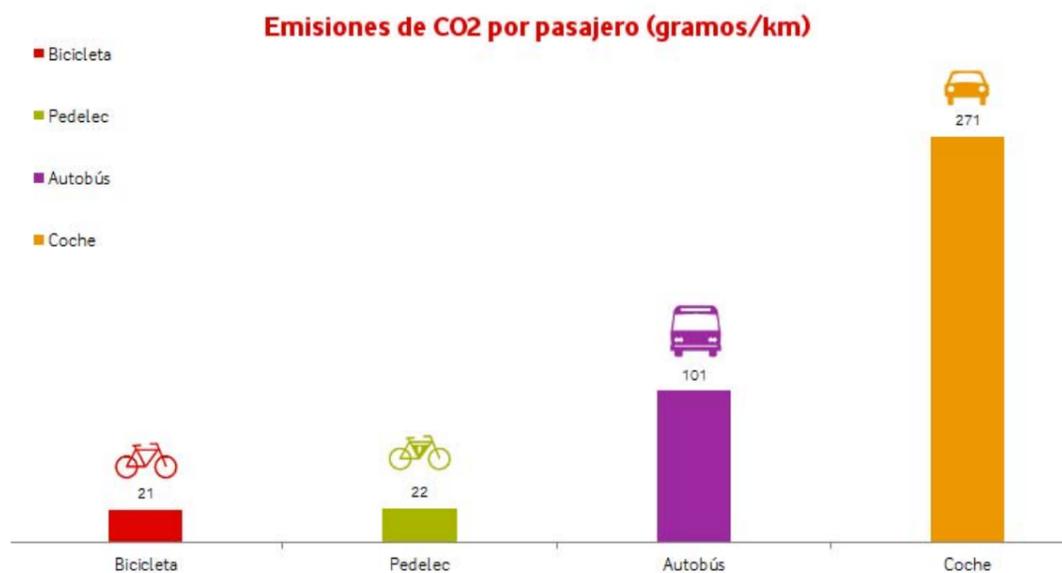
- **Recuperar espacio público** para favorecer un transporte más limpio, favoreciendo la disminución del transporte motorizado privado y potenciando el transporte público y la consiguiente reducción de gases de efecto invernadero.
- Servir de vía de **comunicación del área metropolitana** de Valencia con el mar, y la mejora de la conectividad entra las poblaciones que ello conlleva.
- Puesta en **valor de la Huerta de Valencia**, por su valor histórico, paisajístico y cultural, favoreciendo una red de itinerarios que permitan el disfrute recreativo y social de este espacio..
- Puesta en valor de espacios de valor natural como **el Parque de la Albufera y el Parque Natural del Túria**, mejorando la accesibilidad y conectividad de los mismos.
- Preservación y conservación del **importante patrimonio hidráulico y de construcción tradicional** de la Huerta de Valencia. Las Acequias madre y sus brazos principales son considerados elementos prioritarios a proteger: Acequia de Manises-Quart-Benàger, Acequia de Xirivella, Acequia de Faitanar y Acequia de Favara, y Acequia de l’Or y sus brazos.

El **ANILLO VERDE METROPOLITANO**, por su discurrir en el ámbito de La Huerta de Valencia, favorecerá el aprovechamiento y disfrute de este agrosistema, de gran riqueza y gran variedad de recursos, que constituye un cinturón verde alrededor de la ciudad de Valencia. Este espacio es considerado un espacio singular, casi único por el paisaje que representa, habiendo sido incluido en el Informe Drobís de la Agencia Europea del Medio Ambiente. Por ello, recientemente se inició la tramitación del Plan de Acción Territorial de la Huerta de Valencia. El diseño del anillo recoge las determinaciones del Plan referidas a infraestructura verde, recorridos y protección de determinados espacios. Además este ámbito alberga espacios protegidos como el Parque Natural de l'Albufera, y el Parque Natural del Túria. Cuya normativa de protección se incorporará al diseño del anillo.

Además, en las comarcas de L'Horta de Valencia, los núcleos urbanos se encuentran muy próximos entre sí, sumando una población de más de 1,5 millones de habitantes, con una movilidad muy elevada, por lo que con la construcción y puesta en servicio de Anillo Verde de Valencia se establecerá un corredor de casi 50 km prácticamente de nueva creación que permitirá la conexión de poblaciones, equipamientos, polígonos y lugares ubicados en los alrededores del Anillo (playas, Parque Natural de la Albufera, Universidad de Moncada, Universidad de Valencia-Campus Burjassot, Universidad de Valencia-Campus Tarongers, Universidad Politécnica de Valencia, etc.), que hasta el momento sólo estaban conectados, en su mayor parte, por carretera.

En la actualidad ya existen carriles bici en muchas de estas poblaciones pero raramente tienen carácter supracomarcal, por lo que no son utilizados como vía alternativa de transporte sino más bien para actividades de ocio saludable. No obstante, en los pocos tramos de carriles bici existentes que unen poblaciones contiguas se ha observado un creciente uso de los mismos por parte de los peatones, parte de los cuales sí que los utilizan como vía de comunicación segura para trasladarse de una ciudad a otra.

Esta característica de plataforma segura y con ancho suficiente para permitir el uso conjunto y ordenado de peatones y ciclistas que tendrá el Anillo Verde nos lleva a pensar que una parte significativa de sus usuarios lo hará con la finalidad de trasladarse de una población a otra o a alguno de los equipamientos próximos lo que reducirá la movilidad realizada actualmente en vehículo privado, y en una pequeña parte de la realizada en transporte público (autobuses y ferrocarril); por tanto, sustituyendo los modos de transporte motorizados por otros más sostenibles. Este hecho, necesariamente nos conduce a reflexionar sobre los numerosos beneficios sociales y medioambientales que conlleva el Anillo Verde Metropolitano, considerando como otro objetivo esencial la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.



Estudio realizado por la Federación Europea de Ciclistas (ECF) con el apoyo de la Comisión Europea, en el que se calcularon las cantidades de gramos de CO₂ emitidas por los principales medios de transportes urbanos. La imagen de la derecha es la comparación entre plataformas para bicicletas y para vehículos, realizada por el Ayuntamiento de Copenhague entre otros.

TÍTULO

ESTUDIO DE PLANEAMIENTO ANILLO VERDE METROPOLITANO DE VALENCIA.
HORTA SUD

DOCUMENTO

ESTUDIO DE PLANEAMIENTO. TRAMO 4: ALDAIA – QUART DE POBLET

 **GENERALITAT VALENCIANA**
CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES, TERRITORI I MEDI AMBIENT



CONSULTORA

ANTECEDENTE Y OBJETO

OBJETIVOS



MEDIO SOCIO-ECONÓMICO

CONDICIONANTES URBANÍSTICOS Y MEDIOAMBIENTALES

DESCRIPCIÓN DEL TRAMO

Estado Actual

Trazado

Secciones

Particularidades

Afecciones y organismos intervinientes

ESTUDIO DE SOLUCIONES

AVANCE DE PRESUPUESTO

RESULTADOS PREVISIBLES

El **ANILLO VERDE METROPLITANO** en su recorrido por l'Horta Sud (incluyendo también la reciente nomenclatura de Horta Oest), recorrerá y conectará Valencia con las pedanías de Pinedo, Castellar-Oliveral, Horno Alcedo, y las poblaciones limítrofes, las situadas más al sur, Sedaví, Benetusser, Alfafar, Massanassae, Catarroja, Lloc Nou de la Corona, y las situadas más al interior, Paiporta, Picanya, Torrent, Alaquàs, Aldaia, Xirivella y Quart de Poblet. Y todas estas poblaciones entre sí.

Se trata de una zona que, al igual que el resto de la comarca de l'Horta y la ciudad de Valencia, experimentó un importante crecimiento demográfico y desarrollo económico, en el último tercio del siglo pasado. A mediados del siglo XX el proceso lento, y de siglos, de desarrollo de la ciudad de Valencia, y sus focos pre metropolitanos, cambió radicalmente, iniciándose un proceso de desarrollo industrial y de servicios con el que se empezó la conformación del área metropolitana de Valencia. La población de los pueblos integrantes de la actual área metropolitana, que históricamente albergaban alrededor de la mitad de la población que albergaba la ciudad de Valencia, iniciaron un crecimiento, a un ritmo más rápido al hasta entonces experimentado, e incluso mucho mayor que el crecimiento que experimenta la ciudad de Valencia, de manera que en 1975 pasaron a tener una población del 65% de la población de la ciudad, pero actualmente, y de acuerdo con los datos del INE de 2011, su población es prácticamente idéntica a la de la ciudad de Valencia. La transformación antrópica ha resultado en el crecimiento de Valencia y su área metropolitana, conformando la mayor agrupación urbana del territorio de la Comunidad Valenciana en el que reside aproximadamente un tercio de la población de la CV. A partir de los datos de población del INE, en 2011, Valencia y su área Metropolitana, albergaban una población en torno al millón y medio de habitantes, representando el 30% del total de la población de la Comunidad Valenciana, situada ya en los 5 millones de habitantes.

Tabla 1: Evolución de la Población Área Metropolitana (AMV) y Valencia

Año	AMV	Valencia	(AMV/Valencia)%
1877*	88.000	165.000	53,3%
1900*	110.000	209.000	52,6%
1950*	214.000	450.000	47,6%
1975*	470.000	718.000	65,5%
2008**	758.232	771.466	98,3%
2011**	746.456	792.054	94,2%

Fuente: * En Perez Puchal, 1981

** Elaboración Propia a partir de INE

Tabla 2: Población Área Metropolitana y Valencia

	Total 2011
Comunitat Valenciana	5.009.931
Provincia de Valencia	2.563.342
46250 - Valencia	792.054
TOTAL L'Horta Nord	224.089
TOTAL L'Horta Oest	349.296
46005 - Alaquàs	30.148
46021 - Aldaia	30.641
46102 - Quart de Poblet	25.253
46193 - Picanya	11.223

46244 - Torrent	80.829
46950 - Xirivella	29.309
Total poblaciones ANILLO Horta Oest	207.403
TOTAL L'Horta Sud	173.071
46022 - Alfafar	20.702
46054 - Benetusser	14.923
46094 - Catarroja	27.631
46152 - Llocnou de la Corona	152
46165 - Massanassa	8.905
46186 - Paiporta	24.411
46223 - Sedaví	10.140
Total poblaciones ANILLO Horta Sud	106.864
Área Metropolitana	746.456
Valencia + Área Metropolitana	1.538.510
Total Población directa ANILLO VERDE	314.267

Fuente: Elaboración Propia a partir de INE, censo 2011

El rápido crecimiento demográfico se correspondió con un crecimiento de la superficie edificada, y el cambio de la fisonomía urbana de los antiguos pueblos rurales, al tiempo que una reducción de la superficie de huerta. El fenómeno de crecimiento del área metropolitana fue mayor en la zona sur, con mayor crecimiento demográfico de los núcleos urbanos, así como en cuanto a asentamiento de nuevas actividades. Y las previsiones de crecimiento urbano, de acuerdo con los datos del IVE (Instituto Valenciano de Estadística) para los próximos años, siguen siendo mayores en el sur. Con tendencias de variación de la población, para muchas de las poblaciones de l'Horta Sud y l'Horta Oest, antes referidas, de entre 102-105%.

El **ANILLO VERDE METROPOLITANO – HORTA SUD**, pese a que recorre y conecta sólo a 13 de los 44 municipios que conforman la comarca de l'Horta, incumbe o tendrá incidencia sobre el 40% de la población del Área Metropolitana, que representa la población total de estas 13 poblaciones (314.267 habitantes). Se trata de poblaciones, muchas de ellas de un tamaño superior a los 20.000 habitantes, en las que predomina la ocupación en el sector servicios, con más del 70% del total de la población activa (70% Alaquàs 77% Quart de Poblet, 86% Alfafar y Picanya, hasta el 93% de la Ciudad de Valencia), un 15% aproximadamente dedicada a la industria (Picanya y Alfafar 3%, Torrent 9%, Catarroja 12%, Lloc Nou de la Corona 25%), entre un 10-15% a la construcción (Quart de Poblet y Sedaví 8%, Alfafar 9%, Alaquas 14%, Paiporta 19%), y a gran distancia, la agricultura, con sólo el 1,5% aproximadamente (Aldaia 0,2%, Torrent 2,4%, Picanya 4,8%). Con los datos de 2013, del Banco de Datos Territorial del IVE, se constata que la tasa de paro para la comarca de l'Horta Sud y l'Horta Oest alcanza valores del 21%. Esta cifra es resultado del incremento del paro experimentado en los últimos años respecto de las tasas históricas de la comarca, que se situaban en torno al 6-8%. Y está especialmente relacionado con la crisis del sector del mueble y de la construcción.

Los municipios de la comarca de l'Horta Sud i de l'Horta Oest, se caracterizan por la presencia de un número elevado de polígonos o parques industriales, que si bien originariamente se construyeron para la implantación de actividades industriales pertenecientes al sector secundario, algunos de ellos surgidos de forma espontánea con la construcción de naves aisladas o varias naves en torno a una vía de comunicación (Horno Alcedo), el crecimiento y la ordenación posterior a derivado en la creación de importantes áreas de suelo ocupadas por actividades del sector secundario y terciario, que incorporan también infraestructuras de comercio y áreas de ocio de gran afluencia (Centro comercial Bonaire, Parque Albufera, MN4,...). La creación de estas áreas industriales y de servicios, tiene su origen en los años 70-80, y su desarrollo se realizó en muchos de los

municipios sin una planificación y ordenación previa que permitiera el asentamiento de las mismas de forma controlada y organizada. Uno de los principales problemas de estas áreas es el déficit de infraestructuras y servicios elementales como el transporte público, carencias que por otra parte, son difíciles suplir por el pequeño tamaño de algunas de esas áreas que difícilmente pueden afrontar los costes de los servicios e infraestructuras necesarias.

La actividad industrial en esta área, ha sido tradicionalmente de un peso relativo considerable, representada por la industria tradicional del mueble, con empresas de primera y segunda transformación de la madera y su industria auxiliar pinturas, barnices, y otros productos químicos, maquinaria y herramientas, transporte, etc. Por otra parte, la importante densidad demográfica y la proximidad a la ciudad de Valencia han favorecido el desarrollo de una estructura económica enlazada con la función urbana residencial, dotándose de toda una serie de servicios orientados a los servicios de consumo para satisfacer las necesidades básicas de sus habitantes: comercio minorista y otros servicios al consumidor, así como los servicios destinados a las empresas como servicios distributivos (comercio al por mayor y almacenes). Situados en polos de desarrollo terciario con centros de ocio y parques-centros comerciales, que se han desarrollado como prolongación en muchos caso de polígonos o zonas industriales existentes.

Por otra parte, en los últimos años, la gran mayoría de estos municipios se han dotado, en la periferia del casco urbano, de instalaciones deportivas, con la creación de polideportivos municipales. Si además se consideran gimnasios e instalaciones deportivas de colegios e institutos, se contabilizan más de 200 instalaciones, cada una de ellas con distintos espacios: campos de fútbol, canchas de fútbol sala y baloncesto, pistas de tenis y pádel, piscinas, y también, pero más escasos, frontones y pabellones de frontón, trinquetes, pistas de atletismo, pistas de squash, y rocódromos.

Otras infraestructuras de interés en esta zona, son las educativas, con la existencia de un número considerable de colegios de carácter público y privados concertados o no, así como institutos de enseñanza secundaria, centros de enseñanza especial, centros de formación de personas adultas, y el área de estudios superiores universitarios de La Florida. Estos centros absorben la demanda educativa, no solo de estas poblaciones, sino también una parte importante de la ciudad de Valencia. Se contabilizan más de 150 centros. Muchos de estos centros, se localizan en las periferias de los cascos urbanos, y muchos de ellos, especialmente los de carácter privado, pero también L'Escola Comarcal, y la mayoría de los institutos se sitúan relativamente alejados de los cascos urbanos, dificultando el acceso a pie.

El acceso a las zonas industriales y de equipamientos en horarios laborales, pero también en días festivos y periodos de descanso, a los centros educativos, en los periodos lectivos, y en los horarios de entrada y salida, y también a las instalaciones deportivas, sobre todo en horario no laboral, en competiciones de fin de semana, etc. supone un incremento considerable de la movilidad en esta zona. Esta movilidad se realiza mayoritariamente en vehículo privado, y una pequeña proporción se realiza en transporte público (autobuses y ferrocarril).

De acuerdo con los datos de 2013, del Banco de Datos Territorial del IVE, en las poblaciones referidas, se observa un peso muy importante del automóvil en el parque móvil, superior al 70%, condicionado por la necesidad de movilidad y las carencias en transporte público. Movilidad que por otra parte, es muy elevada, pero incumbe a recorridos relativamente cortos y supone conexiones muy próximas, muchas veces de escasa distancia. Por tanto, la influencia del ANILLO VERDE es muy importante en la vertebración de las infraestructuras de carril bici y peatonal existentes en los distintos municipios que de forma local se han ido ejecutando y como forma alternativa de transporte al vehículo privado. Por ello, analizando el entorno geográfico y poblacional del anillo verde, se ha analizado el área de influencia tomando un modelo convencional medio de desplazamiento a pie y en bicicleta.

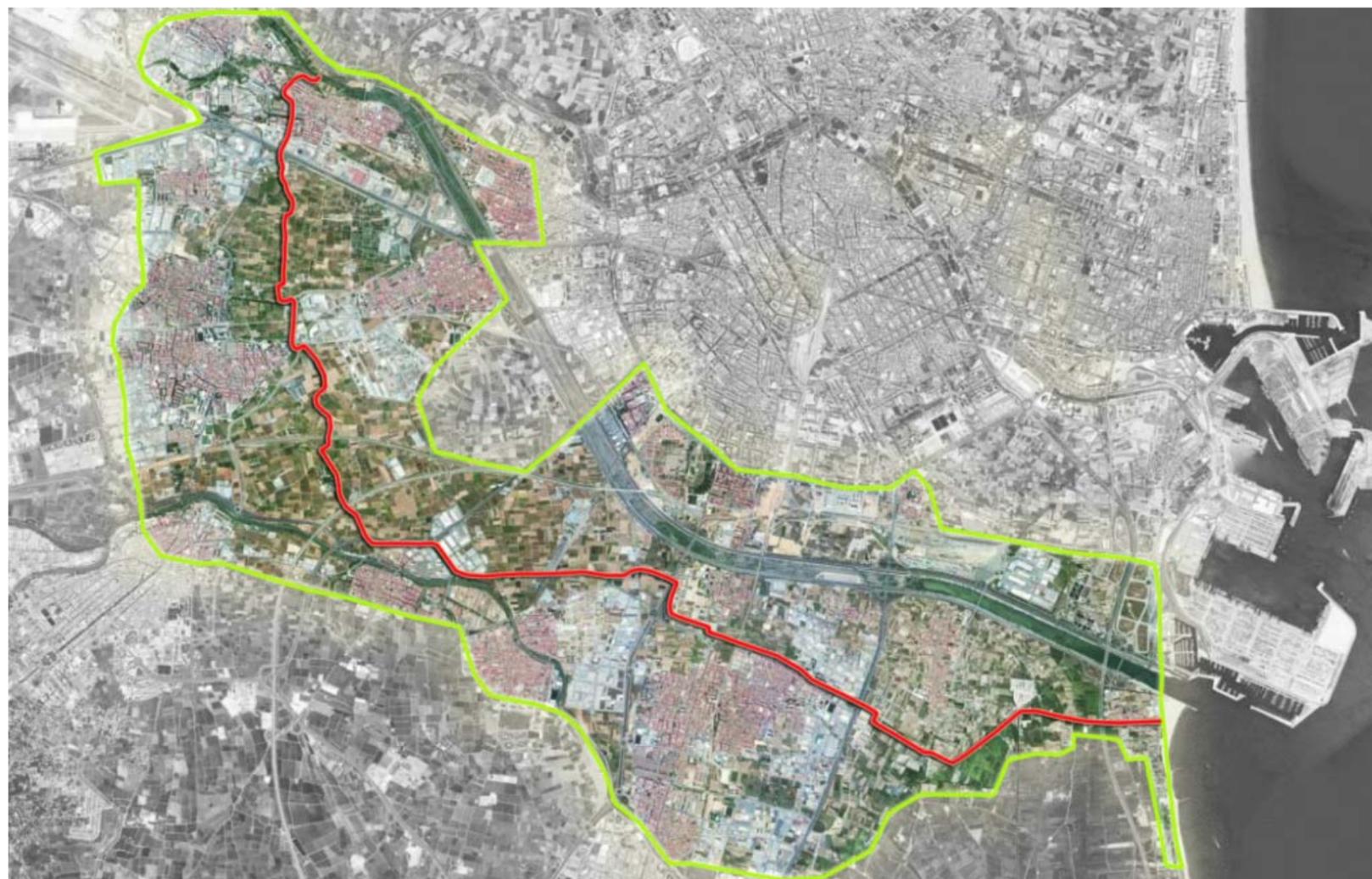
- Radio de influencia de PEATONES: 1,50 km

- Radio de influencia de CICLISTAS: 10,00 Km

Entendiendo estas distancias que definen el área influencia como el trayecto desde el origen del usuario al ANILLO VERDE. Posteriormente el usuario recorrerá en parte o en su totalidad el trazado del anillo, para posteriormente retornar al punto de origen, en el mismo modo de transporte.



Área de influencia del ANILLO VERDE METROPOLITANO – HORTA SUD. Zona de Influencia Ciclistas, con un radio de 10,00 km.



Área de influencia del ANILLO VERDE METROPOLITANO – HORTA SUD. Zona de In fluencia Peatonos, con un radio aproximado de 1,50 km.

La compatibilidad del uso de los recursos naturales con el desarrollo económico se traduce en la incorporación de determinados hábitos cotidianos relacionados algunos de ellos con el Transporte y la Movilidad. El desarrollo del **ANILLO VERDE METROPOLITANO – HORTA SUD** favorecerá el traslado y movilidad de los habitantes de esta zona, mejorando por una parte las conexiones entre los distintos espacios, creando itinerarios alternativos, con vocación de incorporar hábitos saludables, pero también como solución a trazados o recorridos que actualmente únicamente pueden ser realizados en vehículo privado. Como es el caso de las Playas del Sur de Valencia: Playa de Pinedo y Playa de El Saler, dado que el anillo va a permitir el acceso al litoral de todas estas poblaciones de Horta Sud que en la actualidad no disponen de un acceso seguro para peatones y ciclistas. Dada la escasa distancia que existe entre dichas poblaciones y la costa (máximo de 16 km en el caso de Quart de

Poblet y de apenas 5 Km en el caso de Sedaví), la oportunidad que el anillo proporciona a las poblaciones del área de influencia para acceder al mar es un valor fundamental.

Además se da la circunstancia de la existencia de espacios naturales protegidos de gran valor en el ámbito del desarrollo del ANILLO VERDE. La existencia de este itinerario compatible con formas no motorizadas de transporte que conecte los parques urbanos de las poblaciones con los espacios naturales de su alrededor con las playas y costas de Valencia, favoreciendo la conexión de espacios abiertos, es una apuesta muy importante para la mejora de la calidad de vida de las personas y del desarrollo sostenible del territorio y del medio ambiente mediante una importante reducción de emisiones de CO₂.

ANTECEDENTE Y OBJETO

OBJETIVOS

MEDICO SOCIO-ECONÓMICO



CONDICIONANTES URBANÍSTICO Y MEDIOAMBIENTALES

DESCRIPCIÓN DEL TRAMO

Estado Actual

Trazado

Secciones

Particularidades

Afecciones y organismos intervinientes

ESTUDIO DE SOLUCIONES

PRESUPUESTO ESTIMADO

RESULTADOS PREVISIBLES

MEDIO FÍSICO

Determinados aspectos relativos al territorio, condicionarán el trazado del anillo. De una parte, los aspectos relativos a la propia naturaleza del territorio, el medio físico: la geología, el relieve, la edafología etc., y de otra parte, la ordenación del mismo realizada a partir de la legislación vigente, tanto a nivel municipal, con el

planeamiento urbano de los distintos municipios, como a nivel supramunicipal con el desarrollo de planes territoriales relativos a infraestructuras, paisaje, usos del suelo, actividades económicas, etc. que pueden contener determinaciones sobre esta ásitu área.

GEOLOGÍA Y GEOTECNIA

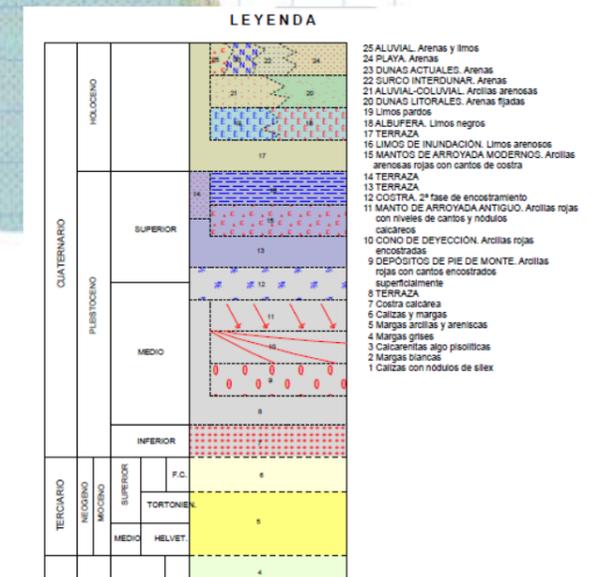
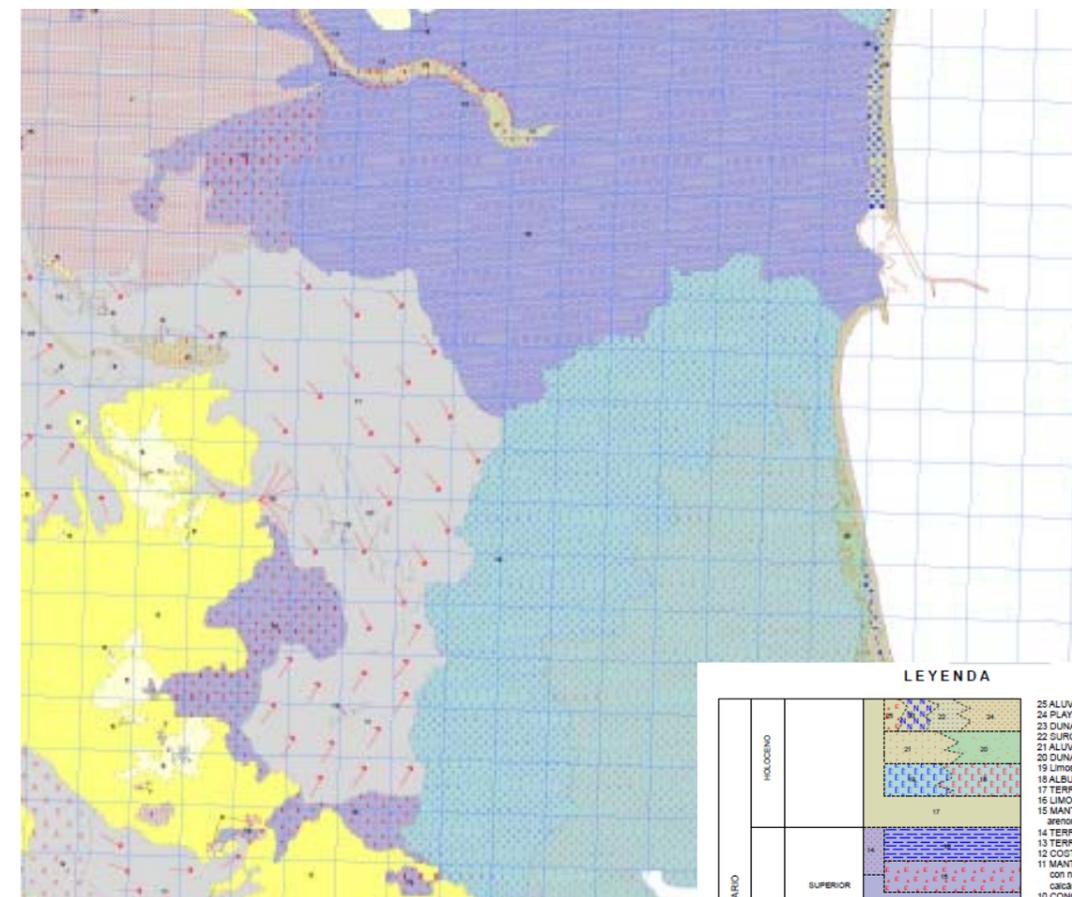
De acuerdo con la Hoja 722 del Mapa Geológico de España escala 1:50.000, del IGME, la zona se sitúa en la gran extensión superficial de cuaternario en la que se Valencia capital y su entorno más inmediato. En conjunto, la geología de esta zona se presenta como una dilatada llanura prelitoral, ocupada en su mayor parte por la Albufera y sedimentos asociados y por los limos de inundación del río Túria

Se han distinguido tres tipos de depósitos bien diferenciados, con diferentes variantes dentro de cada uno de ellos. Depósitos continentales, depósitos marinos y depósitos mixtos. Nuestra área de estudio se sitúa sobre los **Depósitos mixtos continentales-marinos**, en los que se pueden diferenciar dos formaciones,

c1) *Limos de inundación (011i)*.-Parte superficial del delta del Túria. Ocupan los alrededores de la ciudad de Valencia y han sido transformados en casi su totalidad en huerta. Están constituidos por limos arenosos grises y parduzcos sobre los que el Túria ha excavado posteriormente un nivel de terrazas. Bajan desde los alrededores de Manises en suave pendiente hasta la costa.

c2) *Albufera (02A)*.-Su evolución ha sido estudiada en un trabajo muy reciente (V. M. ROSELLO, 1972). Además de las causas naturales, que tienden a disminuir su extensión, ha sido muy afectada por el modelado antrópico. Está rodeada por una orla continua de limos pardos (02 1), que corresponderían a depósitos recientes de relleno.

		Depósitos Continentales	Depósitos Mixtos	Depósitos Marinos	
C U A T E R N A R I O	H O L O C E N O	Q ₂ T4 Terrazas (2 m.). Q ₂ Al Aluvial. Q ₂ Al-C Aluvial-Coluvial.	Q ₂ id Surco interdunar. Q ₂ D1 Dunas actuales. Q ₂ D Dunas litorales. Q ₂ l Limos pardos. Q ₂ A Albufera.	Q ₂ P Playa.	
	P L E I S T O C E N O	Superior	3 Q ₁ T3 Terrazas (8-10 m.). 3 Q ₁ T2 Limos de inundación. 3 Q ₁ Ma Mantos de arroyada modernos. 2-3 Q ₁ K 2.' Fase de Encostramiento.		
		Medio	2 Q ₁ T1 Terrazas (20 m.). 2 Q ₁ Ma Mantos de arroyada antiguos. 2 Q ₁ Cd Cono de deyección. 2 Q ₁ L Depósitos de pie de monte.		
	Inferior	2 Q ₁ K Costra			



RIESGO DE INUNDACIÓN

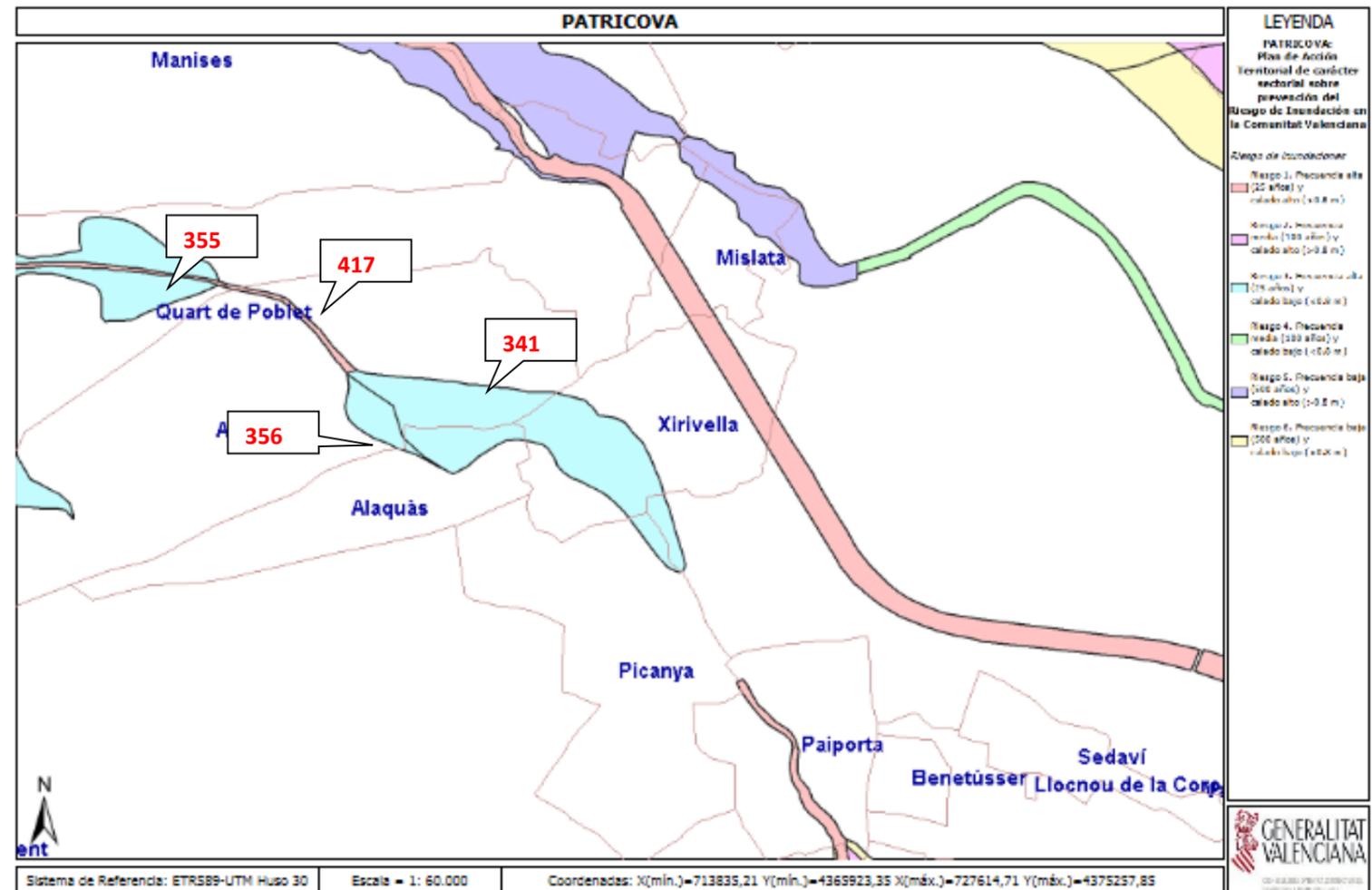
A partir de cartografía específica relativa a riesgos de inundación (PATRICOVA-Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre prevención del Riesgo de Inundación en la Comunidad Valenciana), se constatan distintos enclaves en la zona de actuación que presentan riesgo de inundación, de distinto tipo. Puede observarse su localización en el plano adjunto.

Campo	Valor
ObjectId	355 QUART DE POBLET
Código de riesgo de inundación	355
Nombre de la zona	Barranco de la Saleta (o Pozalet)
Superficie Geométrica (ha)	73,745041
Descripción	Riesgo de tipo 3: Frecuencia alta (25 años) y calado bajo (menos de 0.8 m)

Campo	Valor
ObjectId	341 ALDAIA, ALAQUÀS, PICANYA, VALÈNCIA
Código de riesgo de inundación	3
Nombre de la zona	Barranco de la Saleta (o Pozalet)
Superficie Geométrica (ha)	277,669842
Descripción	Riesgo de tipo 3: Frecuencia alta (25 años) y calado bajo (menos de 0.8 m)

Campo	Valor
ObjectId	356 ALDAIA-ALAQUÀS
Código de riesgo de inundación	3
Nombre de la zona	Barranco de la Saleta (o Pozalet)
Superficie Geométrica (ha)	31,790875
Descripción	Riesgo de tipo 3: Frecuencia alta (25 años) y calado bajo (menos de 0.8 m)

Campo	Valor
ObjectId	417 QUART DE POBLET, ALDAIA
Código de riesgo de inundación	1
Nombre de la zona	Barranco de la Saleta (o Pozalet)
Superficie Geométrica (ha)	10,322111
Descripción	Riesgo de tipo 1: Frecuencia alta (25 años) y calado alto (más de 0.8 m)

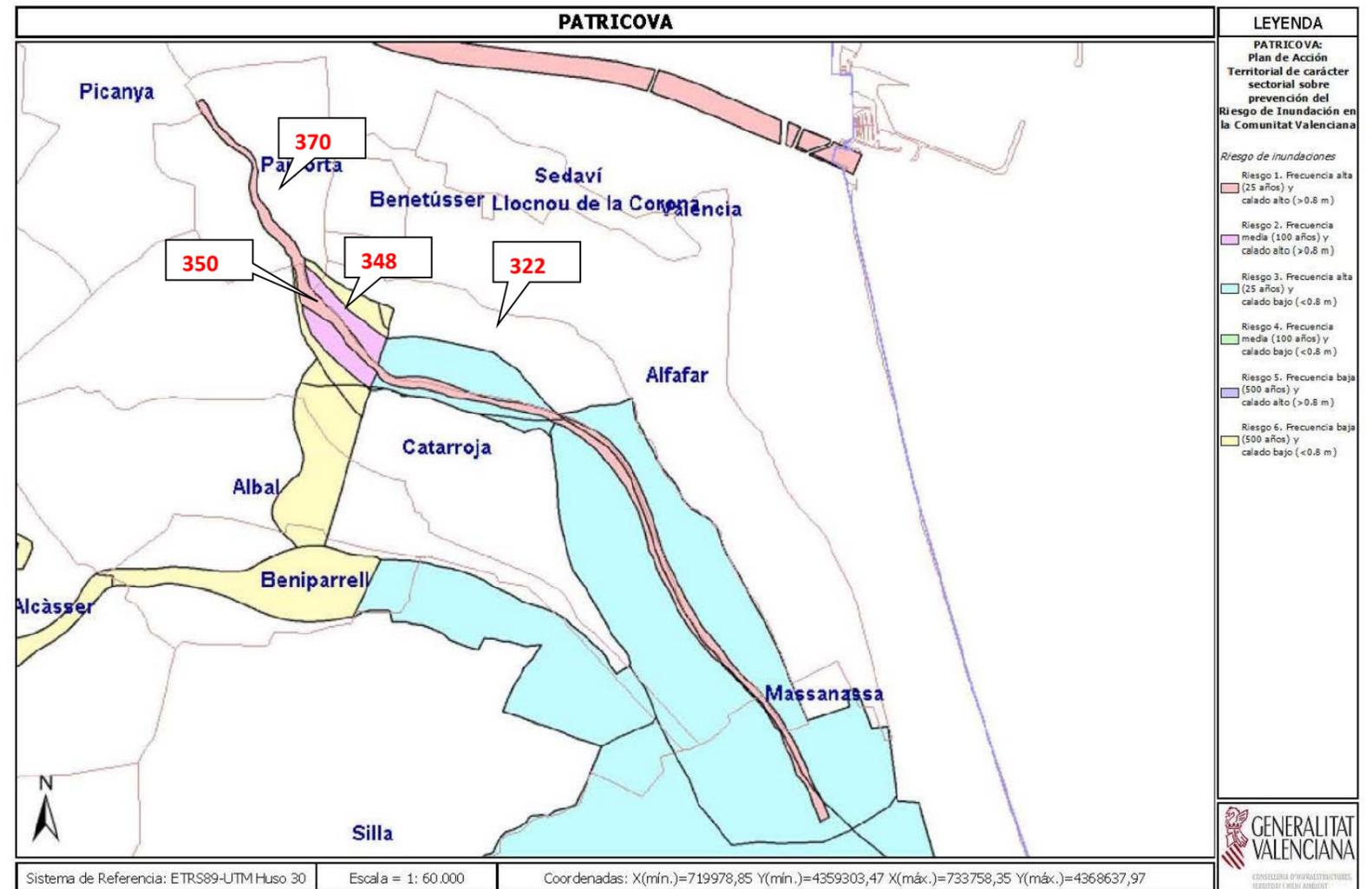


Campo	Valor
ObjectId	370 PAIORTACATARROJAMASSANASSA
Código de riesgo de inundación	1
Nombre de la zona	Rambla del Poyo (o de Chiva, o de Torrent)
Superficie Geométrica (ha)	62,581731
Descripción	Riesgo de tipo 1: Frecuencia alta (25 años) y calado alto (más de 0.8 m)

Campo	Valor
ObjectId	322 CATARROJA
Código de riesgo de inundación	3
Nombre de la zona	Rambla del Poyo (o de Chiva, o de Torrent)
Superficie Geométrica (ha)	80,719973
Descripción	Riesgo de tipo 3: Frecuencia alta (25 años) y calado bajo (menos de 0.8 m)

Campo	Valor
ObjectId	348 CATARROJA
Código de riesgo de inundación	6
Nombre de la zona	Rambla del Poyo (o de Chiva, o de Torrent)
Superficie Geométrica (ha)	18,761684
Descripción	Riesgo de tipo 6: Frecuencia baja (500 años) y calado bajo (menos de 0.8 m)

Campo	Valor
ObjectId	350 CATARROJA
Código de riesgo de inundación	2
Nombre de la zona	Rambla del Poyo (o de Chiva, o de Torrent)
Superficie Geométrica (ha)	24,170816
Descripción	Riesgo de tipo 2: Frecuencia media (100 años) y calado alto (más de 0.8 m)



OTROS RIESGOS

Analizando la cartografía temática de la zona de actuación, no se observan en el área riesgos de deslizamiento y desprendimiento. En toda la zona, dado el carácter de los suelos, y su permeabilidad, la vulnerabilidad a la contaminación de las aguas subterráneas es media.

RECURSOS

En relación a la Capacidad de uso del suelo, el carril bici, se inicia en la playa de Pinedo, término municipal de Valencia, y continúa, cruzando el término municipal de Alfafar, sobre suelos que presentan una calidad Moderada, Clase C, continuará por los términos municipales de Valencia, Lloc Nou de la Corona, Sedaví, Benetuser, Païorta y Picanya, caracterizados por ser terrenos de Clase A, calidad muy elevada, y por tanto muy aptos para usos agrarios. En Alaquàs y Aldaia, otro tanto de los mismos. El carril discurre por suelos de Clase A. Y en el tramo final, en Quart de Poblet, también se realiza sobre suelos de capacidad muy elevada Clase A.

INFRAESTRUCTURA VERDE

La actuación discurrirá principalmente por caminos ya existentes. Y en ese sentido, la afección se producirá, por la necesidad de modificar anchos de plataforma y estructuras preexiste o bien por la necesidad de tramos alternativos de nueva creación. En cualquier caso, interferirá en algunos casos con la Infraestructura Verde existente en el ámbito por el que discurre.

La Infraestructura Verde es una estructura territorial definida en su momento por la Ley de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje (LOTP) y que se mantiene y amplía en la actual Ley 5/2014 de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunitat Valenciana (TÍTULO I. La infraestructura verde, el paisaje y la ocupación racional del territorio, CAPÍTULO I La infraestructura verde). Esta última la define como el sistema territorial básico compuesto por los siguientes espacios:

- 1.- Los ámbitos y lugares de más relevante valor ambiental, cultural, agrícola y paisajístico;
- 2.- Las áreas críticas del territorio cuya transformación implique riesgos o costes ambientales para la comunidad
- 3.- El entramado territorial de corredores ecológicos y conexiones funcionales que pongan en relación todos los elementos anteriores

Dado que el PAT de Infraestructura Verde y Paisaje de la Comunidad Valenciana en la actualidad no está aprobado, sus determinaciones tienen carácter orientativo.

- No hay cuevas catalogadas en toda la zona
- El carril bici en su recorrido inicial transitará por terrenos que están dentro del ámbito delimitado del Parque Natural de la Albufera, que es considerado:
 - o Zona Húmeda de Importancia Internacional incluida en la Convención de RAMSAR
 - o Zona Húmeda catalogada, incluida en el Catálogo de Zonas Húmedas de la Comunidad Valenciana, por Acuerdo de 10 de septiembre de 2002.
 - o Lugar de Interés Comunitario según la Directiva 92/43/CEE DEL CONSEJO, de 21 de mayo de 1992
 - o Zona de Especial Protección para las Aves según la Directiva 79/409/CEE



- Actualmente el **PRUG de l'Albufera** se encuentra en revisión. Las determinaciones que se proponen en esta zona, y que han de tomarse en consideración en la actuación que nos ocupa son:

- o Normas para el diseño del Anillo
 - Artículo 22. Protección del medio acuático del lago, lagunas, acequias y ullals

- 1. *Cualquier actuación pública o privada que pueda modificar el actual funcionamiento del sistema hídrico del Parque, incluida la modernización de regadíos, construcción de balsas, modificación del curso de canales y acequias o construcción de nuevas que pueda afectar al ámbito del Parque Natural, será sometida a Declaración de Impacto Ambiental, de forma específica y separada del resto de la actuación en caso de formar parte de un proyecto global.*
- Artículo 23. Actuaciones en los cauces, riberas y márgenes de los cursos de agua.
 - 1. *La realización de obras o actividades en los cauces públicos y sus márgenes sesometerán a los trámites y requisitos exigidos por la Ley de Aguas. Quedan prohibidas las obras, las construcciones, plantaciones o actividades que puedan dificultar el curso de las aguas en los cauces de los canales, acequias y barrancos, así como en las zonas inundables, cualquiera que sea el régimen de propiedad y la calificación de los terrenos.*
 - 2. *No se permite la canalización de obra de las acequias.*
- Artículo 39. Normas sobre el impacto lumínico

Con el fin de reducir la contaminación lumínica en el ámbito del Parque, el alumbrado público se adaptará a los criterios establecidos en el presente PRUG:

- a) La luminaria deberá orientarse de forma que el haz de luz se proyecte sobre el suelo con un ángulo inferior al 10% desde el soporte.*
 - b) Las guirnaldas de bombillas para festejos se podrán realizar con bombillas incandescentes, si bien no podrán superar los 25 W.*
 - c) Se prohíbe la proyección de luz hacia el cielo mediante la utilización de proyectores, cañones de luz, láseres o similares.*
 - d) En cualquier caso se procurará evitar la emisión de luz hacia arriba, para lo cual, se procurará la utilización de pantallas adecuadas que eviten dicho efecto.*
 - e) Respecto al alumbrado ornamental de edificios públicos, paseos, jardines y vías urbanas del ámbito del Parque, se procurará que la luz vaya dirigida de arriba hacia abajo.*
- Límite de la “perelloná” (inundación invernal durante un mínimo de tres meses y medio entre los meses de octubre y febrero) por las limitaciones que establece en las actuaciones sobre acequias y canales
 - Delimitación de zonas de interés ambiental: zonas de arrozal y espacios agrario

CAPÍTULO III. ZONAS DE INTERÉS AMBIENTAL

- Artículo 101. Usos permitidos
 - 2. *Igualmente se permiten todos los usos autorizados en las Zonas de Alto Valor Natural y además:*
 - h) Ampliación o modificación del trazado de carreteras existentes, así como, la modificación del trazado de los caminos asfaltados, previa Estimación de Impacto Ambiental, sin perjuicio de lo establecido en la legislación sectorial.*
 - i) Ampliación de la traza camino existente, reasfaltado o cualquier otra actuación no comprendida en apartado siguiente, previo informe de la unidad administrativa competente en materia de espacios naturales protegidos.*
 - j) El mantenimiento de caminos agrícolas que no comporten el cambio de tipo de firme, ampliación del trazado u otra modificación sustancial, sujeto a comunicación previa a la unidad administrativa competente en materia de espacios naturales protegidos.*

En relación al **Parc Natural del Turia**, incluye parte de los términos municipales de Quart de Poblet, Manises, Paterna, Riba-roja de Túria, l'Eliana, Vilamarxant, Benaguasil, Llíria y Pedralba. Abarca tres masas boscosas de gran valor que han quedado rodeadas por los campos y vinculadas al río. La zona muestra alguno de los ambientes más representativos de la provincia de Valencia: el río y sus riberas, de gran interés ecológico y paisajístico, los bosques mediterráneos de pinar y matorral, y la huerta tradicional.

Con el DECRETO 42/2007, de 13 de abril, del Consell, se aprobó el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del Turia. En su Artículo 6. Efectos generales del PORN, establece que los efectos del mismo son *a) ..., desde el momento de la entrada en vigor del mismo, obligatorias y ejecutivas para la Administración y los particulares, teniendo carácter vinculante para las actuaciones, planes o programas sectoriales que puedan afectar a la protección del medio ambiente y a la conservación o mejora de la flora, la fauna, los ecosistemas, el paisaje o los recursos naturales. Dichas determinaciones tienen carácter indicativo para otras materias distintas de las indicadas. b) Las normas ... son de aplicación directa en todo el ámbito territorial del mismo. c) En su ámbito territorial el PORN prevalece sobre cualquier otro instrumento de ordenación del territorio, el medio físico, los recursos naturales, las infraestructuras y la actividad socioeconómica con incidencia sobre el medio ambiente. Los instrumentos de ordenación sobre dichas materias que estén aprobados o que se aprueben con posterioridad a este PORN deberán, por tanto, adecuarse a las determinaciones de este último en lo que fuera necesario.*

Y en su Artículo 77, establece, en relación a las infraestructuras que:

1. La construcción o remodelación de todo tipo de infraestructuras en el ámbito del PORN se atenderá a los procedimientos establecidos por las administraciones estatal, autonómica o local, según corresponda en cada caso. Cuando se trate de actuaciones a ejecutar dentro del ámbito competencial de las administraciones autonómica o local, tanto de iniciativa pública como privada, será necesario el informe previo favorable de la Conselleria competente en materia de medio ambiente, sin perjuicio de las preceptivas licencias o autorizaciones sectoriales y municipales y del procedimiento de evaluación o estimación de impacto ambiental cuando corresponda.

2. A efectos de instalación de nuevas infraestructuras la red viaria, estatal, autonómica y local, tiene la consideración de corredor preferente de localización de infraestructuras en una franja de 100 metros de anchura a cada lado de la mediana. La realización, en su caso, de futuras actuaciones infraestructurales de carácter lineal, tales como líneas eléctricas y de telecomunicaciones, conducciones de agua, gasoductos u otras conducciones, tendrán que dirigirse con carácter prioritario hacia estos corredores. En cualquier caso, los corredores de localización de infraestructuras tendrán que evitar siempre que sea posible la fragmentación de las unidades de vegetación natural de carácter forestal, arbustivo o herbáceo existentes.

3. La construcción o remodelación de infraestructuras de cualquier tipo deberán realizarse con las adecuadas medidas correctoras de integración paisajística y de minimización de los impactos ambientales negativos, principalmente en cuanto a la correcta ubicación de las mismas y a la restauración de los terrenos y las formaciones vegetales afectadas.

El Parque Natural del Turia fue declarado por el Decreto 43/2007, de 13 de abril, del Consell. De acuerdo con el Artículo 5. del Decreto de declaración del Parque, apdo. 1. La Conselleria competente en materia de medioambiente tramitará un Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Natural del Turia, de acuerdo con lo establecido en los artículos 37 a 41 de la Ley 11/1994, de 27 de diciembre, de la Generalitat, de Espacios Naturales Protegidos de la Comunitat Valenciana, en cuanto a objetivos, fines, alcance, contenido y tramitación de dichos instrumentos de ordenación y gestión de espacios naturales protegidos. Si bien este no se ha tramitado todavía.

- Vías pecuarias y senderos

Campo	Valor
Código INE de Alfafar	460229 COLADA-AZAGADOR DE ALFAFAR
Anchura legal (m) en Alfafar	4.50 - 6
Anchura necesaria (m)	4.50 - 6
Nombre	Colada-Azagador de Alfafar
Superficie clasificada (ha) en Alfafar	1,4175

Campo	Valor
Código INE de Sedaví	462233 CALADA AZAGADOR DE LA SENDA DE LES VAQUES
Municipio	Sedaví
Anchura legal (m) en Sedaví	4.50 - 6
Anchura necesaria (m)	4.50 - 6
Nombre	Colada-Azagador de la Senda de les Vaques
Superficie clasificada (ha) en Sedaví	0,3675

Campo	Valor
Código INE de Sedaví	462233 CORDEL CAMINO VIEJO DE RUZafa
Código INE de Valencia	462508
Anchura legal (m) en Sedaví	18.75
Anchura legal (m) en Valencia	0.00
Anchura necesaria (m)	7.50
Nombre	Cordel del Camino Viejo de Ruzafa
Longitud clasificada (m) en Sedaví	750
Longitud clasificada (m) en Valencia	0
Superficie clasificada (ha) en Sedaví	1,4063
Superficie clasificada (ha) en Valencia	0

Campo	Valor
Código INE de Sedaví	462233 VEREDA DEL AZAGADOR DE LA TIERRA
Código INE de Valencia	462508
Anchura legal (m) en Sedaví	10.00
Anchura legal (m) en Valencia	0.00
Anchura necesaria (m)	7.50
Nombre	Vereda del Azagador de la Tierra
Longitud clasificada (m) en Sedaví	1750
Longitud clasificada (m) en Valencia	0
Superficie clasificada (ha) en Sedaví	1,75
Superficie clasificada (ha) en Valencia	0



Campo	Valor
Código INE de Paiporta	461862 VEREDA DEL CEMENTERIO DE VALENCIA
Anchura legal (m) en Paiporta	10
Anchura necesaria (m)	10
Nombre	Vereda del Cementerio de Valencia
Superficie clasificada (ha) en Paiporta	0

Campo	Valor
Código INE de Paiporta	461862 VEREDA DEL BARRANCO DE CHIVA
Anchura legal (m) en Paiporta	20
Anchura necesaria (m)	20
Nombre	Vereda del Barranco de Chiva
Superficie clasificada (ha) en Paiporta	0

Campo	Valor
Código INE del Paiporta	461862 VEREDA DEL CAMINO DEL AZAGADOR
Código INE del Valencia	462508
Anchura legal (m) en Paiporta	10
Anchura legal (m) en Valencia	0.00
Anchura necesaria (m)	10
Nombre	Vereda del Camino del Azagador
Longitud clasificada (m) en Paiporta	1600
Longitud clasificada (m) en el Valencia	0
Superficie clasificada (ha) en el Paiporta	0
Superficie clasificada (ha) en Valencia	0

Campo	Valor
Código INE de Picanya	462233 VEREDA CAMINO DE LA PEDRERA
Código INE de Valencia	462508
Anchura legal (m) en Picanya	10.00
Anchura legal (m) en Valencia	10.00
Anchura necesaria (m)	15.50
Nombre	Vereda del Camí de la Pedrera
Longitud clasificada (m) en Picanya	1350
Superficie clasificada (ha) Picanya	1,35



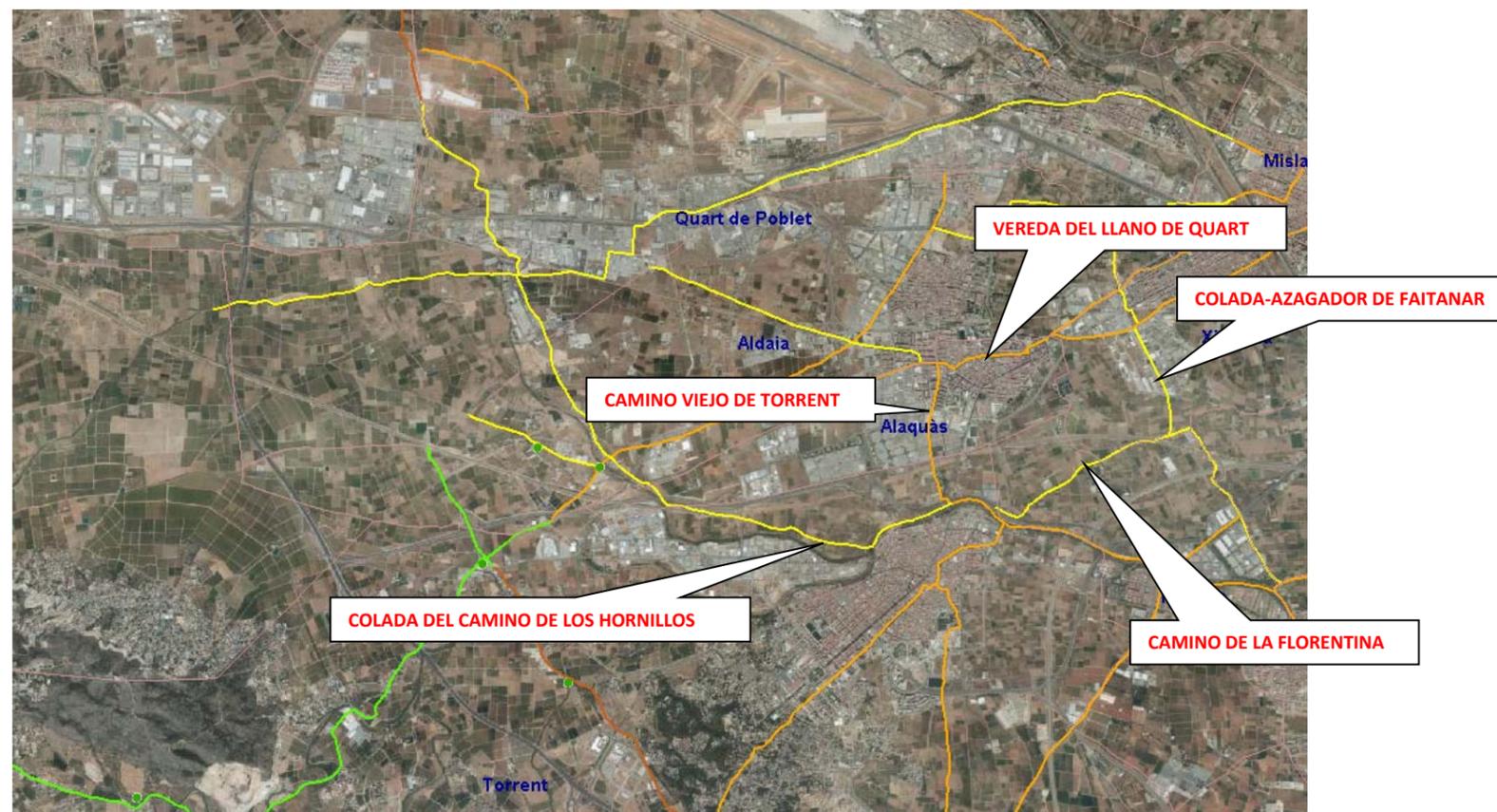
Campo	Valor
Código INE de Picanya	461939 COLADA-AZAGADOR DE FAITANAR
Código INE de Valencia	462508
Anchura legal (m) en Picanya	2.25
Anchura legal (m) en Valencia	0.00
Anchura necesaria (m)	2.25
Nombre	Colada-Azagador de Faitanar
Longitud clasificada (m) en Picanya	2000
Longitud clasificada (m) en Valencia	0
Superficie clasificada (ha) en Picanya	0,45
Superficie clasificada (ha) en Valencia	0
Tipo	CL

Campo	Valor
Código INE de Picanya	461939 COLADA AZAGADOR LA FLORENTINA
Anchura legal (m) en el municipio	6
Anchura necesaria (m)	6
Nombre	Colada-Azagador de la Florentina
Longitud clasificada (m) en Alaquàs	1200
Superficie clasificada (ha) en Alaquàs	0

Campo	Valor
Código INE de Alaquàs	460057 CAMINO VIEJO DE TORRENT
Anchura legal (m) en Alaquàs	20.00
Anchura necesaria (m)	20.00
Nombre	Vereda del Camino Viejo de Torrente
Longitud clasificada (m) en Alaquàs	1000
Superficie clasificada (ha) en Alaquàs	0

Campo	Valor
Código INE de Aldaia	460214 VEREDA DEL LLANO DE QUART
Anchura legal (m) en Aldaia	20.00
Anchura necesaria (m)	20.00
Nombre	Vereda del Llano de Quart
Longitud clasificada (m) en Aldaia	1250
Superficie clasificada (ha) en Aldaia	2,55

Campo	Valor
Código INE de Aldaia	460214 VEREDA DEL LLANO DE QUART
Anchura legal (m) en Aldaia	20.00
Anchura necesaria (m)	20.00
Nombre	Vereda del Llano de Quart
Longitud clasificada (m) en Aldaia	1250
Superficie clasificada (ha) en Aldaia	2,55



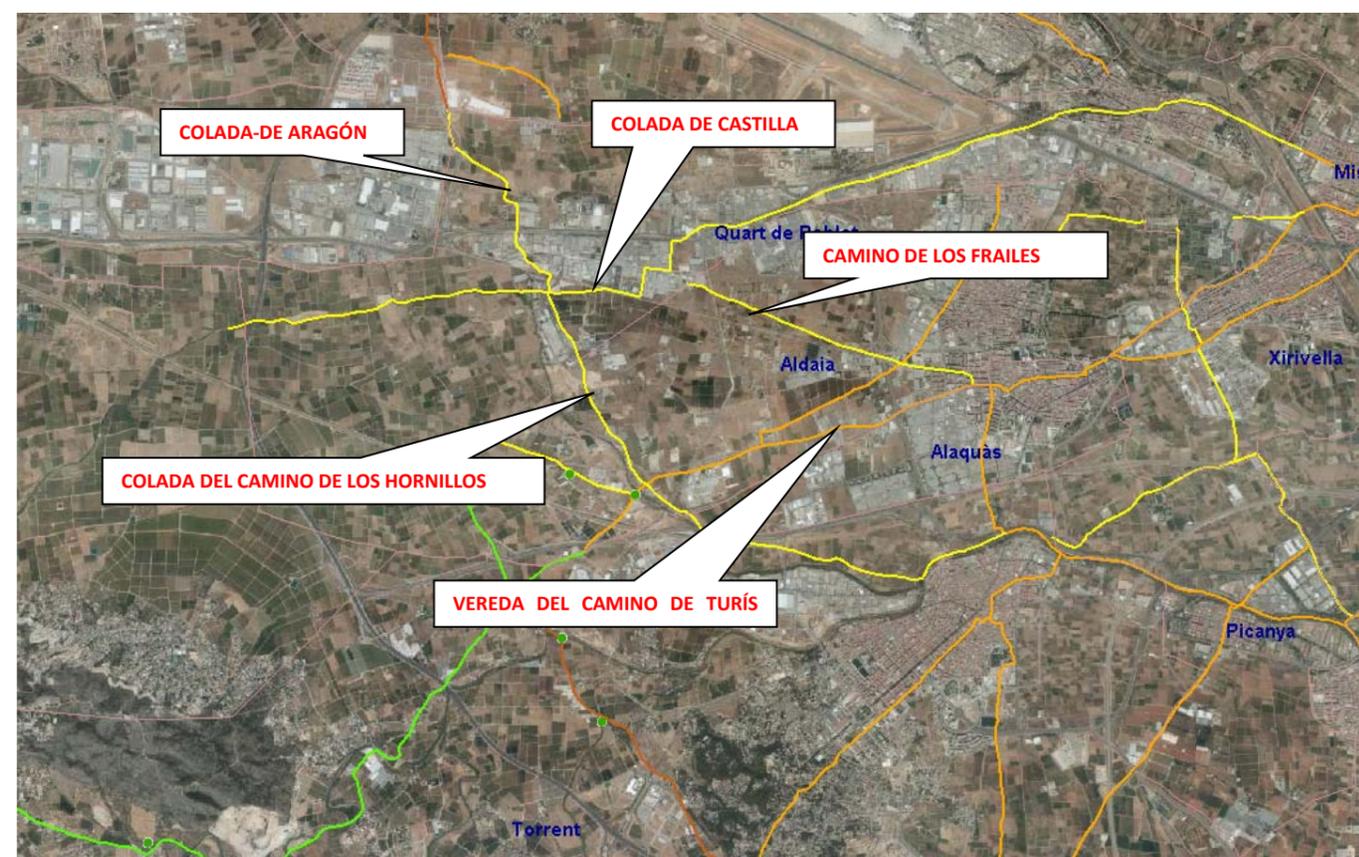
Campo	Valor
Código INE de Quart de Poblet	461022 COLADA DE CASTILLA
Anchura legal (m) en Quart de Poblet	10.00
Anchura necesaria (m)	3.00
Nombre	Colada de Castilla
Longitud clasificada (m) en Quart de Poblet	1100
Superficie clasificada (ha) en Quart de Poblet	5,5

Campo	Valor
Código INE de Quart de Poblet	461022 COLADA DE ARAGÓN
Anchura legal (m) en Quart de Poblet	30.00
Anchura necesaria (m)	8.00
Nombre	Colada-Azagador de la Florentina
Longitud clasificada (m) en Quart de Poblet s	300
Superficie clasificada (ha) en Quart de Poblet	3,6

Campo	Valor
Código INE de Aldaia	460214 CAMINO DE LOS FRAILES
Anchura legal (m) en Aldaia	8.00
Anchura necesaria (m)	8.00
Nombre	Colada del Camino de los Frailes
Longitud clasificada (m) en Aldaia	1000
Superficie clasificada (ha) en Aldaia	0

Campo	Valor
Código INE de Aldaia	460214 VEREDA DEL CAMINO DE TURIS
Anchura legal (m) en Aldaia	20.00
Anchura necesaria (m)	16.00
Nombre	Vereda del Camino de Turis
Longitud clasificada (m) en Aldaia	6000
Superficie clasificada (ha) en Aldaia	12

Campo	Valor
Código INE de Torrent	462444 COLADA DEL CAMINO DE LOS HORNILLOS
Anchura legal (m) en Torrent	15.00
Anchura necesaria (m)	15.00
Nombre	Colada del Camino de los Hornillos
Longitud clasificada (m) en Torrent	1250
Superficie clasificada (ha) en Torrent	5,325



PLANES DE ORDENACIÓN URBANA

Analizando los planes de ordenación urbana de los municipios afectados, no se han detectado ninguna incompatibilidad urbanística entre dichos documentos de planeamiento y la actuación propuesta. Véase el

Plano nº 6 'Afecciones urbanísticas', dónde se han montado los planos de clasificación de los municipios por dónde discurre el ANILLO VERDE METROPOLITANO – HORTA SUD.

TÍTULO

ESTUDIO DE PLANEAMIENTO ANILLO VERDE METROPOLITANO DE VALENCIA.
HORTA SUD

DOCUMENTO

ESTUDIO DE PLANEAMIENTO. TRAMO 4: ALDAIA – QUART DE POBLET

ANTECEDENTE Y OBJETO

OBJETIVOS

MEDIO SOCIO-ECONÓMICO

CONDICIONANTES URBANÍSTICOS Y MEDIOAMBIENTALES

DESCRIPCIÓN DEL TRAMO

Estado Actual

Trazado

Secciones

Particularidades

Afecciones y organismos intervinientes

ESTUDIO DE SOLUCIONES

AVANCE DE PRESUPUESTO

RESULTADOS ESTIMADOS



El **TRAMO 4: ALDAIA – QUART DE POBLET**, como se ha comentado en apartados anteriores, el tramo se inicia en la rotonda de la CV-403 y la CV-409 (T.M. Aldaia) y finaliza en el cauce del Río Túria (Parque Natural del Túria), y tiene una longitud aproximada de 4.135 m.



Localización de los puntos singulares del TRAMO 4: ALDAIA – QUART DE POBLET

ESTADO ACTUAL

En este apartado se describe el estado de conservación en el que se encuentra cada tramo del itinerario concreto sobre el que se quiere actuar, al igual que en la descripción de los tramos, el sentido que se lleva es del este hacia el oeste, por lo que se parte de la rotonda entre la CV-409 y CV-403 para finalizar en la vía fluvial del Río Túria. Como se ha comentado en apartados anteriores, el itinerario se desarrolla principalmente por caminos rurales, vías locales de comunicación, carriles ciclopeatonales existentes y, puntualmente, viales urbanos (cascos de poblaciones).

① Itinerario existente en CV-409 (Aldaia-Xirivella) y camino rural



De izquierda a derecha: Itinerario ciclopeatonal de Aldaia-Xirivella (CV-409), Camino vecinal para conexión con Cami del Fondo, Acceso restringido a camino rural, y por último camino rural de acceso propietarios (acceso restringido) hasta Colada del Pont-Nou.

2 Itinerario existente en CV-409 (Aldaia-Xirivella) y parque Av. Joan Fuster



De izquierda a derecha: Itinerario cilopeatonal de Aldaia-Xirivella (CV-4009), conexión con el parque colindante a la AV. Joan Fuster, conexión del parque con la Colada del Pont Nou, y por último, el camino Colada del Pont Nou, que se encuentra vallado a ambos lados pero el acceso no es restringido.

3 Colada del Pont Nou, continuidad por el camino del cementerio nuevo y pasarela actual sobre la A-3.



De izquierda a derecha: Camino rural (Colada del Pont Nou) que discurre entre vallado pero de acceso público, camino del cementerio (6,00 m de calzada y 1,80 m de acera), pasarela sobre la A-3 (de reciente construcción tiene un ancho de 2,50 m libre), y por último, calle Mare de Deu dels Desamparats, dónde desembarca la pasarela.

- 3 Itinerario por Colada del Pont Nou, camino rural hasta la Sèquia de Benàger i Faitanar, paso inferior por la A-3 (ramal de enlace).



De izquierda a derecha: Camino rural (Colada del Pont Nou) que discurre entre vallado pero de acceso público tomándolo desde el parque de la Av. Joan Fuster, camino de tierras vallado pero acceso público (TM Aldaia), mismo camino asfaltado y sin vallado (TM Quart de Poblet) y por último, acequia de Benàger i Faitanar.

- 4 Entrada en Quart de Poblet por el paso inferior existente y continuidad por Avd. 9 Octubre y Avd. Villalba de Lugo.



De izquierda a derecha: Ramal de la rotonda de la A-3 Acceso Aldaia-Quart de Poblet (se cruzará mediante la ejecución de un paso inferior), paso inferior existente sobre la A-3 (requiere de pasarela para cruzar al lado del carril bici), Avd. 9 de Octubre (no dispone de carril bici), y por último, Avd. Villalba de Lugo (no dispone de carril bici).

5 Continuation desde la Pasarela de la A-3 por la Avd. del Mediterrani hasta el edificio 'La Gran Manzana', continuando por la Calle Literato Azorín y Avd. Jesús Fernández.



De izquierda a derecha: Avd. del Mediterrani (acera de 2,20 m y aparcamiento en batería de 5,00 m), edificio 'La gran manzana' con carril bici y acera arbolada, Calle Literato Azorín (carril bici 2,20 m y acera arbolada) y por último, Avd. Padre Jesús Fernández (ídem sección anterior).

6 Itinerario por la Calle peatonal Roger de Flor hacia la Calle Tribunal de las Aguas, continúa por Tribunal de las Aguas hasta el Río Túria.



De izquierda a derecha: Calle peatonal de Roger de Flor, Calle Tribunal de las Aguas que accede a un aparcamiento municipal, calle bordea la Sèquia de Mislata (colinda con el Río Túria) y calle Río Túria que accede a la pasarela actual hasta la Vía fluvial del Túria.



Pasarela sobre el río Túria, realizada en el ámbito de la Vía ciclopeatonal parque fluvial del PN del Túria. (1,80 m ancho).

TRAZADO (DE SUR A NORTE)

El **ANILLO VERDE METROPOLITANO – HORTA SUD** conecta en su recorrido completo la Playa de Pinedo, y por tanto también el Carril Bici de PINEDO EL SALER y la pasarela del Carril Bici CIUDAD DE LAS ARTES Y LAS CIENCIAS que a su vez dará acceso al futuro ANILLO VERDE METROPOLITANO – FRENTE LITORAL, con la Vía Parque Fluvial del PN del Río Túria dónde se conecta con el ANILLO VERDE METROPOLITANO – HORTA NORD.

Como se ha explicado anteriormente, esta plataforma por Horta Sud se ha considerado conveniente dividirlo en cuatro tramos para agilizar la gestión de la ejecución. La tramificación del anillo se ha realizado siguiendo distintos criterios para que queden equilibrados. Estos han sido, fundamentalmente:

- Complejidad de ejecución
- Identificación de unidades de gestión
- Estudio de afecciones
- Equilibrio geométrico

El tramo que se desarrolla en el presente documento se corresponde con el **TRAMO 4: ALDAIA-QUART DE POBLET**; itinerario que abarca el tramo que conecta la población de Aldaia (fin del TRAMO 3: ALAQUAS-ALDAIA) y la población de Quart de Poblet, concretamente con la Vía Parque Fluvial del PN del Río Túria, con una longitud total de 4.135 m. Cabe destacar la importancia de este tramo dado que conecta con el itinerario ciclopeatonal existente entre Aldaia-Xirivella (paralelo a la carretera CV-403 y CV-409) y sobre todo con la Vía fluvial del PN del Río Túria (Valencia – Villamarxant/Benaguassil).

El enlazar con ella, con la vía parque fluvial, resulta esencial para la conectividad entre ejes vertebrados de la malla ciclopeatonal de Valencia y su entorno, por ello la conexión con el Anillo Verde Metropolitano – HORTA SUD resulta prioritaria para el acceso oeste de la propia ciudad y también tiene una valor fundamental para la conexión con itinerarios ciclistas con otras poblaciones de la comarca del Camp del Túria como Ribaroja, Villamarxant y Benaguassil.



rural vallado a ambos lados), posteriormente se toma un camino rural en sentido norte (Quart de Poblet) hasta la acequia de Benàger i Faitanar, dónde se realizará un intervención paisajística, para seguir hasta el enlace con la A-3 dónde se ejecutará un paso inferior bajo el ramal de acceso a la rotonda y una pasarela para conectar con el carril bici que accede a Quart por el paso inferior actual. (Véase croquis página 30)



Ramal de enlace en la A-3 que requiere de paso inferior y paso inferior actual bajo la A-3.

- **SOLUCIÓN B' (color naranja):** Se trata de una solución que coincide en el primer tramo con la SOLUCIÓN B y que a partir de la Colada del Pont Nou toma el trazado de la SOLUCIÓN A. (Véase croquis página 31)

Este **TRAMO: ALDAIA – QUART DE POBLET**, definiéndolo desde el Este al Oeste, se han definido dos subtramos:

- SUBTRAMO 1: Rotonda CV-409 – Autovía A-3
- SUBTRAMO 2: A-3 – Vía Parque Fluvial PN del Túria

SUBTRAMO 1: ROTONDA CV-408 – AUTOVÍA A-3. El Carril bici procedente del TRAMO 3: ALAQUAS-ALDAIA, conecta con la rotonda de la CV-409 con CV-403, desde dónde parte el presente tramo, continua por el carril bici existente en el lado norte de la CV-409, carril bici que conecta Aldaia con Xirivella. Para esta conexión entre el carril bici existente y cruzar la autovía A-3 (VALENCIA – MADRID) se han propuesto cuatro posibles alternativas que en ambos casos se proporciona continuidad con el carril bici:

- **SOLUCIÓN A (color rojo):** Desde el carril bici existente se propone realizar una plataforma de nueva ejecución hasta llegar al Camino del Fondo, donde se tomará un camino rural que actualmente es de acceso restringido (sólo propietarios) en sentido norte que discurre por la huerta de Aldaia. Este camino conecta con la Colada del Pont Nou, y siguiendo por esta en sentido este se conecta con el Camí del Cementeri Nou (de Quart de Poblet) hasta la pasarela existente que cruza la A-3. Dado que el camino rural de acceso restringido se encuentra vallado, será necesario la reposición del vallado a ambos lados del camino o la realización de un acceso que permita el paso de peatones y ciclistas pero no así el de vehículos. (Véase croquis página 30)
- **SOLUCIÓN B (color amarillo):** Desde el carril bici existente se continua en sentido Aldaia (oeste) y se toma el itinerario peatonal del parque de la Av. Joan Fuster hasta la Colada del Pont Nou (camino

- **SOLUCIÓN C (color naranja):** Desde el carril bici existente se toma en sentido Xirivella (este, paralelo a la CV-403), hasta la Senda de Silla, este camino asfaltado es de acceso libre (acceso no restringido) y a través de una zona semiconsolidada con viviendas e industrias se accede al cementerio nuevo de Quart de Poblet, dónde se tomará la pasarela existente (ídem SOLUCIÓN A) para cruzar la autopista A-3.



En las imágenes se observa el Camí de la Senda de Silla, atravesando una zona semiconsolidada.

Como se puede deducir, el cruce de la autopista A-3 (Valencia – Madrid), plantea diversas alternativas, todas ellas mediante soluciones estructurales que deben llevar a la ejecución de una vía a distinto nivel, accesible y segura para los usuarios del ANILLO VERDE METROPOLITANO. Las dos soluciones que se plantean aprovechan sendas estructuras existentes para el cruce de la A-3, por una parte el paso inferior de acceso a Quart (SOLUCIÓN B) que se trata de un paso inferior de vehículos con itinerario ciclopeatonal segregado, y por otra la pasarela peatonal de reciente ejecución en las obras de ampliación de la A-3 (SOLUCIÓN A, B' y C), pasarela de 2,50 m libre con rampas accesibles; ambas plantean unas condiciones óptimas de paso.

Tal y como se tratará con más detalle en apartados sucesivos, la SOLUCIÓN B requiere de dos estructuras de nueva ejecución: u paso inferior bajo el ramal de acceso a la A-3 (5,00x2,50 m libre, Ministerio de Fomento) concretamente ramal de la glorieta del enlace, y una pasarela sobre el acceso a Quart de Poblet para conectar con el itinerario ciclopeatonal existente.

Las SOLUCIONES A, B' y C aprovecharán la pasarela existente, y dado que concurre por caminos rurales no requiere de nuevas estructuras, y sólo en la SOLUCIÓN A se requiere de la reposición del vallado en el tramo de la huerta de Aldaia correspondiente al camino rural de acceso restringido a propietarios (camino de dirección sur-norte).



Vista cenital (sur - norte): Trazados propuestos para cruzar la huerta de Aldaia-Quart de Poblet así como para cruzar la A-3.

SUBTRAMO 2: A-3 – VÍA PARQUE FLUVIAL PN DEL TÚRIA. Una vez cruzada la A-3 (VALENCIA – MADRID), la conexión del anillo con la vía parque fluvial del PN del Túria es fundamental para la conexión con la Ciudad de Valencia y para la conexión con carriles bici radiales a la ciudad de la comarca de Camp del Túria, como puede ser el carril bici de la CV-35.

Para esta conexión se plantean dos soluciones, en ambas se concluye en la vía parque fluvial del PN del Túria y están relacionadas como prolongación de las soluciones planteadas en el subtramo anterior:

- **SOLUCIÓN A (color rojo):** Una vez cruzada la A-3 por la pasarela peatonal existente (ejecutada recientemente en la obra de ampliación del tercer carril, prolongación de las SOLUCIONES A, B' y C del tramo anterior), se continua por la Calle Mare de Deu dels Desamparats y Avenida del Mediterrani (perteneciente al polígono industrial), de este se conecta con el carril bici y acera existente en el edificio 'La gran manzana' (pasando por la estación de Metro Línea 5 y por la Biblioteca Municipal) hasta la Calle Literato Azorín y Padre Revdo. Jesús Fernández, ambas con carril bici, arbolado y acera. Posteriormente se toma la Calle peatonal Roger de Flor hasta la Calle Tribunal de las Aguas para acceder a un vial de colindante con el Río Túria hasta conectar con la Vía Parque Fluvial del PN del Túria a través del Calle Río Túria.

Esta solución requiere de la adaptación de los viales del polígono industrial, ampliando el ancho peatonal y la creación del itinerario ciclista, pero en lo que respecta al resto del trazado no demanda gran obra de adaptación, dado que: el entorno de 'La gran manzana' dispone de carril bici (2,00 m), arbolado y aceras amplia (> 4,00 m), el tramo que discurre sobre la Línea 5 de Metro (Calle Azorín y Padre Jesús Fernández) se urbanizó con una sección que dispone de un carril bici de 2,20 m, arbolado y aceras superiores a los 3,00 m, el tramo de Roger de Flor es peatonal y el camino de conexión entre Tribunal de las Aguas y Calle Río Túria se propone su peatonalización, por lo que en su mayoría esta solución es perfectamente compatible con el anillo verde.

- **SOLUCIÓN B (color naranja):** Una vez cruzada la A-3 por el paso inferior (dispone de un itinerario ciclopeatonal segregado del tráfico de 2,50 m, prolongación de la SOLUCIÓN B del tramo anterior), se continua el trazado por la Avenida 9 d'Octubre, el cual no dispone de carril bici excepto en el tramo final, dónde además se tiene arbolado y una acera >2,50 m (carril bici de 2,00 m). En la rotonda de Villalba de Lugo se prolonga el itinerario por esa misma calle hasta conectar con la Calle Tribunal de las aguas, dónde a partir del aparcamiento superficial municipal el trazado es coincidente con la solución anterior.

En el tramo final ambas propuestas, convergen y se diseñan teniendo en cuenta la peatonalización del vial que conecta el aparcamiento superficial de Tribunal de las Aguas con la Calle Río Túria, de manera que este sirva de apertura de la población y, en consecuencia, del ANILLO VERDE al río Túria.

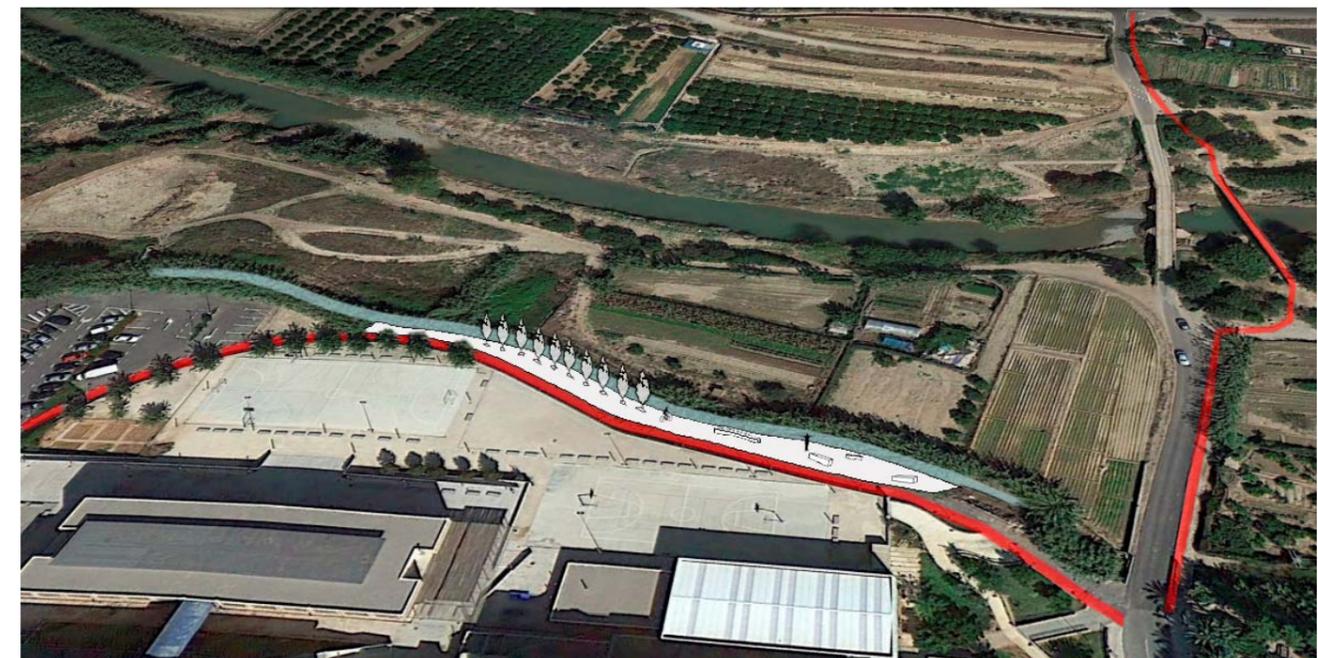
Actualmente el camino discurre al norte de la población de Quart de Poblet, entre el muro del IES Río Túria y la Sèquia de Mislata, no dispone de prácticamente acera practicable (0,95 m de ancho) y tiene una calzada de 3,00 m. La distancia entre el límite de la calzada y la acequia es variable, entorno a los 3,50 m, y el camino se encuentra iluminado. Una vez se llega al Río Túria, se debe aumentar la capacidad del paso ciclo-peatonal actual sobre el río Túria dada la importancia de este punto (conexión del ANILLO VERDE con la VÍA PARQUE FLUVIAL DEL TÚRIA), ampliando la pasarela actual (tipo puente arco de madera, de 1,80 m de ancho) anexando una estructura exactamente igual a la estructura existente hasta conseguir una amplitud de 3,60 m. La opción de duplicar la estructura de madera resulta apropiada dado que no se afecta al cauce ni se altera el régimen hidráulico actual.

Como se muestra en la imagen siguiente, las cañas ubicadas entre el camino (izquierda de la imagen) y la acequia y el propio muro del instituto crean un efecto 'túnel' que no permiten la visual del PN del Túria y de la propia Sèquia de Mislata. Teniendo en cuenta que el camino se encuentra unos 18 m por encima del lecho de la perspectiva visual del PN del Túria desde el camino es extraordinaria.



Estado actual del camino colindante a la Sèquia de Mislata y borde urbano con PN del Túria

Por todo ello, en este último tramo con la peatonalización del camino que discurre paralelo al cauce del Túria, se propone un adecuación de la franja delimitada por la acequia de Mislata y el propio camino, actualmente lleno de cañas y restos de basura, con el objetivo de permeabilizar y mejorar el frente urbano con el fluvial.



Actualmente los márgenes y lecho del río no son visibles desde el camino a pesar de tener una excelente visual. Con la adecuación de este espacio se pretende ganar el río a la población y al ANILLO VERDE.



Vista desde el sur: Trazados propuestos una vez cruzada la A-3. Soluciones para cruzar el casco urbano de Quart de Poblet. Solución A y Solución B.

SECCIONES

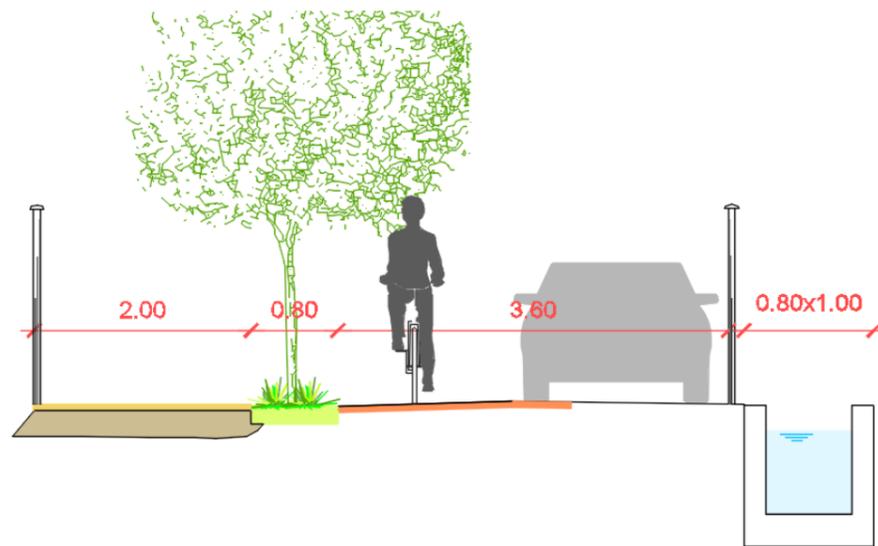
Una vez establecida el trazado del itinerario a seguir, es necesario definir la sección transversal necesaria para el mismo. Esta decisión no es unívoca, sino que vendrá determinada por diversos factores como: la intensidad del tráfico rodado, su velocidad y función de la vía, la intensidad prevista de peatones y ciclistas, morfología de la calle o camino; también será necesario decidir sobre la integración o segregación del itinerario con el resto de usos y el reparto de los espacios, y con todo ello se propondrá una solución óptima para cada caso. Por tanto, lo más difícil para generar una sección transversal adecuada es contrastar las necesidades espaciales de la circulación de usuarios del itinerario con las del resto de medios de transporte (fundamentalmente tráfico rodado), y que en todo caso se priorizará la seguridad de los primeros.

Para que la circulación de peatones y ciclistas se produzca de una manera segura y cómoda, la plataforma del Anillo Verde Metropolitano se dimensionara con capacidad suficiente que permitan tanto el tránsito normal de peatones y bicicletas como las maniobra de adelantamiento, encuentro, parada, etc., sobretudo en lo que ciclistas se refiere. La opción de la segregación será a priori la solución óptima en ámbitos urbanos o periurbanos, no obstante, dónde no sea posible, la integración entre bicicletas y tráfico motorizado se tendrá en cuenta la velocidad e intensidades de los vehículos a motor, los causantes de la peligrosidad y se actuará en consecuencia con medidas de disuasión, ralentización y pacificación del tráfico motorizado.

Con todo ello, cabe definir las anchuras total de la plataforma, y distinguir entre la zona de peatones como de ciclistas/patinadores en cada caso concreto, teniendo en cuenta unos anchos mínimos, recomendables y deseables. En este sentido, las secciones serán las siguientes:

SUBTRAMO 1: ROTONDA CV-408 – AUTOVÍA A-3:

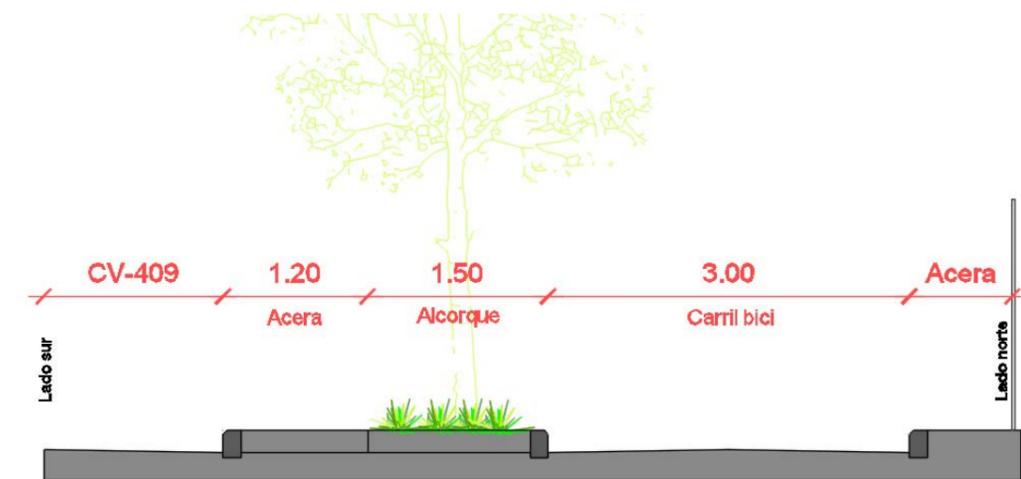
- SOLUCIÓN A (color rojo):** El carril bici existente en el lado norte de la CV-409 tiene un ancho de 3,00 m, arbolado y acera de 2,70 m. El camino vecinal que se toma en sentido norte tiene un ancho de 3,00 m y dado que hay un pequeño tramo de nueva plataforma, se adoptará la misma sección: 3,00 m de ciclistas (compartida con vehículos de propietarios), arbolado y 2,00 m para peatones. En el camino rural que atraviesa la huerta de Aldaia (acceso restringido a propietarios) tienen un ancho de 3,00-3,20 m con una berma de 60 cm, dado que el acceso es restringido la sección será de 3,60 a 3,80 de plataforma compartida ciclista/vecino, arbolado y 2,00 m para peatones. La colada del Pont Nou es un camino rural de 4,00 m y berma de 0,70 m muy transitado, con importante tráfico rodado y de peatones y ciclistas, por ello, se diseña una sección con 2,00 m para peatones y 2,60 m para ciclistas y arbolado, segregado completamente del tráfico rodado. El camino del cementerio nuevo de Quart de Poblet, dispone de 6,00 m de calzada y acera de 1,80, dado que el camino únicamente da acceso al cementerio, se propone reducir la calzada a 4,00 m y ubicar arbolado de separación, y carril bici de 2,00 m y acera de 2,00 m; y por último la sección de la pasarela peatonal sobre la A-3 se mantiene el actual (2,50 m de ancho libre).



Sección propuesta camino rural existente (acceso restringido vecinos)

- SOLUCIÓN B (color amarillo):** Al igual que la solución anterior el carril bici existente en el lado norte de la CV-409 tiene un ancho de 3,00 m, arbolado y acera de 2,70 m, accediendo al parque de Aldaia (Av. Joan Fuster). En el interior del parque se toma un carril peatonal de 4,00 m de ancho para peatones y ciclistas (arbolado en el extremo oeste y asfaltado), que bordea el parque hasta entroncar con la Colada del Pont Nou, que es un camino rural de 4,00 m y berma de 0,70 m muy transitado, con importante tráfico rodado y de peatones y ciclistas, por ello, se diseña una sección con 2,00 m para peatones y 2,60 m para ciclistas y arbolado, segregado completamente del tráfico rodado. Esta sección se lleva el resto del trazado hasta los marcos a ejecutar bajo el ramal de la A-3, se realizarán mediante marco de hormigón armado prefabricado de nueva ejecución de 5,00x2,50 m, la pasarela sobre la carretera de acceso a Quart de Poblet (paralela a la A-3), se realizará con un

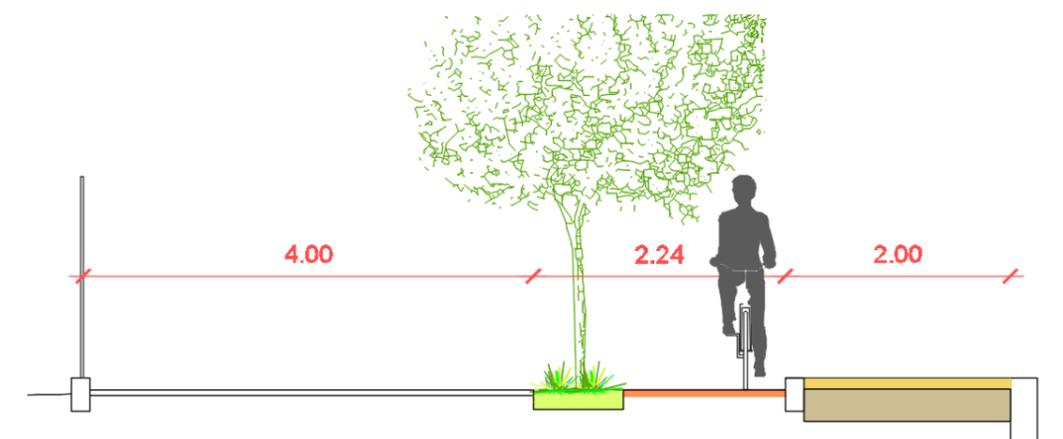
ancho de 2,50 m, dado que es el ancho del actual itinerario ciclopeatonal al que se conecta (paso inferior bajo la A-3).



Sección lado norte CV-409 existente, tramo común a todas las soluciones.

- SOLUCIÓN B' (color amarillo):** Dado que se trata de una combinación de la SOLUCIÓN B hasta la colada del Pont Nou y la SOLUCIÓN A desde ese punto, las secciones son las correspondientes a cada tramo.

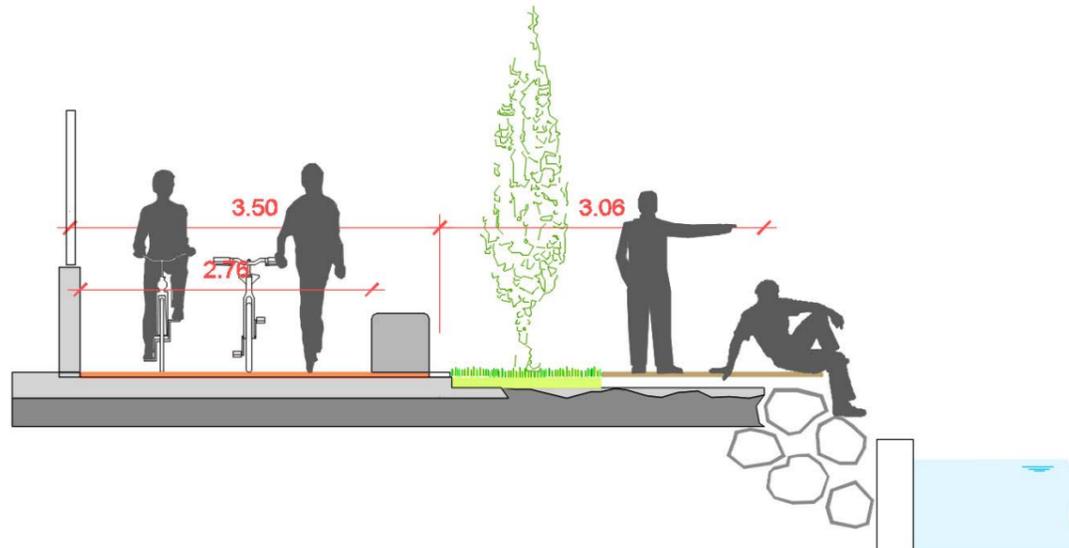
- SOLUCIÓN C (color naranja):** Se toma el carril bici existente en el lado norte de la CV-409, pero en este caso en sentido Xirivella, la sección en la mitad del tramo es de 3,00 m compartida entre ciclistas y peatones, y un camino asfaltado anexo de 4,00 m poco utilizado, por lo que se propone los 3,00 m para peatones y la calzada para ciclistas/vehículos compartida, arbolando la separación. En el segundo únicamente continúa el tramo de 3,00 m peatonal, por lo que se tomarán otros 2,00 m para peatones, arbolando la separación. En el Camí Senda de Silla, dado que nos encontramos en un tramo semiconsolidados por viviendas, industrias, campos de logística, etc. la sección se desarrolla entre línea de fachadas de ancho variable, por lo que se adoptará una solución de acera de 2,00 m y ciclistas compartida con vehículos. La sección por el camino da acceso al cementerio y de la pasarela peatonal sobre la A-3 es la misma que para la SOLUCIÓN A.



Sección lado norte CV-409 existente, tramo común a todas las soluciones.

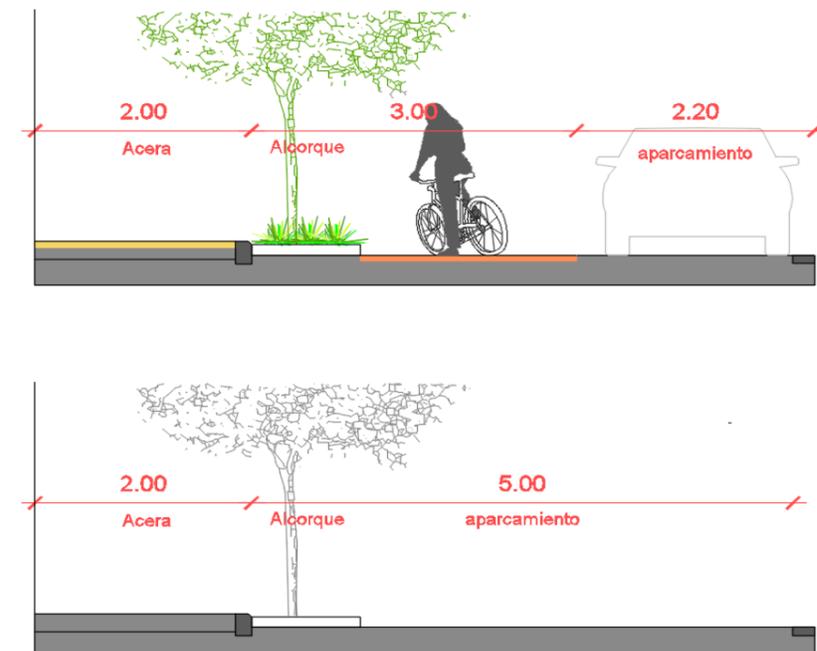
SUBTRAMO 2: A-3 – VÍA PARQUE FLUVIAL PN RÍO TÚRIA:

- **SOLUCIÓN A (color rojo):** Una vez cruzada la A-3 por la pasarela de 2,50 m de ancho libre, la sección de la calle Mare de Deu dels Desamparats y la Avd. del Mediterrani disponen de una acera de 1,80 m y 2,20 m respectivamente y una zona de aparcamiento de 5,00 m en ambos casos (en batería), por lo que la sección propuesta en ambos casos es 2,00 m para peatones, alcorque y 2,50 m para ciclistas, permitiendo el aparcamiento en cordón. La sección por la Calle Literato Azorín y Padre Jesús Fernández es la propia de la calle (dispone de 2,20 m para carril bici, arbolado y amplias aceras > 3,00 m). La calle peatonal Roger de Flor tiene una ancho y geometría variable, pero suficiente para incluir un carril bici de 2,50 m e itinerario peatonal superior a los 2,50 m. En el camino colindante con el IES Riu Túria y la acequia de Mislata (acera de 1,00 m y calzada de 3,20, más berma > 2,00 m hasta la acequia) se diseña una sección de integración del frente urbano con el Río Túria, totalmente peatonal con ancho mínimo para ciclista de 2,75 m y el resto (hasta los 3,50 – 4,00 m) con una plataforma peatonal como balcón del ANILLO VERDE al río.



Croquis de la actuación propuesta para la restauración paisajística del frente fluvial de Quart

- **SOLUCIÓN B (color naranja):** Cruzada la A-3 por el paso inferior existente de 2,50 m de ancho (segregado del tráfico rodado), se conecta con la Calle 9 d'Octubre, se diseña una sección con la transformación de una banda de aparcamiento en cordón en carril bici de 2,20 m de ancho, permaneciendo la acera de 1,80 m. Para la sección de la Avenida Villalba de Lugo, se mantiene la acera actual, la alineación de palmeras y se crea un carril bici de 2,50 m en el exceso de calzada de la calle, no siendo necesario la modificación del aparcamiento (se mantiene aparcamiento en batería). La Calle Tribunal de las Aguas se aprovechará el 1,80 m de acera actual y el carril bici se consigue modificando el aparcamiento de batería en cordón (carril bici de 2,50 m). La sección siguiente en el camino colindante con el IES Riu Túria coincide con la de la SOLUCIÓN A.



Sección transformando el aparcamiento batería en cordón y consiguiendo el itinerario ciclista.

Como se ha comentado en apartados anteriores, el actual paso peatonal sobre el río Túria dispone de una pasarela tipo arco de madera, de un ancho de 1,80 m de ancho que se ampliará a 3,60 m por la duplicación de una estructura siamesa colindante con la actual, de manera que se consiga un ancho útil de los 3,60 m comentados, o bien la duplicación de la estructura de forma que una sea utilizada para los peatones y la otra para los ciclistas.



Montaje de la ampliación de la pasarela a 3,60 m

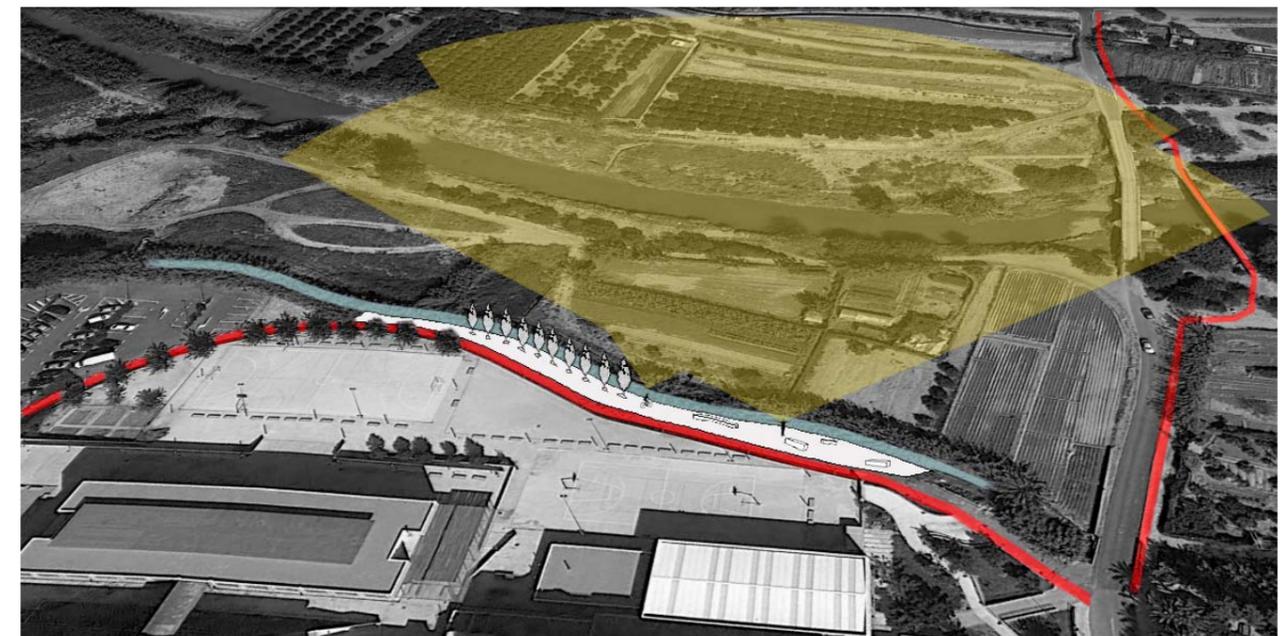
PARTICULARIDADES

Para la ejecución de las soluciones propuestas, es necesario tener en cuenta las siguientes particularidades:

- Existe una barrera significativa al tráfico ciclista y peatonal de los itinerarios existentes en la CV-409 y CV-403, dado el tráfico rodado que soportan ambas vías y la inexistencia de cruzamiento de éstas a distinto nivel, por ello, se propone la ejecución de elementos para la ralentización del tráfico en los pasos de peatones y de ciclistas.
- Como medida concreta para mejorar la seguridad en el cruce de las carreteras CV-403 y CV-409, y de algún camino rural se realizará una meseta elevada en el cruce para calmar el tráfico y, priorizar así, la importancia del anillo verde y del tráfico ciclopeatonal.
- El cruzar la Huerta de Quart-Aldaia en el término municipal de Aldaia, conlleva la afección al vallado de campos, que realizó el ayuntamiento, y a caminos rurales que actualmente tienen el acceso restringido a sólo propietarios.
- En los caminos rurales la sección suele ser uniforme (sección al mismo nivel, calzada y asfaltado) y de un ancho entorno a los 3-4 m, por lo que se requiere de soluciones que amplíen el ancho útil y se compaginen los usos.
- En todas las soluciones existen pequeños tramos, en la zona de la huerta de Quart-Aldaia, que se hace necesaria la ejecución de una nueva plataforma para el anillo verde, por lo que es necesaria la expropiación de los terrenos necesarios. También es habitual en la misma zona, una expropiación lateral para aumentar la seguridad y capacidad del anillo verde.
- Dado que el segundo subtramo se desarrolla íntegramente por el casco urbano de Quart de Poblet, las soluciones barajadas son secciones de compromiso entre la seguridad del anillo y el respeto por los usos actuales de los viales (aparcamiento, cargas y descargas, etc.).
- Para el cruce de la A-3 se aprovecharán los pasos actuales, que tienen un ancho de 2,50 m exclusivos para peatones y ciclistas. En el caso del paso inferior además se requiere de un paso inferior para el ramal de la A-3 y la ejecución de una pasarela colindante esta carretera; en el caso de la pasarela únicamente se requiere mejorar los encuentros del anillo verde con las rampas de acceso.
- En todas las opciones y soluciones planteadas, las afecciones más comunes son las que corresponden con las infraestructuras hídricas de riego, por encima de cualquier otro servicio urbano (agua, electricidad, saneamiento, etc.).
- Se hace necesaria una actuación paisajística en el borde urbano norte de Quart de Poblet con el parque fluvial del Túria, recuperando la integración del frente urbano con el borde fluvial, y generando unas cuencas visuales de las huertas, márgenes, red de acequias y lecho del propio Río Túria, así como del trazado del Anillo Verde que en la actualidad no existen.
- Se duplicará la pasarela actual de madera (tipo arco), para cruzar el río Túria, ampliando la actual sección de 1,80 m a 3,60 m libres.

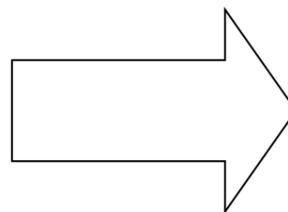


Estado actual y actuación propuesta para el borde urbano colindante con el Parque Natural del Túria.



AFECCIONES Y ORGANISMOS INTERVINIENTES

- 1.- Cruce de la CV-403 y 409.
- 2.- Caminos rurales de huerta y acceso Río Túria
- 3.- Cruce del Río Túria (ampliación de pasarela)
- 4.- Actuaciones en entorno de la A-3
- 5.- Adecuación entorno de la Sèquia de Mislata
- 6.- Afecciones a redes de riego



Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori
Ajuntament de Quart de Poblet y Ajuntament de Aldaia
Confederación Hidrográfica del Júcar
Ministerio de Fomento
Comunidad de Regantes
Comunidad de Regantes (C.R. Acequia de Quart)

TÍTULO

ESTUDIO DE PLANEAMIENTO ANILLO VERDE METROPOLITANO DE VALENCIA.
HORTA SUD

DOCUMENTO

ESTUDIO DE PLANEAMIENTO. TRAMO 4: ALDAIA – QUART DE POBLET

ANTECEDENTE Y OBJETO

OBJETIVOS

MEDIO SOCIO-ECONÓMICO

CONDICIONANTES URBANÍSTICOS Y MEDIOAMBIENTALES

DESCRIPCIÓN DEL TRAMO

Estado Actual

Trazado

Secciones

Particularidades

Afecciones y organismos intervinientes

ESTUDIO DE SOLUCIONES

AVANCE DE PRESUPUESTO

RESULTADOS ESTIMADOS



DESCRIPCIÓN DE LAS SOLUCIONES

Las diferentes opciones, tanto en el trazado del itinerario como en la sección a emplear, han sido desarrolladas en apartados anteriores, por lo que en este apartado se propondrán una valoración objetiva de cada una de ellas en función de las ventajas/desventajas, medioambientales, sociales, funcionales y técnico-económicas. Se estudian particularmente los subtramos del TRAMO 4 que tienen posibilidad de varias alternativas.

SUBTRAMO 1: ROTONDA CV-408 – AUTOVÍA A-3, desde la rotonda hasta la A-3 nos encontramos con dos soluciones:

- **SOLUCIÓN A** (color rojo): Se aprovecha el camino existente y se ejecuta un tramo de nueva ejecución (4,80 m de ancho) conectando con camino vecinal hasta el Camí del Fondo, donde se tomará un camino rural que actualmente es de acceso restringido (sólo propietarios) con sección ampliada 3,00 m, para peatones y arbolado. En la Colada del Pont Nou, dado el importante tráfico rodado y de peatones y ciclistas, se diseña una sección con 2,00 m para peatones y 2,60 m para ciclistas y arbolado, el Camí del Cementeri Nou (de Quart de Poblet) se rediseña para albergar una calzada de 4,00 m, ubicar arbolado de separación y carril bici de 2,00 m y acera de 2,00 m.

- **SOLUCIÓN B** (color amarillo): Desde el carril bici existente se toma el itinerario peatonal del parque de la Av. Joan Fuster hasta la Colada del Pont Nou, que se amplía de igual forma que la SOLUCIÓN A, posteriormente se toma un camino rural diseñado con una sección con 2,00 m para peatones y 2,60 m para ciclistas, arbolado y segregado completamente del tráfico. En la acequia de Benàger i Faitanar se realizará un intervención paisajística, para seguir hasta el enlace con la A-3 donde se ejecutará un paso inferior de 5,00 m bajo el ramal de acceso a la rotonda y una pasarela de 2,50 m para conectar con Quart por el paso inferior actual.

- **SOLUCIÓN B'** (color amarillo): Compuesta por el primer tramo de la SOLUCIÓN B y por el segundo tramo de la SOLUCIÓN A.

- **SOLUCIÓN C** (color naranja). Desde el carril bici existente se toma en sentido Xirivella (sentido Este, paralelo a la CV-403), hasta la Senda de Silla, este camino asfaltado es de acceso libre con ancho variable por lo que la sección diseñada es de plataforma única compartida. Se accede al cementerio nuevo de Quart de Poblet, coincidiendo el trazado con el de la SOLUCIÓN A.

SOLUCIÓN PROPUESTA	VENTAJAS	INCONVENIENTES
SOLUCIÓN A	<p>Itinerario más directo e intuitivo</p> <p>Trazado que más interactúa con la huerta y con los sistemas de riego tradicionales</p> <p>Camino rural (de acceso restringido) de poco tráfico rodado, compatible con el anillo</p> <p>El cruce de la A-3 no requiere estructuras importantes, se realiza mediante pasarela existente (2,5 m)</p> <p>No provoca afecciones importantes</p>	<p>La pasarela sobre la A-3 tiene un ancho de 2,50 m</p> <p>Necesario utilizar un camino de acceso restringido, modificación acceso y vallado de parcelas a lo largo de 990 m.</p>
SOLUCIÓN B	<p>No accede a caminos de paso restringido</p> <p>Mucha parte del tramo discurre por carril bici y parque existente</p> <p>Puesta en valor de acequias tradicionales</p>	<p>Ídem SOLUCIÓN B' además de requerir la construcción de una pasarela colindante con la A-3, un paso inferior bajo ramal acceso a la A-3 y el paso existente bajo ésta tiene un ancho de 2,50 m.</p>
SOLUCIÓN B'	<p>Ídem SOLUCIÓN B y además, no provoca afecciones importantes y fácil cruce con A-3</p>	<p>Parte del tramo discurre por borde urbano, poca integración en la huerta</p> <p>Mayor Longitud de recorrido</p>
SOLUCIÓN C	<p>No accede a caminos de paso restringido</p> <p>El cruce de la A-3 no requiere estructuras importantes, se realiza mediante pasarela existente (2,5 m)</p> <p>No requiere expropiación ni afecciones importantes</p>	<p>La pasarela tiene un ancho de 2,50 m</p> <p>Escaso trazado integrado en la huerta y en sistemas de riego tradicionales</p> <p>Tramo Senda de Silla semiconsolidado, urbano y con industrias, muy degradado (granjas, vertedero, malos olores, ...)</p> <p>Circulación de camiones y maquinaria de gran porte</p> <p>Trazado más largo y costoso, poco intuitivo</p>

SUBTRAMO 2: A-3 – VÍA PARQUE FLUVIAL PN RÍO TÚRIA. Desde la A-3 hasta la vía parque fluvial del PN del Túria, hay dos alternativas:

- **SOLUCIÓN A:** SOLUCIÓN A (color rojo): La calle Mare de Deu dels Desamparats y la Avd. del Mediterrani se diseña una sección de 2,00 m para peatones, alcorque y 2,50 m para ciclistas, permitiendo el aparcamiento en cordón. La sección por la Calle Literato Azorín y Padre Jesús Fernández es la propia de la calle (dispone de 2,20 m para carril bici, arbolado y amplias aceras > 3,00 m), realizada en las obras de metro de la Línea 5. La calle peatonal Roger de Flor tiene un ancho y geometría variable, pero suficiente para incluir un carril bici de 2,50 m. En el camino colindante con el IES Riu Túria y la acequia de Misalata se diseña una sección de integración del frente urbano con el Río Túria, totalmente peatonal con ancho mínimo para ciclista de 2,75 m y el resto (hasta los 3,50 – 4,00 m) con una plataforma peatonal como balcón del ANILLO VERDE al río.

La pasarela peatonal actual que cruza el Túria (puente arco de madera) se amplía de 1,80 m a 3,60 m, copiando la estructura actual colocándola colindante a la actual.

- **SOLUCIÓN B:** La calle 9 d'Octubre, se diseña una sección de 1,80 m para peatones y 2,20 para ciclistas. En la Avenida Villalba de Lugo, se mantiene la acera actual >2,00 m y se crea un carril bici de 2,50 m en el exceso de calzada de la calle, en el tramo de la Calle Tribunal de las Aguas se aprovechará el 1,80 m de acera actual se crea un carril bici de 2,50 m en el aparcamiento. La sección siguiente en el camino colindante con el IES Riu Túria coincide con la de la SOLUCIÓN A.

	SOLUCIÓN PROPUESTA	VENTAJAS	INCONVENIENTES
	SOLUCIÓN A	<p>Se pasa por la estación de metro de Quart de Poblet y por la biblioteca Municipal.</p> <p>Se aprovecha mucho trazado compatible con el Anillo verde (con carril bici): entorno de 'La gran Manzana', calle Literato Azorín y Padre Jesús Fernández</p> <p>Poca obra de urbanización necesaria</p> <p>No se pierden plazas de aparcamiento existente en el casco urbano</p> <p>Se adecua el borde urbano de la población con el río, permitiendo la visual y acondicionando la acequia de Misalata</p> <p>No requiere de afecciones importantes ni expropiaciones</p>	Mayor longitud de tramo
	SOLUCIÓN B	<p>Trazado más directo</p> <p>Aprovecha un pequeño tramo en la Calle 9 d'Octubre que dispone de carril bici</p> <p>Se adecua el borde urbano de la población con el río, permitiendo la visual y acondicionando la acequia de M</p> <p>No requiere de afecciones importantes ni expropiaciones</p>	<p>Mayor coste de las obras debido a la necesidad de acondicionar el carril bici</p> <p>Escaso espacio disponible para ampliar la sección de la plataforma. Secciones de viales pequeñas</p> <p>Elimina aparcamiento</p> <p>El cruce de la Calle 9 d'Octubre a Villalba de Lugo es muy complicado, por la naturaleza de la intersección</p>

Por tanto, teniendo en cuenta todos los condicionantes descritos en cada uno de los tramos y para cada una de las soluciones, se adopta como solución óptima para el cumplimiento de los objetivos de la actuación la **SOLUCIÓN A**, y por ello es la propuesta que el presente documento define para el **ANILLO VERDE METROPOLITANO – HORTA SUD. TRAMO 4: ALDAIA - QUART DE POBLET**.

TÍTULO

ESTUDIO DE PLANEAMIENTO ANILLO VERDE METROPOLITANO DE VALENCIA.

HORTA SUD

DOCUMENTO

ESTUDIO DE PLANEAMIENTO. TRAMO 4: ALDAIA – QUART DE POBLET

ANTECEDENTE Y OBJETO

OBJETIVOS

MEDIO SOCIO-ECONÓMICO

CONDICIONANTES URBANÍSTICOS Y MEDIOAMBIENTALES

DESCRIPCIÓN DEL TRAMO

Estado Actual

Trazado

Secciones

Particularidades

Afecciones y organismos intervinientes

ESTUDIO DE SOLUCIONES

AVANCE DE PRESUPUESTO

RESULTADOS ESTIMADOS



PRESUPUESTO ESTIMADO DE LA ACTUACIÓN					
TRAMO4 : ALDAIA - QUART DE POBLET					
Codigo	Unidad	Descripción	Medición	Precio	Importe
C1_dem	m2	Demolición de pavimento asfáltico/hormigón, hasta 20 cm de profundidad, incluso encintados y gestión de residuos.	918,00	12,21 €	11.208,78 €
		Adaptación en zona urbana Quart de Poblet	330,00		
		Zona de restauración paisajística	400,00		
		Entronques	188,00		
C1_Des	ud	Desmontaje señales, mobiliario urbano, elementos de urbanización, y montaje en nueva ubicación o transporte a almacén municipal.	208,00	28,60 €	5.948,80 €
		Puertas de camino acceso restringido	18,00		
		Vallado Cami rural Pont Nou	172,00		
		Otros	18,00		
C1_Dfar	ud	Desmontaje de farola y colocación en nueva ubicación, incluso cimentación, cableado y puesta en funcionamiento.	25,00	302,00 €	7.550,00 €
		Restauración borde urbano - fluvial	15,00		
		Entronques	10,00		
C2_exc	m3	Excavación en cualquier tipo de terreno, incluso compactación de fondo, y gestión de residuos.	2.736,25	9,21 €	25.200,86 €
		Carril existente CV-409	0,00		
		Plataforma nueva ejecución	300,00		
		Camino tierra	81,25		
		Camino de acceso restringido	1.245,00		
		Colada del Pont Nou	645,00		
		Cami del Cementerio nuevo	0,00		
		Zona urbana industrial	0,00		
		Calle peatonal Roger de Flor	0,00		
		Calle Tribunal de las Aguas	0,00		
		Restauración Paisajística borde urbano - fluvial	220,00		
		Acceso al río Turia	200,00		
		Conexión con Anillo Norte	45,00		
C2_rell	m3	Terraplen con suelo seleccionado, compactado en capas de 25 cm de espesor, al 98% del Proctor Modificado.	1.860,25	11,21 €	20.853,40 €
		Carril existente CV-409	0,00		
		Plataforma nueva ejecución	180,00		
		Camino tierra	81,25		
		Camino de acceso restringido	747,00		
		Colada del Pont Nou	387,00		
		Cami del Cementerio nuevo	0,00		
		Zona urbana industrial	0,00		
		Calle peatonal Roger de Flor	0,00		
		Calle Tribunal de las Aguas	0,00		
		Restauración Paisajística borde urbano - fluvial	220,00		
		Acceso al río Turia	200,00		
		Conexión con Anillo Norte	45,00		
C2_Zah	m3	Zahorras artificiales en capa de 25 cm de espesor, compataada al 98% del proctor modificado.	1.860,25	23,32 €	43.381,03 €
		Carril existente CV-409	0,00		
		Plataforma nueva ejecución	180,00		
		Camino tierra	81,25		
		Camino de acceso restringido	747,00		
		Colada del Pont Nou	387,00		
		Cami del Cementerio nuevo	0,00		
		Zona urbana industrial	0,00		
		Calle peatonal Roger de Flor	0,00		
		Calle Tribunal de las Aguas	0,00		
		Restauración Paisajística borde urbano - fluvial	220,00		
		Acceso al río Turia	200,00		
		Conexión con Anillo Norte	45,00		

PRESUPUESTO ESTIMADO DE LA ACTUACIÓN					
TRAMO4 : ALDAIA - QUART DE POBLET					
Codigo	Unidad	Descripción	Medición	Precio	Importe
C3_phor	m2	Pavimento o base de hormigón en masa HM-20/B/20/IIa, de 20 cm de espesor, con tratamiento superficial fratasado.	7.481,00	15,10 €	112.963,10 €
		Carril existente CV-409	0,00		
		Plataforma nueva ejecución	600,00		
		Camino tierra	325,00		
		Camino de acceso restringido	2.490,00		
		Colada del Pont Nou	1.290,00		
		Cami del Cementerio nuevo	471,00		
		Zona urbana industrial	1.110,00		
		Calle peatonal Roger de Flor	0,00		
		Calle Tribunal de las Aguas	265,00		
		Restauración Paisajística borde urbano - fluvial	440,00		
		Acceso al río Turia	400,00		
		Conexión con Anillo Norte	90,00		
C3_Slr	m2	Pavimento continuo tipo Slurry, coloreado, sobre solera de hormigón o asfalto existente, incluso preparación de superficie.	10.774,00	17,40 €	187.467,60 €
		Carril existente CV-409	426,00		
		Plataforma nueva ejecución	600,00		
		Camino tierra	325,00		
		Camino de acceso restringido	2.490,00		
		Colada del Pont Nou	1.290,00		
		Cami del Cementerio nuevo	1.413,00		
		Zona urbana industrial	1.110,00		
		Calle peatonal Roger de Flor	615,00		
		Calle Tribunal de las Aguas	265,00		
		Restauración Paisajística borde urbano - fluvial	1.320,00		
		Acceso al río Turia	800,00		
		Conexión con Anillo Norte	120,00		
C3_Est	m2	Estabilización de pavimento granular existente mediante la incorporación de un conglomerante cementoso.	50,00	15,23 €	761,50 €
		Reparación caminos	50,00		
C3_Bor	ml	Bordillo de hormigón prefabricado bicapa, dimensiones 18x25x50 cm, rebajado o convencional según ubicación.	2.827,00	16,50 €	46.645,50 €
		Carril existente CV-409	0,00		
		Plataforma nueva ejecución	240,00		
		Camino tierra	130,00		
		Camino de acceso restringido	830,00		
		Colada del Pont Nou	430,00		
		Cami del Cementerio nuevo	471,00		
		Zona urbana industrial	370,00		
		Calle peatonal Roger de Flor	0,00		
		Calle Tribunal de las Aguas	106,00		
		Restauración Paisajística borde urbano - fluvial	220,00		
		Acceso al río Turia	0,00		
		Conexión con Anillo Norte	30,00		
C3_Rig	ml	Rigola de hormigón prefabricado bicapa, de dimensiones 20x50x6 cm, sobre base de hormigón.	2.171,00	10,50 €	22.795,50 €
		Carril existente CV-409	0,00		
		Plataforma nueva ejecución	120,00		
		Camino tierra	65,00		
		Camino de acceso restringido	830,00		
		Colada del Pont Nou	430,00		
		Cami del Cementerio nuevo	0,00		
		Zona urbana industrial	370,00		
		Calle peatonal Roger de Flor	0,00		
		Calle Tribunal de las Aguas	106,00		
		Restauración Paisajística borde urbano - fluvial	220,00		
		Acceso al río Turia	0,00		
		Conexión con Anillo Norte	30,00		

PRESUPUESTO ESTIMADO DE LA ACTUACIÓN					
TRAMO4 : ALDAIA - QUART DE POBLET					
Codigo	Unidad	Descripción	Medición	Precio	Importe
C3_enc	ml	Encintado con piezas especiales de hormigón prefabricado bicapa, acabado texturizado, coloreada, dimensiones 20x10x8 cm	295,00	12,30 €	3.628,50 €
		Cruces con viales, caminos y carreteras (pavimento señalizador)	240,00		
		Reposiciones	55,00		
C3_sep	ud	Separador de usos, ciclopeatonal y vehiculos rodados, para segregación de carriles.	901,00	55,10 €	49.645,10 €
		Colada del Pont Nou	430,00		
		Cami del Cementerio nuevo	471,00		
C3_mall	m2	Mallazo de acero B500s de 15x15 cm y 8 mm de diámetro, para refuerzo base de hormigón, incluso conectores.	7.481,00	3,75 €	28.053,75 €
		Base y pavimento de hormigón	7.481,00		
C3_adq	m2	Pavimento de adoquines de hormigón prefabricado, sobre capa de graví, y rejuntado con arena de sílice, de dimensiones 10x20x8 cm.	460,00	24,15 €	11.109,00 €
		Cruces ANILLO con viales, caminos y carreteras (pavimento señalizador)	400,00		
		Reposiciones	60,00		
C3_mbc	m2	Reposición mezcla bituminosa en caliente, formada MBC S-12 de 10 cm espesor (2 capas), incluso fresado para conexión.	4.753,00	13,45 €	63.927,85 €
		Nueva plataforma	590,00		
		Camino rurales: Nueva plataforma, camino tierras, restringido y Pont Nou	3.963,00		
C4_pinc	m2	Pintura de carril bici/peatones con mortero a base de resinas acrílicas estirenadas, color a definir.	4.753,00	11,90 €	56.560,70 €
		Nueva plataforma	590,00		
		Camino rurales: Nueva plataforma, camino tierras, restringido y Pont Nou	3.963,00		
C4_licb	ml	Señalización horizontal mediante línea continua o discontinua.	8.260,00	2,20 €	18.172,00 €
		Anillo T4 a ambos lados plataforma	8.260,00		
C4_pcb	m2	Pintura termoplástica en frío de dos componentes, reflexiva, con microesferas de vidrio, en cebreados, signos, flechas y pasos de carril bici.	1.250,00	12,50 €	15.625,00 €
C4_Simb	m2	Pintura reflexiva blanca acrílica en base disolvente, en simbología e icionos, trazadas con plantilla diseñadas 'ad hoc' incluidas.	985,00	7,90 €	7.781,50 €
C4_señ	ud	Señalización vertical triangulares, cuadrados y circulares para tráfico rodado, incluso poste y cimentación.	55,00	125,00 €	6.875,00 €
C4_seb	ud	Señalización vertical triangulares, cuadrados y circulares para itinerario ciclopeatonal, incluso poste y cimentación según modelos.	75,00	125,00 €	9.375,00 €
C4_inf	ud	Carteles informativos especiales para explicación de conjunto de Anillo Verde y otros anillos estructurales.	10,00	1.500,00 €	15.000,00 €
C4_Vall	ml	Vallado de parcela mediante postes metálicos en cuadradillos de 80x80 mm de acero galvanizado cada 5,00 m y paños metálicos de reja rectangular, incluso cimentación, parte proporcional de puerta de acceso, totalmente ejecutada.	1.980,00	48,50 €	96.030,00 €
		Camino sur-norte (entre Camí Fondo y Colada Pont Nou)	990,00		
		Ambos lados	990,00		
C5_los	m2	Cubrición de acequia mediante placa alveolar o similar, y apoyo en zapata corrida de hormigón HA-30/B/20/Ila armada.	135,00	135,80 €	18.333,00 €
		Cruces camino rural (Horta Aldaia-Quart)	60,00		
		Acequia de Manises	75,00		
C5_bard	ml	Barandilla metálica de 1,05 m de altura, para protección caídas e integrada en paisaje.	234,00	58,80 €	13.759,20 €
		Actuación Borde urbano - fluvial Quart de Poblet	214,00		
		Rampas en Pasos inferiores	20,00		
		Protección peatones en rotondas y zona urbana	55,00		

PRESUPUESTO ESTIMADO DE LA ACTUACIÓN					
TRAMO4 : ALDAIA - QUART DE POBLET					
Codigo	Unidad	Descripción	Medición	Precio	Importe
C5_Pasr	m2	Ejecución de pasarela mediana cimentación profunda, estructura completa de madera (vigas, tablero, pavimento y barandillas), prefabricada, incluso estribos de apoyo, rampas de conexión con carril bici y tratamiento especial ambiente humedo.	56,00	1.190,00 €	66.640,00 €
		Pasarela sobre río turia	56,00		
C6_Mob	pa	Conjunto de elementos para zona recreativa formada por bancos, papeleras, mesas y juego de niños.	2,00	24.000,00 €	48.000,00 €
C6_paij	m2	Restauración paisajística, limpieza y adecuación de zonas degradadas, superficies perdidas y restos de otras actuaciones.	1.400,00	14,55 €	20.370,00 €
C6_jad	m	Adecuación de jardinería en bordes y plantación de árbolado.	2.766,67	12,55 €	34.721,67 €
C7_Seg	Pa	Partida para la Seguridad y Salud durante la ejecución de las obras	1,00	17.000,00 €	17.000,00 €
TOTAL PRESUPUESTO EJECUCIÓN MATERIAL					1.085.383,34 €
RESUMEN DEL PRESUPUESTO					
TRAMO4 : ALDAIA - QUART DE POBLET					
1		DEMOLICIONES			24.707,58 €
2		RELLENOS Y EXCAVACIONES			89.435,30 €
3		FIRMES Y PAVIMENTOS			526.997,40 €
4		SEÑALIZACIÓN			129.389,20 €
5		ESTRUCTURAS			98.732,20 €
6		RESTAURACIÓN PAISAJÍSTICA			103.091,67 €
7		SEGURIDAD Y SALUD			17.000,00 €
TOTAL PRESUPUESTO EJECUCIÓN MATERIAL					989.353,34 €
		Gastos Generales	13%	128.615,93 €	
		Beneficio Industrial	6%	59.361,20 €	
PRESUPUESTO A FALTA DE IVA					1.273.360,48 €
		IVA	21%	267.405,70 €	
TOTAL PRESUPUESTO DE LICITACIÓN					1.540.766,18 €

El Presupuesto de Ejecución Material asciende a la cantidad de NOVECIENTOS OCHENTA Y NUEVE MIL TRESCIENTOS CINCUENTA Y TRES EUROS CON TREINTA Y CUATRO CÉNTIMOS (989.353,34 €), añadiendo a dicho valor un 13% de Gastos Generales y un 6% de Beneficio Industrial, así como un 21% de IVA a la cantidad resultante, se obtiene un Presupuesto de Licitación que alcanza el valor de UN MILLÓN QUINIENTOS CUARENTA MIL SETECIENTOS SESENTA Y SEIS EUROS CON DIECIOCHO CÉNTIMOS (1.540.766,18 €).

ANTECEDENTE Y OBJETO

OBJETIVOS

MEDIO SOCIO-ECONÓMICO

CONDICIONANTES URBANÍSTICOS Y MEDIOAMBIENTALES

DESCRIPCIÓN DEL TRAMO

Estado Actual

Trazado

Secciones

Particularidades

Afecciones y organismos intervinientes

ESTUDIO DE SOLUCIONES

AVANCE DE PRESUPUESTO



RESULTADOS ESTIMADOS

Una vez realizado el **ANILLO VERDE METROPOLITANO**, l'Horta de Valencia y su área metropolitana configuran un espacio único (según la Agencia Europea de Medio Ambiente, sólo quedan cinco espacios de huerta mediterránea en Europa), más atractivo, entendido como un espacio libre de recursos paisajístico, ambientales, históricos y sociales de gran valor. L'Horta de Valencia es un paisaje singular, pero además de aquello que tenemos y ponemos en valor, el ANILLO VERDE supondrá un elemento estructurante para la cultura, la tradición, el patrimonio y una actividad saludable que garantizan el progreso, bienestar y mejora de la calidad de vida de todos los que lo habitan y disfrutan.

En segundo lugar, el anillo supondrá un elemento funcional de l'horta, como vía de conectividad de los espacios abiertos periurbanos que ejercita funciones estructurales, clave para el área metropolitana ya que se estructuran los grandes elementos de paisajístico ya comentados, proporciona un medio ambiente de calidad: mejora del

clima local, reducción de CO₂, transporte sostenible, seguridad en los desplazamientos no motorizados y se garantiza una conectividad intermunicipal que no existe actualmente; asumiendo en consecuencia importantes funciones en los desplazamientos de ocio, recreativos y sociales.

Por todo esto, el ANILLO VERDE ayudará al presente de nuestro territorio, pero también a colaborar en que las generaciones futuras puedan disfrutar de él. Pocas áreas metropolitanas europeas concentran tantos activos paisajísticos tan singulares y extraordinarios como el río Túria y su Parque Natural, el Mar Mediterráneo, El Parque Natural de l'Albufera, y el patrimonio cultural, medioambiental y visual de l'horta. Por tanto, esta infraestructura ciclopeatonal representa una necesidad para el presente y una apuesta de futuro para el equilibrio y la integración de Valencia, su Área Metropolitana y l'horta, promoviendo los valores sociales, culturales, medioambientales y económicos de éstas.



De izquierda a derecha: Seis huertas metropolitanas en Europa. Informe Dobris, Azud del Repartiment (Río Túria), Hort (alquería de huerta tradicional) y carril bici existente por la huerta de Valencia.

Nos encontramos ante una actuación que conlleva relevantes valores en diversos ámbitos para la sociedad y el territorio. Destacamos entre ellos para el caso concreto del **ANILLO METROPOLITANO-HORTA SUD**, los siguientes:

CONECTIVIDAD

- La aceptación social, la orografía y el clima de la comarca, junto con el impulso político que esta viviendo Valencia y su área metropolitana para el uso de la bicicleta como medio de transporte funcional y de ocio, hacen necesario garantizar una infraestructura con condiciones de seguridad y geométricas apropiadas. Por ello, se crea una plataforma continua y segura para el tráfico peatonal y ciclista desde los municipios de l'Horta Sud hacia el mar (Mar Mediterráneo). También para el movimiento de interior o desde la costa hacia el Parque Natural del Río Túria, cuyo acceso desde el área metropolitana es inexistente para vehículos no motorizados con las garantías suficientes.
- El Parque Natural de la Albufera, valiente natural del área metropolitana, queda igualmente conectado mediante el ANILLO VERDE con las poblaciones del sur y oeste de la ciudad de Valencia. Este espacio natural (desde 1986) es el más relevante del área metropolitana, ha sido declarado Zona Húmeda de importancia Internacional del Convenio Ramsar, Lugar de Interés Comunitario (LIC) y Zona de Especial Protección de Aves (ZEPA), además de ser un punto de atracción turístico importante.
- El anillo servirá para la conexión con otras plataformas ciclopeatonales existentes tanto de titularidad autonómica como municipal, actuando como eje vertebrador de la malla peatonal/ciclista existente (concordancia con los criterios contemplados en la publicación de la Generalitat Valenciana XARXA DE VIANANTS/CICLISTA del año 2011). Como conexiones importantes del anillo con otras infraestructuras cabe destacar: Carril Bici Ciudad de las Artes y las Ciencias, carril bici Pinedo-El Saler (accesible hasta la Albufera), carril bici de Sedaví-Sociópolis, carril bici de la CV-400 (Avinguda Sud), carril bici de Picanya-Torrent-Alcàsser (adjunto a línea AVE), Carril bici de Torrent-Alaquàs-Aldaia-Xirivella y vía parque fluvial río Túria (PN del Túria).
- Además, con la ejecución del anillo se genera una conexión intermunicipal entre poblaciones del área metropolitana, fundamentalmente a través de carriles bici existentes que no tienen continuidad (carácter local) y que al quedar conectados al anillo permite la propia conexión entre ellos. Si a este hecho, le sumamos la proximidad entre los cascos urbanos y la ausencia de transporte público en algunos casos, podemos asegurar una tendencia de cambio en los desplazamientos funcionales y diarios (días laborables) estimulando una transferencia de usuarios de medios de transporte motorizados a medios de transporte sostenibles.

- Otros equipamientos de importante volumen de desplazamientos que también quedarán conectados son: la Ciudad de las Artes y las Ciencias, la Marina Real Juan Carlos I, los paseos Marítimo de Pinedo, las Playas del Sur de Valencia (Pinedo, Arbre del Gos, la Grarrofera y la Devesa), Autocine de Pinedo, Polideportivo Municipal de El Saler, paseo litoral de El Saler (restaurantes y ocio), el lago de la Albufera y la Gola de Pujol, Parador Nacional El Saler, comarca de Camp del Túria y otros.

ESTRUCTURANTE

- El anillo verde crea la infraestructura de movilidad sostenible fundamental para vertebrar, preservar, conectar y poner en valor los cuatro grandes paisajes del área metropolitana de Valencia: L'Horta histórica, el mar Mediterráneo y sus playas, la Albufera y sus marjales, y el río Túria y sus bosques. Dentro de la huerta de Valencia, el ANILLO METROPOLITANO-HORTA SUD, conecta de forma directa las huertas de:

- Horta de la Sèquia de l'Or. (Arrozales de l'Albufera, UP_22 según PAT L'HORTA DE VALENCIA).
- Horta de Castellar-Oliveral (UP_23).
- Horta de Favara (UP_20).
- Horta de Faitanar (UP_19)
- Horta de Benàger (UP_18)
- Horta de Quart-Aldaia (UP_16)
- Horta del Riu Túria (UP_15)

Conecta las playas del sur de Valencia que se conectan de forma directa y de forma indirecta (a través del carril Bici PINEDO-EL SALER):

- Playa de Pinedo
- Arbre del Gos
- La Grarrofera
- La Devesa
- Además de la desembocadura del Túria y el lago de la Gola de Puchol

- El anillo verde tendrá un carácter estructurante de los carriles bicis existentes y distribuidor de los ejes radiales existentes, principalmente del que se desarrolla paralelo a la CV-36 (Autovía de Torrent, proporciona acceso al sur de Valencia ciudad) o el de la CV-500 / V-15 (Autovía del Saler, proporciona acceso sureste a Valencia ciudad), o pendientes de ejecutar como el carril bici por la CV-400 (Avinguda Sud, tramo de acceso a Valencia) que aumentan la permeabilidad del nuevo cauce del Túria y mejoran la conexión con Valencia. Se trata pues de una 'circunvalación' metropolitana que con el conjunto de las ramificaciones existentes y las programadas configuran una malla de itinerarios que posibilitan diversidad de movimientos por toda el Área Metropolitana. Por ejemplo, un usuario podría circular por itinerarios exclusivamente ciclopeatonales desde Alcàsser o Torrent hasta la Ciudad de las Artes y las Ciencias, el parque fluvial del Túria o de Cabecera (Valencia) que a su vez conecta con Benaguassil/Villamarxant (Camp del Túria), o visitar la Albufera.

- Si bien muchos tramos de caminos históricos han quedado fosilizados en las tramas urbanas de núcleos de población muchos de ellos perviven en la actualidad, el anillo verde se ha trazado evitando en lo posible los núcleos consolidados, tomando caminos rurales e históricos y de esta forma preservando y manteniendo la esencia de los mismos. Un ejemplo de ellos son: Camí del Tremolar, Senda de les Vaques,

Carretera d'Alba, Camí de Faitanar, Camí de Picanya a Alaquàs, Colada del Pont Nou y Camí de Quart a Paterna.

- Por tanto, con el ANILLO VERDE METROPOLITANO, se crea un corredor-distribuidor sostenible por los principales paisajes rurales y naturales de Valencia, utilizando caminos históricos, conectando la comarca y sus principales elementos culturales y paisajísticos.

PAISAJE, CULTURA Y PATRIMONIO

- El ANILLO VERDE además de servir como plataforma de transporte, como se ha comentado anteriormente, servirá como medio de fomento y divulgación de los valores naturales, culturales y paisajísticos del área metropolitana, que como se ha explicado a lo largo del documento son muchos y muy importantes. Estos valores naturales y paisajísticos son los que resultan del conjunto de cuantiosos elementos característicos que hacen tan relevante la huerta y su entorno, que la convierten en definitiva en un paisaje cultural vivo. Como principales elementos caben destacar los siguiente:

- Parque Natural de la Albufera. Constituye uno de los humedales costeros más representativo y valioso de la cuenca mediterránea. Durante todo el año, la gran biodiversidad de este espacio natural protegido permite observar una importante variedad de fauna y flora, y dado que se encuentra situado a tan solo 10 Km de Valencia, su proximidad y facilidad de acceso lo convierten en una perfecta excusa para abandonar la ciudad y practicar la observación de la naturaleza.
- Parque Natural del río Túria. Se encuentra incluido en la llanura del río Túria, y se extiende por las comarcas de L'Horta, El Camp de Túria y Los Serranos representando un claro ejemplo del escaso y valioso bosque ripícola mediterráneo asociado al río Túria. Además la existencia de pinares de pino carrasco y matorral mediterráneo, junto con una buena representación de la Huerta Valenciana, le confieren un alto valor por su riqueza en términos de biodiversidad y valores tradicionales.
- Construcciones y arquitectura tradicional. Fundamentada en la arquitectura del 'hábitat disperso', el incremento de población de la huerta a partir de finales del siglo XVIII provocó una parcelación progresiva, surgieron nuevas construcciones (modestas barracas y casas) conviviendo con viejas alquerías señoriales. Desde las barracas de la Albufera hasta las imponentes Alquerías, pasando por las más humildes viviendas rurales, motores de riego y las chimeneas industriales asociadas a motores de agua o fábricas cerámicas, pueden ser observados por los usuarios del anillo verde.
- Los sistemas de riego y elementos hidráulicos. El agua de l'Horta se toma del río Túria, una parte va a hacia las acequias (sèquies) que forman el Tribunal de las Aguas, y las otras alimentan la Real Acequia de Moncada. El anillo recorrerá muchas de estas históricas acequias y sus elementos hidráulicos, así como los elementos básicos (*braçals, regerederes, partidors, llengües, albellons, ulls, boquetes, etc.*) que conforman el riego por gravedad o a manta.
- Tipologías de cultivo. El trazado del anillo se ha diseñado con el propósito de poner en valor los valores agrarios de su entorno, fundamentalmente arrozales en el tramo de Pinedo y huerta de temporada en el resto (con campos de naranjos en zonas puntuales). Por lo que cabe destacar el tramo que se desarrolla por el Camí de les Vinyes, ya que es el límite histórico entre los arrozales de la Albufera y la huerta tradicional.

- El hecho de diseñar una vía de comunicación no motorizada te otorga una flexibilidad en el trazado que te permite recorrer elementos que quedan fuera o de difícil acceso al transporte

motorizado. Es fundamental aprovechar esta circunstancia para valorizar los elementos culturales, etnológicos y patrimoniales del entorno del **ANILLO VERDE METROPOLITANO – HORTA SUD**. Y en este sentido cabe destacar los siguientes elementos que nos encontramos en el trazado y proximidades del anillo respecto construcciones tradicionales:

- Silos del Pinedo. Les Casotes (Pinedo)
- Casa Cjto. Barraca – La Genuina (Pinedo)
- Vivienda rurales tradicionales en Brr. C. Tremolar (Alfajar)
- Alquería del Saboner y Alquería Pastor (Sociopolis)
- Conjunto de Ermita-Cruz de Término y Alquería Alba (Valencia – La Torre)
- Alquería del Ànima (Valencia – La Torre)
- Alquería Guillto (Valencia – La Torre)
- Alquería de Moret y Chimenea del Motor de la Sang (Picanya)
- Alquería del Pollastre y Alquería de Severino (Xirivella)
- Alquería del Xato y Alquería de la Salvadora (Xirivella)
- Chimeneas de Aldaia (Fumeral Barri del Divendres y Rajolar Camí del Fondo).
- Ermita y Masia de Sant Onofre (Quart de Poblet)

Respecto la arquitectura del agua, l'Horta de Valencia riega con agua del Túria mediante una estructura hidráulica que data de la época islámica (pese a reconocerse la presencia de restos aislados de antiguos canales de época romana actualmente existe un consenso entre los historiadores a la hora de situar el periodo islámico como punto de partida en la creación del sistema de riego de la huerta de Valencia), y que en el tramo de estudio destacan los siguientes elementos:

- Sèquia de l'Or, Sèquia de Vall, Sèquia de Petxinar y Sèquia del Tremolar, y motores. (Pinedo-Alfajar)
- Embarcadero del Tremolar (Alfajar)
- Lenguas de Faitanar (Picanya – Paiporta)
- Sèquia de Faitanar (Picanya – Paiporta)
- Lenguas de la Martina (Benàger – Alaquàs)
- Sèquia de Favara (Valencia-Paiporta)
- Sèquia de Quart, Sèquia de Mislata y Sèquia de Xirivella (Quart de Poblet)
- Azud del Repartiment (Quart de Poblet)
- Llungües de Quart-Benàger o Sant Onofre (Quart de Poblet)
- L' assut de la sèquia de Favara y de Racanya.

SOSTENIBILIDAD

- El fomento de los valores agrícolas es fundamental para la subsistencia de la huerta, y con ella su función paisajística y ambiental contribuidora de la sostenibilidad de toda el área metropolitana y de misma ciudad de Valencia. Por ello se hace necesarias políticas de preservación, fomento y rentabilidad de la huerta teniendo en cuenta a los agricultores como factor clave en la conservación de l'Horta. Como se describe en el PAT de l'Horta, se hace necesaria una protección adecuada, nuevas fórmulas de gestión, asegurar a competitividad de la actividad agrícola y nuevos servicios agrarios, culturales y turísticos. Y en este último apartado es dónde el **ANILLO VERDE METROPOLITANO** tiene un protagonismo esencial, siendo la infraestructura una herramienta básica para el fomento del agroturismo, agroeducación, recreación, servicios culturales, etc., en definitiva, supone la mejora de la accesibilidad pública a l'Horta.
- El uso del ANILLO VERDE mejorará la sensibilidad y apreciación de la población hacia el medio natural (huerta, Albufera, fauna, flora, etc.). La red de itinerarios ciclopeatonales propuestos tendrá la finalidad de promover el uso público educativo y recreativo del patrimonio cultural, así como salvaguardar y revalorar el patrimonio ambiental y paisajístico. Esta labor es fundamental para la coexistencia y convivencia de los binomios Agricultores-Huerta y peatones/ciclistas-Anillo Verde.
- La integración del Anillo verde con la sociedad debe de ser completa, y para asegurar el éxito de la propuesta se requiere además de un mantenimiento y conservación continua de la infraestructura, una serie de medidas específicas que fomenten el uso de la bicicleta y de los desplazamiento a pie, que pongan en valor los objetivos que el anillo verde pretende. Estas medidas específicas han de ser consensuadas entre los agentes intervinientes (Generalitat, Ayuntamientos, Regantes, Gestores de Parques Naturales, comunidad agrícola, colectivos sociales y culturales, etc.) y pueden consistir en: campañas de concienciación ciudadana del uso de transporte sostenible, divulgación a nivel autonómico, local y comarcal del anillo, potenciación de su uso, señalización informativa a lo largo del trazado de los valores paisajísticos, culturales y etnológicos, soporte a los nuevos servicios turísticos y culturales, etc.
- No se puede obviar la necesidad de una rentabilidad socioeconómica de la actuación que repercute directamente en la zona de desarrollo del anillo, en este sentido resulta indudable que se incrementará el valor de los inmuebles y de las actividades que tienen acceso funcional, directo o indirecto, al anillo verde. Las condiciones de oportunidad que ofrece se fundamentan en la nueva movilidad intracomarcal, el aumento del conocimiento de los valores de la zona (acciones de concienciación ciudadana, y programas de uso público), el aumento progresivo de usuarios (peatones, ciclistas, cicloturistas, ...), el aumento de la actividad turística y de ocio (alojamiento, restaurantes, mercados, parques naturales, etc.) y la mejora en la comunicación con las dotaciones y espacios de ocio de los municipios; por tanto, se generará unos importantes beneficios socioeconómicos y un impulso a la economía local.
- La apuesta por el uso de la bicicleta a través del cicloturismo o como alternativa de movilidad sostenible frente al transporte motorizado, supondrá la revitalización del entorno rural y la opción de un ocio saludable. En esta línea, además de las ventajas en la salud, el anillo verde puede ir más allá de ser un mero espacio para el disfrute y convertirse en un recurso de desarrollo personal e impulso social.
- Mejora de la calidad atmosférica: Reducción de emisiones de CO2 y adaptación al cambio climático. Con la construcción y puesta en servicio de Anillo Verde de Valencia se establecerá un corredor de casi 50 km, es de resaltar que en muchos tramos del Anillo Verde no existen trazados alternativos de transporte público, por lo que claramente estos itinerarios en la actualidad son realizados en vehículo privado. Para estimar el nº de usuarios que abandonarán el uso del vehículo privado o del transporte público y pasarán a ser peatones o ciclistas se han tenido en cuenta los

itinerarios de las carreteras existentes que se han considerado en el estudio son los más próximos o alternativos al Anillo Verde y se considerará la IMD (Intensidad Media Diaria) de las carreteras cuyos usuarios actuales son potenciales usuarios del Anillo Verde.

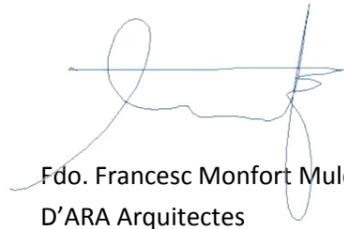
Por otra parte, se ha realizado una estimación esperada de la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero. El cálculo de los consumos de CO₂ para cada tipo de usuario se han utilizado los valores que aparecen en la publicación "Cuantificación de la reducción de CO₂ derivada del uso de la bicicleta" de Benoît Blondel et al., European Cyclists Federation ASBL, donde la diferencia entre el uso del vehículo y de la bicicleta aporta una reducción emisiones CO₂ de 250 gr/ usuario y km.

Así la reducción prevista tras la puesta en servicio del **ANILLO METROPOLITANO EN L'HORTA SUD**, alcanza el valor medio anual estimado de 1.200 Tn/año, mientras que con la puesta en servicio del total del **ANILLO VERDE METROPOLITANO** esta cantidad estará en el entorno de las 2.000 Tn/ año.

Concluyendo, la realización del **ANILLO VERDE METROPOLITANO** mejorará la calidad de vida de los residentes presentes y futuros del área metropolitana y de la propia ciudad.

Valencia, en septiembre de 2015

El arquitecto autor del estudio



Fdo. Francesc Monfort Mulet
D'ARA Arquitectes

La ingeniero directora del estudio



Fdo. Encarnación Calatayud Vercher

TÍTULO

ESTUDIO DE PLANEAMIENTO ANILLO VERDE METROPOLITANO DE VALENCIA.
HORTA SUD

DOCUMENTO

ESTUDIO DE PLANEAMIENTO. TRAMO 4: ALDAIA – QUART DE POBLET

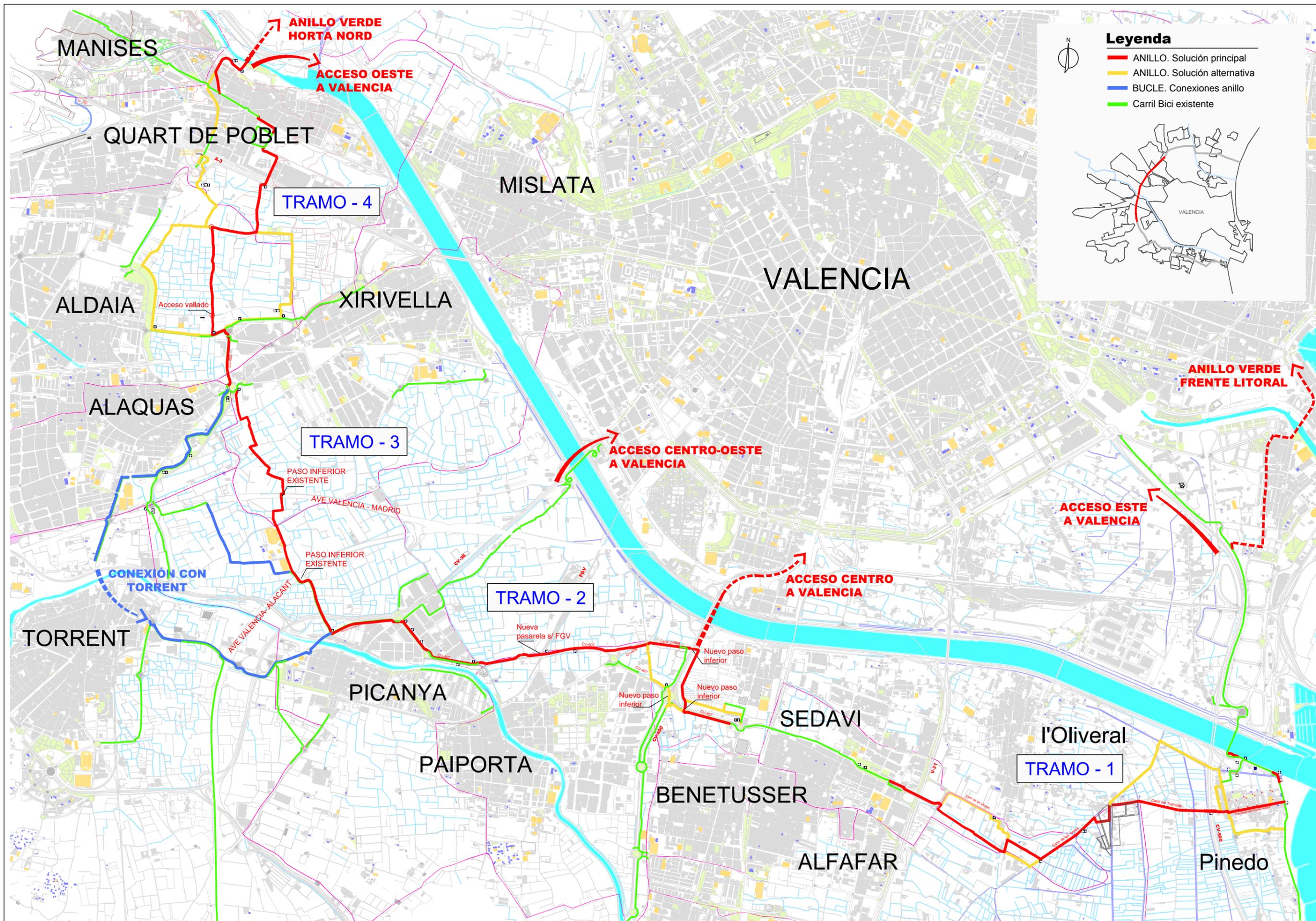
 **GENERALITAT VALENCIANA**
CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES, TERRITORI I MEDI AMBIENT

CONSULTORA



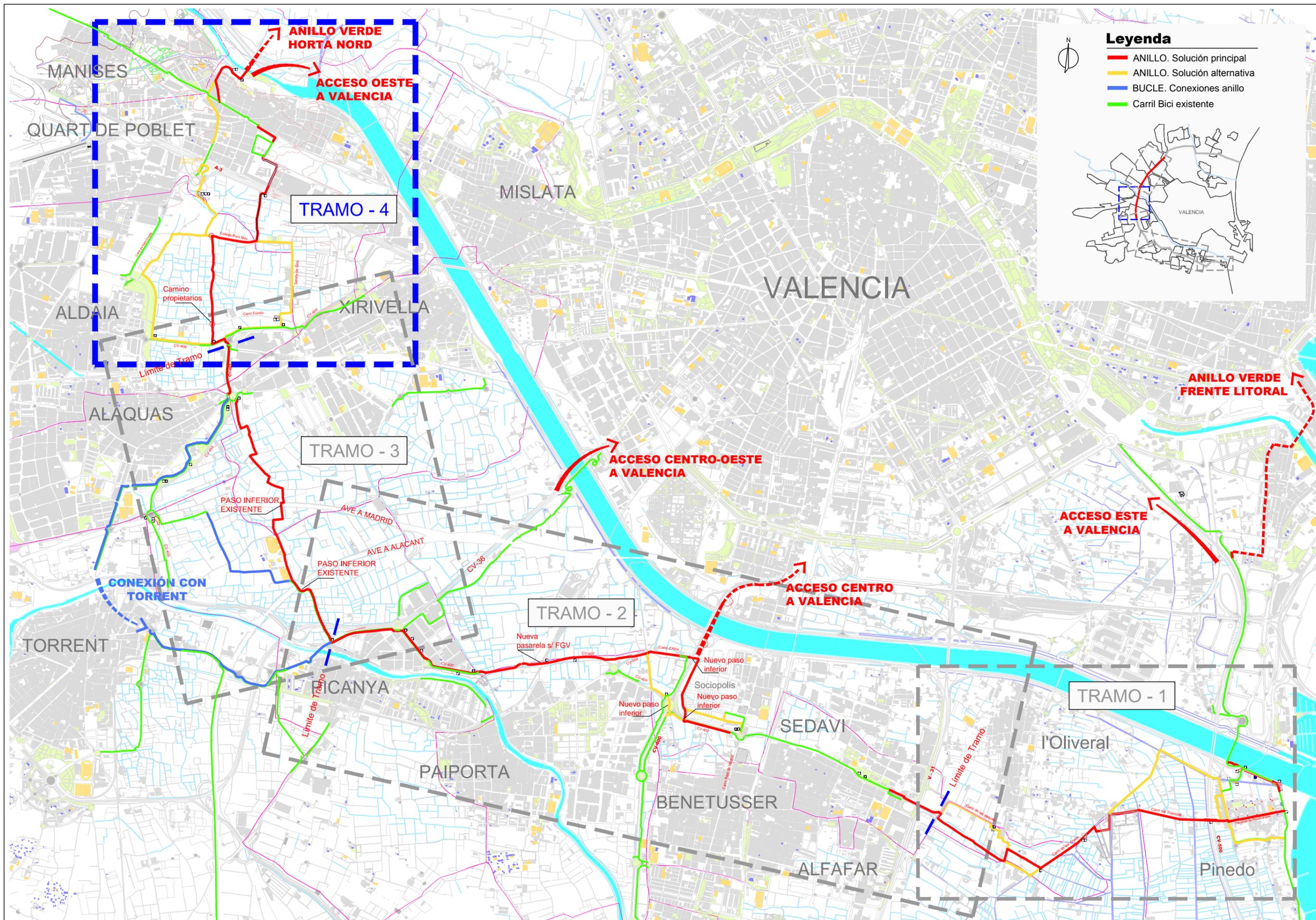
PLANOS

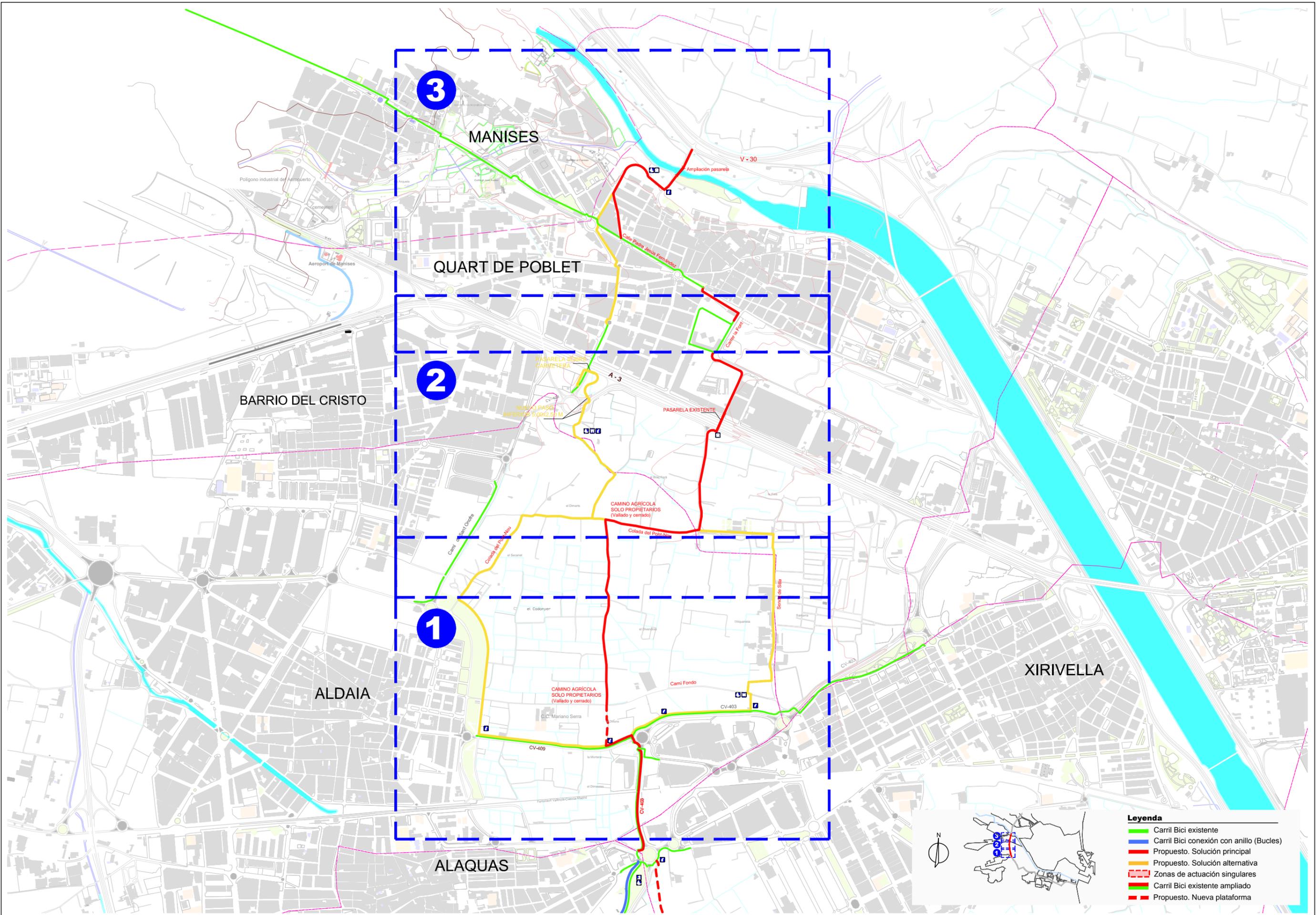
PLANTA GENERAL DEL ANILLO
DISTRIBUCIÓN DE TRAMOS
PLANTA GENERAL
SECCIONES
PLANTA DE DETALLES
AFECCIONES URBANÍSTICAS

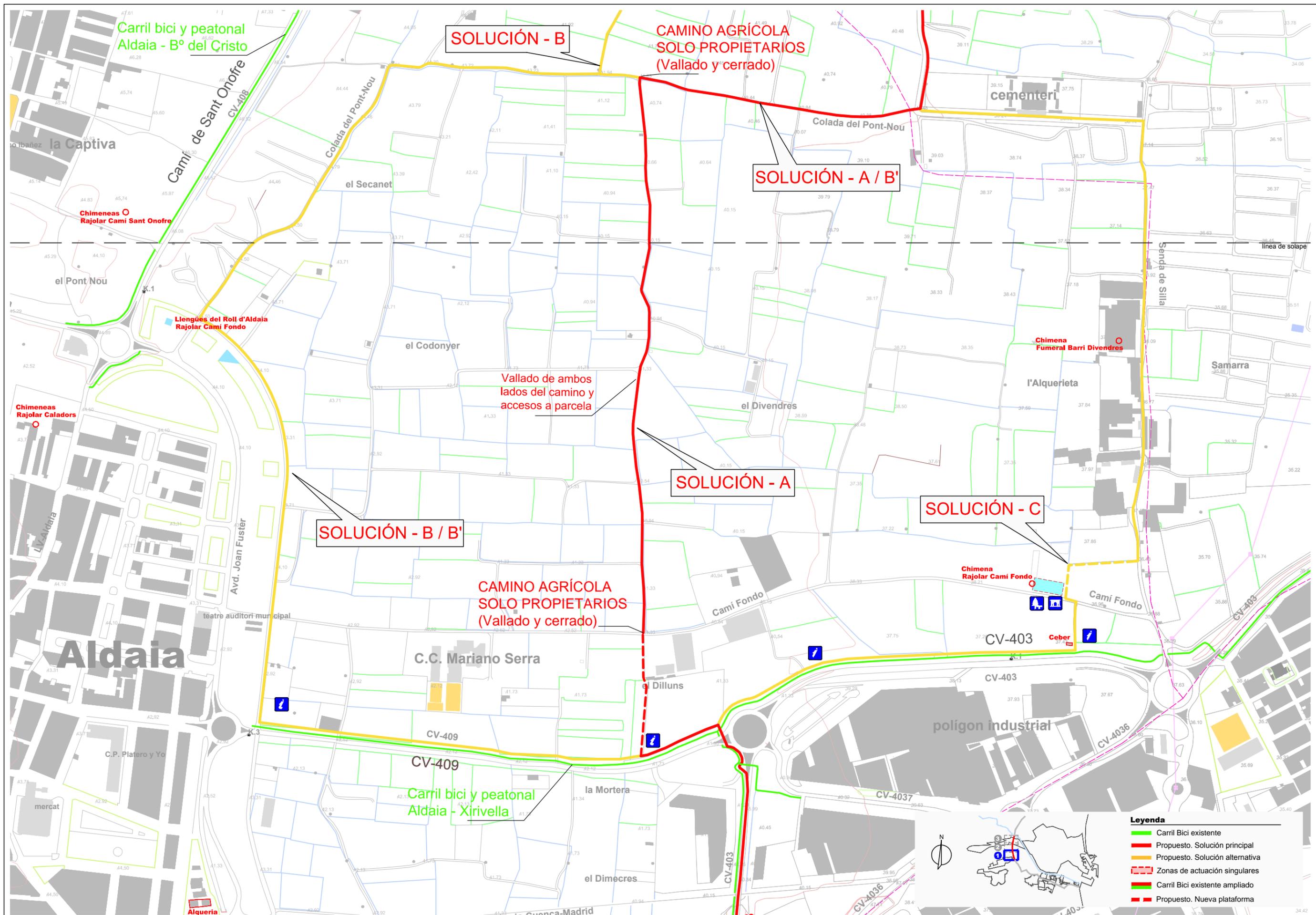


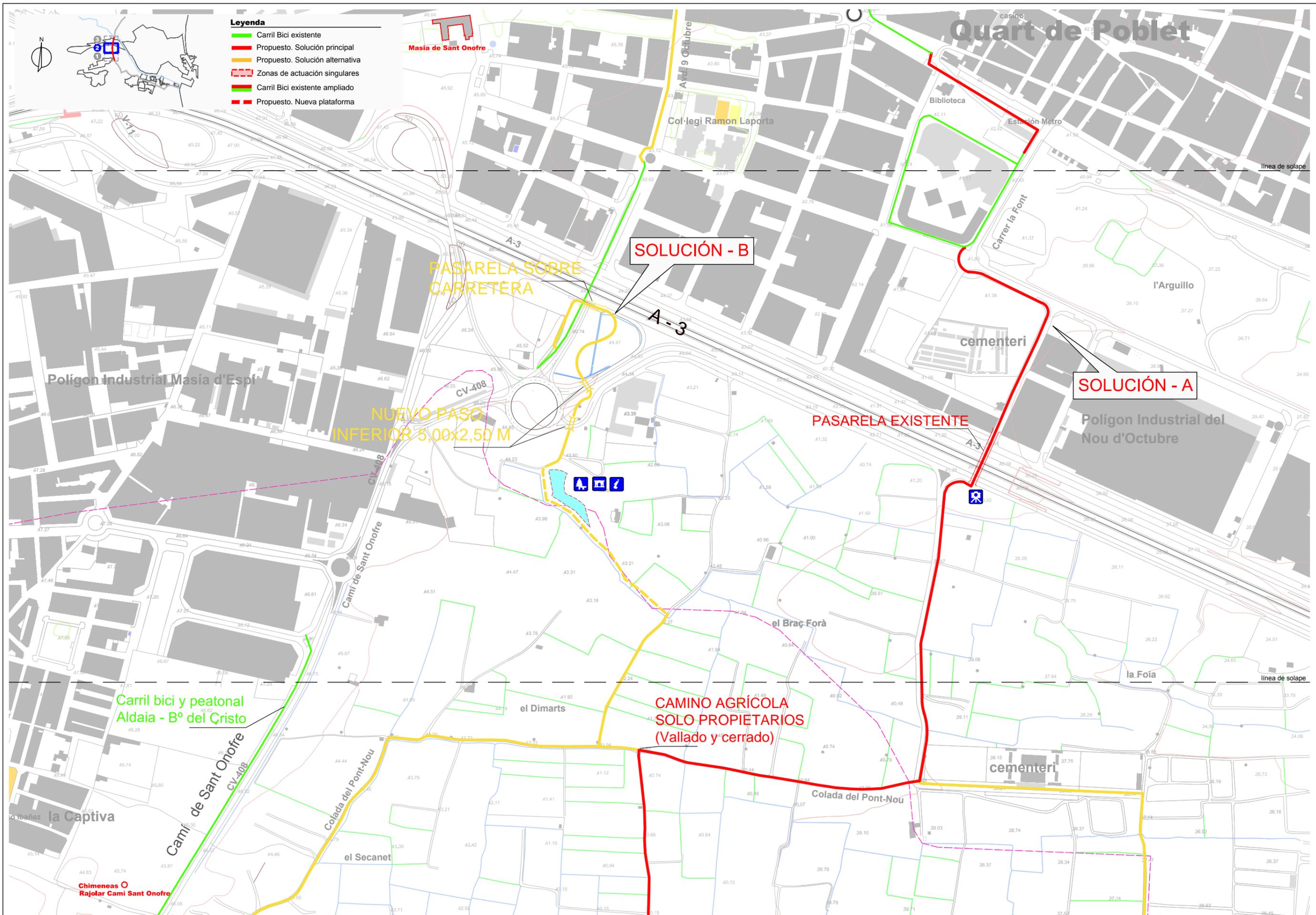
Leyenda

- ANILLO. Solución principal
- ANILLO. Solución alternativa
- BUCLE. Conexiones anillo
- Carril Bici existente









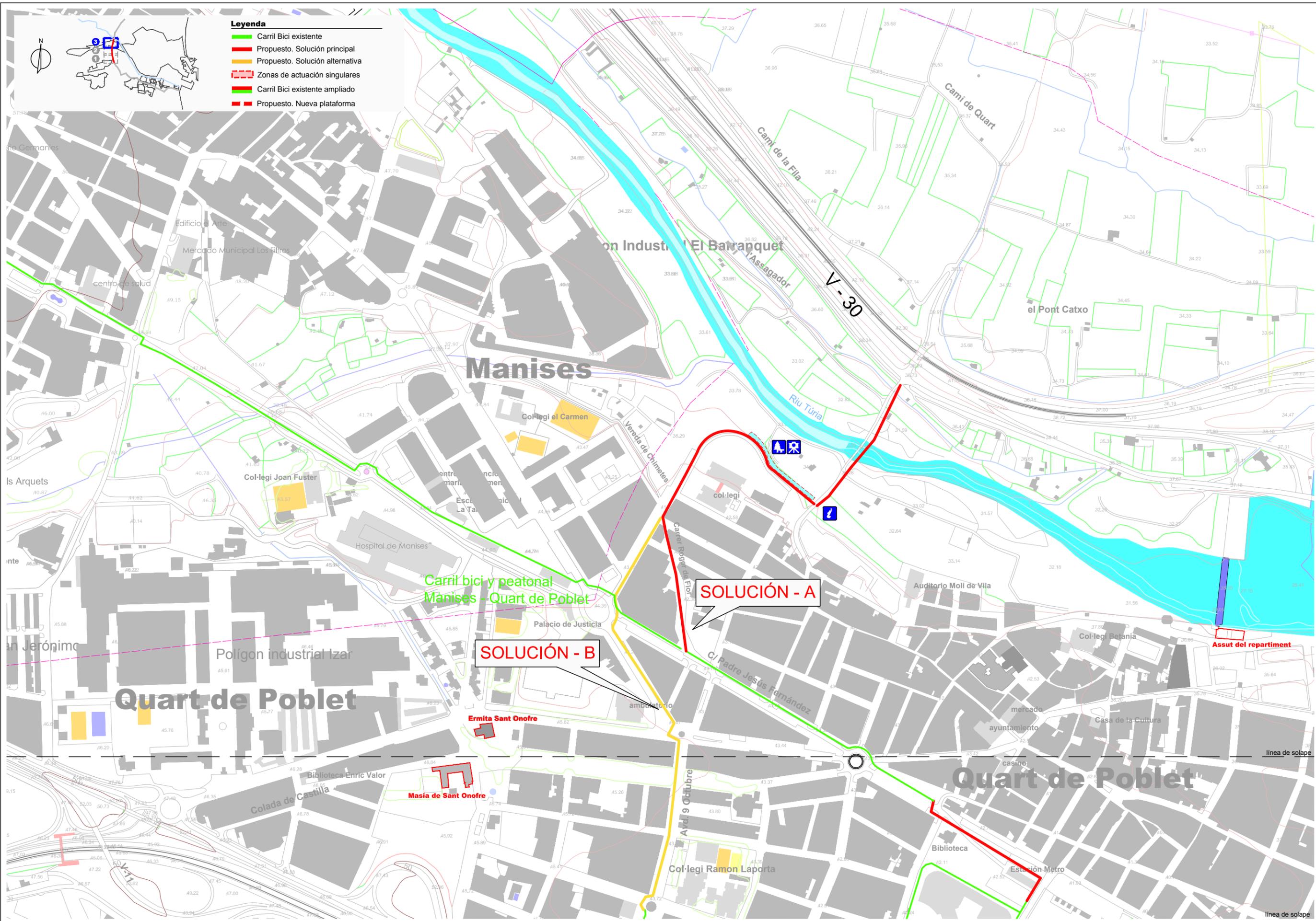
- Legenda**
- Carril Bici existente
 - Propuesto. Solución principal
 - Propuesto. Solución alternativa
 - Zonas de actuación singulares
 - Carril Bici existente ampliado
 - Propuesto. Nueva plataforma





Leyenda

- Carril Bici existente
- Propuesto. Solución principal
- Propuesto. Solución alternativa
- Zonas de actuación singulares
- Carril Bici existente ampliado
- Propuesto. Nueva plataforma

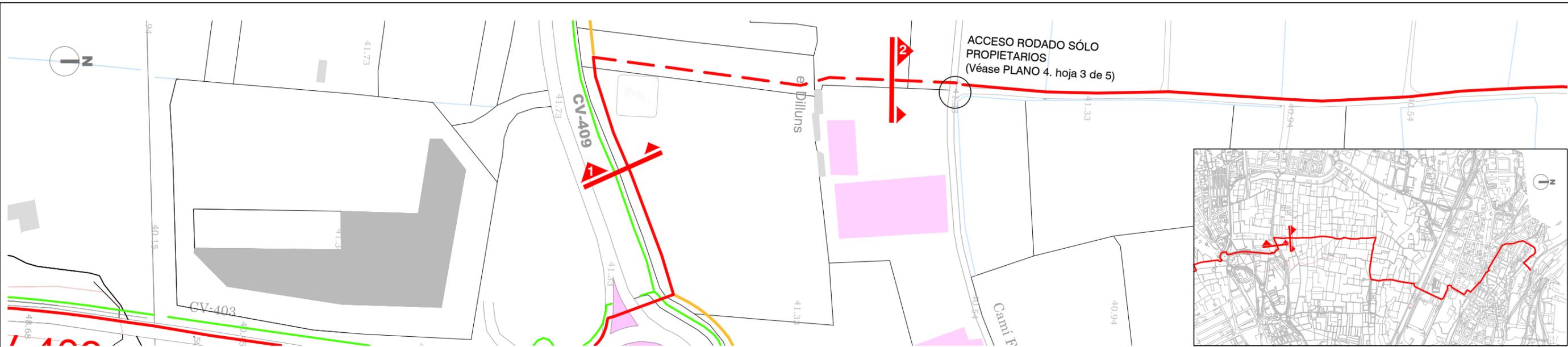


Carril bici y peatonal
Manises - Quart de Poblet

SOLUCIÓN - A

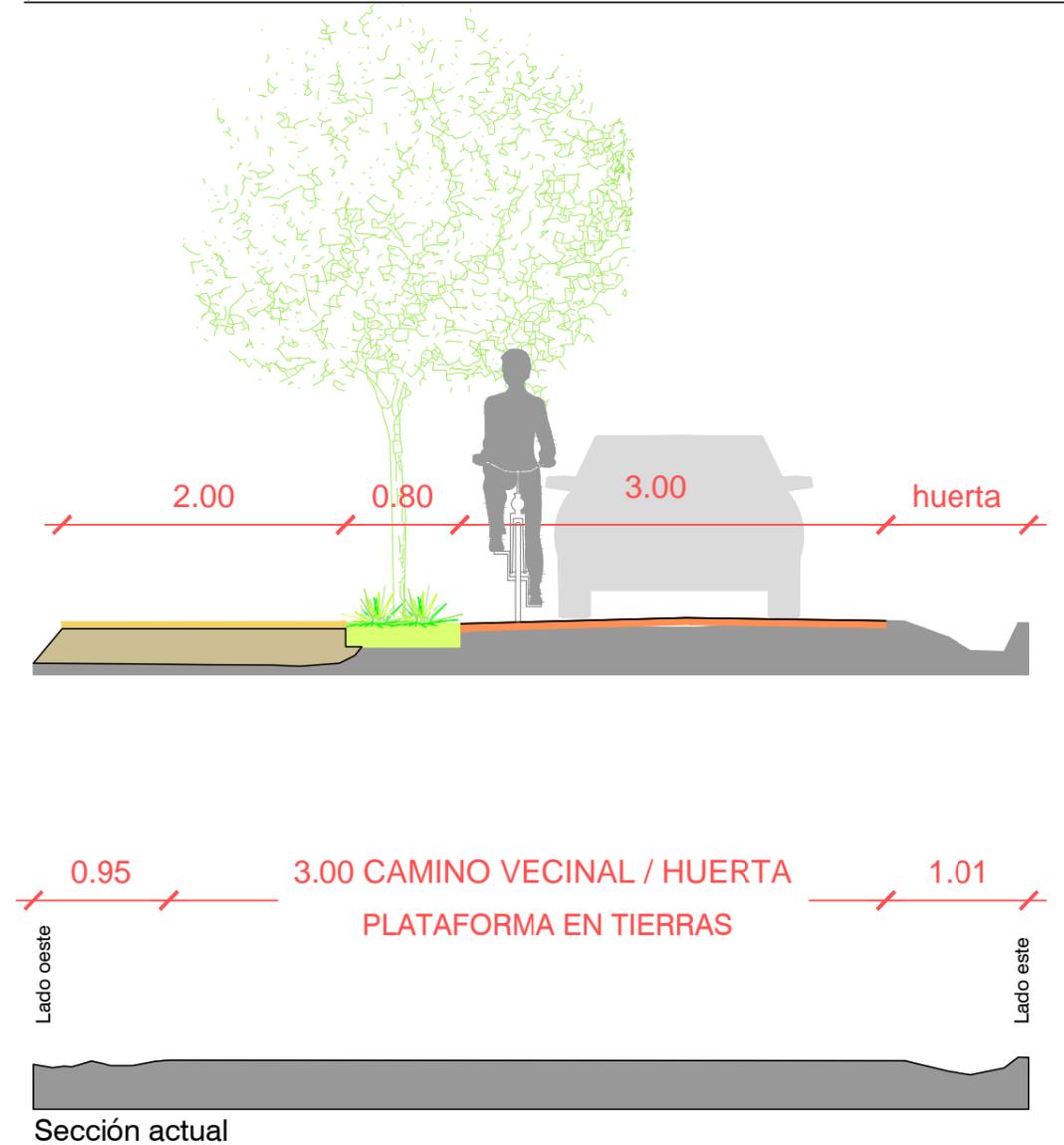
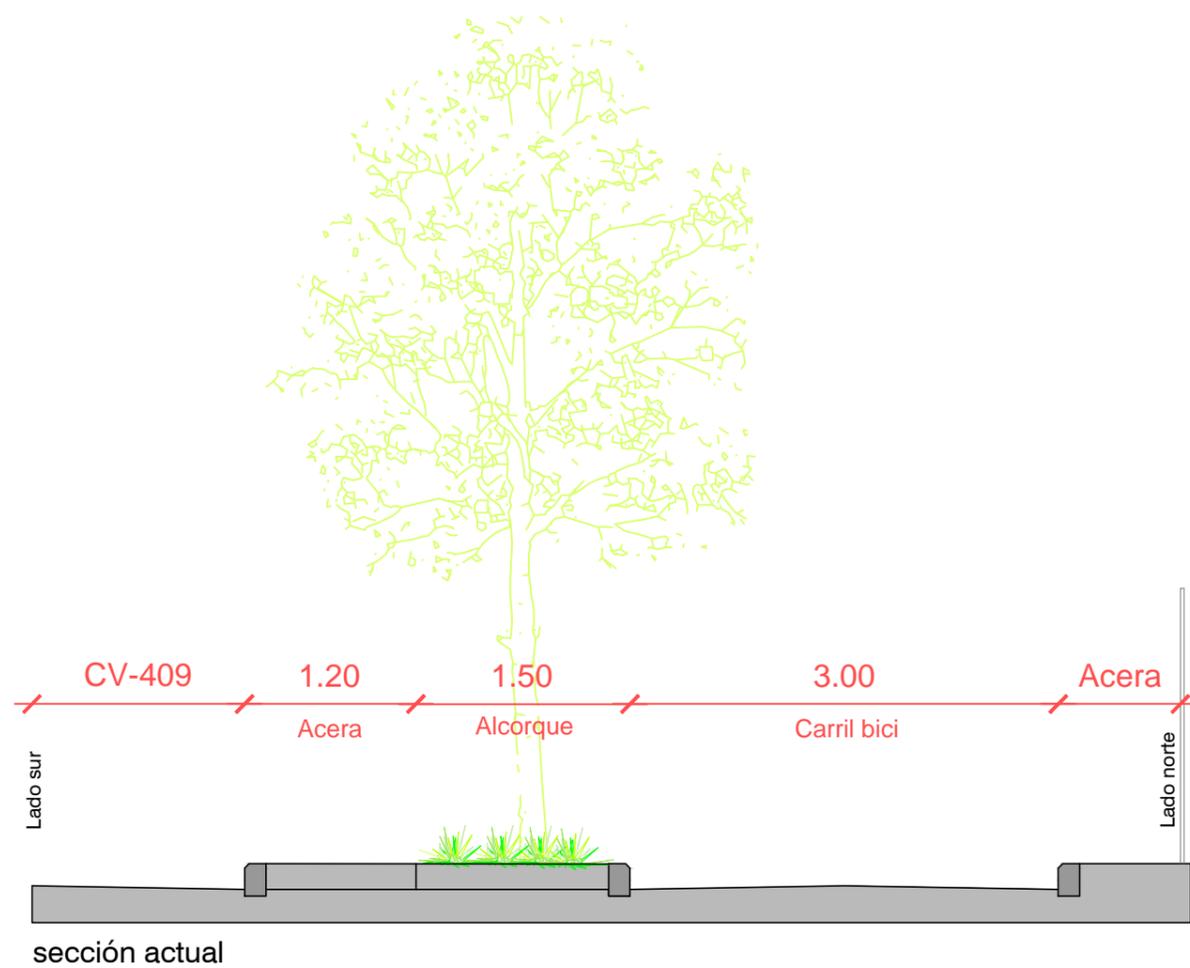
SOLUCIÓN - B

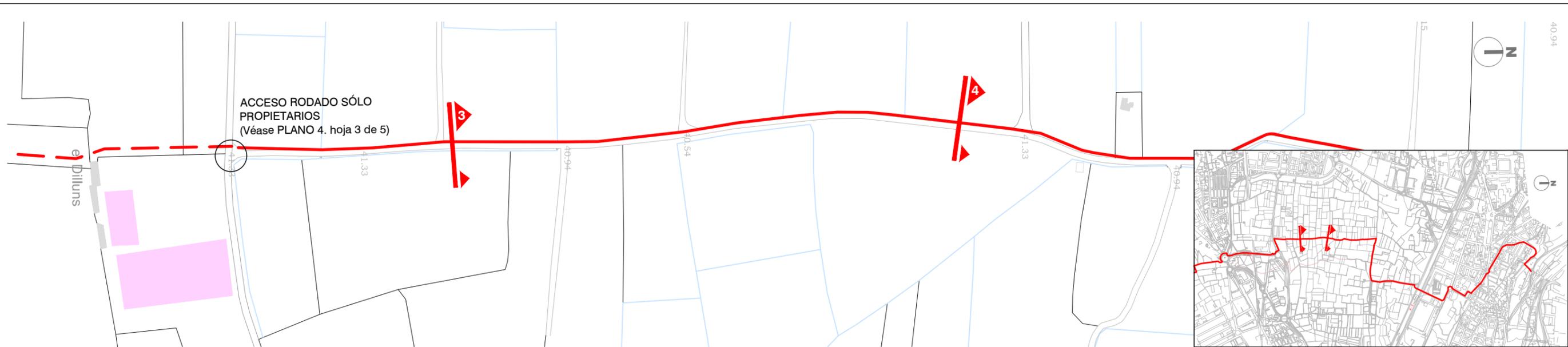
Assut del repartiment



1 CARRIL CICLOPEATONAL CV-409

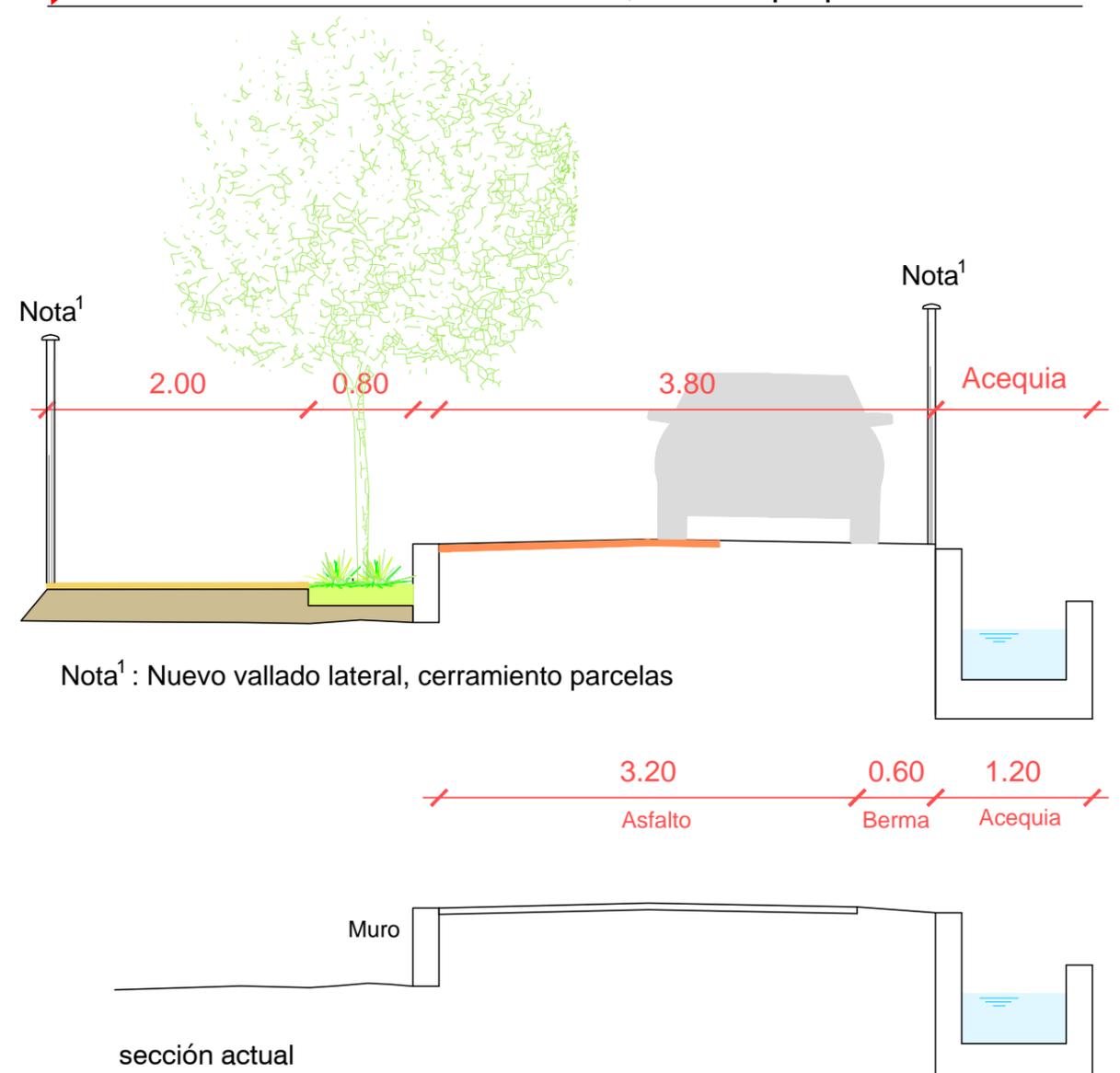
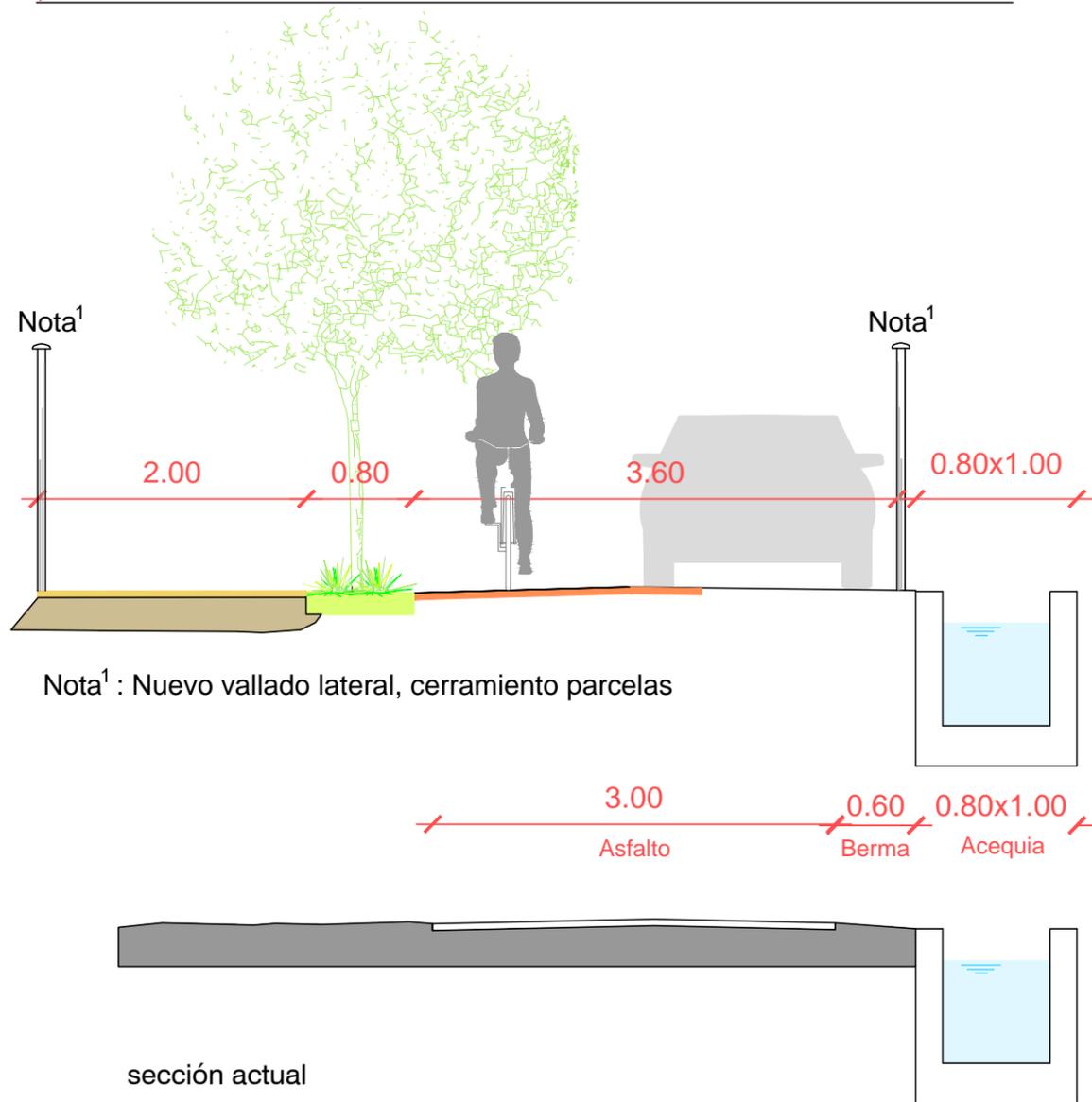
2 PLATAFORMA NUEVA EJECUCIÓN. Tramo por camino vecinal y campos

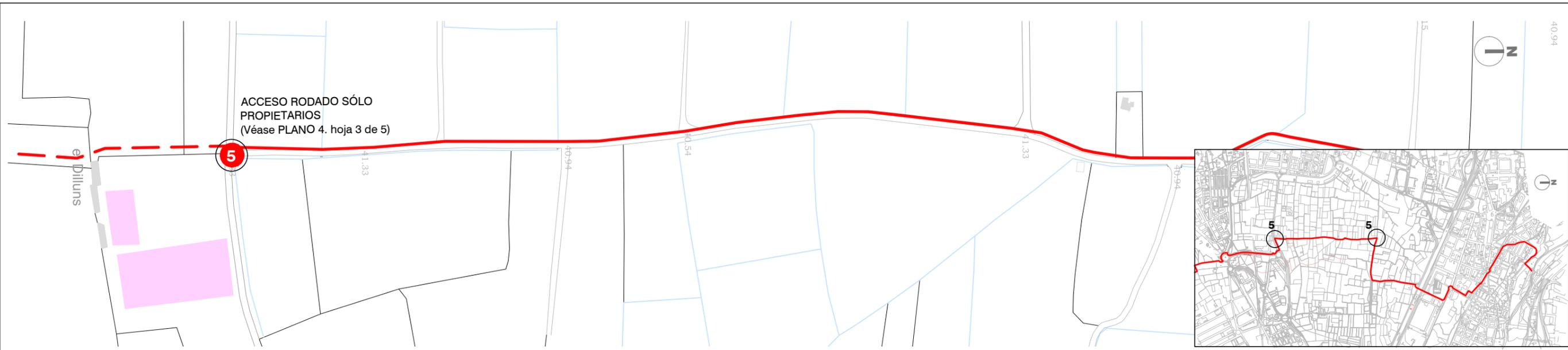




3 CAMINO RURAL. Asfaltado, acceso propietarios

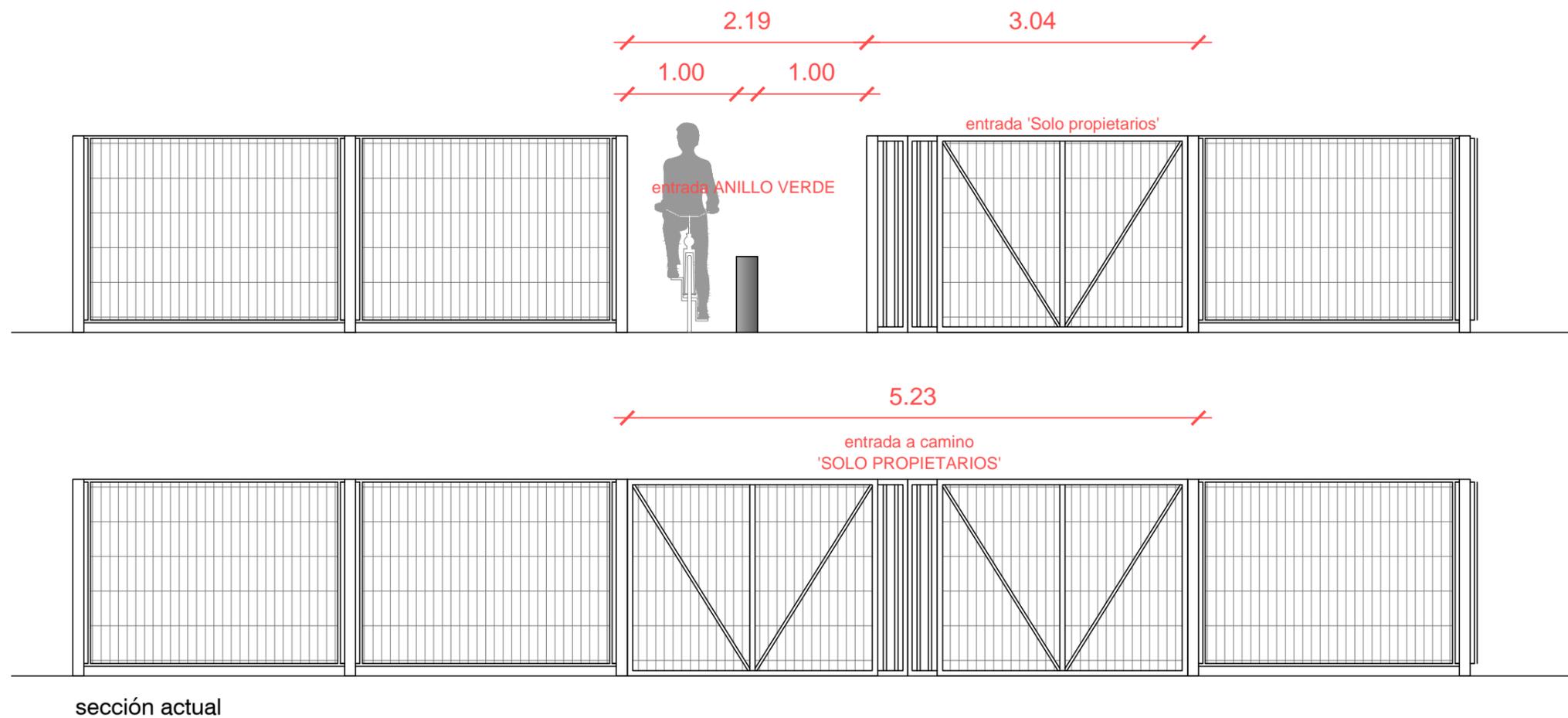
4 CAMINO RURAL. Asfaltado, acceso propietarios





5 CAMINO ACCESO RESTRINGIDO. Entre Cami Fondo y Colada del Pont Nou

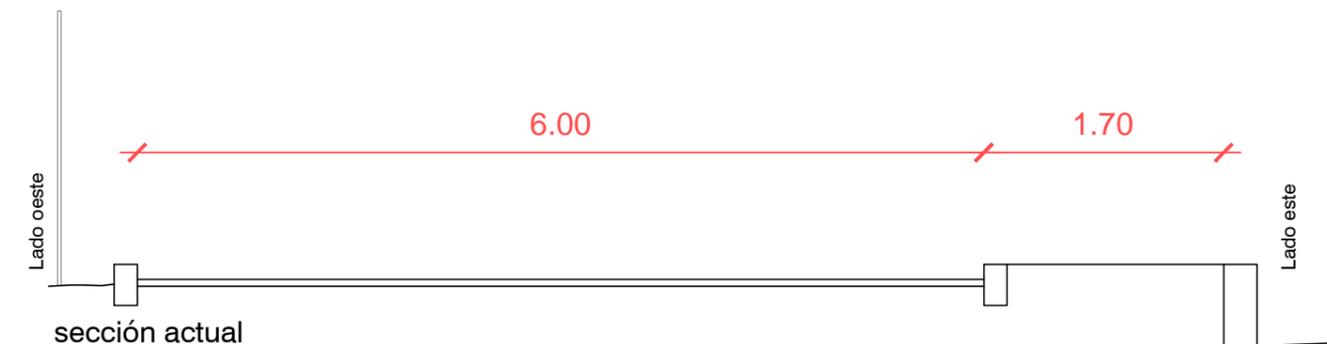
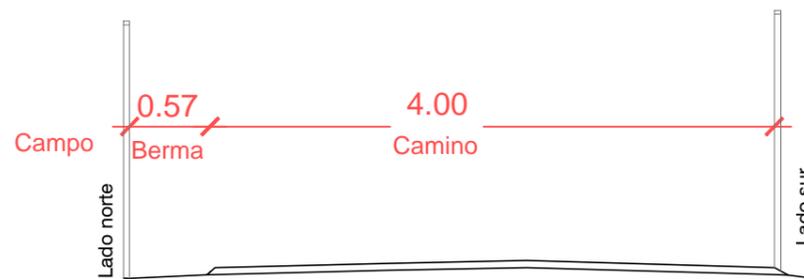
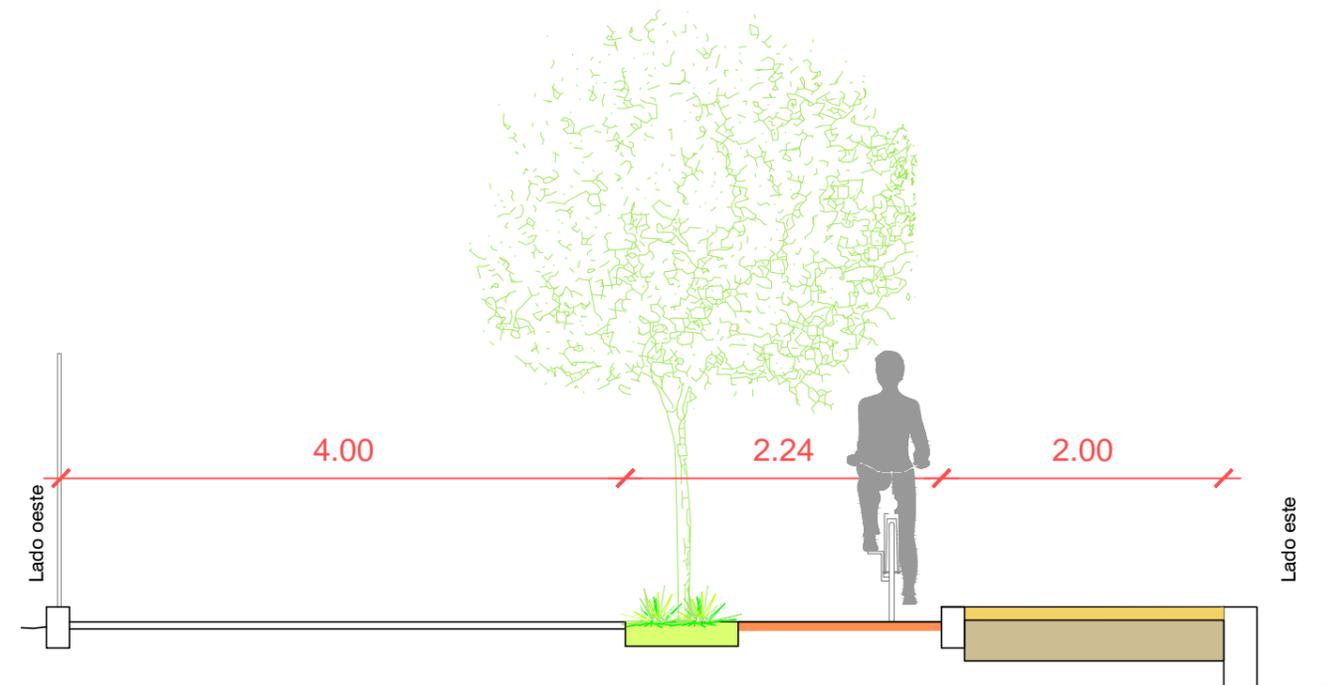
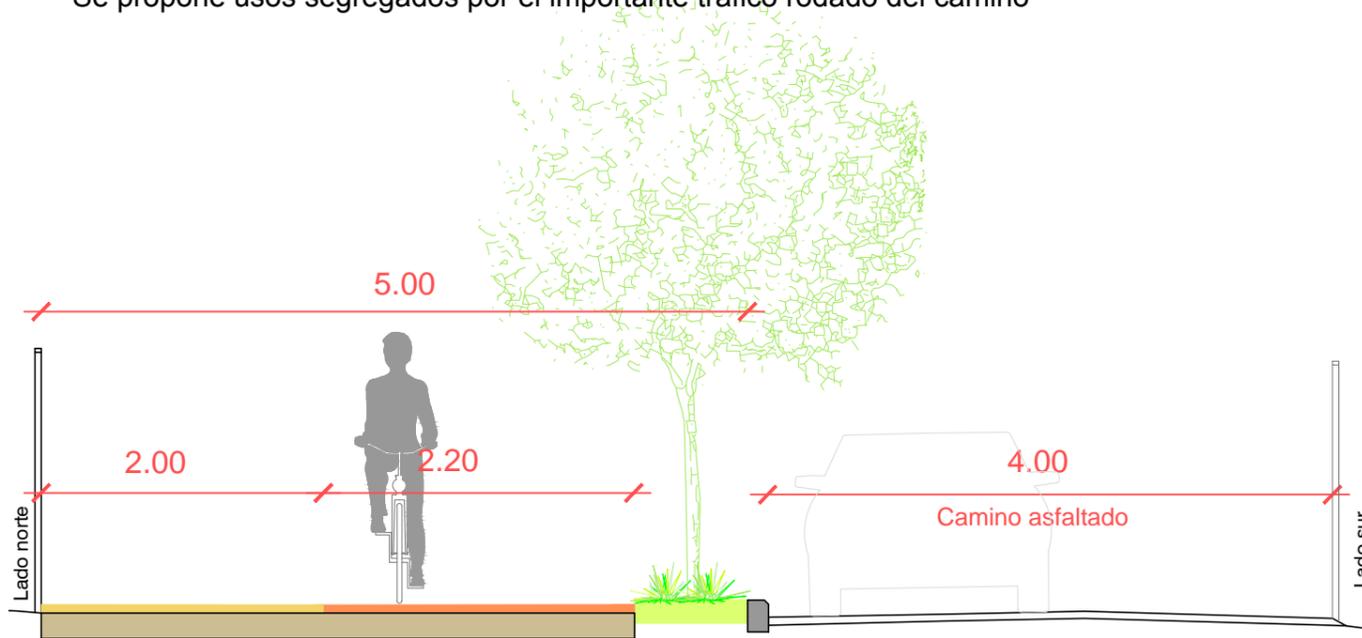
Para evitar el paso de vehículos rodado a los caminos de acceso restringido ('Solo Propietarios') existentes en Aldaia, se modificará la entrada actual de acceso para evitar el paso de vehículos rodados y dotarlas de permeabilidad para los usuarios del anillo verde





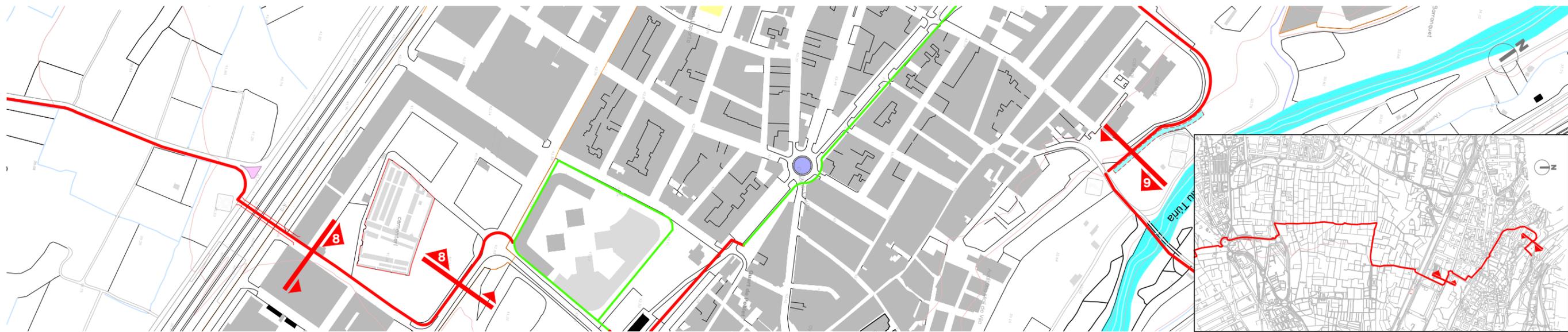
6 Colada del Pont Nou. Asfaltado, acceso libre
 Se propone usos segregados por el importante tráfico rodado del camino

7 CAMI CEMENTERI. Asfaltado y con acera



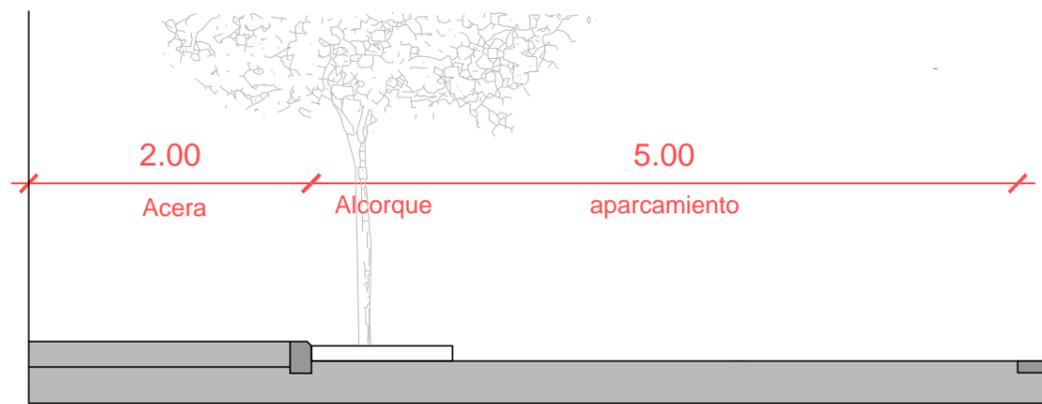
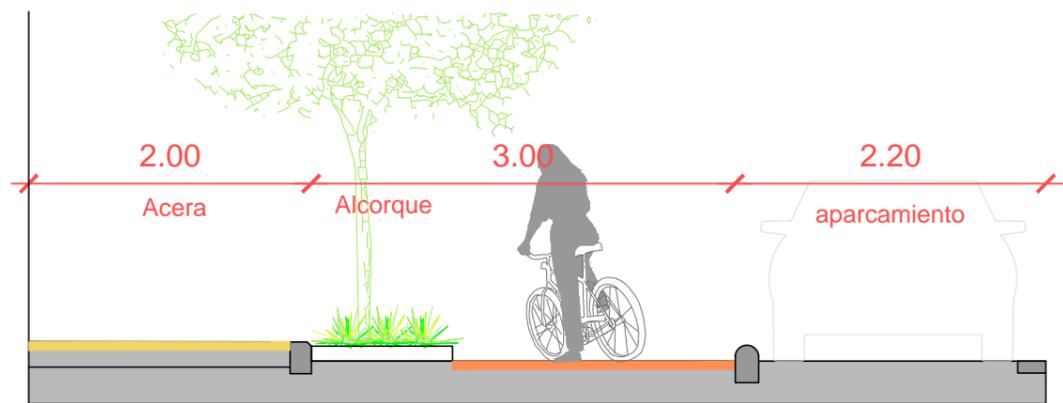
sección actual

sección actual



8 SECCIÓN EN CALLES URBANAS

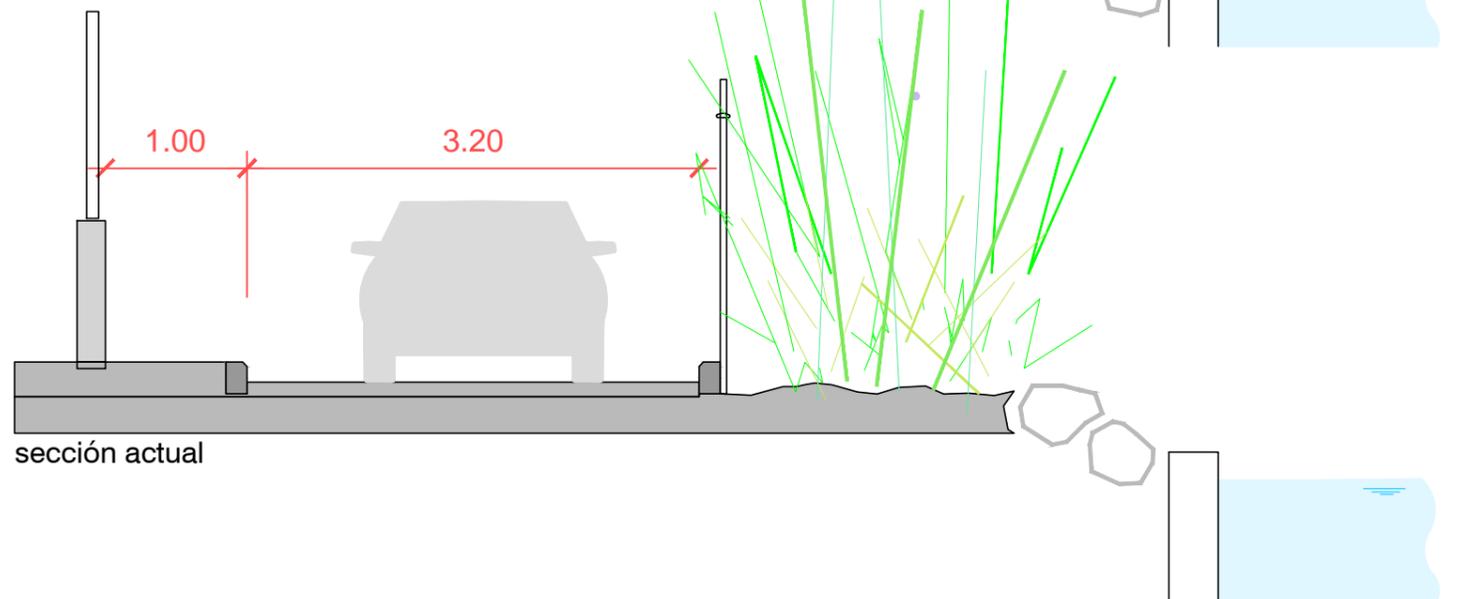
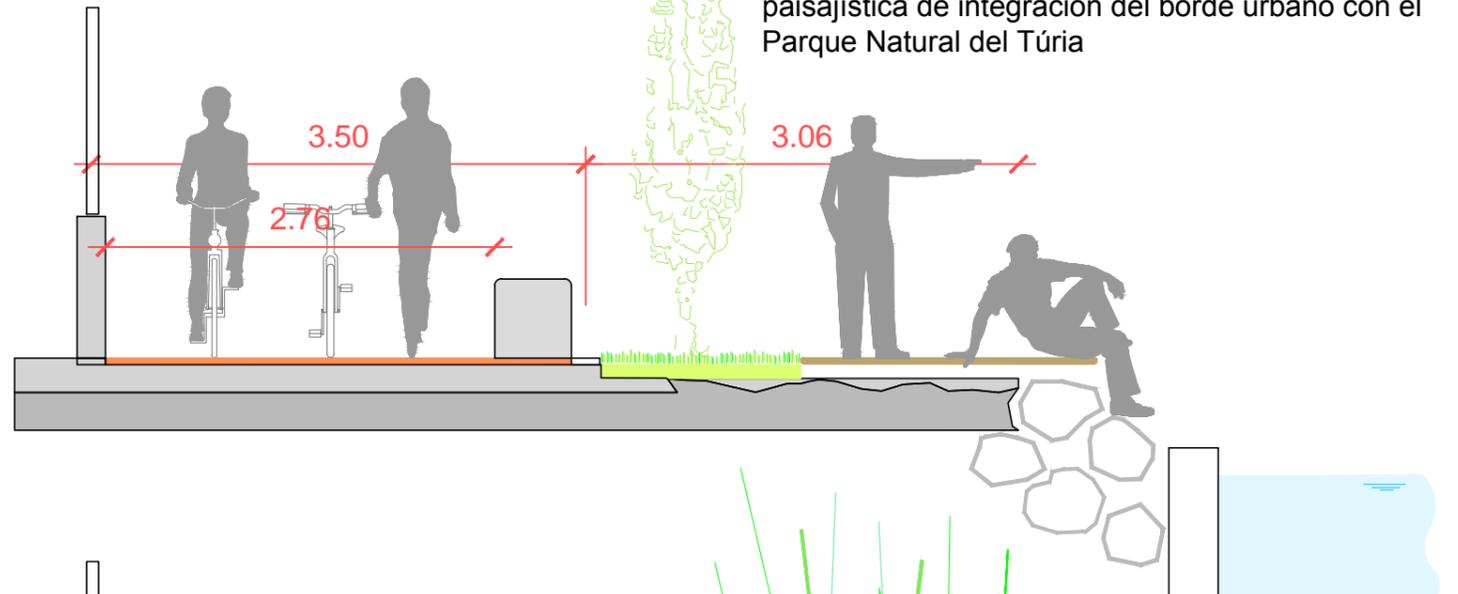
Sección propuesta para las calles Mare de Deu dels Desamparats, Avd del Mediterrani y el Tramo de Tribunal de las Aguas.



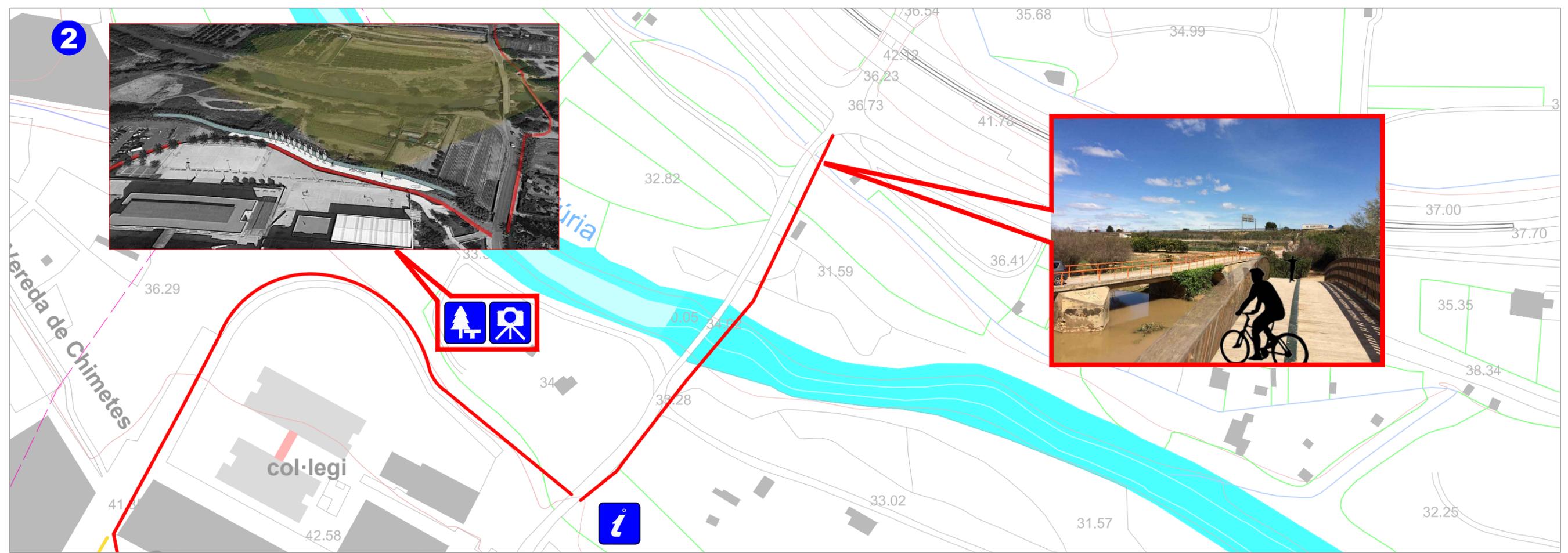
sección actual

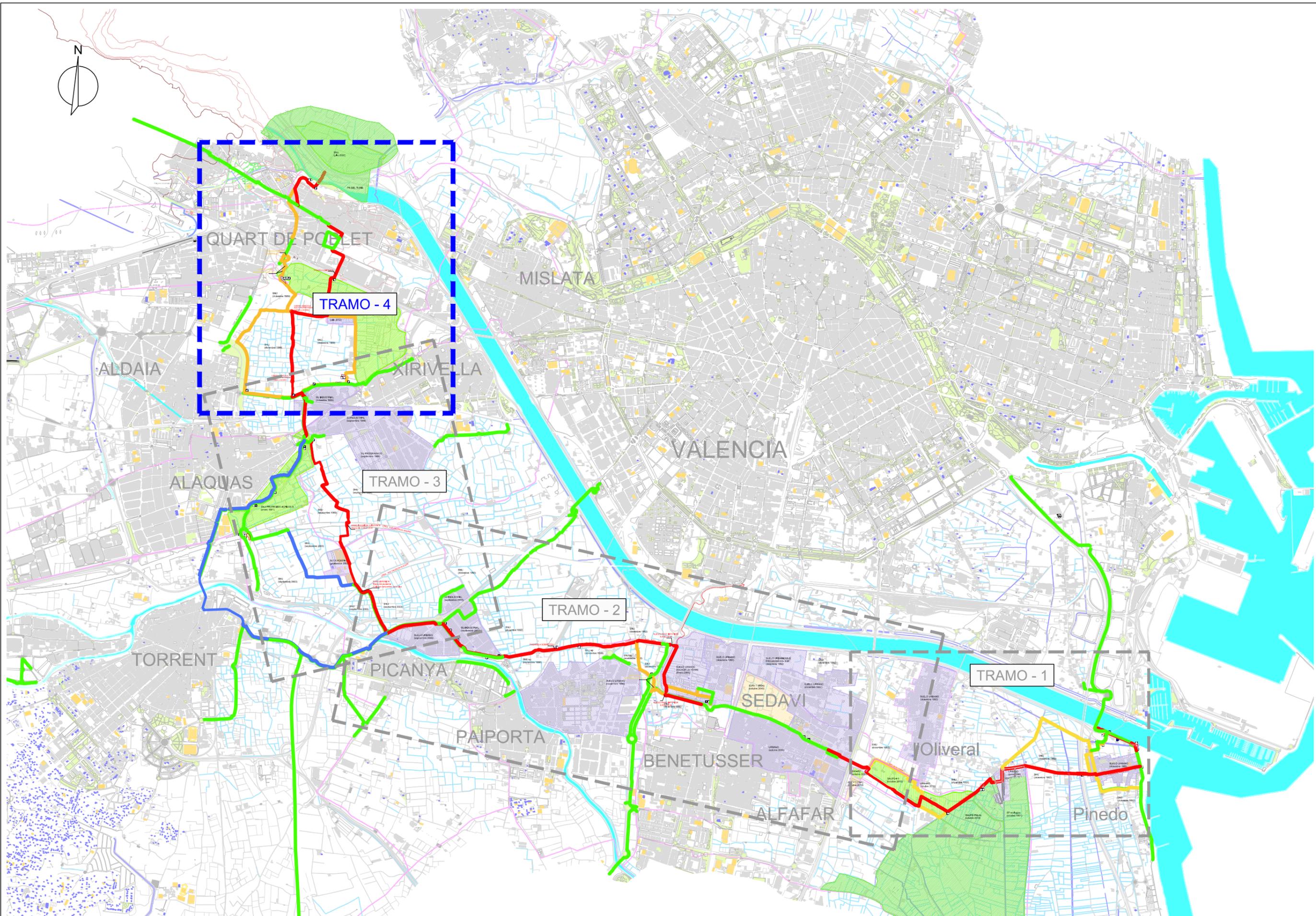
9 SECCIÓN CAMINO BORDE CON RÍO TURIA

Junto con el Anillo Verde se propone una actuación paisajística de integración del borde urbano con el Parque Natural del Túria



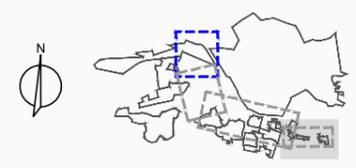
sección actual







- Leyenda**
- Carril Bici existente
 - Carril Bici en proyecto o construcción
 - Propuesto. Solución principal
 - Propuesto. Solución alternativa
 - Zonas de actuación singulares
 - Carril Bici existente ampliado



TÍTULO

ESTUDIO DE PLANEAMIENTO ANILLO VERDE METROPOLITANO DE VALENCIA.
HORTA SUD

DOCUMENTO

ESTUDIO DE PLANEAMIENTO. TRAMO 4: ALDAIA – QUART DE POBLET

 **GENERALITAT VALENCIANA**
CONSELLERIA D'INFRASTRUCTURES, TERRITORI I MEDI AMBIENT

CONSULTORA



TÍTULO

ESTUDIO DE PLANEAMIENTO ANILLO VERDE METROPOLITANO DE VALENCIA.
HORTA SUD

DOCUMENTO

ESTUDIO DE PLANEAMIENTO. TRAMO 4: ALDAIA – QUART DE POBLET

 **GENERALITAT VALENCIANA**
CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES, TERRITORI I MEDI AMBIENT

CONSULTORA



ANEXOS

FICHA DEL TRAMO

AFECCIONES: PAT HUERTA, PN DEL TURIA, PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

TÍTULO

ESTUDIO DE PLANEAMIENTO ANILLO VERDE METROPOLITANO DE VALENCIA.
HORTA SUD

DOCUMENTO

ESTUDIO DE PLANEAMIENTO. TRAMO 4: ALDAIA – QUART DE POBLET

 **GENERALITAT VALENCIANA**
CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES, TERRITORI I MEDI AMBIENT

CONSULTORA



FICHA DE TRAMO

AFECCIONES: PAT HUERTA, PN ALBUFERA, PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

Nº QUART-1	TÍTULO ESTUDIO DE PLANEAMIENTO ANILLO VERDE METROPOLITANO DE VALENCIA. TRAMO 4: ALDAIA – QUART DE POBLET
	DOCUMENTO FICHAS DE INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES Y PROPUESTAS
FECHA: SEPTIEMBRE 2015	TRAMO ALDAIA – QUART DE POBLET

LOCALIZACIÓN E IMAGENES



RECORRIDO (DE SUR A NORTE)

- Una vez en la rotonda de Aldaia se conecta con la plataforma ciclopeatonal existente en la CV-409, 2,50 de acera y 3,00 m para ciclistas, con arbolado e iluminado.
Posteriormente se ejecuta una nueva plataforma hasta el Camí Fondo.
- Se sigue por caminos rurales, caminos de huerta, de 4,00 m de ancho, por lo que se propone la ampliación de la plataforma hasta los 5,00 m. Los campos en estos tramos están vallados en ambos lados.
Se mantiene/repone la red de acequias, en uso y de gran valor paisajístico.
- Se continúa por el Camino del Cementerio de Quart de Poblet (poco tránsito rodado), acondicionando la sección y ampliándola 1,00 m, hasta tomar la pasarela peatonal existente en la A-3.
- El acceso al casco urbano de Quart de Poblet se realiza por el polígono industrial, reestructurando el aparcamiento de batería a cordón para la ampliación de la plataforma. Sección arbolada e iluminada. Se accede al casco urbano por la zona verde/deportiva muy peatonalizada.
- Por el interior de Quart de Poblet, se sigue por la 'Gran Manzana' y la urbanización de la línea de metro Puerto-Aeropuerto que tiene carril bici (2,20 m y acera > 2,50m arbolada) hasta calle peatonal Roger de Flor.
- Se baja al Río Turia (antiguo cauce), por el borde de Quart y el Río Turia, acondicionándolo al anillo, hasta la conexión con la vía parque fluvial del PN del Turia.

PARTICULARIDADES

- Acera poco practicable, por lo que peatones y ciclistas comparten espacio del carril bici.
- Mejorar sección y diferencia usuarios.
- Requiere de expropiación.
- Requiere de expropiación lateral del camino y de la Colada del Pont Nou.
- Compartir calzada bici-vehículo calmando el tráfico.
- La ampliación de plataforma conlleva reposición del vallado y de los accesos.
- El acceso al cementerio requiere actuación sobre calzada, y plataforma compartida. Calmar el tráfico.
- La pasarela existente sobre la A-3: ancho libre de 2,50 m.
- Corto trayecto en zona industrial y amplitud de espacio en los viales.
- Se accede a estación de Metro Línea 5.
- Compatibilizar usuario anillo verde en tramo muy urbano con alto grado de consolidado, aunque sección amplia.
- Se aprovecha la sección actual, requiere poca obra.
- Trama urbana histórica, formada por calles estrechas. Compatibilizar usos.
- Ampliar acceso a Riu Turia, pasarela de madera.

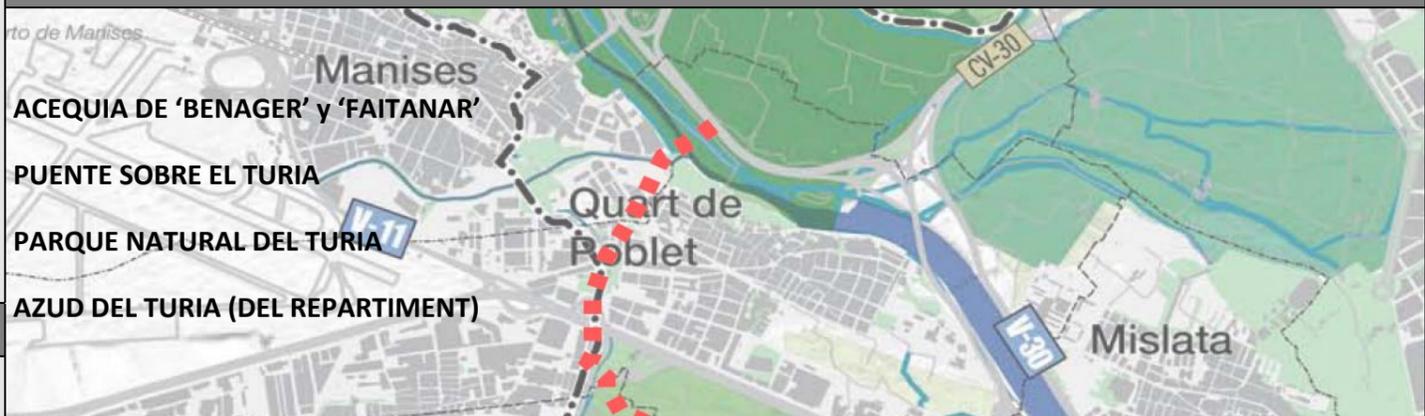
AFECCIONES

- Camino rural existente, adecuación de plataforma.
- Camino de nueva ejecución.
- Red de Acequias y borde urbano Quart-Turia.
- Paso superior sobre A-3 y encuentro con zona industrial y cementerio.
- Viales urbanos de Quart de Poblet. Actuaciones urbanas.
- Rio Turia, conexión con la vía parque fluvial.

ORGANISMOS

- Ajuntament de Aldaia
- Ajuntament de Aldaia
- Comunidad de Regantes y PN del Turia
- Ajuntament de Quart de Poblet y Ministerio de Fomento
- Ajuntament de Quart de Poblet
- Confederación Hidrográfica del Júcar/ PN del Turia

LUGARES DE INTERÉS



LONGITUDES	TOTAL	EN SERVICIO	PROYECTADO	PLANIFICADO	URBANO	HUERTA
en metros	4.150	980	-	3.170	1.830	2.320

TÍTULO

ESTUDIO DE PLANEAMIENTO ANILLO VERDE METROPOLITANO DE VALENCIA.
HORTA SUD

DOCUMENTO

ESTUDIO DE PLANEAMIENTO. TRAMO 4: ALDAIA – QUART DE POBLET

 **GENERALITAT VALENCIANA**
CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES, TERRITORI I MEDI AMBIENT

CONSULTORA



TÍTULO

ESTUDIO DE PLANEAMIENTO ANILLO VERDE METROPOLITANO DE VALENCIA.
HORTA SUD

DOCUMENTO

ESTUDIO DE PLANEAMIENTO. TRAMO 4: ALDAIA – QUART DE POBLET

 **GENERALITAT VALENCIANA**
CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES, TERRITORI I MEDI AMBIENT

D'ARA
ARQUITECTES

CONSULTORA

FICHA DEL TRAMO



AFECCIONES: PAT HUERTA, PN DEL TURIA, PLANEAMIENTO

El ámbito sobre el que se proyecta el anillo metropolitano abarca terrenos sujetos a distintas figuras de ordenación territorial, de carácter municipal, los planes generales de ordenación de cada uno de los Términos Municipales que atraviesa, y de carácter supramunicipal como el Plan de Acción Territorial de la Huerta, y de espacios protegidos como el Parque Natural de l'Albufera, y el Parque Natural del Túria.

El diseño del anillo, ha tomado en consideración las determinaciones de estos instrumentos, de cara a dar cumplimiento a la normativa que se deriva de los mismos. Dado que la actuación sobre los municipios de Aldaia y Quart de Poblet son perfectamente compatibles con la actuación propuesta.

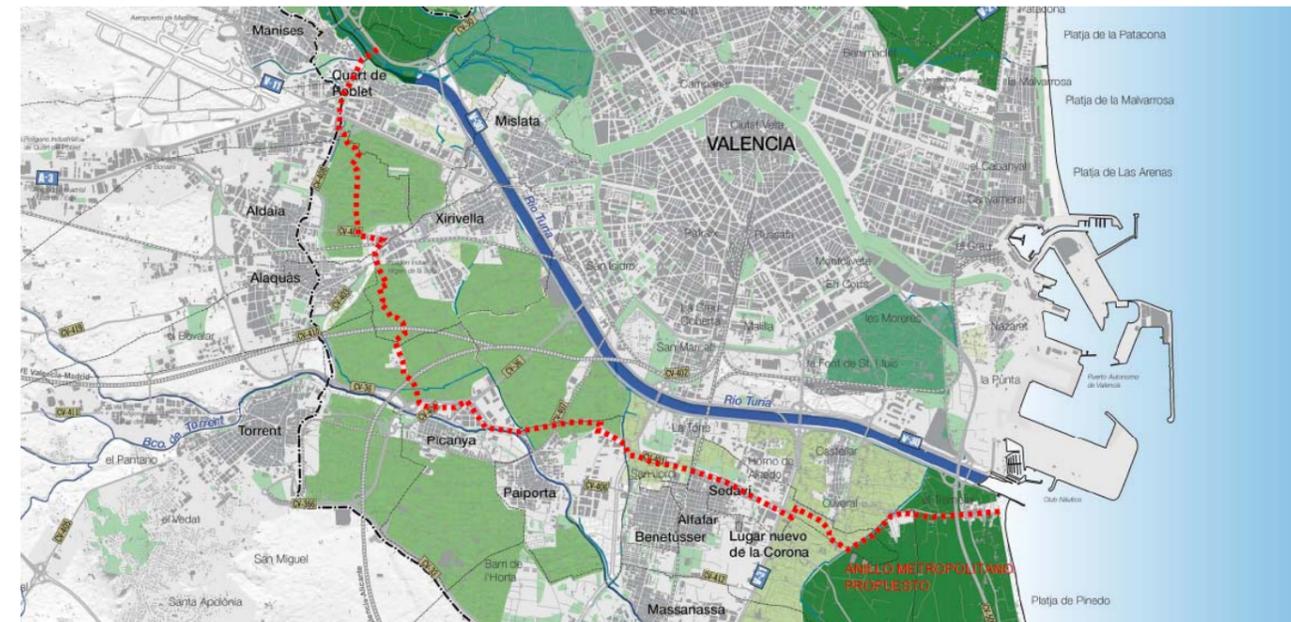
PLAN DE ACCIÓN TERRITORIAL DE LA HUERTA (en tramitación)

Descripción general

El PAT define 24 unidades de paisaje, bien diferenciadas y caracterizadas. El anillo, atraviesa 10 de estas unidades de paisaje. Cada una de estas unidades de paisaje pertenece a alguna de las categorías definidas en el PAT para los elementos que integran la infraestructura verde (Art. 29, Plano de Ordenación nº 5): 1) Espacios de valor natural, que incluyen los espacios que forman parte de la Red Natura 2000; 2) La Huerta de protección especial, en sus tres categorías, H1, H2, H3; y 3) Las áreas de conexión territorial y funcional: vectores de conexión, ventanas al mar, corredores ecológicos y funcionales, Espacios Públicos Urbanos a conectar con la Huerta.

Las unidades de paisaje que atraviesa son las que se relacionan a continuación, habiéndose concretado para cada una de ellas, el elemento de infraestructura verde que representan:

- Horta del Riu Túria: Espacios de valor natural
- Horta de Quart-Aldaia: H2
- Horta de Xirivella: H2
- Horta de Benager: H2
- Horta de Faitanar: H2
- Horta de Favara: H2
- Horta de Rovella i Francs, Marjals i Extremals: H1
- Horta de la Sèquia de l'Or, Arrossars de l'Albufera: Espacios de valor natural
- Horta de Castellar Oliveral: Espacios de valor natural
- Horta de Picanya i Paiporta: H3



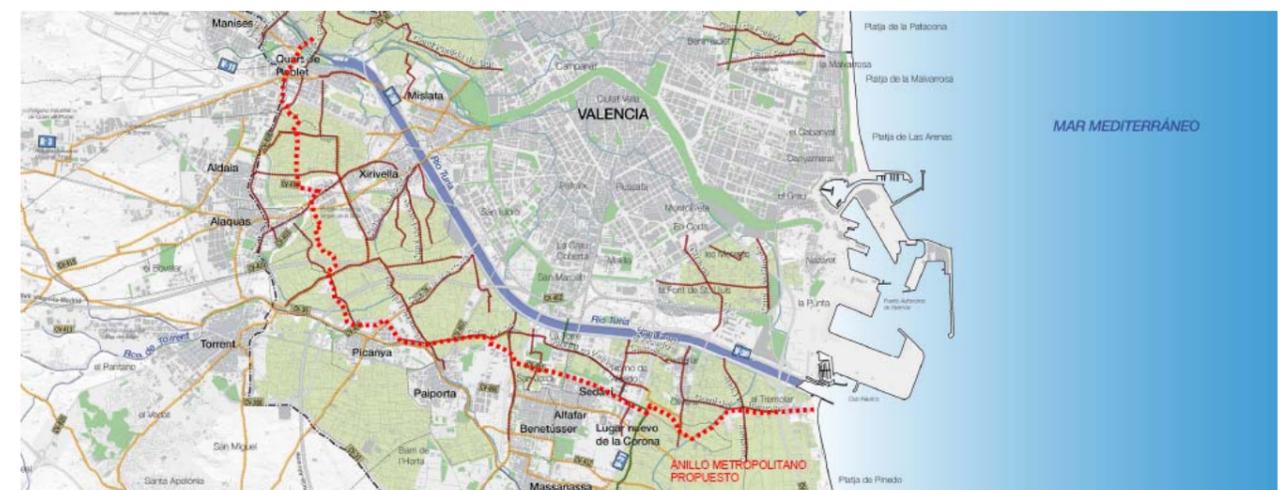
En los Espacios de Valor Natural son de directa aplicación las siguientes normas e instrumentos de ordenación y gestión: Decretos de régimen jurídico de los Parques Naturales de l'Albufera y del Túria, PRUG de l'Albufera actualmente en proceso de revisión, PORN de l'Albufera y del Parque Natural del Túria.

La normativa de ordenación establece los usos y actividades permitidas en la Huerta protegida según su Grado, sea H1, H2, H3.

Por otra parte, el PAT define vectores de conexión entre los diferentes elementos de la Infraestructura verde, que deben considerarse en el diseño del trazado del anillo.

Red de caminos históricos (Art 17)

El PAT define un red de caminos de la Huerta compuesta por las vías históricas de comunicación entre localidades y los caminos rurales de acceso a parcela y al hábitat disperso. Se definen como ITINERARIOS HISTÓRICOS y están incluidos en el Catálogo de Bienes y Espacios Rurales Protegidos, grafiados en el Plano de Ordenación, nº4.



Red de itinerarios verdes (art 90)

El PAT crea una red de itinerarios verdes para mejorar la accesibilidad, el conocimiento y el disfrute de la Huerta. Integra una RED PRIMARIA para transporte no motorizado de conectividad metropolitana, que discurre a lo largo de vías de comunicación y bordes urbanos en la mayor parte del recorrido, y una RED SECUNDARIA etnográfica que conducen a los espacios de mayor interés cultural y paisajístico. Se encuentran grafiados en el Plano de Ordenación, nº 3.



Como se observa, el anillo recoge los vectores de conexión propuestos en el PAT. Fuente PAT Huerta.

PN DEL TURIA

DECRETO 43/2007, de 13 de abril, del Consell, de declaración del Parque Natural del Turia. [2007/4900]

Artículo 1. Objeto y fines

1. El objeto de este decreto es la declaración del Parque Natural del Turia, estableciéndose para éste un régimen especial de protección de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 11/1994, de 27 de diciembre, de la Generalitat, de Espacios Naturales Protegidos de la Comunitat Valenciana, y con el marco normativo y de ordenación establecida en el vigente Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del Turia.

2. El régimen de protección que se aplica al Parque Natural del Turia tiene las siguientes finalidades:

- Proteger y conservar el patrimonio natural y el paisaje, promoviendo la gestión racional de los recursos naturales en el marco de una estrategia global de avance hacia el desarrollo sostenible.
- Proteger y conservar el patrimonio cultural asociado a los valores ambientales y paisajísticos, con especial atención a los elementos histórico-artísticos, arquitectónicos, paleontológicos y etnológicos y, en general, a aquellos rasgos, estructuras o bienes que resulten del poblamiento humano en los últimos siglos.

c) Corregir y minimizar los impactos que la actividad humana ha podido ocasionar sobre los recursos naturales, paisajísticos y culturales.

d) Regular específicamente los usos, aprovechamientos y actividades en relación con la conservación activa de dichos recursos, evitando aquellas actuaciones que resulten perjudiciales para la preservación y la gestión racional de los mismos.

e) Promover medidas directas para la conservación, regeneración, mejora, difusión y puesta en valor de los elementos y conjuntos de interés natural y cultural.

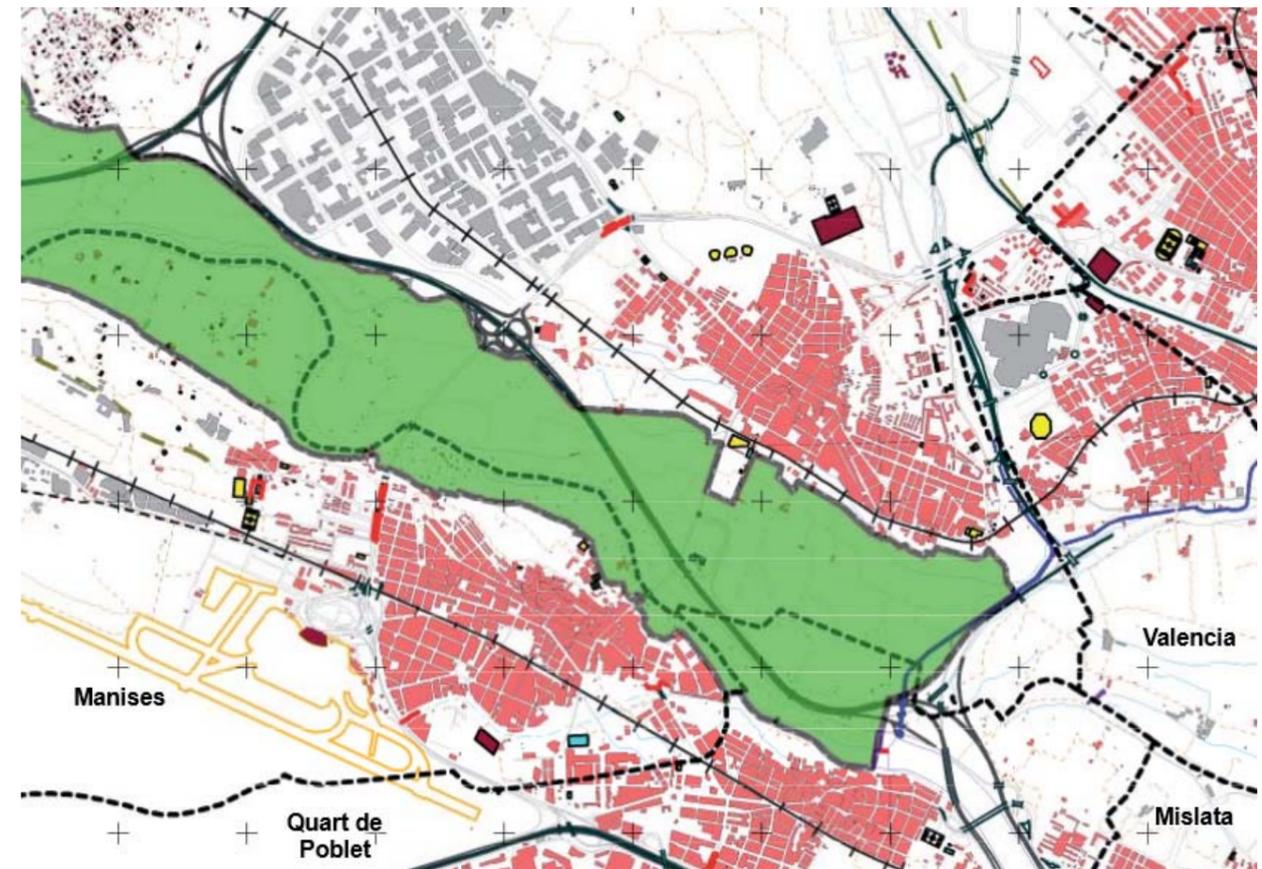
f) Fomentar y coordinar programas de actuación en materia de uso público y privado de los recursos naturales y culturales, incluyendo el estudio, el aprovechamiento sostenible, la investigación, la enseñanza y el disfrute ordenado de los mismos.

g) Potenciar y regular el uso público del medio, siendo objeto de atención especial la recreación ordenada en la naturaleza, el senderismo y el disfrute de los valores ambientales, paisajísticos y culturales.

h) Facilitar y fomentar la participación de municipios, propietarios, usuarios y colectivos socioeconómicos en la gestión del espacio protegido y en el diseño de estrategias de actuación específicas.

i) Promover la coordinación y la concurrencia de iniciativas entre la administración autonómica, estatal, las corporaciones locales y la iniciativa privada en las materias relativas a la gestión del Parque.

Respecto el **Artículo 5. Plan Rector de Uso y Gestión**, el PRUG todavía no se ha redactado.



Delimitación del PN del Turia