



# GENERALITAT VALENCIANA

CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES, TERRITORI I MEDI AMBIENT

## Infraestructures Públiques

TIPO DE DOCUMENTO: **ESTUDIO DE PLANEAMIENTO**

AÑO: **FEBRERO 2015**

TÍTULO: **ANILLO VERDE METROPOLITANO - HORTA SUD  
TRAMO 1: PINEDO - SEDAVÍ**

TOMO: **TOMO ÚNICO:  
MEMORIA, ANEJOS Y PLANOS**

COMARCA: **L'HORTA SUD**

DIRECTOR DEL ESTUDIO: **ENCARNACIÓN CALATAYUD VERCHER**  
AUTOR DEL ESTUDIO: **JOSE MARÍA CHAMORRO NOVILLO**

CONSULTORA:   
**IMAP Consulting, 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 ALBUFERA, 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 intervinientes

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



**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 Turia.

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-SEDA VÍ.
- TRAMO 2: SEDA VÍ-PICANYA.
- TRAMO 3: PICANYA-ALQUAS.
- TRAMO 4: ALQUAS – QUART DE POBLET

El objeto del presente **Estudio de Planeamiento. TRAMO 1: PINEDO-SEDA VÍ**, que discurre entre la Playa de Pinedo y la carretera V-31 (en el T.M. de Sedaví), 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 Turia. 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, Alaquas 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 Valencia-La Encina, Valencia-Cuenca y la Línea 1 de FGV.

En concreto, el **TRAMO 1: PINEDO-SEDA VÍ**, se inicia en la Playa de Pinedo en el carril bici de Pinedo-El Saler y finaliza en la carretera V-31 (Pista de Silla) en el Término Municipal de Sedaví.





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.



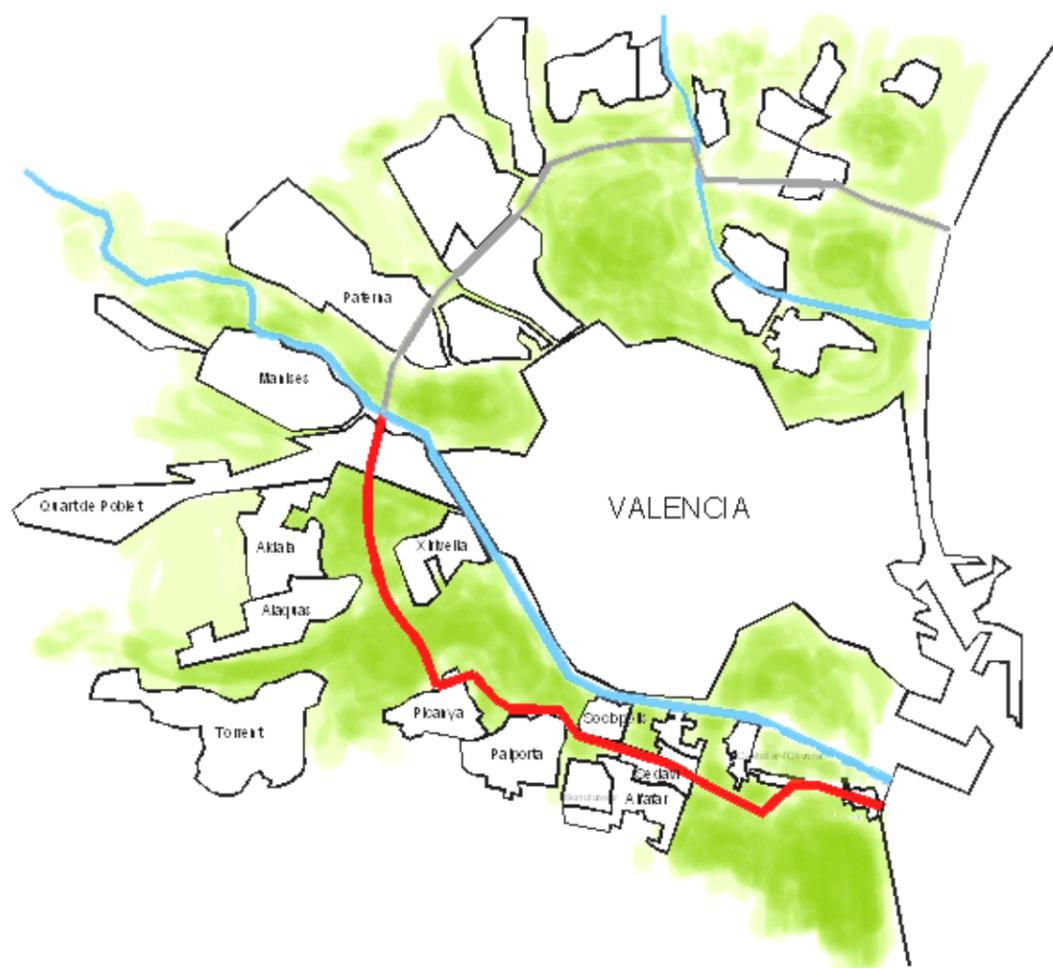
TRAMO ESTE: Playa de Pinedo / Arrozales del Parque Natural Albufera / Embarcadero de acequias mare / Camí de les vinyes / Huerta de Olivera.

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 Turia**, 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-Benager, Acequia de Xirivella, Acequia de Faitanar y Acequia de Favara, y Acequia de l’Or y sus brazos.



TRAMO OESTE: Alquerías tradicionales / Viviendas rurales / Huerta de Valencia / Hidráulica tradicional / Caminos históricos.



En rojo trazado propuesto para el ANILLO VERDE METROPOLITANO – HORTA SUD.

Una vez finalizado el conjunto del **ANILLO VERDE METROPOLITANO**, se dispondrá de más de 45 km de un itinerario peatonal y ciclista, uniendo las comarcas de l'Horta Nord y l'Horta Sud, que recorrerá los sistemas de espacios abiertos de la huerta valenciana, poniendo en valor el conjunto de paisajes medioambientales, culturales, visuales y recreativos, así como la conexión ecológica y funcional que los relacionan entre sí.

Cabe destacar los paisajes de valor ecológico de ambas comarcas como son el PN de l'Albufera, el PN del Túria, las playas de Valencia, la huerta de Valencia, el barranco del Carraixet y el barranc de Torrent Catarroja (Barranco del Poyo); los paisajes de interés cultural e histórico como son las alquerías, molinos, elementos patrimoniales hidráulicos, red de riegos históricas, caminos históricos de la huerta, ... El ANILLO VERDE servirá de conexión de buena parte de estos paisajes, que además de la propia función ecológica, tiene una función social y cultural; y además crea una conexión entre la ciudad y la huerta, en definitiva se trata de fomentar la conexión entre la gente y su paisaje.

En esta fase se tratará los tramos que se desarrollan por la comarca de l'Horta Sud, con una longitud aproximada de 18 km, y como criterio general la propuesta tiene el objetivo de mejorar de la conectividad entre núcleos, las áreas recreativas, los espacios de interés y la ordenación de la accesibilidad pública a la Huerta a través de la creación de un sistema de itinerarios verdes que allí donde sea posible tendrán un trazado de vía exclusiva para el tránsito no motorizado, con ancho suficiente para que tanto el peatón como los ciclistas y patinadores tengan su propio espacio. En los tramos en que no sea posible dicha exclusividad se buscará, en primer lugar la segregación de usos, priorizando la seguridad del usuario no motorizado y protegiéndolo convenientemente del vehículo, en tramos comunes o de intersección en la red viaria motorizada, se tomarán las medidas necesarias de compatibilización, pacificación del tránsito y de disuasión del tráfico rápido y pesado.

La infraestructura utilizada por el anillo verde, fundamentalmente está formada por:

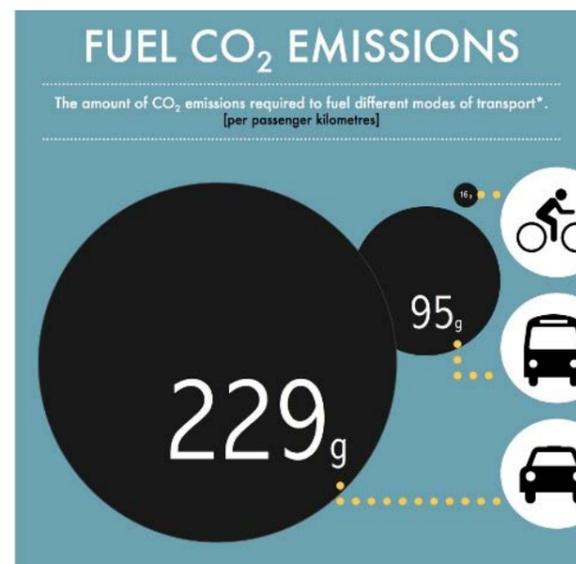
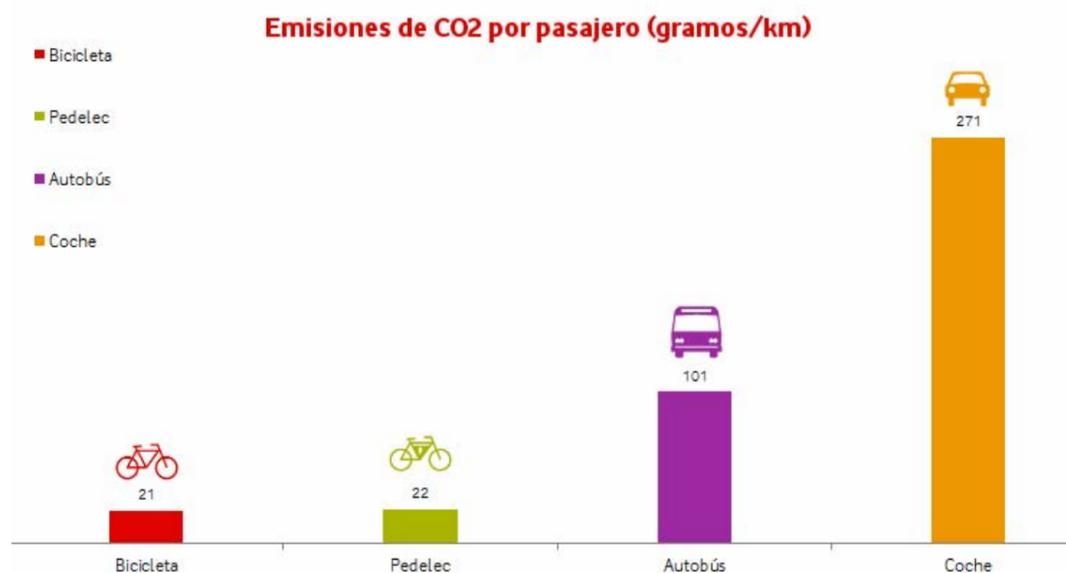
- Caminos rurales tradicionales
- Carriles bicis y de peatones existentes
- Caminos de servicio de acequias y otras infraestructuras hidráulicas tradicionales
- Calles urbanas en las poblaciones
- Nuevas plataformas de uso exclusivo a realizar

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 Turia. 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 CO<sub>2</sub> emitidas por los principales medios de transporte urbanos. La imagen de la derecha es la comparación entre plataformas para bicicletas y para vehículos, realizada por el Ayuntamiento de Copenhague entre otros.

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 en su recorrido por l'Horta Sud (**ANILLO VERDE METROPOLITANO – HORTA SUD**), 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, Alaquas, Aldaia 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

Fuente: Elaboración Propia a partir de INE, censo 2011 y otros

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
<b>Comunitat Valenciana</b>	<b>5.009.931</b>
<b>Provincia de Valencia</b>	<b>2.563.342</b>
<b>46250 - Valencia</b>	<b>792.054</b>
<b>TOTAL L'Horta Nord</b>	<b>224.089</b>
<b>TOTAL L'Horta Oest</b>	<b>349.296</b>
46005 - Alaquàs	30.148
46021 - Aldaia	30.641
46102 - Quart de Poblet	25.253
46193 - Picanya	11.223
46244 - Torrent	80.829
<b>Total poblaciones ANILLO Horta Oeste</b>	<b>178.094</b>
<b>TOTAL L'Horta Sud</b>	<b>173.071</b>
46022 - Alfafar	20.702
46054 - Benetússer	14.923
46094 - Catarroja	27.631
46152 - Llocnou de la Corona	152
46165 - Massanassa	8.905
46186 - Paiporta	24.411
46223 - Sedaví	10.140
<b>Total poblaciones ANILLO Horta Sud</b>	<b>106.864</b>
Área Metropolitana	746.456
Valencia + Área Metropolitana	1.538.510
<b>Total Población directa ANILLO VERDE</b>	<b>284.958</b>

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 12 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 12 poblaciones (284.958 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% Alacúas 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%, Alacúas 14%, Paiporta 19%), y a gran distancia, la agricultura, con sólo el 1,5% aproximadamente (Adaia 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. A la izquierda Zona de Influencia Peatonos, con un radio aproximado de 1,50 km. A la derecha Zona de Influencia Ciclistas, con un radio de 10,00 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 CO<sub>2</sub>.

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**

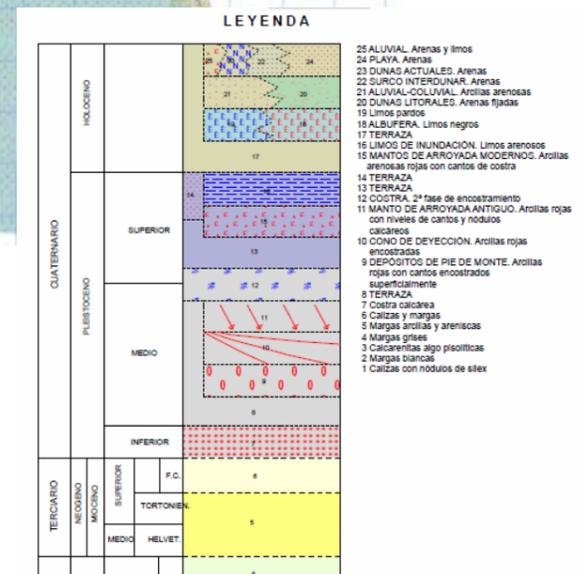
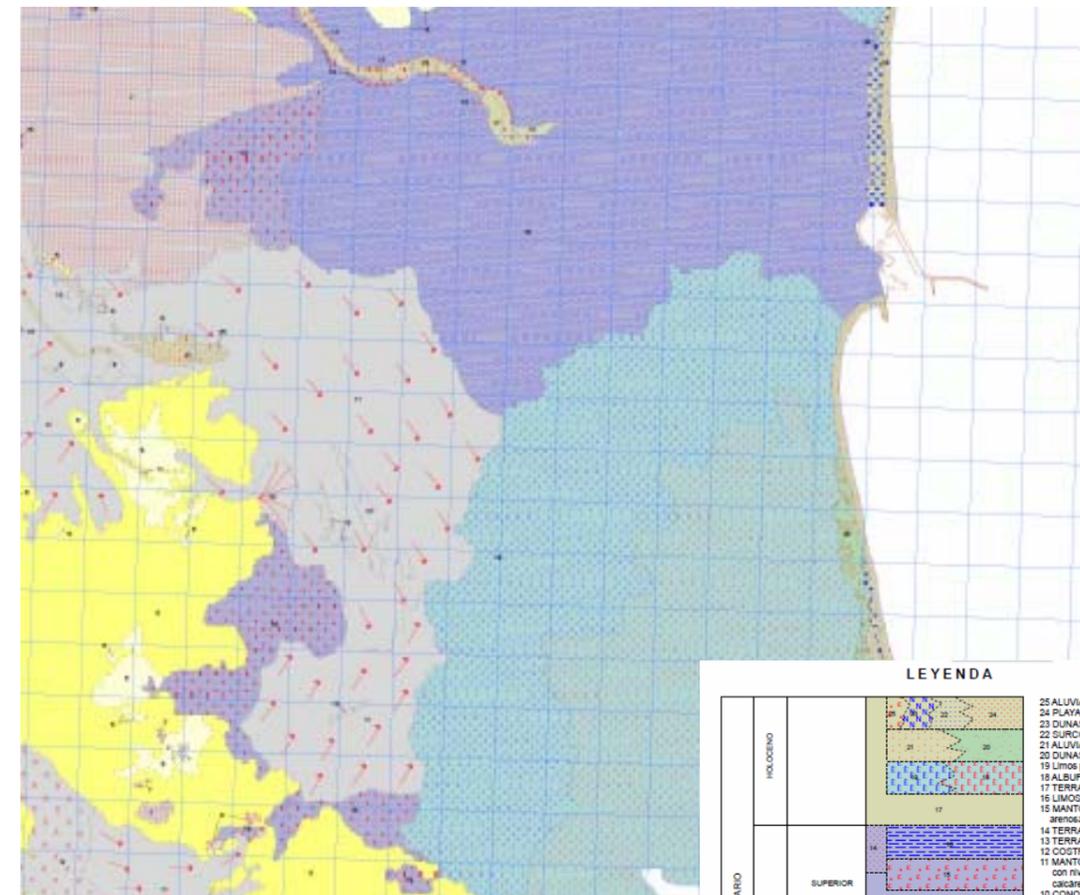
De acuerdo con la Hoja 722 del Mapa Geológico de España escala 1:50.000, del IGME, la zona se sitúa en la gran extensión superficial de cuaternario en la que se Valencia capital y su entorno más inmediato. En conjunto, la geología de esta zona se presenta como una dilatada llanura prelitoral, ocupada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

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 Turia. 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 Turia 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 <sub>2</sub> T4 Terrazas (2 m.). Q <sub>2</sub> Al Aluvial.  Q <sub>2</sub> Al-C Aluvial-Coluvial.	Q <sub>2</sub> id Surco interdunar. Q <sub>2</sub> D1 Dunas actuales.  Q <sub>2</sub> D Dunas litorales. Q <sub>2</sub> l Limos pardos. 02A Albufera.	Q <sub>2</sub> P Playa.
	P L E I S T O C E N O	Superior	3 Q <sub>1</sub> T3 Terrazas (8-10 m.). 3 Q <sub>1</sub> T2 Limos de inundación. 3 Q <sub>1</sub> Ma Mantos de arroyada modernos. 2-3 Q <sub>1</sub> K 2.' Fase de Encostramiento.	
		Medio	2 Q <sub>1</sub> T1 Terrazas (20 m.). 2 Q <sub>1</sub> Ma Mantos de arroyada antiguos. 2 Q <sub>1</sub> Cd Cono de deyección. 2 Q <sub>1</sub> L Depósitos de pie de monte.	
	Inferior	2 Q <sub>1</sub> K Costra		



**RIESGO DE INUNDACIÓN**

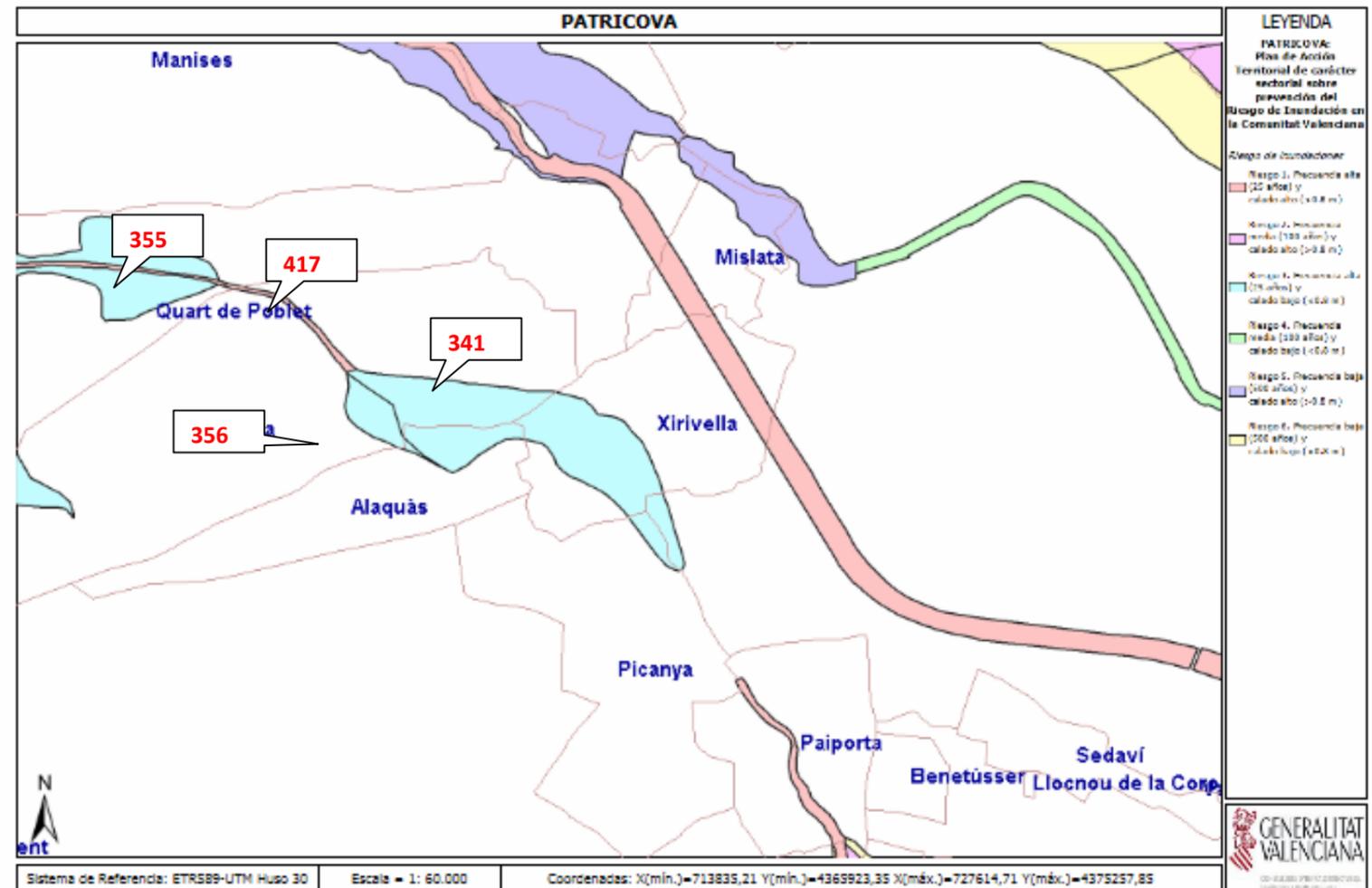
A partir de cartografía específica relativa a riesgos de inundación (PATRICOVA-Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre prevención del Riesgo de Inundación en la Comunidad Valenciana), se constatan distintos enclaves en la zona de actuación que presentan riesgo de inundación, de distinto 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 Pozolet)
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 ALDAI, ALAQUAS, PICANYA, VALÉCNIA
Código de riesgo de inundación	3
Nombre de la zona	Barranco de la Saleta (o Pozolet)
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-ALQUAS
Código de riesgo de inundación	3
Nombre de la zona	Barranco de la Saleta (o Pozolet)
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 Pozolet)
Superficie Geométrica (ha)	10,322111
Descripción	Riesgo de tipo 1: Frecuencia alta (25 años) y calado alto (más de 0.8 m)

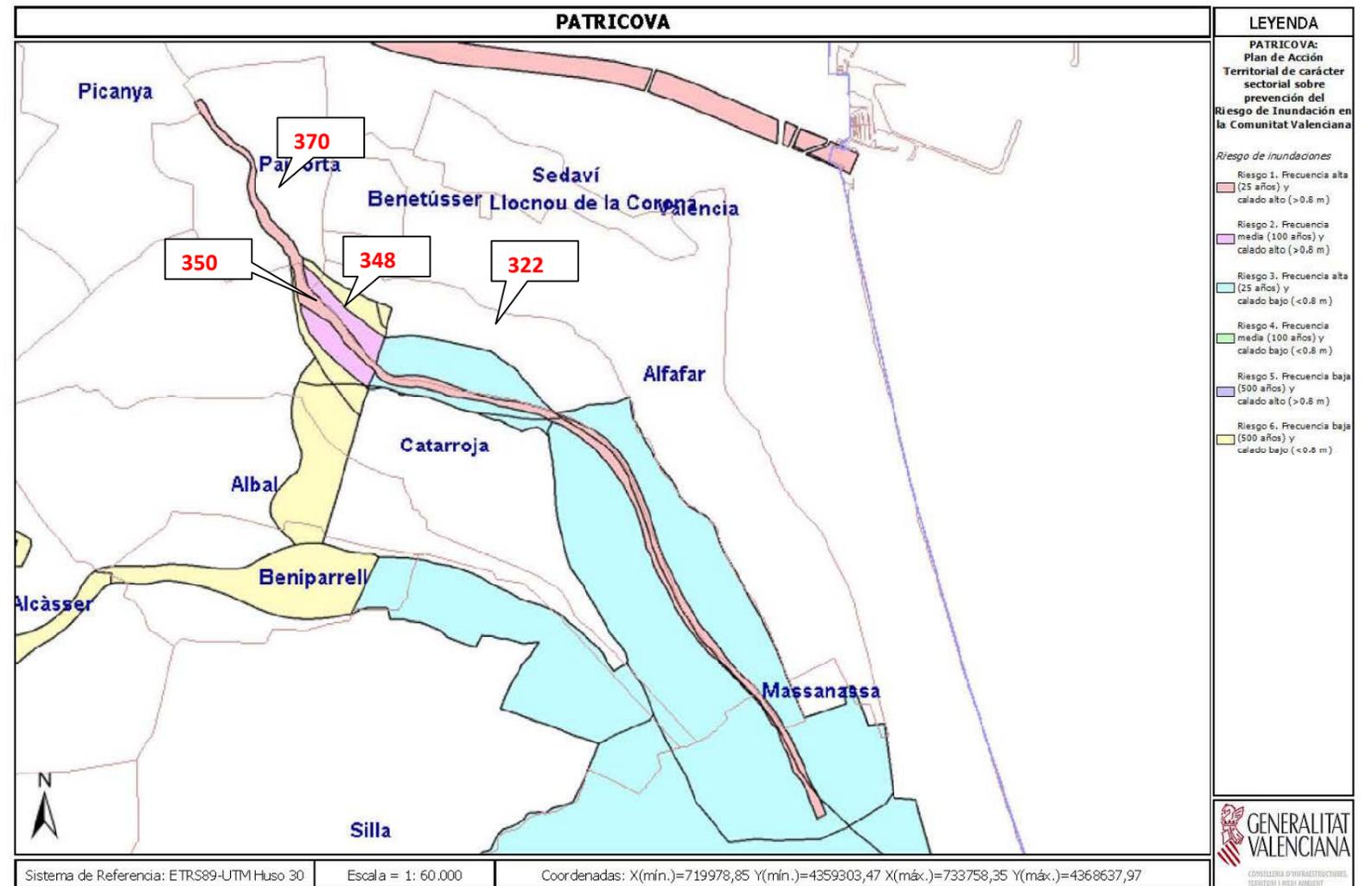


Campo	Valor
Objectid	370 PAIORTACATARROJAMASSANASSA
Código de riesgo de inundación	1
Nombre de la zona	Rambla del Poyo (o de Chiva, o de Torrent)
Superficie Geométrica (ha)	62,581731
Descripción	Riesgo de tipo 1: Frecuencia alta (25 años) y calado alto (más de 0.8 m)

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, Paiorta y Picanya, caracterizados por ser terrenos de Clase A, calidad muy elevada, y por tanto muy aptos para usos agrarios. En Alaquas y Aldaia, encontramos, algunos enclaves, coincidiendo con los terrenos que presentaban un mayor grado de erosión, que presentan una capacidad Elevada, Clase B.

## INFRAESTRUCTURA VERDE

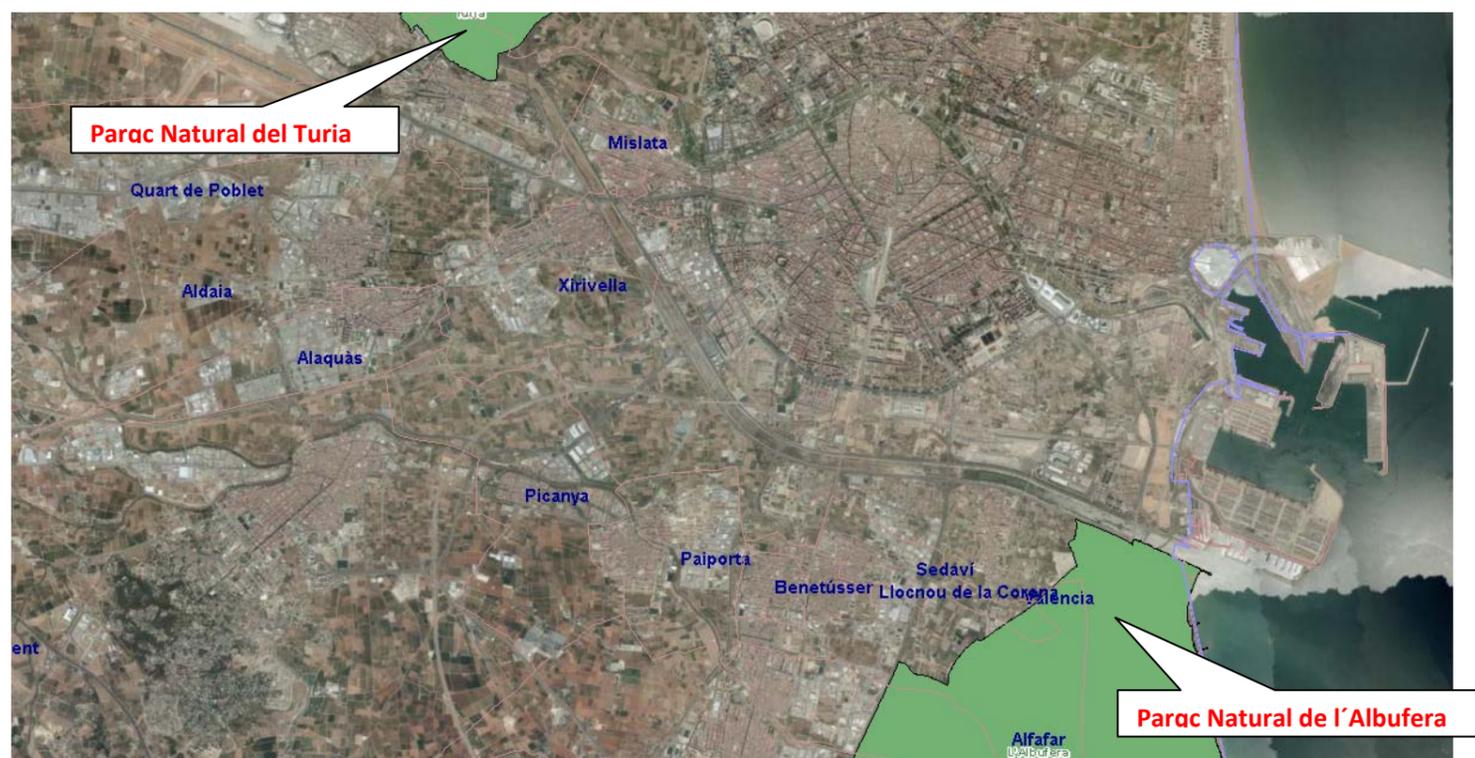
La actuación discurrirá principalmente por caminos ya existentes. Y en ese sentido, la afección se producirá, por la necesidad de modificar anchos de plataforma y estructuras preexisite o bien por la necesidad de tramos alternativos de nueva creación. En cualquier caso, interferirá en algunos casos con 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 (LOTPP) 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 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.*

o 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

o 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 del camino existentes, 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.*

- 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



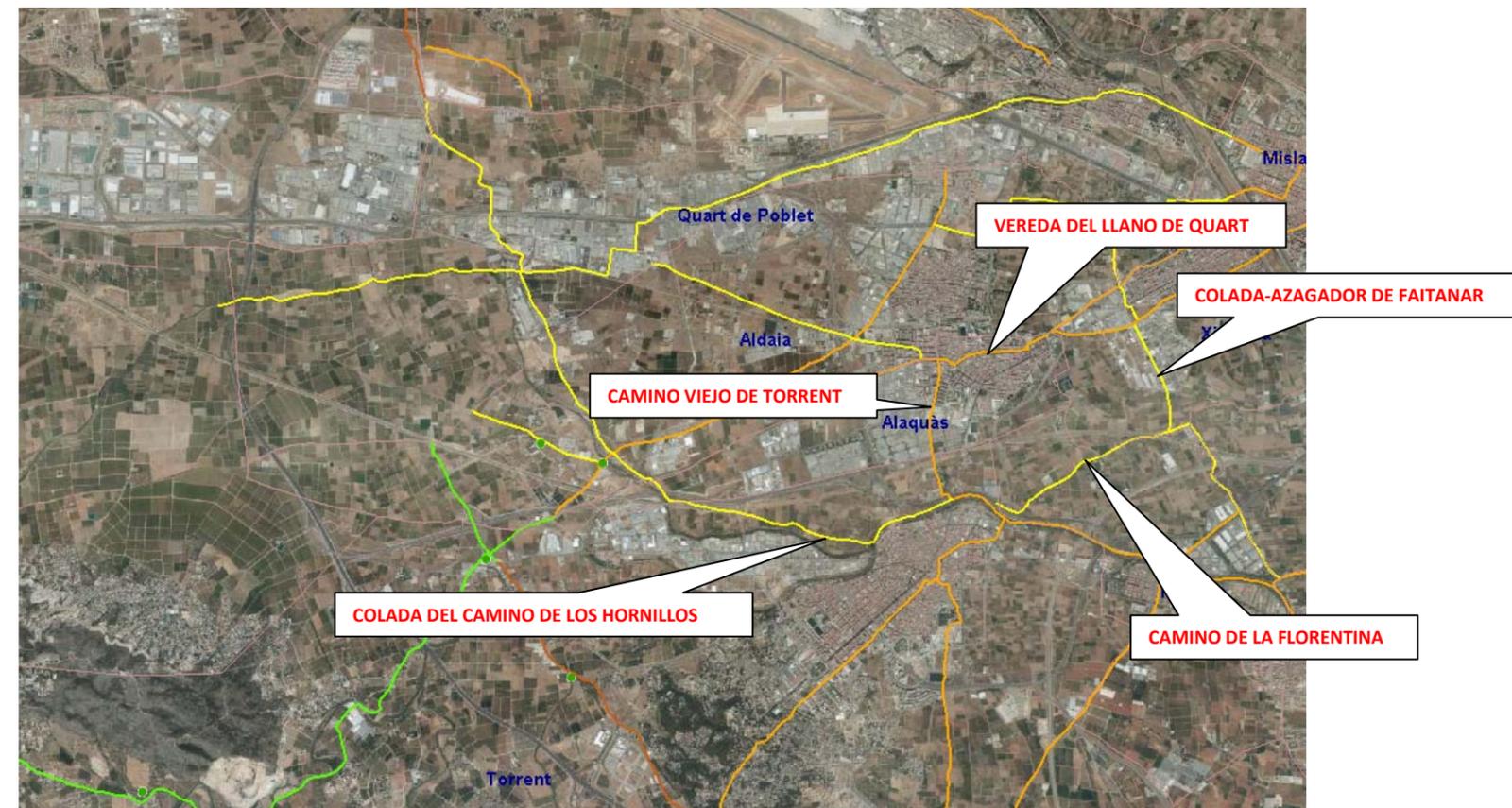
Campo	Valor
Código INE de Picanya	461939 COLADA-AZAGADOR DE FAITANAR
Código INE de Valencia	462508
Anchura legal (m) en Picanya	2.25
Anchura legal (m) en Valencia	0.00
Anchura necesaria (m)	2.25
Nombre	Colada-Azagador de Faitanar
Longitud clasificada (m) en Picanya	2000
Longitud clasificada (m) en Valencia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



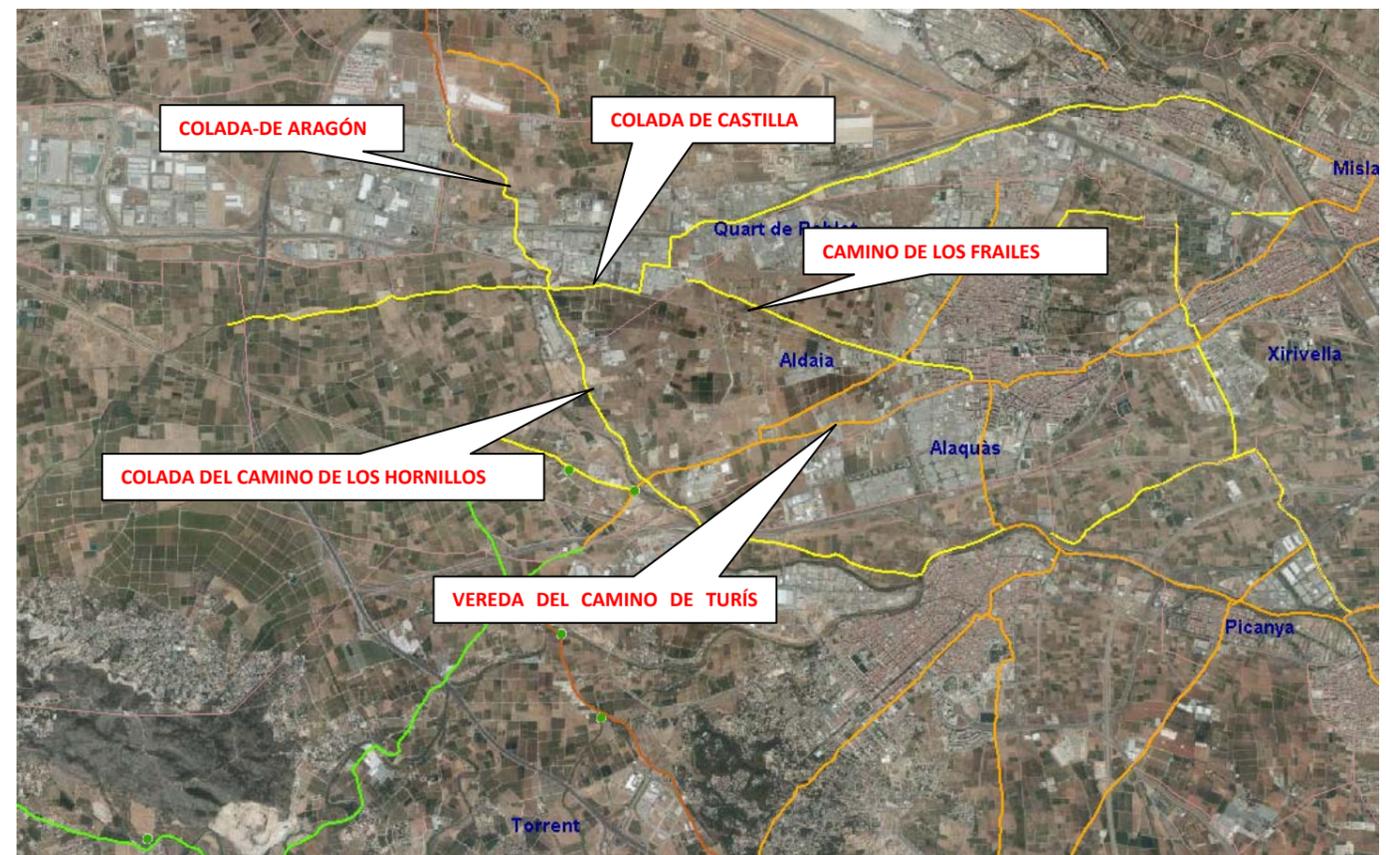
Campo	Valor
Código INE de Quart de Poblet	461022 COLADA DE CASTILLA
Anchura legal (m) en Quart de Poblet	10.00
Anchura necesaria (m)	3.00
Nombre	Colada de Castilla
Longitud clasificada (m) en Quart de Poblet	1100
Superficie clasificada (ha) en Quart de Poblet	5,5

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.

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 1: PINEDO-SEDAÍ**, como se ha comentado en apartados anteriores, se inicia en la Playa de Pinedo conectando con en el carril bici que se desarrolla por la costa y que va desde Pinedo a El Saler, y finaliza en la rotonda del enlace de Sedaví de la carretera V-31 (Pista de Silla) en el Término Municipal de Sedaví, en el lado este.



Localización de los puntos singulares del TRAMO 1: PINEDO-SEDAÍ

## 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 Pinedo para finalizar en la V-31. 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 Casco Urbano de Pinedo y conexión con Anillo Litoral (Acceso Sureste a Valencia).



De izquierda a derecha: Calle Travessia de Pinedo al Mar y cruce actual con la Calle Travessia del Riu . Anillo Litoral, tramo existente paralelo al mar con carril bici y peatonal segregados, y tramo próximo al mar, donde se reduce la sección. El aparcamiento no está regulado y no se dispone zona de cambio de sentido.

2 Cruce de la CV-500 y acceso a la conexión con el carril bici de Valencia (Ciudad de las Artes y las Ciencias)



De izquierda a derecha: Camí del Tremolar en el casco de Pinedo, al fondo rampa de acceso pasarela. Tramos de pasarela sobre la CV-500 y rampa de bajada en sentido Camí del Tremolar (lado oeste).



Conexión con Carril Bici de Valencia hacia el este y Sèquia del Canal.

3 Camino y Acequia del Tremolar.



De izquierda a derecha: Camí del Tremolar desde la bajada de la pasarela, como se aprecia la sección se encuentra desordenada, dónde los usos peatonales no están definidos. El camino es atravesado por acequias de riego (Sèquia de l'Or) que estrecha la plataforma, por lo que se ampliará el paso sobre las mismas mediante placas prefabricadas. El embarcadero del Tremolar tiene un ancho medio superior a los 10 m.

4 Camí de les Vinyes, límite histórico entre la huerta y los arrozales de la Albufera.



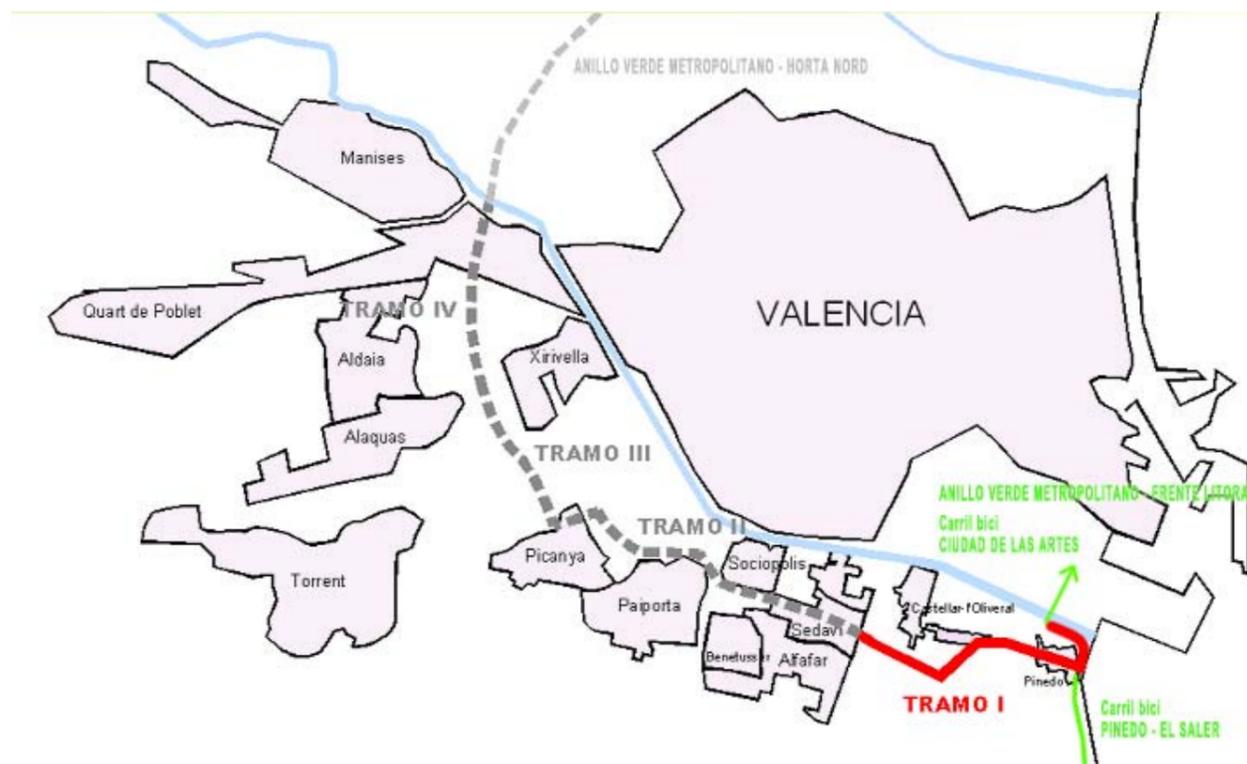
*De izquierda a derecha: Camino desde la salida del Tremolar que se desarrolla por un futuro vial programado en el PGOU de Alfafar, tramo asfaltado del Camí de les Vinyes (semiurbano) dónde no hay aceras y aparcamiento a ambos lados sin definición. El Camí de les Vinyes discurre por el PN de l'Albufera, y es el límite histórico entre arrozales y la huerta.*

5 Camí de les Vaques y ejecución nuevo camino de huerta, hasta la V-31.



*De izquierda a derecha: Paso sobre la Acequia de l'Or, para tomar el camino rural que accede al Camí de les vaques. La red de acequias corresponde a riego de huerta y se desarrolla por gravedad. Huerta por la discurre el itinerario peatonal antes de acceder al cruce de la V-31 (Pista de Silla).*

## TRAZADO (DE ESTE A OESTE)



El **ANILLO VERDE METROPOLITANO – HORTA SUD** conecta en su recorrido completo la Playa de Pinedo, y por tanto también el Carril Bici de PINEO 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 del PN del Río Turia 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 1: PINEDO-SEDAVÍ**; itinerario que conecta la Playa de Pinedo (Pinedo es una pedanía de la ciudad de Valencia, enmarcado dentro del Parque Natural de l'Albufera), con la rotonda del enlace de la V-31 (conocida también como Pista de Silla), gestionada por el Ministerio de Fomento y en T.M. de Sedaví. En la actualidad existe una pista ciclopeatonal que arranca en Valencia ciudad, en la zona de las Ciudad e las Artes y las Ciencias y entronca con el carril bici que se desarrolla por el paseo marítimo de Pinedo y que continua hasta la Playa del Saler; por tanto, la conexión del Anillo Verde con esta plataforma es una conexión estratégica fundamental para la Xarxa Vianants/Ciclistas.

El enlazar con ella 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 al este y sureste de la propia ciudad, a la remodelada dársena Juan Carlos I del puerto, las playas del sur de Valencia y el Parque Natural de l'Albufera.

Este **TRAMO 1: PINEDO-SEDAVÍ**, definiéndolo desde el Este al Oeste, se han definido cuatro subtramos:

- SUBTRAMO 1: PLAYA PINEDO – CV-500
- SUBTRAMO 2: CV-500 – EMBARCADERO DEL TREMOLAR
- SUBTRAMO 3: TREMOLAR – CAMI DE LES VAQUES
- SUBTRAMO 4: CAMI DE LES VAQUES – V-31

**SUBTRAMO 1: PLAYA DE PINEDO – CV-500:** Parte desde la pedanía de Pinedo, concretamente en la pasarela existente sobre el Turia del itinerario bipeatonal procedente de la Ciudad de las Artes, continua por el paseo marítimo paralelo al cauce y a la costa (carril bici Pinedo-El Saler) hasta llegar a la CV-500, carretera propiedad de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient. Para esta conexión entre la playa de Pinedo y cruce con la CV-500 se han propuesto tres posibles alternativas:

- SOLUCIÓN A (color rojo): Desde la pasarela existente (margen derecho) del carril bici CIUDAD DE LAS ARTES, se toma el paseo marítimo que discurre por el margen derecho del Turia y continua por la costa (plataforma con carril bici y acera peatonal, paseo marítimo) hasta la calle Travessia de Pinedo al Mar, continuando por ésta se llega a la pasarela existente sobre la CV-500.
- SOLUCIÓN B (color naranja): Desde la pasarela existente (margen derecho) del carril bici CIUDAD DE LAS ARTES, se toma una itinerario peatonal existente por la Sèquia del Canal (sentido oeste-este) que continua por un vial municipal hasta la CV-500, dónde es necesaria la ejecución de un nuevo paso inferior.
- SOLUCIÓN C (color amarillo): Muy similar a la solución A, excepto que en vez de tomar la Calle de la Travessia de Pinedo al Mar, se continua hacia el sur por el paseo marítimo de Pinedo y se utiliza la biela entre rotondas de la ronda sur de Pinedo y la Calle Carrera del Riu (sentido sur-norte) para acceder a la pasarela existente sobre la CV-500.

Como se pueden deducir, el cruce de la CV-500 plantea diversas soluciones, todas ellas planteadas con importantes actuaciones estructurales que deben llevar a la ejecución de una solución accesible y segura para los usuarios del ANILLO VERDE METROPOLITANO. Tal y como se tratará con más detalle en apartados sucesivos, se trata por una parte la ampliación de la pasarela existente de 2,25 m a 4,00 m de ancho sobre la CV-500, y por otra la ejecución de un nuevo paso inferior para la CV-500 a la altura del paso alternativo actual, al norte de la población, y que tendrá unas dimensiones de 5,00x2,50 m mínimo.



*Vista desde el Mar (Este – oeste): Trazados propuestos para en Pinedo y una vez cruzada la CV-500 hasta el Embarcadero del Tremolar.*

**SUBTRAMO 2: CV-500 – EMBARCADERO DEL TREMOLAR:** Una vez cruzada la CV-500, dependiendo de la solución tomada:

- **SOLUCIÓN A (color rojo):** Se toma el Camí del Tremolar, hasta la Acequia del Tremolar, dónde se encuentra el embarcadero del mismo nombre. En este trayecto se cruzan importantes acequias de riego de arrozales como son la Sèquia del Petxinar, Sèquia de Vall y la propia Acequia del Tremolar. Para todas ellas se ampliará el paso superior existente mediante una estructura aligerada de placas de hormigón prefabricado.
- **SOLUCIÓN B (color naranja):** Se toma una camino rural paralelo a la Sèquia del Canal en sentido oeste hasta el cruce con la Acequia del Oro (Sèquia de l'Or), dónde se tomará el camino de mantenimiento de ésta, perteneciente a Acequia Comunidad de Regantes Canal de Riego del Rio Turia.

Ambas soluciones convergen en el Embarcadero del Tremolar dado el alto valor etnológico y paisajístico del mismo. En ambas soluciones propuestas se adecua el entorno del embarcadero y se acondiciona sobre un ancho medio de 10,50 m, poniéndolo en valor como lugar de interés, social y cultural. El barrio del Tremolar, perteneciente a la población de Alfafar, se ubica en el Parque Natural de la Albufera de Valencia, rodeado de canales, acequias y campos de arroz, presenta una elevada biodiversidad.

**SUBTRAMO 3: TREMOLAR – CAMI DE LES VAQUES:** Partiendo del embarcadero, el itinerario continua por el Camí de les Vinyes, límite histórico entre la huerta de Castellar-Oliveral y los arrozales de la Albufera (Termino Municipal de Sedaví y Alfafar), que además actúa como camino de servicio de la Sèquia de l'Or, propiedad de la Comunidad de Regantes Canal de Riego del Río Turia, y que a su vez está integrado en el Parque Natural de la Albufera. En este tramo se respeta tanto el trazado, como la sección, como el pavimento que actualmente tiene dicho camino ajustándose a las prescripciones del Parque Natural. Únicamente se plantea la estabilización de la actual tierra morterenga para evitar el polvo y la gravilla.

El trazado propuesto continua hasta el entorno del Camí de les Vaques, ya en termino municipal de Sedaví.

**SUBRAMO 4: CAMI DE LES VAQUES – V-31:** Desde el Camí de les Vinyes para tomar el Camí de les vaques y seguir hacia la población de Sedaví hay dos opciones:

- **SOLUCIÓN A:** Se deja el Camí de les Vinyes a través de un camino rural en tierra, paralelo al Camí de les Vaques pero antes de llegar a éste, y posteriormente por caminos rural agrícola y plataforma de nueva ejecución hasta llegar a la rotonda del enlace de Sedaví de la autovía V-31 (Pista de Silla).
- **SOLUCIÓN B:** Se deja el Camí de les Vinyes tomando el Camí de les Vaques, que se encuentra asfaltado, hasta la pedanía de Castellar-Oliveral, dónde se amplia el carril bici proyectado por el Ayuntamiento de Sedaví, al lado sur del camino, hasta la rotonda del enlace de Sedaví de la V-31 (Pista de Silla).

Al llegar a la autopista V-31 (conocida también como Pista de Silla), finaliza el tramo objeto del presente estudio.



Vista desde la V-31 hacia el Mar (Oeste – este): Trazados propuestos desde el Camí de les Vinyes hasta la V-31.

## 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., sobretodo 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: PLAYA DE PINEDO – CV-500:

- **SOLUCIÓN A:** Desde la pasarela del Turia (carril bici procedente de la Ciudad de las Artes y las Ciencias) se tomará el paseo actual hasta la playa de Pinedo, este paseo tiene un carril bici de 2,20 m y una acera variable con ancho superior a los 3,00 m. Se compatibilizará el uso la calle Travesía de Pinedo al mar con el uso ciclista. El peatón tiene la acera existente y el ciclista circulará por la calzada pero con uso segregado del vehículo, para ello la calle se modifica a sentido de circulación único y se respetan las plazas de aparcamiento actuales, por tanto, el ancho para su uso peatonal es de 1,50/1,80 m y para ciclistas de 2,20/2,00 m. Para el paso sobre la CV-500 se amplía la pasarela existente a 4,00 m de ancho libre, compartiendo plataforma ciclistas y peatones.
- **SOLUCIÓN B:** Desde la pasarela del Turia (carril bici procedente de la Ciudad de las Artes y las Ciencias) se toma la calle existente que accede a la Calle Carrera del Riu, aprovechando el 1,80 de acera para peatones y los ciclistas con plataforma compartida con el tráfico rodado. Existe un tramo con una pasarela metálica que cruza la Sèquia del Canal con un ancho de 2,00 m y tendrá uso exclusivo de peatones. Posteriormente, se realizará un paso inferior bajo la CV-500 de dimensiones 5,00x2,50 m.
- **SOLUCIÓN C:** En este caso el paso la solución es similar a la SOLUCIÓN A, pero se toma una calle peatonal para acceder a la ronda sur de Pinedo, en la cual se amplía el carril bici existente de 3,00 m con 2,00 m más para los peatones, se continua por la Calle Carrera del Riu, que mediante la cubrición de la acequia se consiguen 2,00 para peatones y 2,20 para ciclistas, hasta la pasarela en la CV-500. Al igual que en la SOLUCIÓN A, el paso sobre la CV-500 se amplía con 4,00 m de ancho libre, compartiendo plataforma ciclistas y peatones.

### SUBTRAMO 2: CV-500 – EMBARCADERO DEL TREMOLAR:

- **SOLUCIÓN A:** Se realizará una ampliación de la acera existente del Camí del Tremolar mediante la cubrición de la acequia existente al lado sur para el uso de peatones y ciclistas. Con ello se consigue 2,00 m para peatones y 2,40 m para ciclistas con posibilidad de arbolado, aunque este ancho varía en función de la sección de la calzada y arcones, y de las bermas. En el tramo más al oeste, la sección pasa a ser de 2,00 m para peatones, 1,20 m para un sentido de la bici y 1,20 m para el otro pero compartido con vehículos. Se amplían los pasos superiores existentes sobre las acequias del Petxinar, de Vall y de Tremolar 2,40 m, mediante dos placas de hormigón de 1,20 m cada una.
- **SOLUCIÓN B:** Una vez cruzado el mediante paso inferior la CV-500 (marco de nueva ejecución de 5,00x2,50 m en las proximidades del existente) se toma un camino rural que discurre paralelo a la Sèquia del Canal hasta el camino de servicio de la Sèquia de l'Or (camino propiedad de la comunidad de regantes), para ambos casos dado la poca intensidad de tráfico que soportan, se realizará la plataforma del anillo ajustada a la sección existente, con un ancho de 4,00 m. Por tanto, se diseña una plataforma compartida.

En ambas soluciones la actuación en el Embarcadero del Tremolar es común, y se adaptará la sección existente a un carril bici de 2,30 m y una zona peatonal superior a los 3,00 m.

### SUBTRAMO 3: TREMOLAR – CAMI DE LES VAQUES:

El trazado discurre por el Camí de les Vinyes. Se trata de la continuación del camino de servicio de la Sèquia de l'Or, y se mantendrá el ancho existente en la actualidad, que va desde los 3,70 m hasta los 4,20 m, según tramos. Cabe la posibilidad, de separar los usos peatonal/ciclista, de manera que los ciclistas se pase por el propio Camí de les Vinyes y los peatones por el otro lado de la acequia (zona de huerta) utilizando un camino existente de 2,00 m de ancho con posibilidad de arbolado (3,00 m de ancho).

Dado que se encuentra dentro del PN de l'Albufera, en el camino no se actuará con pavimentación ni ampliación. Como medida de protección se ubicará una barandilla en la acequia para evitar caídas y, se propone como alternativa la consolidación del pavimento existente de tierra morterenga para evitar polvo y salpicadas de gravillas.

### SUBTRAMO 4: CAMI DE LES VAQUES – V-31:

Dado que ambas soluciones toman el Camí de les Vaques, aunque con longitudes distintas, la sección propuesta en ambas para este camino es la siguiente: se traza de un camino asfaltado que se le adosará una sección con capacidad de 2,00 m para peatones y 2,30 m para ciclistas, con una franja de separación de 0,80 m para arbolado, aprovechando las bermas de ambos sentidos y reorganizando la sección.

Conexión con la rotonda del enlace de la V-31:

- **SOLUCIÓN A:** El camino rural, de escaso tráfico (solo vecinos), se diseñará una plataforma con 1,50 m para peatones y 2,30 m para ciclistas, para ello se desvía un ramal secundario de una acequia de riego. Una vez pasado el Camí de les Vaques se propone la ejecución de una nueva plataforma por el linde de campos de huerta con ancho suficiente para el uso de peatones, ciclistas y arbolado; por tanto se trata de un ancho de 5,80 m de los cuales 2,00 para peatones, 3,00 para ciclistas y 0,80 para el arbolado.
- **SOLUCIÓN B:** Se podrá utilizar el carril bici proyectado por el Ayuntamiento (2,00 m de anchura) ampliando la plataforma para el espacio del peatón en otros 2,00 m. También existe la posibilidad de aumentar el ancho en 0,80 m para arbolado.

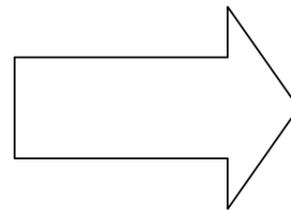
## PARTICULARIDADES

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

- La Calle Travessia de Pinedo al Mar pasa a sentido único para vehículos, sentido oeste, no se pierden plazas de aparcamiento.
- Dado la importante intensidad de tráfico de la Carrera del Riu y Travessera de Pinedo al mar, se realizará una meseta elevada en el cruce de ambas para calmar el tráfico y, priorizar así, la importancia del anillo verde.
- Actualmente para cruzar la CV-500 existe una pasarela peatonal de 1,80 m de ancho y un paso inferior de tráfico alternativo (semaforizado) de 4,00 m de anchura, para que el ANILLO VERDE cruce la CV-500 se plantea o bien ampliar el tablero de la pasarela a 4,00 m (SOLUCIÓN A) o bien disponer de un nuevo paso inferior junto al existente de 5,00 m de ancho (SOLUCIÓN B).
- En el tramo que se desarrolla por el Camí del Tremolar, se hace necesaria la ampliación de la plataforma con respecto a la existente, bien mediante la expropiación de una banda de terreno adicional o bien mediante la cubrición de la acequia en el lado sur.
- Con el fin de calmar el tráfico, se realizará una meseta en el cruce del camino del Tremolar con el camino de les Vinyes, válido tanto para la SOLUCIÓN A como para la SOLUCIÓN B.
- El Camí de les Vinyes tiene un ancho de entre 3,50-4,20 m de plataforma compartida, ejecutado con zahorras compactadas y poco transitado. Se encuentra dentro del límite del Parque Natural de l'Albufera.
- En la SOLUCIÓN A de acceso a la V-31, se hace necesaria la ocupación de un camino rural y la expropiación de unos 200 m con un ancho de 5,00 m, previo a la rotonda del enlace de Sedaví de la V-31. En la SOLUCIÓN B por el Camí de les Vaques también se hace necesaria la expropiación de una franja de 2,50 m al lado del carril bici proyectado por el Ayuntamiento de Sedaví.
- 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.).

## AFECCIONES Y ORGANISMOS INTERVINIENTES

- 1.- Modificación de sentidos de circulación en calles de Pinedo.
- 2.- Ampliación de pasarela sobre la CV-500 o Paso inferior.
- 3.- Actuación en Camí del Tremolar y embarcadero del tremolar
- 4.- Camí de les Vinyes y Camí de les Vaques.
- 5.- Nuevo camino a ejecutar conexión con puente V-31



Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient  
 Ajuntament de Valencia, Ajuntament d'Alfàfar y Ajuntament de Sedaví  
 Parc Natural de l'Albufera  
 Ministerio de Fomento  
 Comunidad De Regantes Canal De Riego Del Rio 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



**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 I que tienen posibilidad de varias alternativas.

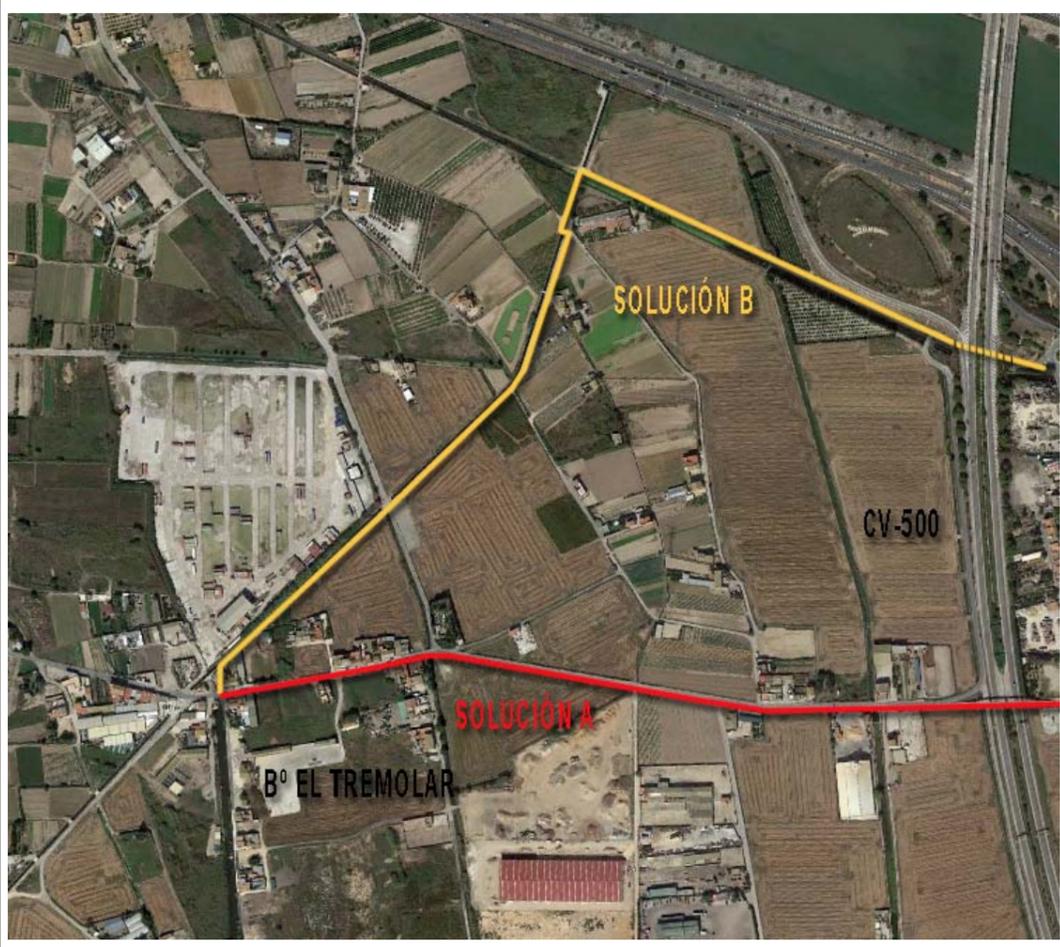
**SUBTRAMO 1: PLAYA DE PINEDO – CV-500** (Autovía del Saler), nos encontramos con tres soluciones:

- **SOLUCIÓN A:** Desde la pasarela sobre el Turia, se toma la plataforma existente y a través del paseo marítimo se llega a la calle Travessia de Pinedo al Mar, posteriormente se sigue por la pasarela existente para cruzar la CV-500. Se compatibilizará el uso la calle Travesía de Pinedo al mar con el uso ciclista. El peatón tiene la acera existente y el ciclista circulará por la calzada pero con uso segregado del vehículo, para ello la calle se modifica a sentido de circulación único y se respetan las plazas de aparcamiento, por tanto, el ancho para su uso peatonal es de 1,50/1,80 m y para ciclistas de 2,20/2,00 m. Para el paso sobre la CV-500 se amplía la pasarela existente a 4,00 m de ancho libre, compartiendo plataforma ciclistas y peatones.
- **SOLUCIÓN B:** Desde la pasarela sobre el Turia, se toma una calle existente y a través de un camino de nueva ejecución paralelo a la Sèquia del Canal se llega a la zona de ejecución de un paso inferior bajo la CV-500, de dimensiones 5,00x2,50 m, para posteriormente continuar por una camino rural. Se empleará una sección de 2,00 m para peatones y 2,50 m para ciclistas.
- **SOLUCIÓN C:** Utiliza la biela entre rotondas, ronda sur de Pinedo, ampliando el carril bici existente de 3,00 m a 5,00 m y conecta por la Carrera del Riu hasta la pasarela existente sobre la CV-500. En este caso el paso de la CV-500 es el mismo que el de la SOLUCIÓN A, pero se toma la Calle Carrera del Riu, que mediante la cubrición de la acequia en la Carrera del Riu se consiguen 2,00 para peatones y 2,20 para ciclistas.

	<b>SOLUCIÓN PROPUESTA</b>	<b>VENTAJAS</b>	<b>INCONVENIENTES</b>
	SOLUCIÓN A	Calle Travessia de Pinedo representa el camino histórico a la Playa Tramo directo y calle fácilmente adaptable a la sección. Reordenación y mejora de la circulación rodada Facilidad de ampliación de la pasarela existente sobre la CV-500 Conexión con carril bici PINEDO-EL SALER en tramo central de Pinedo No requiere expropiación ni afecciones importantes	Tráfico rodado intenso y reducción de dos sentidos de circulación a uno para vehículos en calle Travessia Pinedo Mayor longitud por tramo urbano Conexión con el carril bici PINEDO-EL SALER en zona muy transitada por ciclistas y peatones
	SOLUCIÓN B	Conexión más directa con el carril bici de la pasarela sobre el Turia (Ciudad de las Artes y las Ciencias) Evita viales con conglomeración de tráfico rodado	Requiere la construcción de un paso bajo la CV-500, costos y de difícil gestión y ejecución. Escaso espacio disponible para la sección de la plataforma. Afección a Sèquia del Canal. Requiere expropiación de terrenos
	SOLUCIÓN C	Facilidad de ampliación de la pasarela existente sobre la CV-500 Aprovecha carril bici existente en el tramo entre rotondas En el tramo de acceso a la playa no hay apenas tráfico rodado y conecta Conecta con facilidad con el Carril bici PINEDO-EL SALER	Requiere actuación en Carrera del Riu, eliminación de aparcamiento o cubrición de acequia Intenso tráfico rodado en el tramo de Carrera del Riu Requiere expropiación de terrenos Queda muy separado del acceso a la pasarela del carril bici a Valencia (Ciudad de las Artes), lo que obliga a utilizar el Paseo de Pinedo, muy transitado

**SUBTRAMO 2: CV-500 – EMBARCADERO DEL TREMOLAR**, se proponen dos soluciones:

- **SOLUCIÓN A:** Se toma el Camí del Tremolar, hasta la acequia del mismo nombre, dónde se encuentra el embarcadero del Barrio del Tremolar. Se realizará una ampliación de la acera existente en el histórico Camí del Tremolar mediante la cubrición de la acequia existente al lado sur para el uso de peatones y ciclistas. Con ello se consigue 2,00 m para peatones y 2,20 m para ciclistas, aunque este ancho varía en función de la sección del camino.
- **SOLUCIÓN B:** Se toma una camino rural paralelo a la Sèquia del Canal en sentido oeste hasta el cruce con la Acequia de l'Or, dónde se tomará el camino de mantenimiento de ésta, perteneciente a la Acequia Comunidad de Regantes Canal de Riego del Rio Turia. Se realizará la plataforma del anillo con un ancho de 4,00 m aproximadamente.

	SOLUCIÓN PROPUESTA	VENTAJAS	INCONVENIENTES
	SOLUCIÓN A	<p>El Camí del Tremolar representa un camino histórico de acceso a la Playa</p> <p>Nos encontramos con importantes infraestructuras hidráulicas de riego tradicional (acequias, motores, ...)</p> <p>Tramo muy recto y calle fácilmente adaptable a la sección mediante cubrición de acequia</p> <p>Es un camino utilizado en la actualidad por ciclistas y peatones y no se requiere de cruces. Se encuentra iluminado</p> <p>Dispone de transporte público (EMT)</p> <p>No requiere expropiación ni afecciones importantes</p>	<p>Requieren autorizaciones de comunidad de regantes (cubrición acequias)</p> <p>Tráfico rodado intenso</p> <p>Requiere de pequeñas estructuras (placas prefabricadas) para ganar sección en el cruce con las acequias</p> <p>Discurre por terrenos parcialmente consolidados con viviendas en el tramo final</p>
	SOLUCIÓN B	<p>Discurre por caminos de servicio de acequias, en algunos casos cortado (acceso solo vecinos)</p> <p>Discurre en su mayor parte por zona de huerta</p> <p>No requiere de afecciones importantes</p>	<p>Requieren autorizaciones de comunidad de regantes</p> <p>Escaso espacio disponible para ampliar la sección de la plataforma (excepto si se expropia)</p> <p>Se debe proteger la Sèquia de l'Or y del canal frente a caídas con barandilla antiescalable</p> <p>Cruce con tráfico intenso en Camí del Tremolar para acceso a embarcadero</p> <p>Requiere expropiación de terrenos para ampliar plataforma</p>

**SUBTRAMO 3: TREMOLAR – CAMI DE LES VAQUES**

En este subtramo la solución propuesta es única, desarrollándose enteramente por el Camí de les Vinyes.

**SUBRAMO 4: CAMI DE LES VAQUES – V-31.** Desde el Camí de les Vinyes hasta el enlace de Sedaví de la Pista de Silla, se proponen dos opciones:

- **SOLUCIÓN A:** A través de un camino rural en tierra, paralelo al Camí de les Vaques y posteriormente por caminos rural agrícola y plataforma de nueva ejecución hasta llegar a la rotonda del enlace de Sedaví de la autovía V-31 (Pista de Silla). Plataforma con ancho suficiente para el uso de peatones, ciclistas y arbolado; por tanto se trata de un ancho de 5,00 m de los cuales 2,00 para peatones, 2,50 para ciclistas y 0,50 para el arbolado.
- **SOLUCIÓN B:** Se toma el Camí de les Vaques hasta la pedanía de Castellar-Oliveral, dónde se amplía el carril bici proyectado por el Ayuntamiento de Sedaví, al lado sur del camino, hasta la rotonda del enlace de Sedaví de la V-31 (Pista de Silla). La plataforma tendrá los 2,00 m del carril bici proyectado por el Ayuntamiento y ampliando la plataforma para el espacio del peatón en otros 2,00 m. También existe la posibilidad de aumentar el ancho en 0,50 m para arbolado.



SOLUCIÓN PROPUESTA	VENTAJAS	INCONVENIENTES
SOLUCIÓN A	<p>Se toma un camino agrícola arbolado y con acequia a ambos lados. Poco transitado</p> <p>Camino entre campos de cultivo en uso y riego tradicional. Excelentes visuales de la huerta</p> <p>Tramo muy recto e intuitivo, con pocas consolidación urbana y poca afección de importancia</p> <p>Posibilidad de plataforma con arbolado</p>	<p>Requieren autorizaciones de comunidad de regantes (desvío de acequia secundaria)</p> <p>Requiere expropiación de terrenos</p>
SOLUCIÓN B	<p>Se aprovecha carril bici a ejecutar por Ajuntament de Sedavi en tramo final</p> <p>Se trata de un camino histórico, muy transitado, que dispone de iluminación.</p>	<p>Tráfico rodado intenso, alcanzando velocidades importantes</p> <p>Mayor longitud por tramo semiurbano y urbano</p> <p>Escaso espacio disponible para ampliar la sección de la plataforma (viviendas y almacenes consolidados)</p> <p>Requiere expropiación de terrenos para ampliar plataforma</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 1: PINEDO - SEDAVÍ**.

TÍTULO

ESTUDIO DE PLANEAMIENTO ANILLO VERDE METROPOLITANO DE VALENCIA.  
HORTA SUD

DOCUMENTO

**ESTUDIO DE PLANEAMIENTO. TRAMO 1: PINEDO - SEDAVÍ**

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

## TRAMO I: PINEDO - SEDAVÍ (V-31)

Código	Unidad	Descripción	Medición	Precio	Importe
C1_dem	m2	Demolición de pavimento asfáltico/hormigón, hasta 20 cm de profundidad, incluso encintados y gestión de residuos.	2.540,00	12,21 €	<b>31.013,40 €</b>
		Cul de sac en aparcamiento Turia-Playa	225,00		
		Adecuación aparcamiento Turia-Playa	330,00		
		Conexión con anillo litoral - Turia con Playa	425,00		
		Plataforma elevada en cruce Travessia y Calle del Riu	1.030,00		
		Plataforma cruce Tremolar-Vinyes	530,00		
C1_Des	ud	Desmontaje señales, mobiliario urbano, elementos de urbanización, y montaje en nueva ubicación o transporte a almacén municipal.	63,00	28,60 €	<b>1.801,80 €</b>
		Adecuación señalización a paso peatonal-ciclista	20,00		
		Mobiliario en Travessia de Pinedo al Mar	18,00		
		Plataforma elevada en cruce Travessia y Calle del Riu	15,00		
		Plataforma cruce Tremolar-Vinyes	10,00		
C1_Dfar	ud	Desmontaje de farola y colocación en nueva ubicación, incluso cimentación, cableado y puesta en funcionamiento.	47,00	302,00 €	<b>14.194,00 €</b>
		Plataforma elevada en cruce Travessia y Calle del Riu	10,00		
		Cami del tremolar y embarcadero	25,00		
		Plataforma cruce Tremolar-Vinyes	12,00		
C2_exc	m3	Excavación en cualquier tipo de terreno, incluso compactación de fondo, y gestión de residuos.	675,00	9,21 €	<b>6.216,75 €</b>
		Cul de sac en aparcamiento Turia-Playa	250,00		
		Conexión con anillo litoral - Turia con Playa	425,00		
C2_Zah	m3	Zahorras artificiales en capa de 25 cm de espesor, compactada al 98% del proctor modificado.	2.657,50	23,32 €	<b>61.972,90 €</b>
		Cul de sac en aparcamiento Turia-Playa	175,00		
		Conexión con anillo litoral - Turia con Playa	425,00		
		Zonas de recreo y embarcadero	907,50		
		Regularización pavimentos	1.150,00		
C3_phor	m2	Pavimento o base de hormigón en masa HM-20/B/20/IIa, de 20 cm de espesor, con tratamiento superficial fratasado.	13.513,25	15,10 €	<b>204.050,08 €</b>
		Cul de sac en aparcamiento Turia-Playa	500,00		
		Conexión con anillo litoral - Turia con Playa	425,00		
		Adecuación bajo puente	364,00		
		Plataforma elevada en cruce Travessia y Calle del Riu	1.030,00		
		Cami tremolar acceso pasarela	600,00		
		Tramo con cubrición acequia	2.520,00		
		Tramo acceso a embarcadero	1.120,00		
		Plataforma cruce Tremolar-Vinyes	530,00		
		Adecuación embarcadero	1.088,00		
		Tramo Urbanización tremolar (programada)	1.075,00		
		Tramo camino huerta	1.850,00		
		Tramo por huerta (nueva plataforma)	1.905,00		
		Zonas recreativas (parcial)	506,25		
C3_Slr	m2	Pavimento continuo tipo Slurry, coloreado, sobre solera de hormigón o asfalto existente, incluso preparación de superficie.	8.295,00	17,40 €	<b>144.333,00 €</b>
		Anillo Litoral y Anillo Verde hasta Camí Les vinyes	6.417,50		
		Tramo camino huerta	925,00		
		Tramo por huerta (nueva plataforma)	952,50		
C3_Est	m2	Estabilización de pavimento granular existente mediante la incorporación de un conglomerante cementoso.	4.410,00	15,23 €	<b>67.164,30 €</b>

C3_Bor	ml	Bordillo de hormigón prefabricado bicapa, dimensiones 18x25x50 cm, rebajado o convencional según ubicación.	3.404,00	16,50 €	<b>56.166,00 €</b>
		adecuacion aparcamiento Turia	330,00		
		Cul de sac - aparcamiento	280,00		
		Adecuación bajo puente	155,00		
		Plataforma cruce Calle del riu	155,00		
		Cami tremolar acceso pasarela	185,00		
		Cami del tremolar y embarcadero	910,00		
		Camio programado urbanización Tremolar	438,00		
		Plataforma cruce Tremolar-Vinyes	126,00		
		Cami de les vaques	470,00		
		Separación con calzada en conexiones	355,00		
C3_Rig	ml	Rigola de hormigón prefabricado bicapa, de dimensiones 20x50x6 cm, sobre base de hormigón.	3.404,00	10,50 €	<b>35.742,00 €</b>
		adecuacion aparcamiento Turia	330,00		
		Cul de sac - aparcamiento	280,00		
		Adecuación bajo puente	155,00		
		Plataforma cruce Calle del riu	155,00		
		Cami tremolar acceso pasarela	185,00		
		Cami del tremolar y embarcadero	910,00		
		Camio programado urbanización Tremolar	438,00		
		Plataforma cruce Tremolar-Vinyes	126,00		
		Cami de les vaques	470,00		
		Separación con calzada en conexiones	355,00		
C3_enc	ml	Encintado con piezas especiales de hormigón prefabricado bicapa, acabado texturizado, coloreada, dimensiones 20x10x8 cm	795,00	12,30 €	<b>9.778,50 €</b>
		Calle Travessia de Pinedo al Mar	520,00		
		Acceso a pasarela	90,00		
		Plataformas y embarcadero	185,00		
C3_sep	ud	Separador de usos, ciclopeatonal y vehículos rodados, para segregación de carriles.	660,00	55,10 €	<b>36.366,00 €</b>
		Calle Travessia de Pinedo al Mar	260,00		
		Cami de les vaques	235,00		
		Cami del tremolar (parcial)	165,00		
C3_mall	m2	Mallazo de acero B500s de 15x15 cm y 8 mm de diámetro, para refuerzo base de hormigón, incluso conectores.	13.513,25	3,75 €	<b>50.674,69 €</b>
		Base y pavimento de hormigón	13.513,25		
C3_adq	m2	Pavimento de adoquines de hormigón prefabricado, sobre capa de grava, y rejuntado con arena de sílice, de dimensiones 10x20x8 cm.	2.160,00	24,15 €	<b>52.164,00 €</b>
		Plataforma elevada en cruce Travessia y Calle del Riu	1.030,00		
		Cami tremolar acceso pasarela	600,00		
		Plataforma cruce Tremolar-Vinyes	530,00		
C3_abc	m2	Reposición mezcla bituminosa en caliente, formada MBC S-12 de 10 cm espesor (2 capas), incluso fresado para conexión.	2.870,00	13,45 €	<b>38.601,50 €</b>
		Cul de sac en aparcamiento Turia-Playa	225,00		
		Adecuación aparcamiento Turia-Playa	330,00		
		Conexión con anillo litoral - Turia con Playa	425,00		
		Cami del tremolar (compensación carriles)	1.890,00		
C4_pinc	m2	Pintura de carril bici/peatones con mortero a base de resinas acrílicas estirenadas, color a definir.	8.295,00	11,90 €	<b>98.710,50 €</b>
		Anillo Litoral y Anillo Verde hasta Camí Les vinyes	6.417,50		
		Tramo camino huerta	925,00		
		Tramo por huerta (nueva plataforma)	952,50		
C4_lcb	ml	Señalización horizontal mediante línea continua o discontinua .	6.636,00	2,20 €	<b>14.599,20 €</b>
		Anillo Litoral y Anillo Verde hasta Camí Les vinyes	5.134,00		

**PRESUPUESTO ESTIMADO DE LA ACTUACIÓN****TRAMO I: PINEDO - SEDAVÍ (V-31)**

Código	Unidad	Descripción	Medición	Precio	Importe
C4_pcb	m2	Pintura termoplástica en frío de dos componentes, reflexiva, con microesferas de vidrio, en cebreados y pasos de carril bici,	1.250,00	12,50 €	<b>15.625,00 €</b>
C4_Simb	m2	Pintura reflexiva blanca acrílica en base disolvente, en símbolos y flechas, trazadas con plantilla	985,00	7,90 €	<b>7.781,50 €</b>
C4_señ	ud	Señalización vertical triangulares, cuadrados y circulares para tráfico rodado, incluso poste y cimentación.	55,00	125,00 €	<b>6.875,00 €</b>
C4_seb	ud	Señalización vertical triangulares, cuadrados y circulares para itinerario ciclopeatonal, incluso poste y cimentación según modelos.	75,00	125,00 €	<b>9.375,00 €</b>
C4_inf	ud	Carteles informativos especiales para explicación de conjunto de Anillo Verde y otros anillos estructurales.	15,00	1.500,00 €	<b>22.500,00 €</b>
C5_los	m2	Cubrición de acequia mediante placa alveolar o similar, y apoyo en zapata corrida de hormigón HA-30/B/20/Ila armada.	1.449,00	135,80 €	<b>196.774,20 €</b>
		Tramo de cubrición de acequia	1.449,00		
C5_bard	m1	Barandilla metálica de 1,05 m de altura, recubierta de madera, para protección caídas e integrada en paisaje.	1.540,00	78,80 €	<b>121.352,00 €</b>
		Cami de les vinyes	640,00		
		Pasarela	220,00		
		Tramo cubrición acequias (Tremolar)	680,00		
C5_Pasr	m2	Ampliación de pasarela mediante losa prefabricada de hormigón, recrecido de pilares, sustitución aparatos de apoyo y barandilla.	24,00	382,20 €	<b>9.172,80 €</b>
		Acequias tremolar	24,00		
C6_Mob	pa	Conjunto de elementos para zona recreativa formada por bancos, papeleras, mesas y juego de niños.	3,00	24.000,00 €	<b>72.000,00 €</b>
C6_paij	m2	Restauración paisajística, limpieza y adecuación de zonas degradadas, superficies perdidas y restos de otras actuaciones.	955,00	14,55 €	<b>13.895,25 €</b>
C6_jad	m	Adecuación de jardinería en bordes y plantación de árbolado.	3.820,00	12,55 €	<b>47.941,00 €</b>
C7_Seg	Pa	Partida para la Seguridad y Salud durante la ejecución de las obras	1,00	25.500,00 €	<b>25.500,00 €</b>
<b>TOTAL PRESUPUESTO EJECUCIÓN MATERIAL</b>					<b>1.472.340,36 €</b>

**RESUMEN DEL PRESUPUESTO****TRAMO I: PINEDO - SEDAVÍ (V-31)**

1	DEMOLICIONES			47.009,20 €
2	RELLENOS Y EXCAVACIONES			68.189,65 €
3	FIRMES Y PAVIMENTOS			695.040,06 €
4	SEÑALIZACIÓN			175.466,20 €
5	ESTRUCTURAS			327.299,00 €
6	RESTAURACIÓN PAISAJÍSTICA			133.836,25 €
7	SEGURIDAD Y SALUD			25.500,00 €
<b>TOTAL PRESUPUESTO EJECUCIÓN MATERIAL</b>				<b>1.472.340,36 €</b>
	Gastos Generales	13%	191.404,25 €	
	Beneficio Industrial	6%	88.340,42 €	
<b>PRESUPUESTO A FALTA DE IVA</b>				<b>1.752.085,03 €</b>
	IVA	21%	367.937,86 €	
<b>TOTAL PRESUPUESTO DE LICITACIÓN</b>				<b>2.120.022,89 €</b>

El Presupuesto de Ejecución Material asciende a la cantidad de UN MILLÓN CUATROCIENTOS SETENTA Y DOS MIL TRESCIENTOS CUARENTA EUROS CON TREINTA Y SEIS CÉNTIMOS (1.472.340,36 €), 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 DOS MILLONES CIENTO VEINTEMIL VEINTIDOS EUROS CON OCHENTA Y NUEVE CÉNTIMOS (2.120.022,89 €).

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 paisaje ya comentados, proporciona un medio ambiente de calidad: mejora del clima local, reducción de CO<sub>2</sub>, 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 Turia 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 Turia), 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 está 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 Turia, cuyo acceso desde el área metropolitana es inexistente para vehículos no motorizados con las garantías suficientes.
- El Parque Natural de la Albufera, valuarde 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 Ramsa, 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 Alaquas-Aldaia y vía fluvial río Turia (PN del Turia).
- 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 un a 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, 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 Turia 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 (PU\_16)

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 Turia 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 Turia 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 Turia o de Cabecera (Valencia), 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 y Camí de Picanya a Alaquas.

- 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 Turia. Se encuentra incluido en la llanura del río Turia, 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 Turia. 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 Turia, 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 Alqueria de Severino (Xirivella)
    - Alquería del Xato y Alquería de la Salvadora (Xirivella)
    - Chimeneas de Aldaia (Fumeral Barri del Divendres y Rajolar Camí del Fondo).

Respecto la arquitectura del agua, l'Horta de Valencia riega con agua del Turia 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 – Alaquas)
- Sèquia de Favara (Valencia)
- Sèquia de Quart, Sèquia de Mislata y Sèquia de Xirivella (Quart de Poblet)
- Azud del Repartiment (Quart de Poblet)

## 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 repercuta 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 mas 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> para cada tipo de usuario se han utilizado los valores que aparecen en la publicación "Cuantificación de la reducción de CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 febrero de 2015

El ingeniero autor del estudio



Fdo. Jose María Chamorro Novillo  
 IMAP Consulting, S.L.

La ingeniero directora del estudio



Fdo. Encarnación Calatayd Vercher

TÍTULO

ESTUDIO DE PLANEAMIENTO ANILLO VERDE METROPOLITANO DE VALENCIA.  
HORTA SUD

DOCUMENTO

**ESTUDIO DE PLANEAMIENTO. TRAMO 1: PINEDO - SEDAVÍ**

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

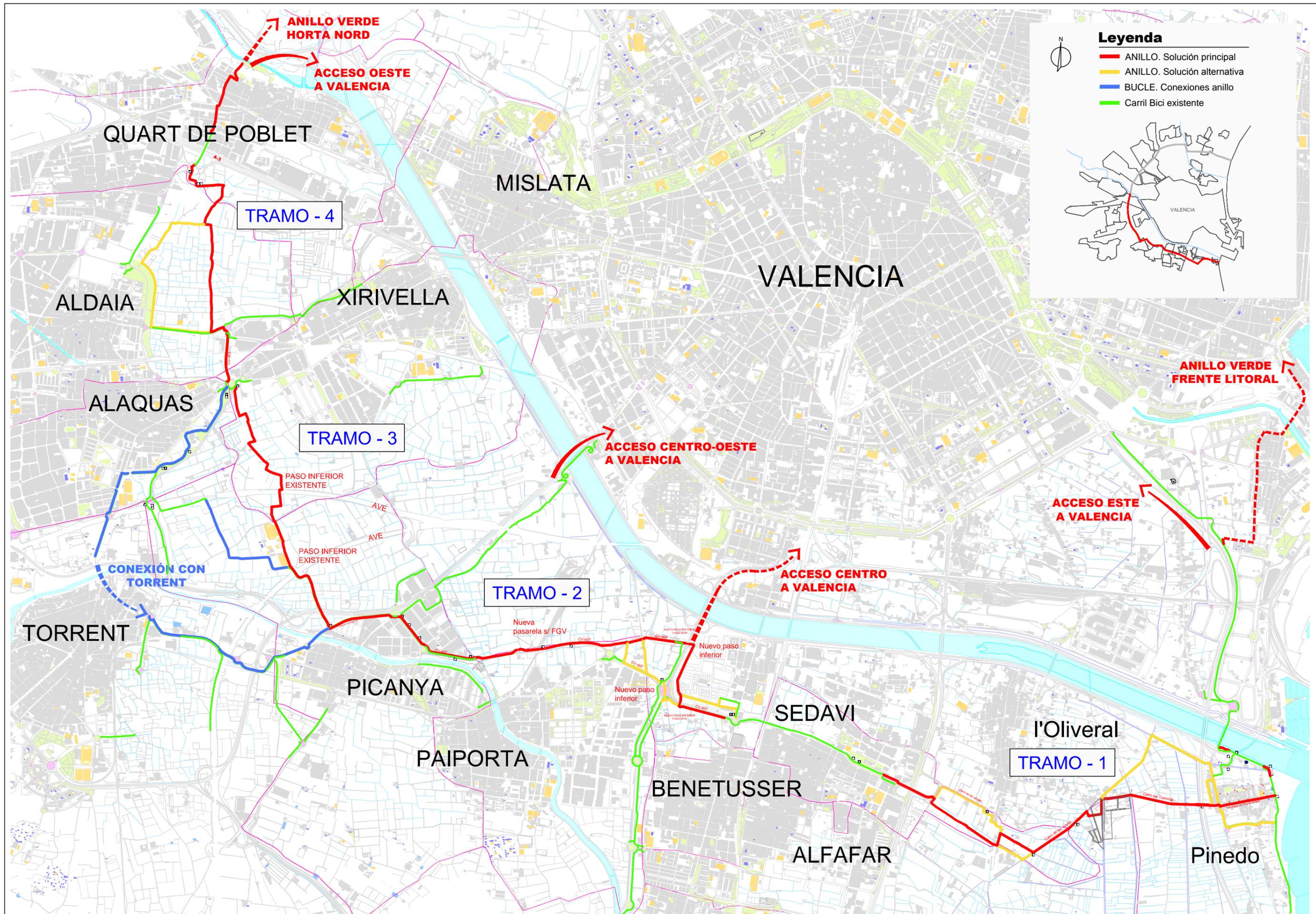
**imap**

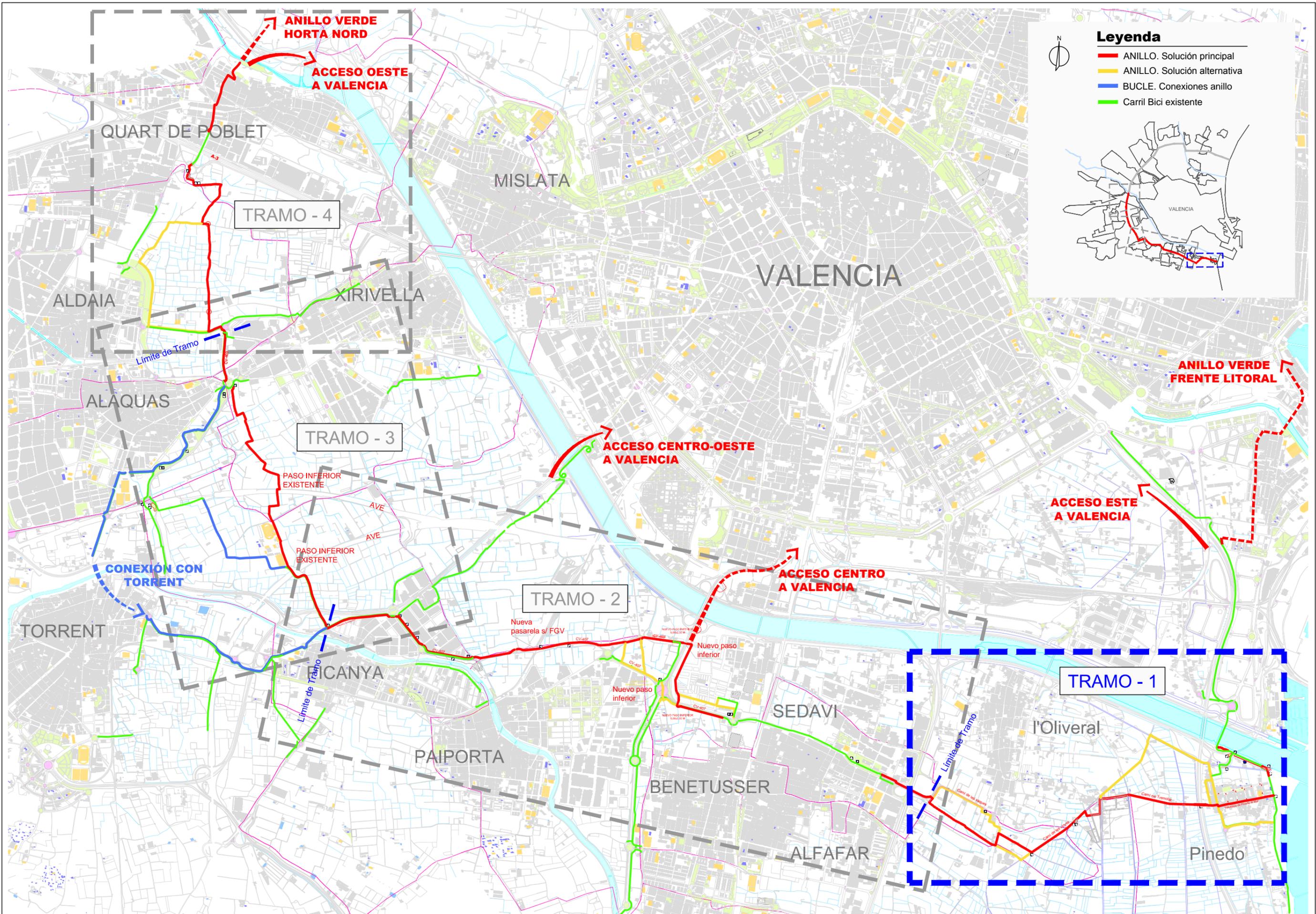
CONSULTORA



## PLANOS

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

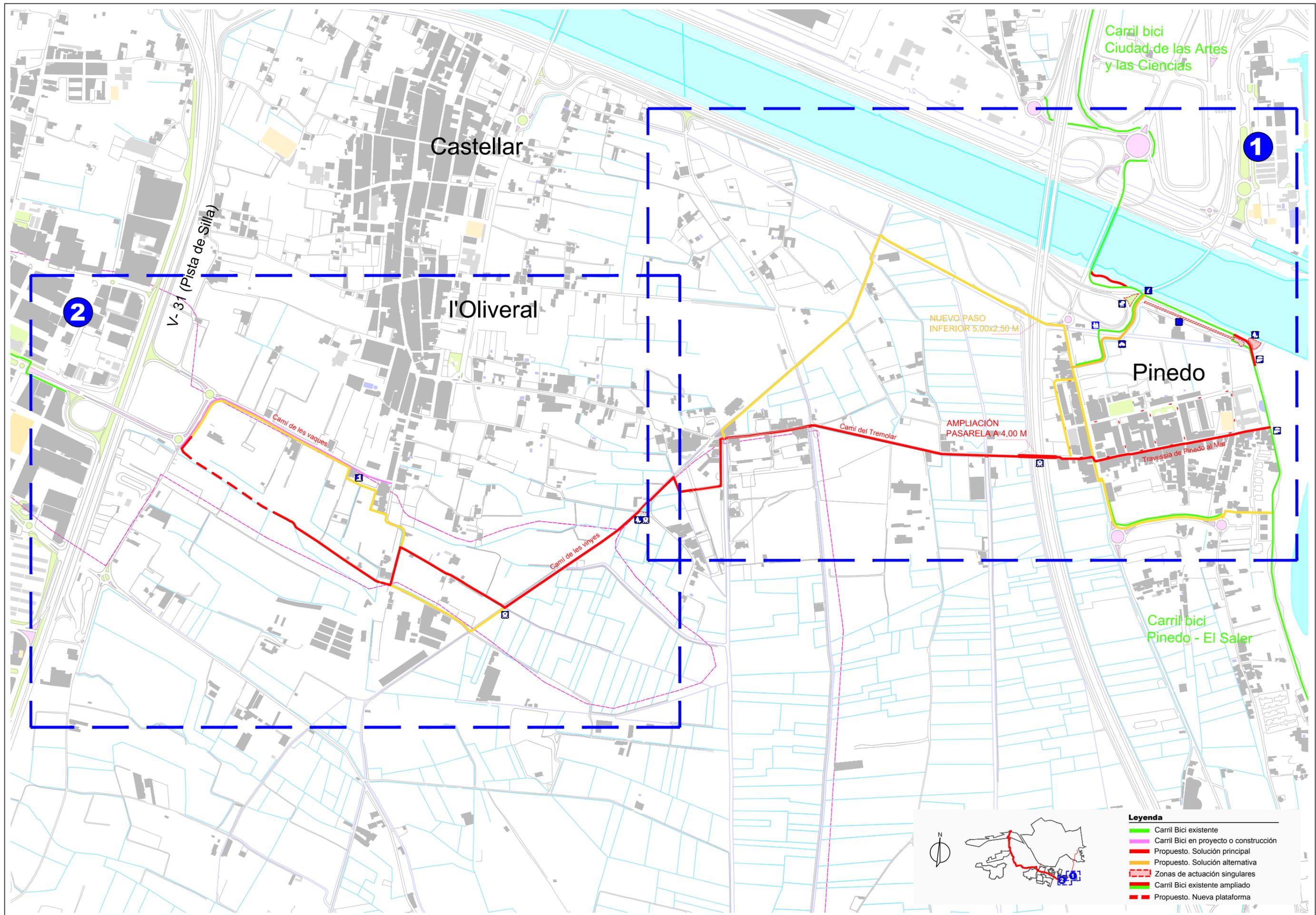


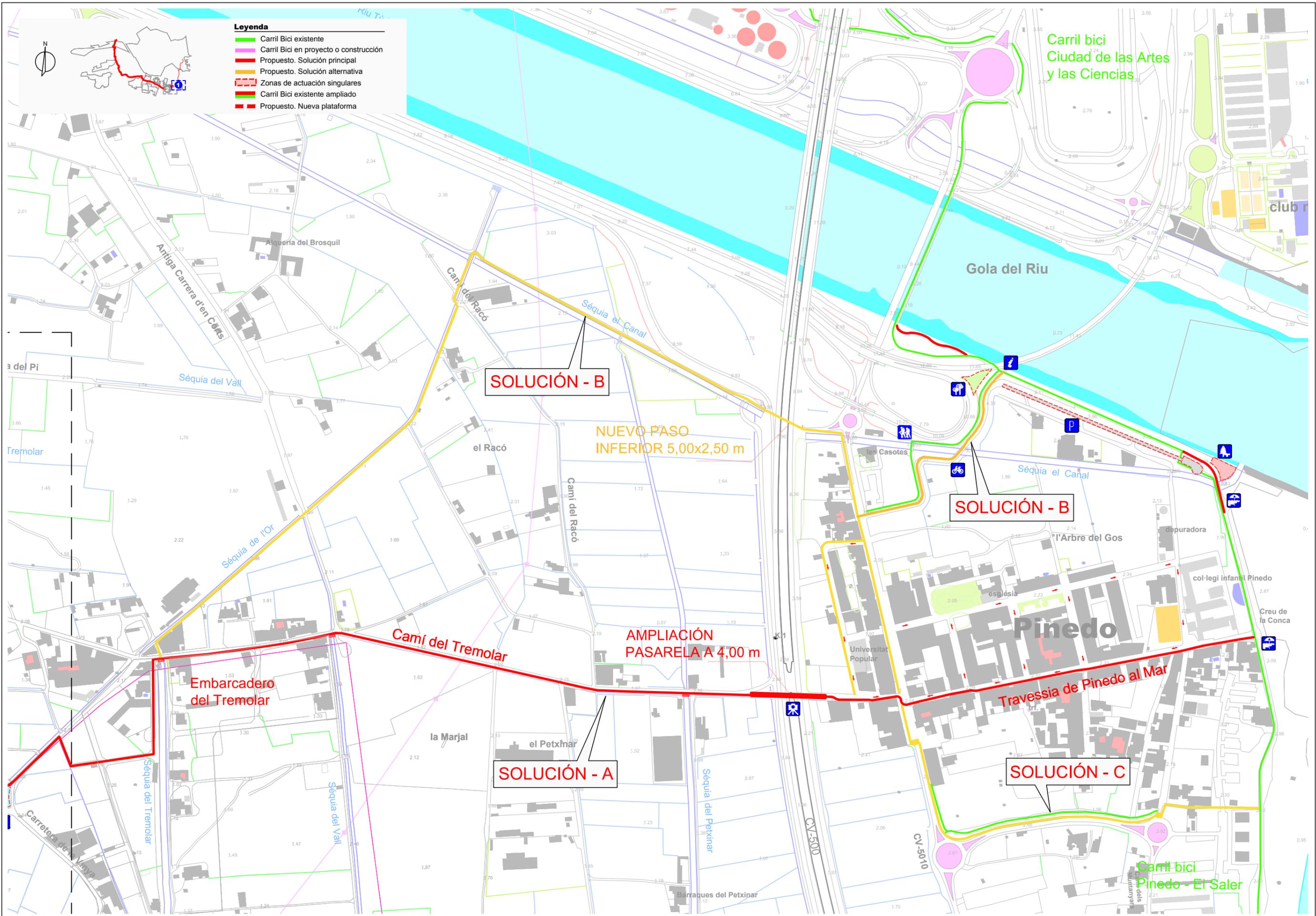


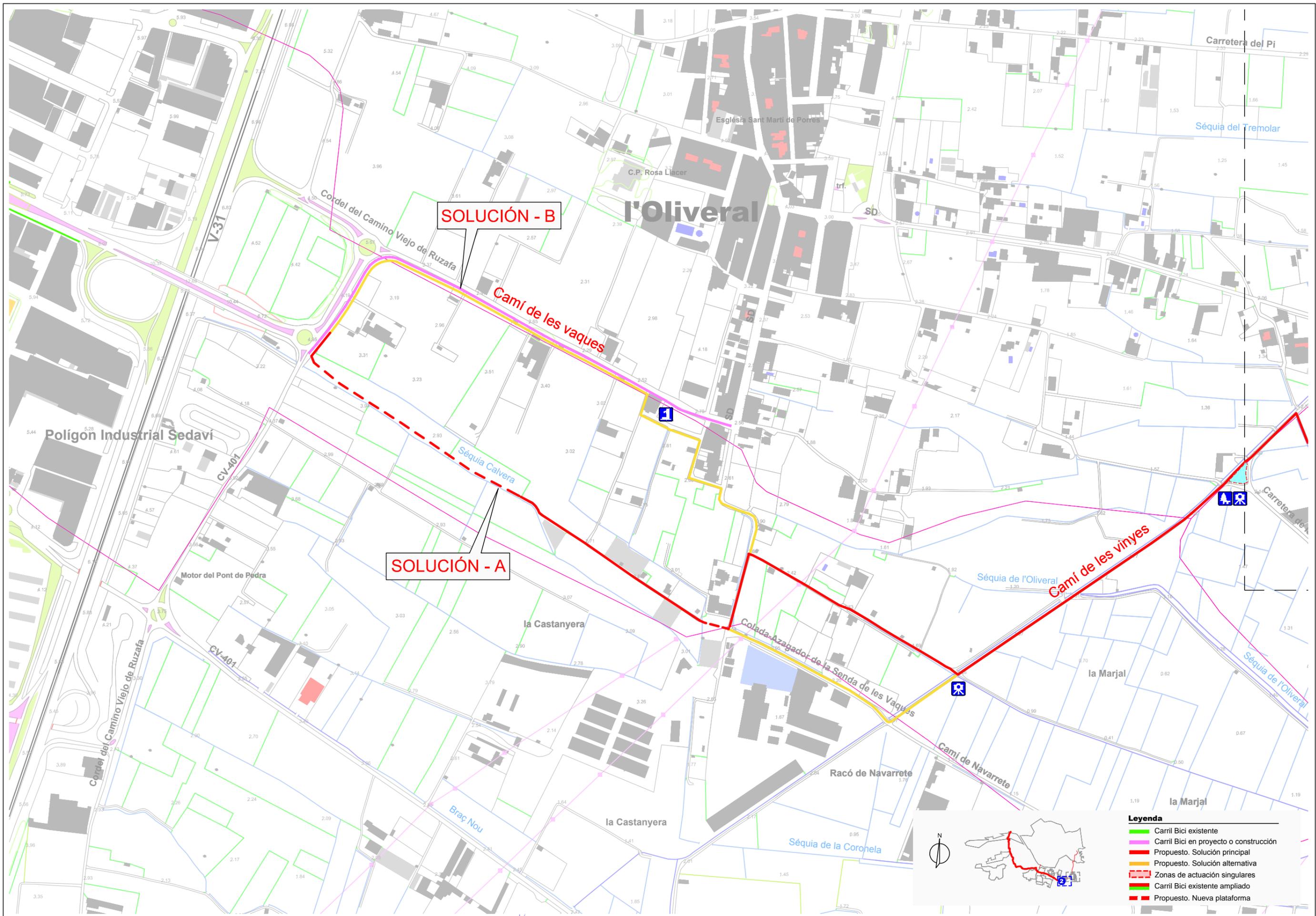
**Legenda**

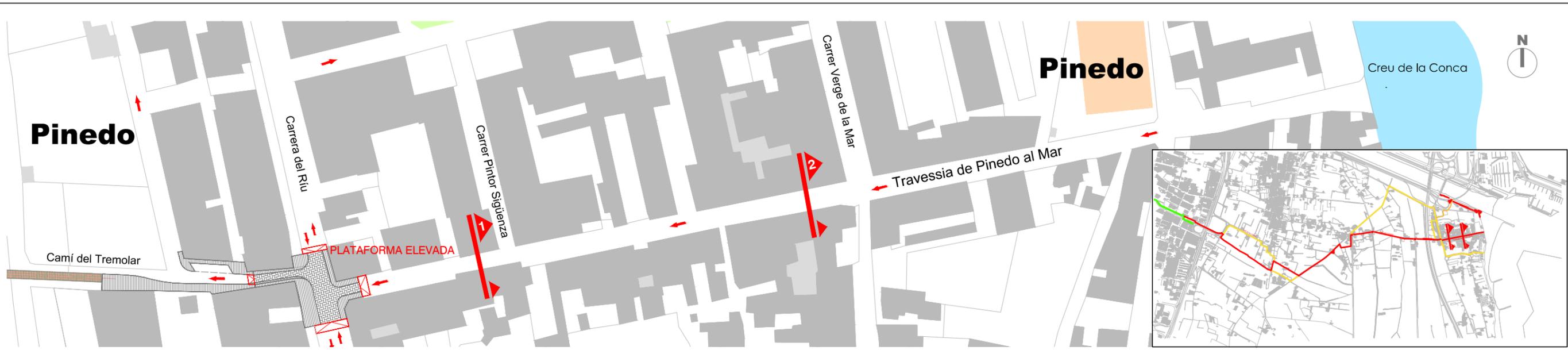
- ANILLO. Solución principal
- ANILLO. Solución alternativa
- BUCLE. Conexiones anillo
- Carril Bici existente





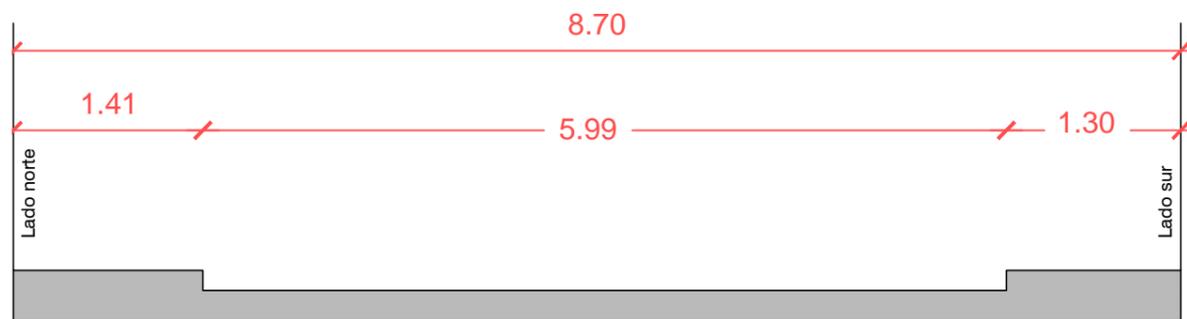
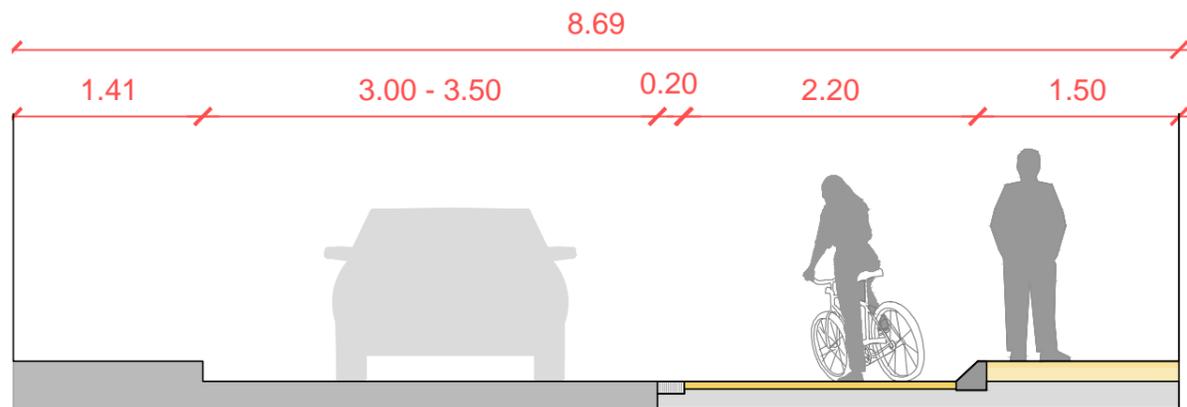






### 1 SECCIÓN MÁS ESTRECHA. Travessia al mar

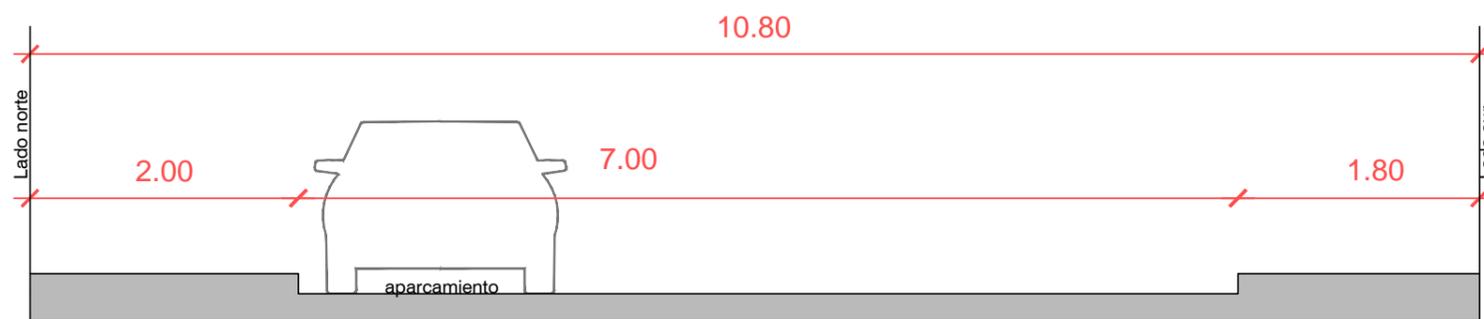
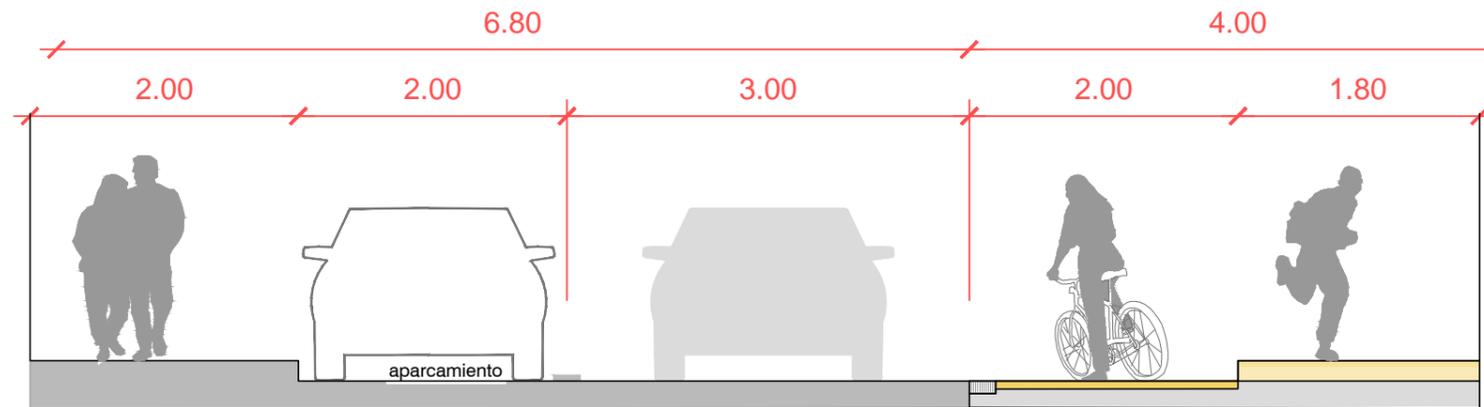
Se cambia el tráfico actual de la calle a sentido de circulación único, de manera que se consigue sección suficiente para el anillo. Sentido este-oeste.



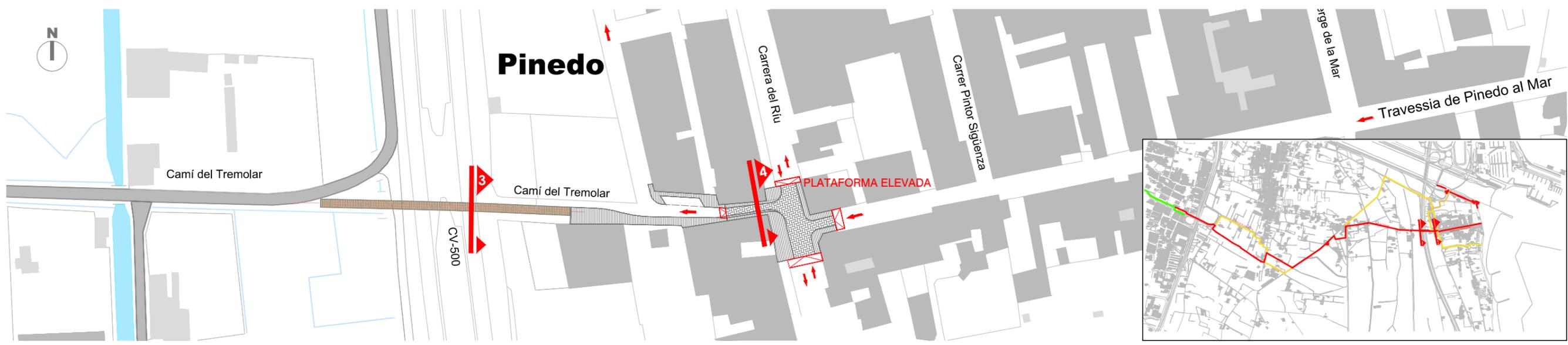
Sección actual

### 2 SECCIÓN TIPO. Travessia al mar

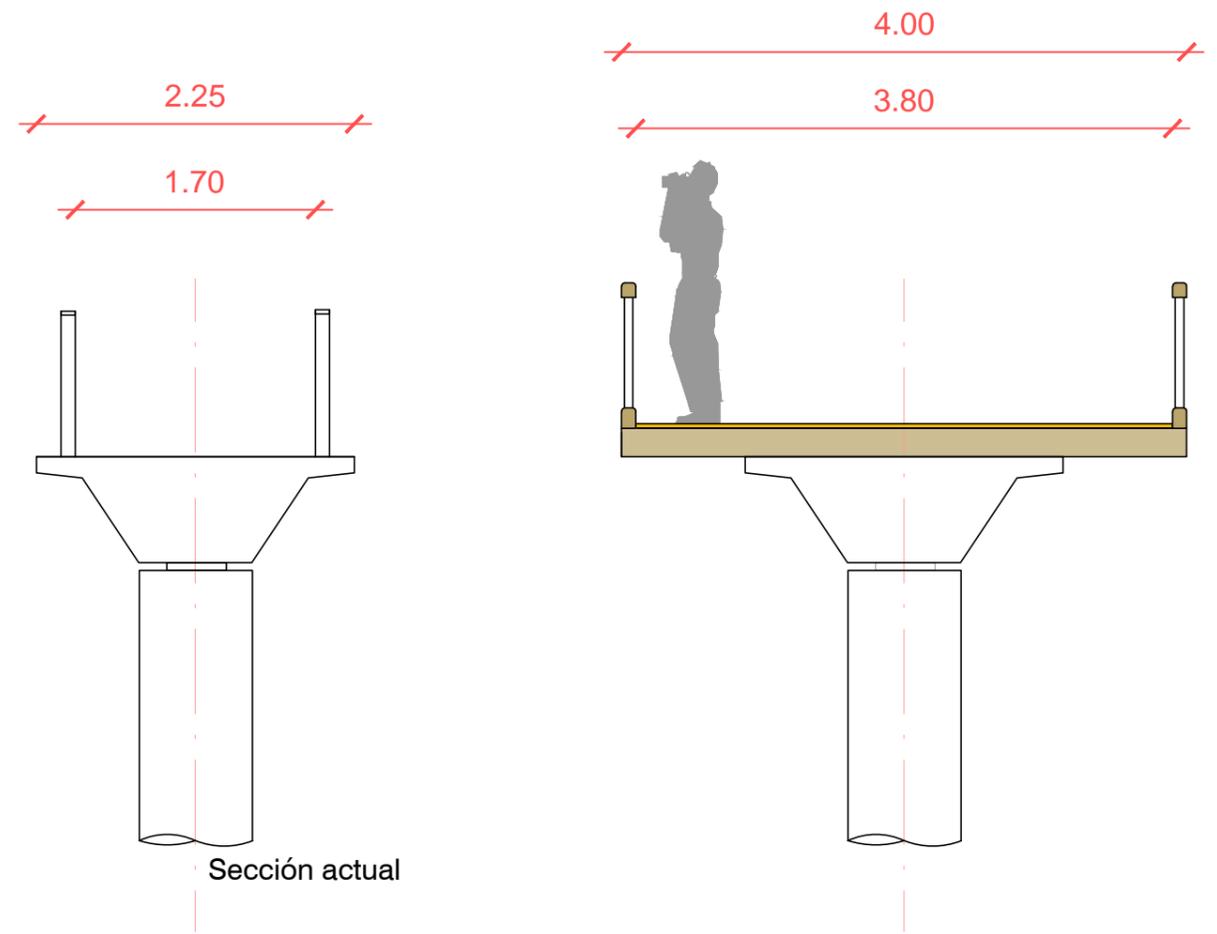
El aparcamiento no se ve afectado por el cambio de circulación, por lo que no se pierden plazas actuales de aparcamiento. El sentido oeste-este se realiza, como ocurre actualmente, por la Calle de Mossen Cuenca.



Sección actual

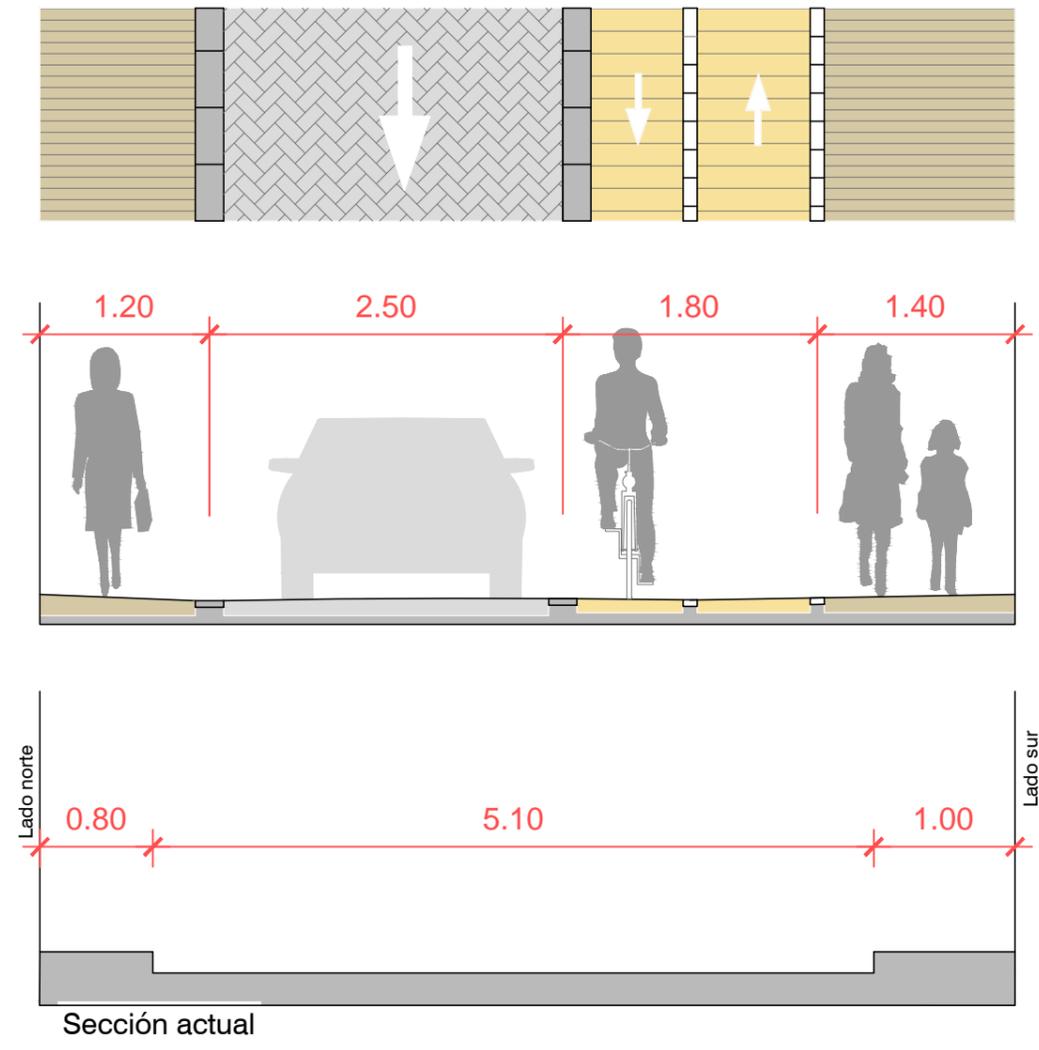


**3 SECCIÓN PASARELA PINEDO. Ampliación a 4,00 m**



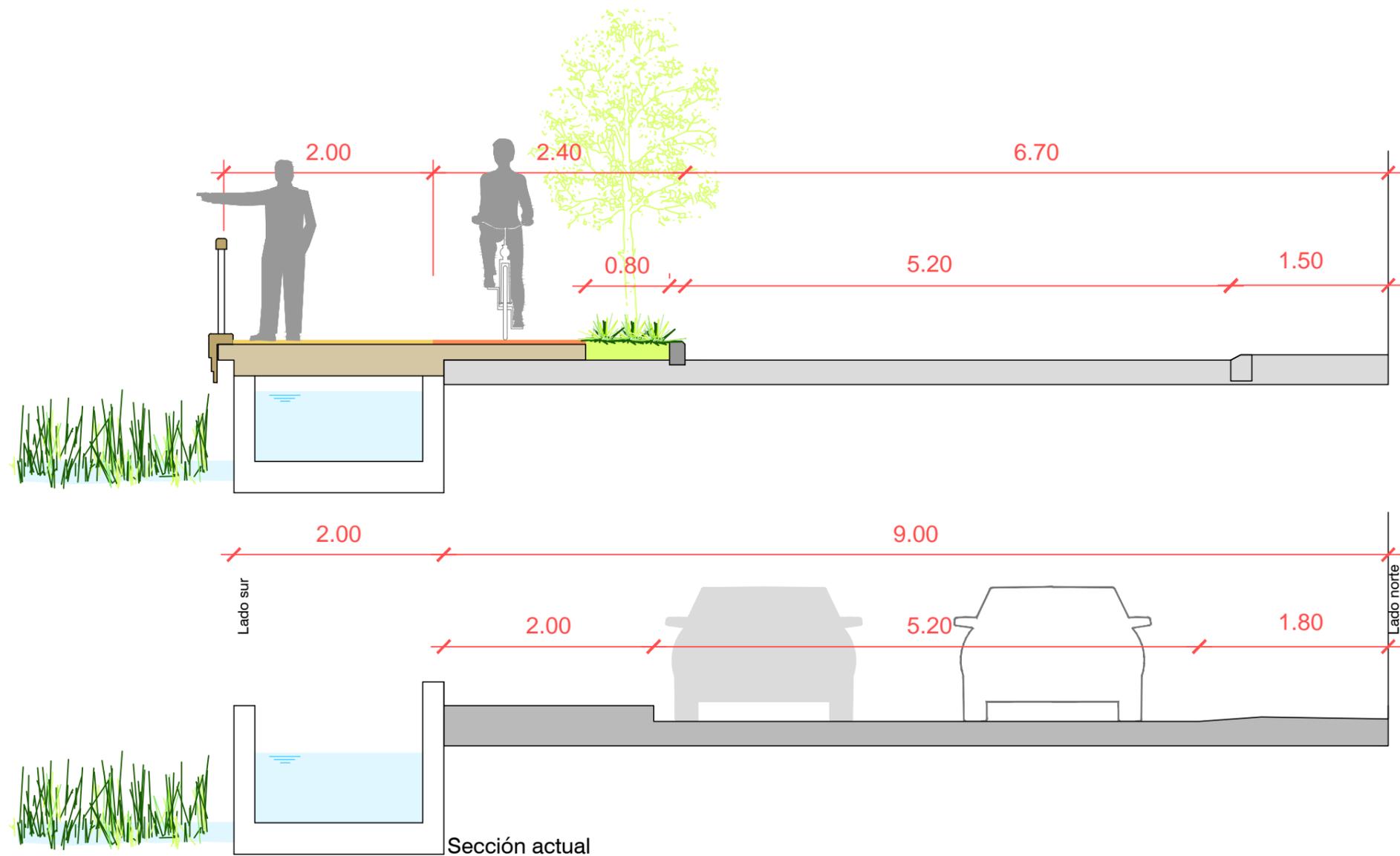
**4 SECCIÓN VIAL ACCESO Travessia Pinedo**

Se cambia el tráfico actual de la calle a sentido de circulación único, de manera que se consigue sección suficiente para el anillo. Sentido este-oeste.



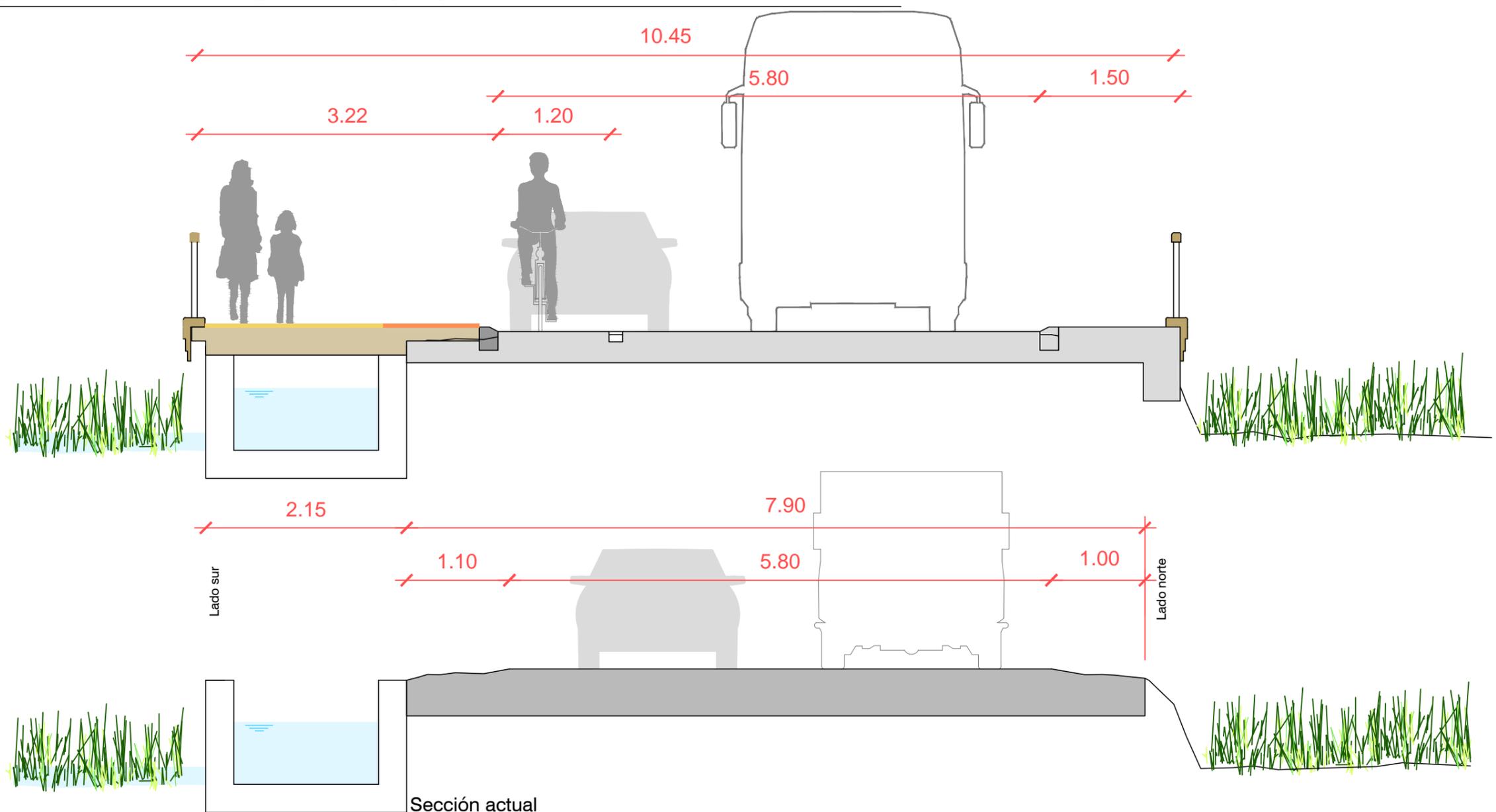


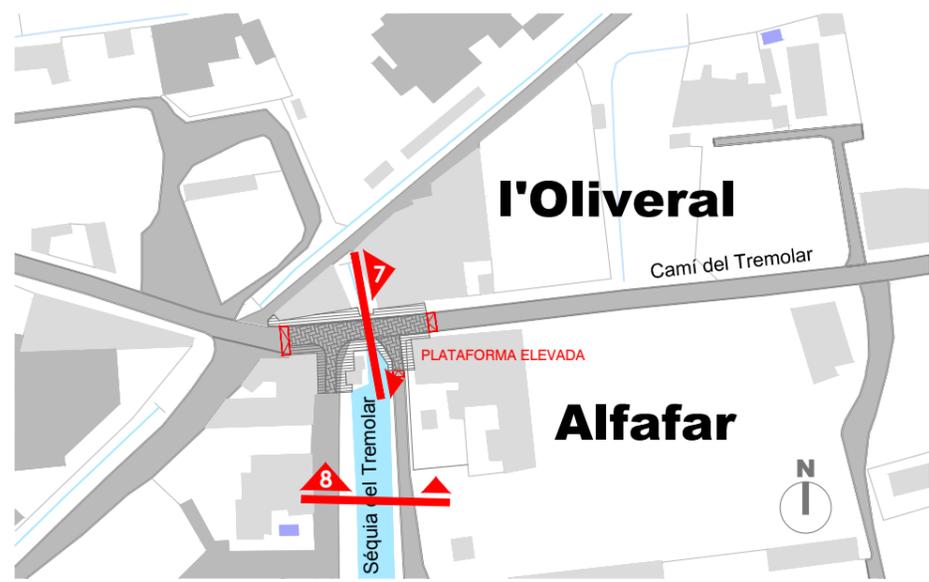
**5 CAMI DEL TREMOLAR. Tramo 1**





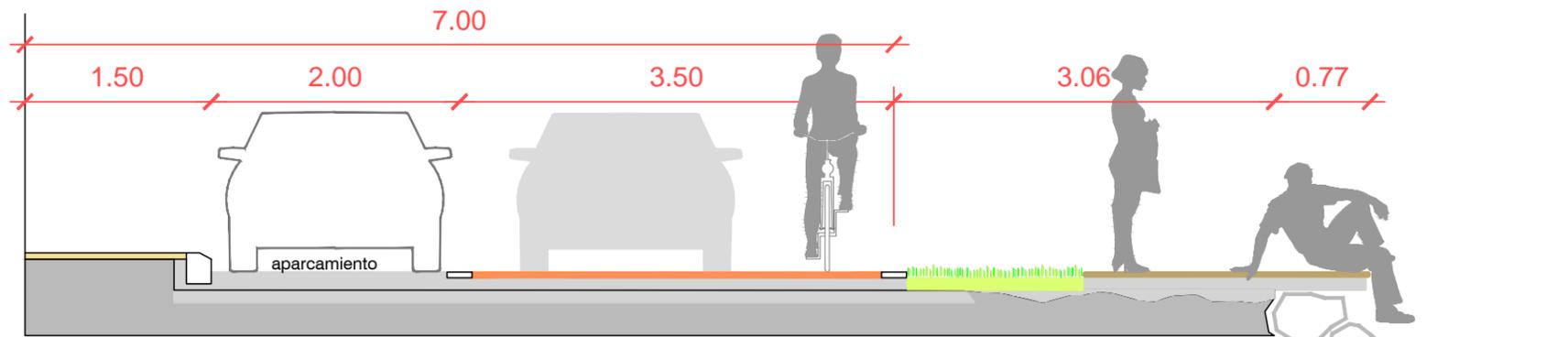
**6 CAMI DEL TREMOLAR. Tramo 2**



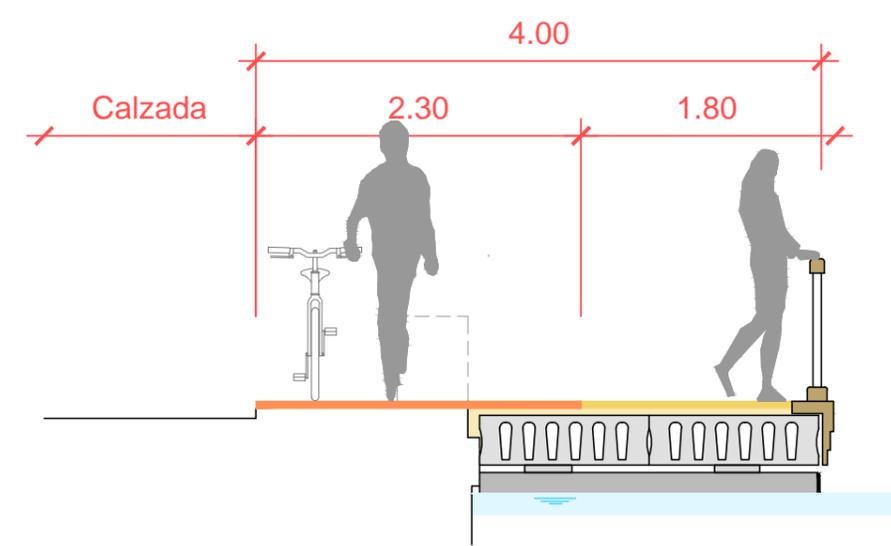


## 8 EMBARCADERO. Sèquia del Tremolar

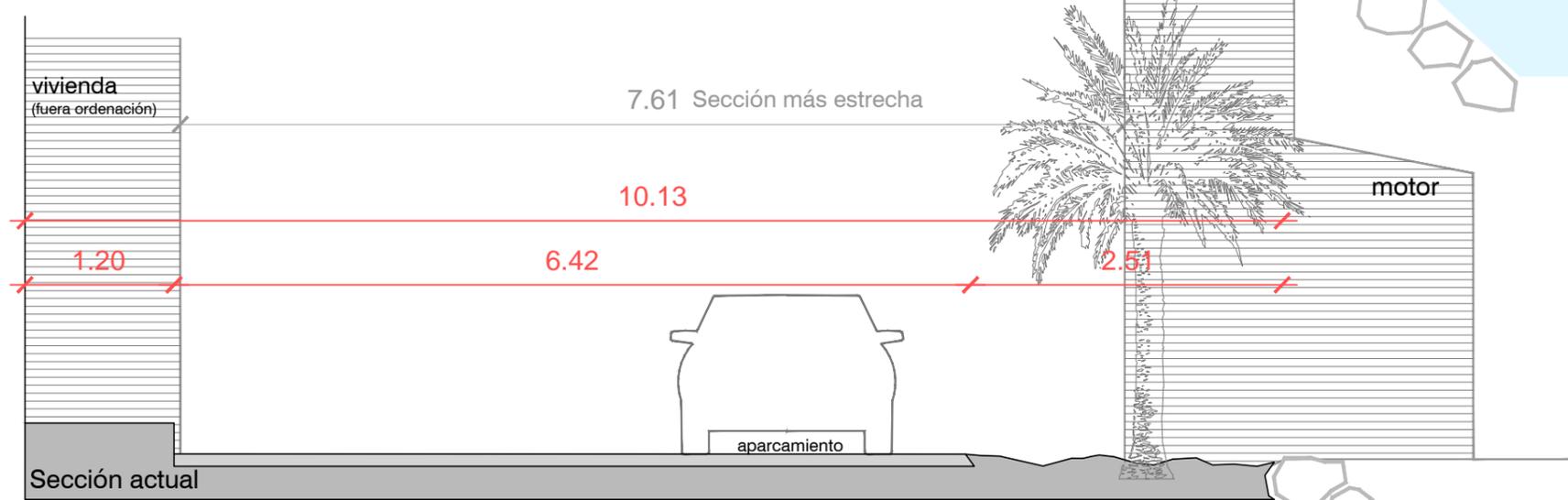
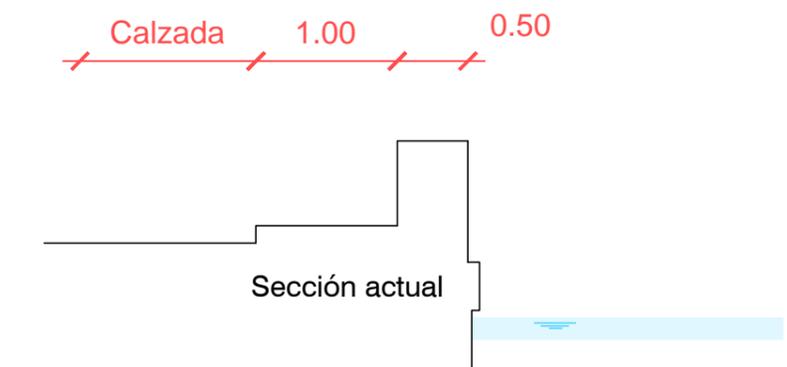
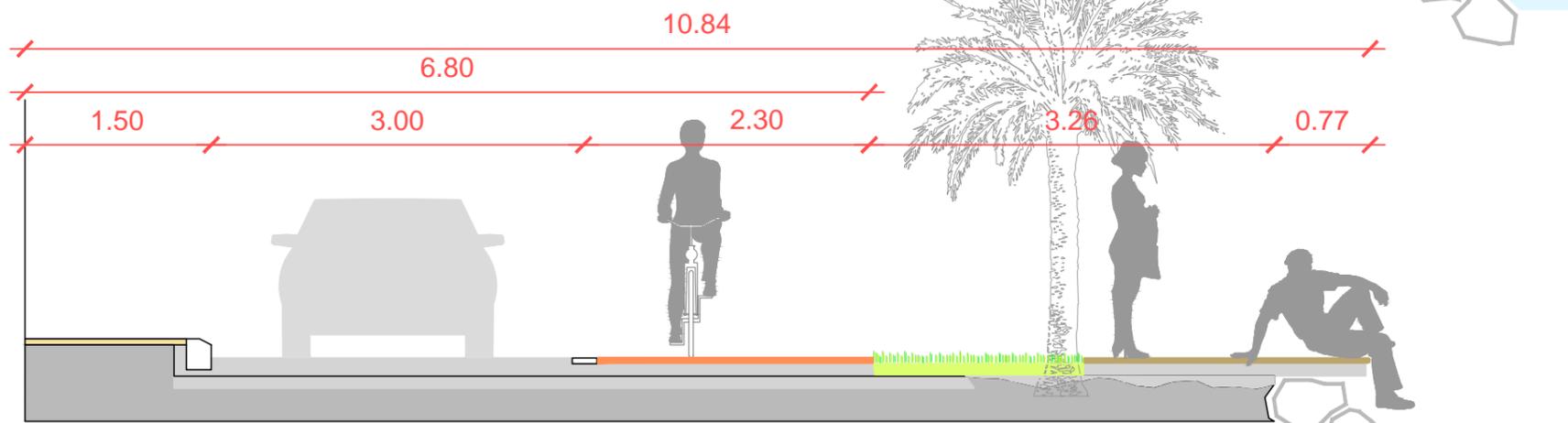
### OPCIÓN 1. Con aparcamiento y calzada compartida vehículo/bici

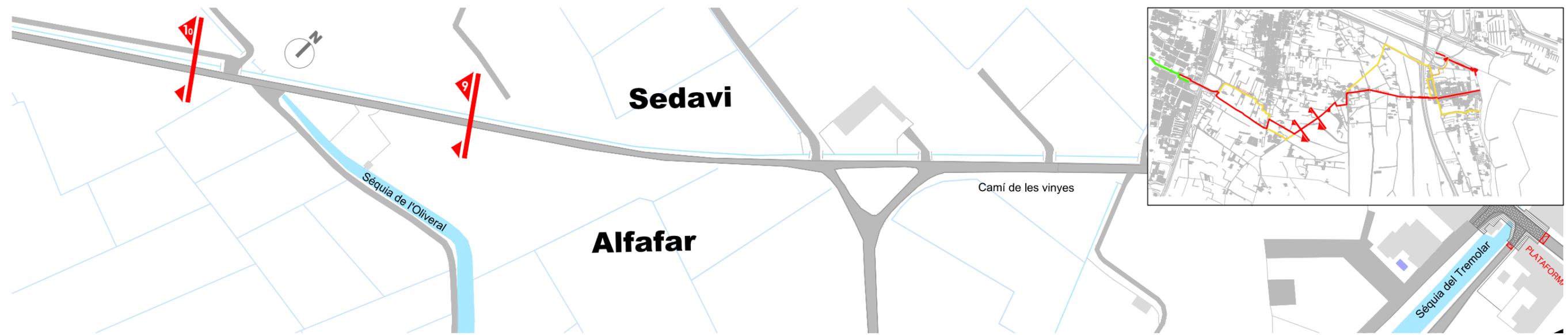


## 7 AMPLIACIÓN PASO ACEQUIAS Camí del Tremolar



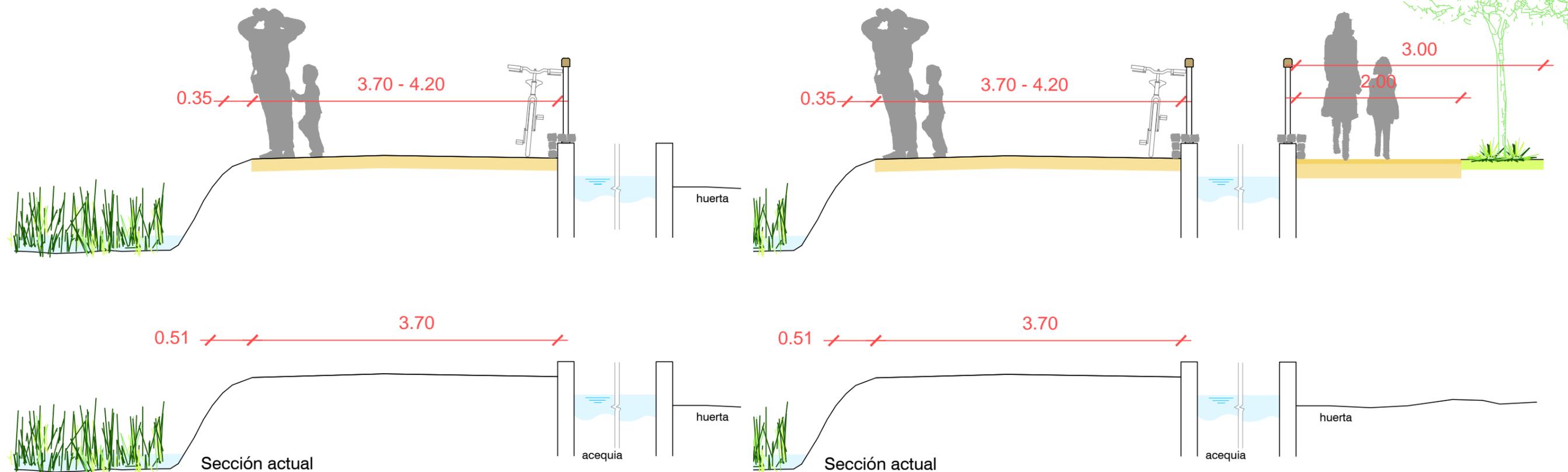
### OPCIÓN 2. Sin aparcamiento y usos separados

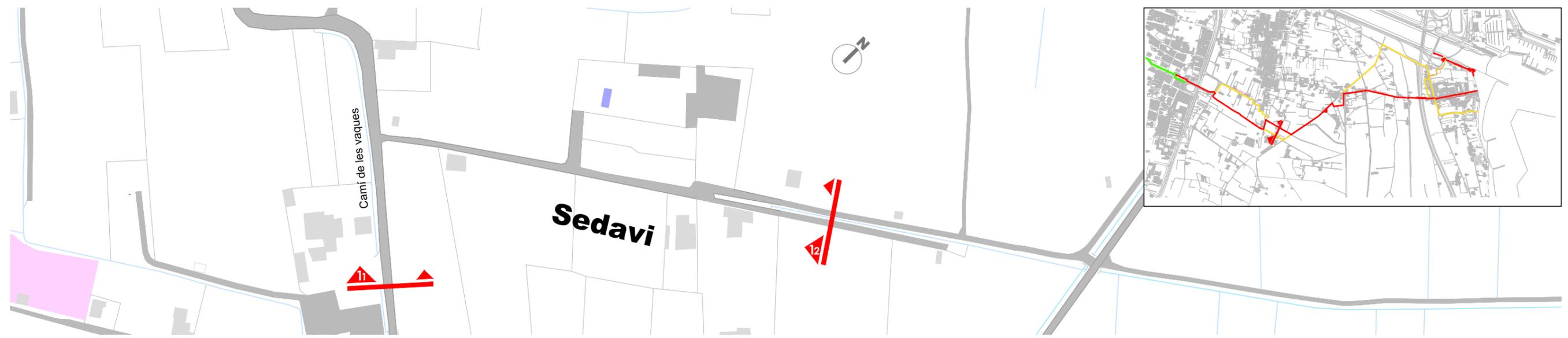




**9 SECCIÓN CAMINO PARC NATURAL ALBUFERA**  
 OPCIÓN 1. Se utiliza el camino, camí de les vinyes, sin ampliación

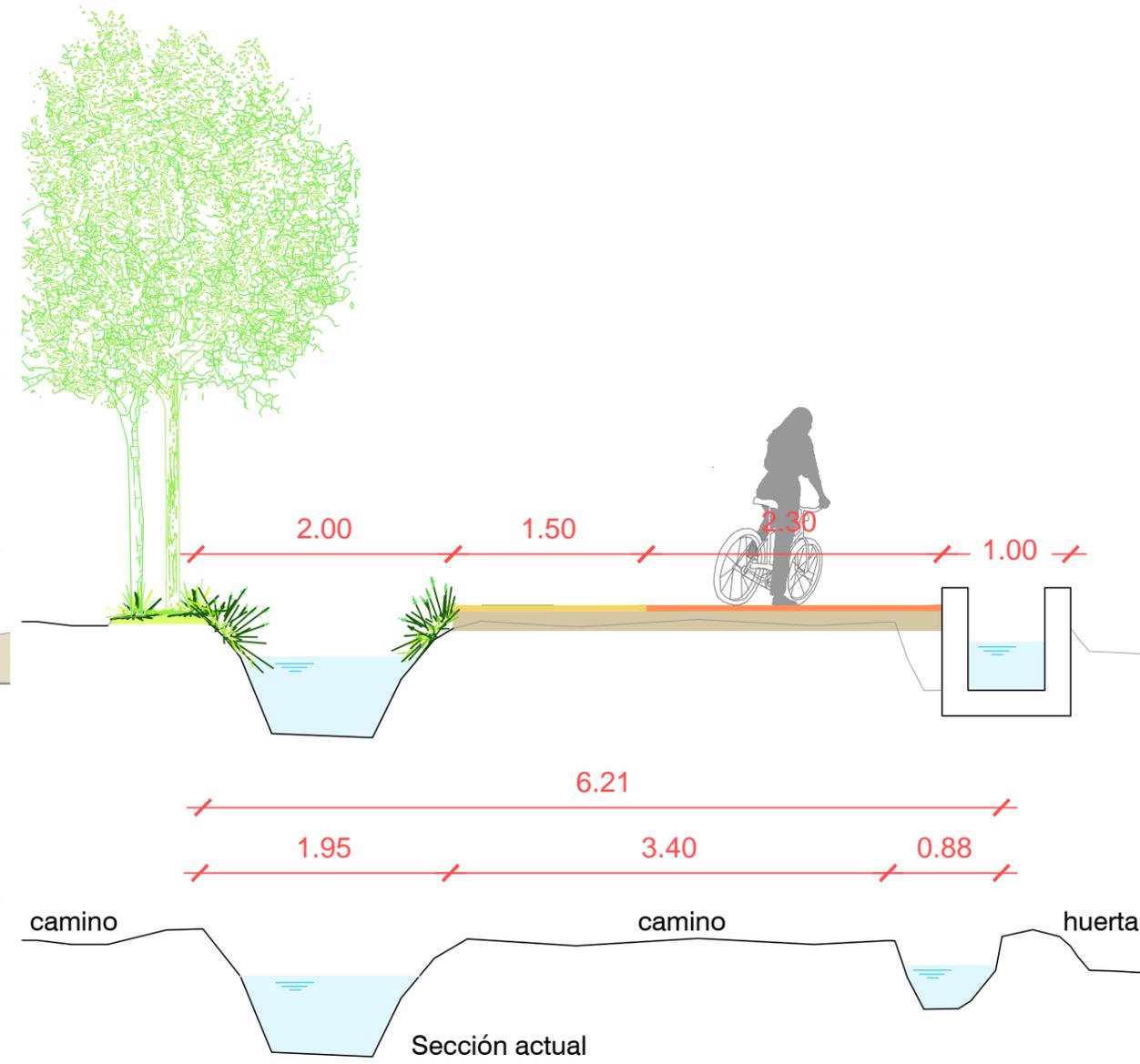
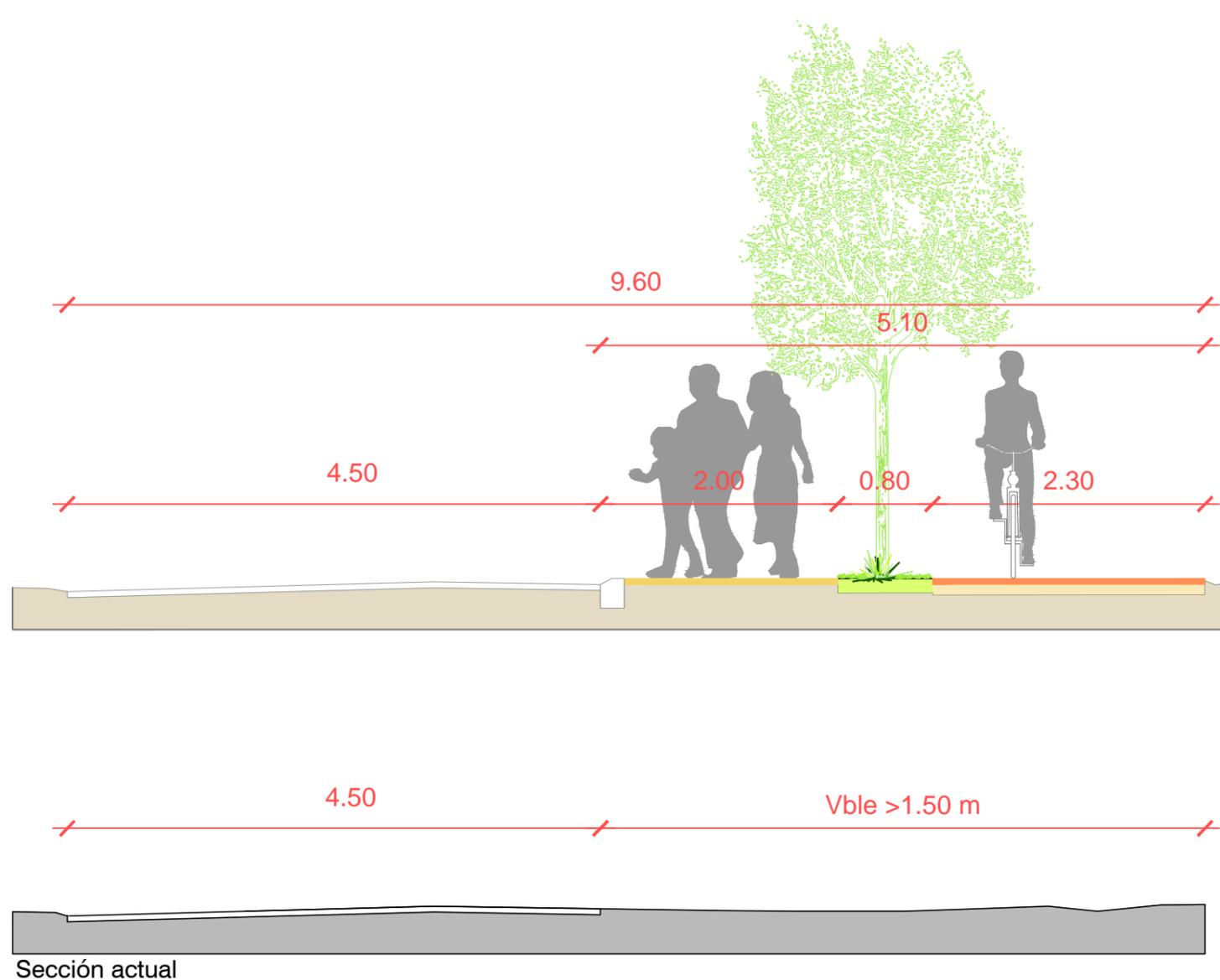
**10 SECCIÓN CAMINO PARC NATURAL ALBUFERA**  
 OPCIÓN 2. Se amplia el anillo por la zona de huerta y se arboliza

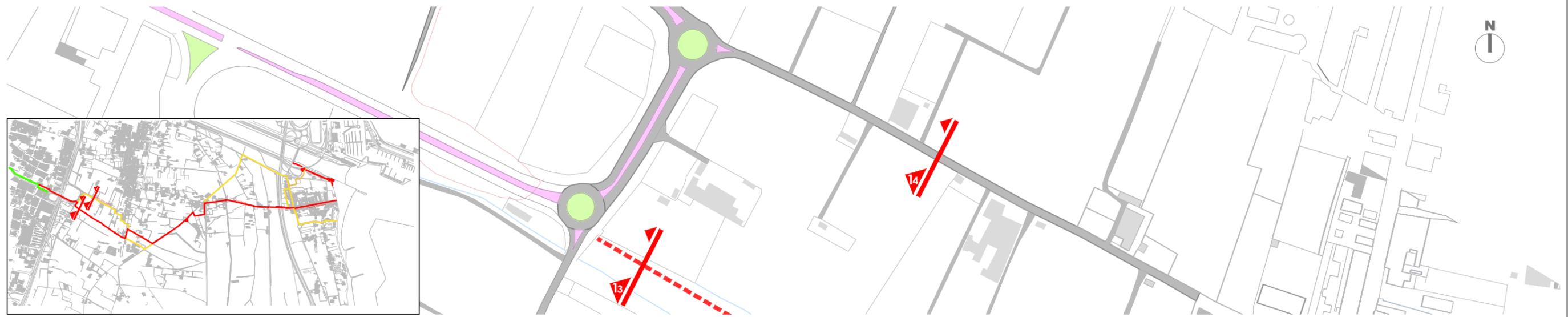




SECCIÓN TIPO: Aprovechamiento vía existente y ampliación

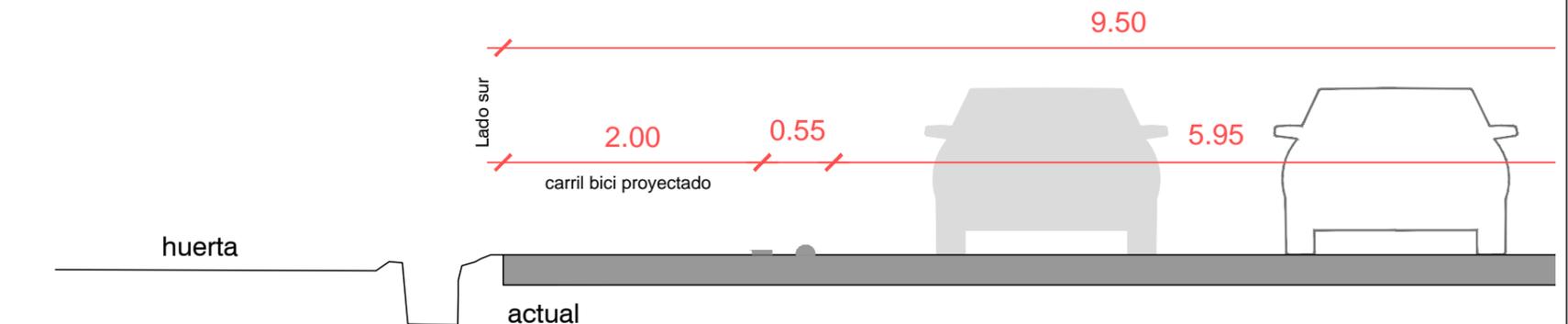
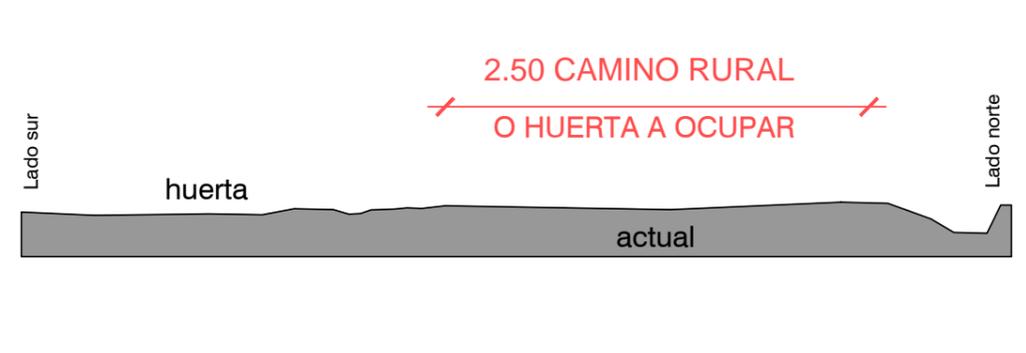
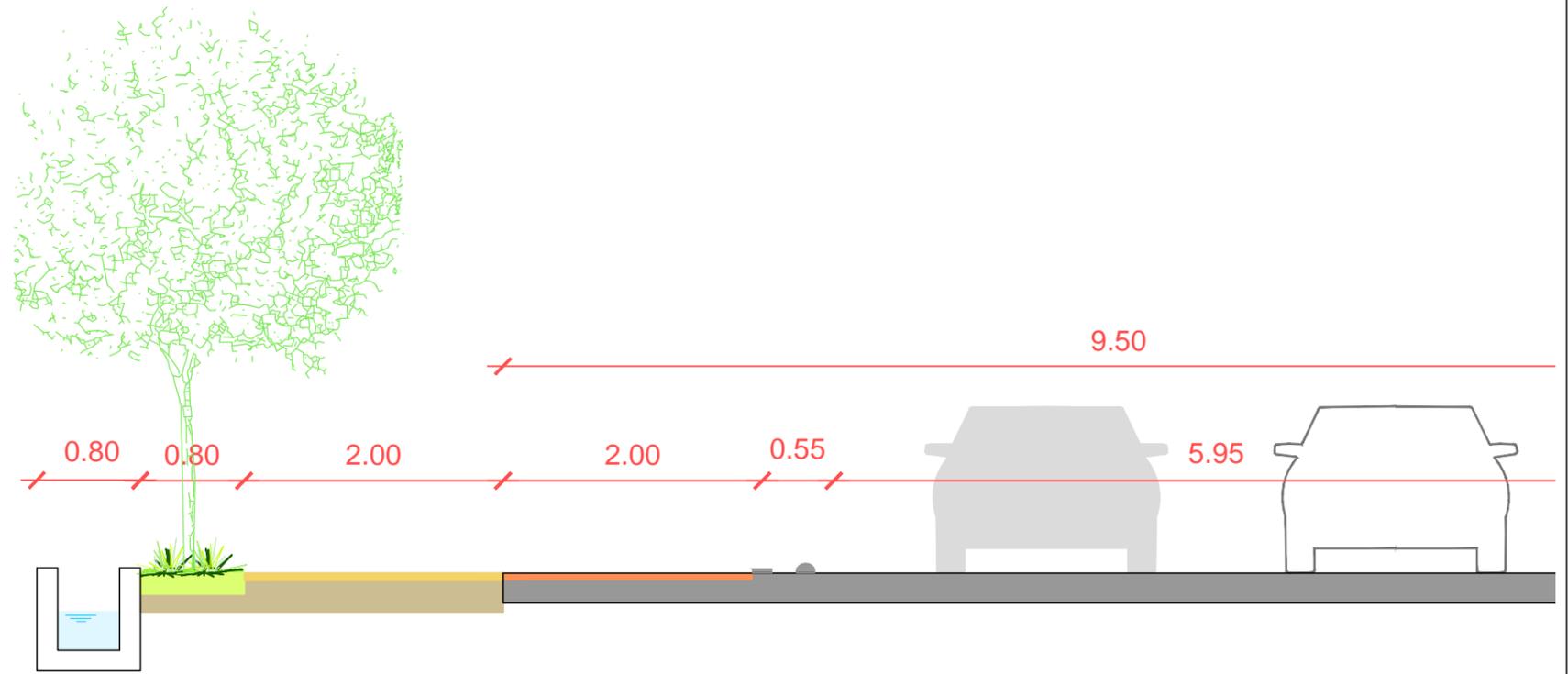
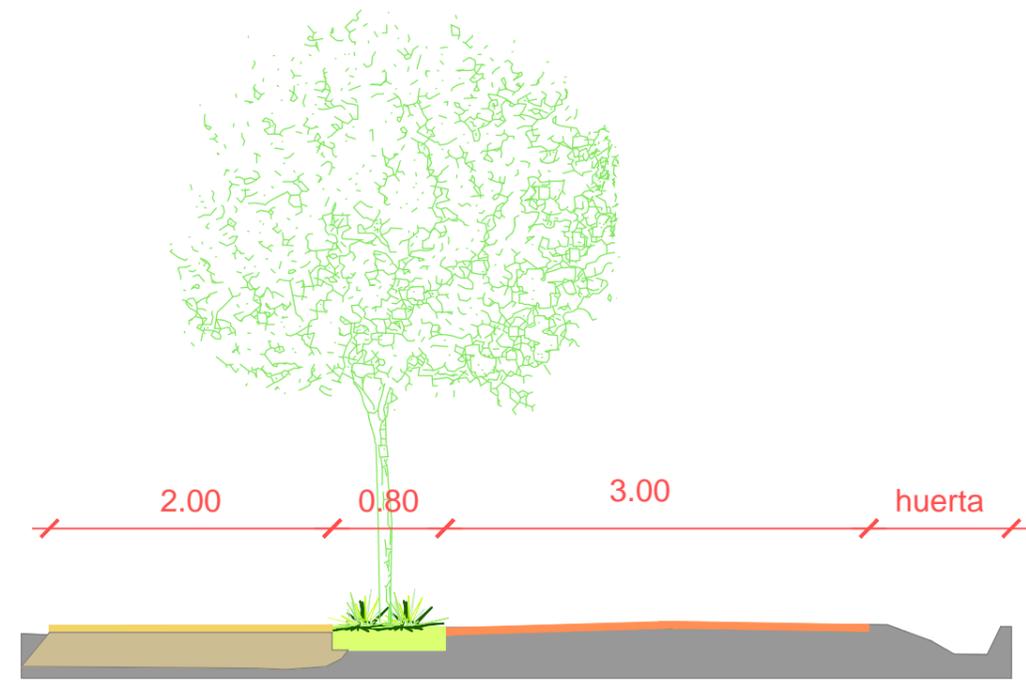
SECCIÓN CAMI DE LES VAQUES

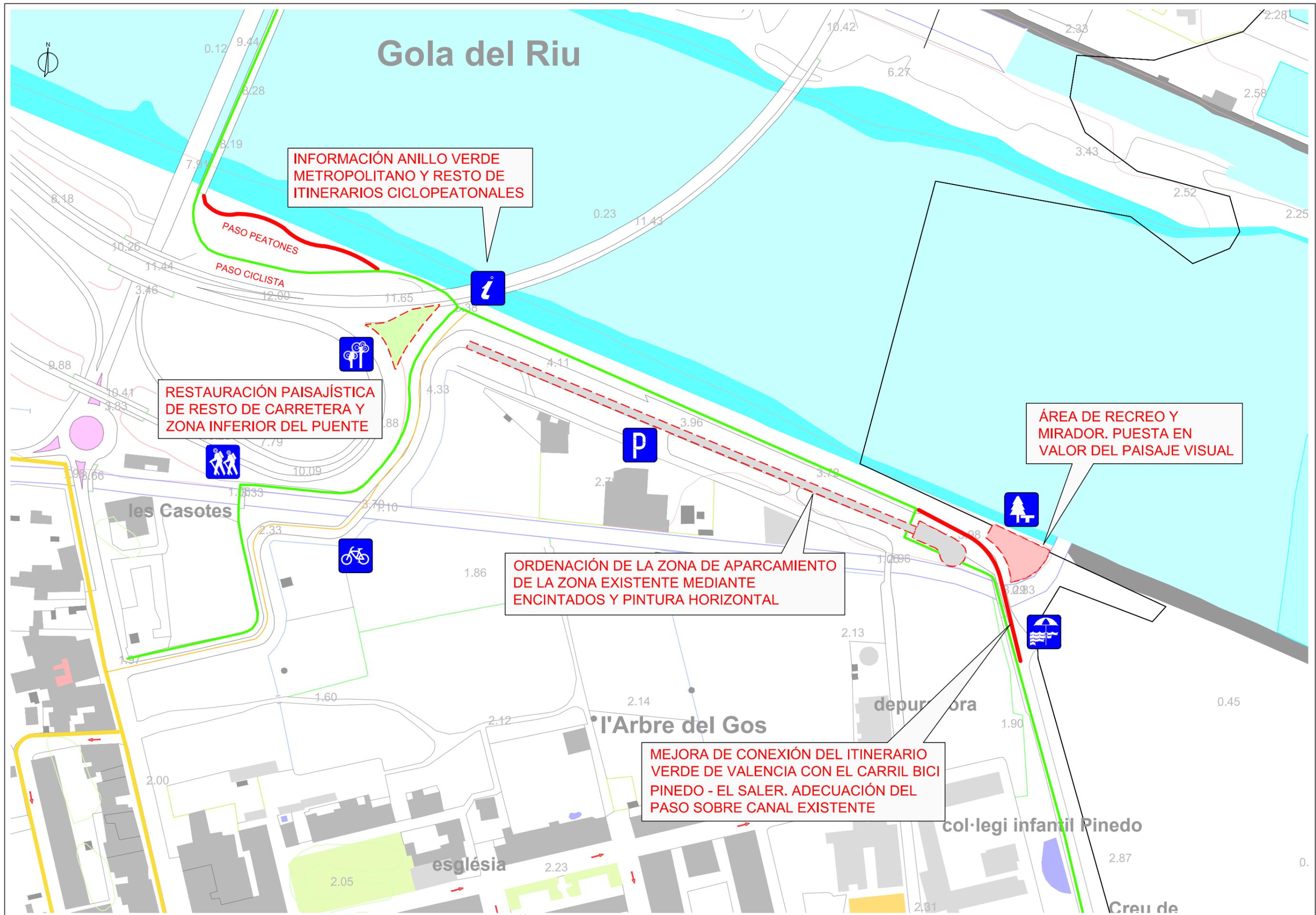




**13** SOLUCIÓN A. Aprovechar camino rural y nuevo a ejecutar por huerta

**14** SOLUCIÓN B. SENDA DE LES VAQUES. Ampliar carril bici proyectado





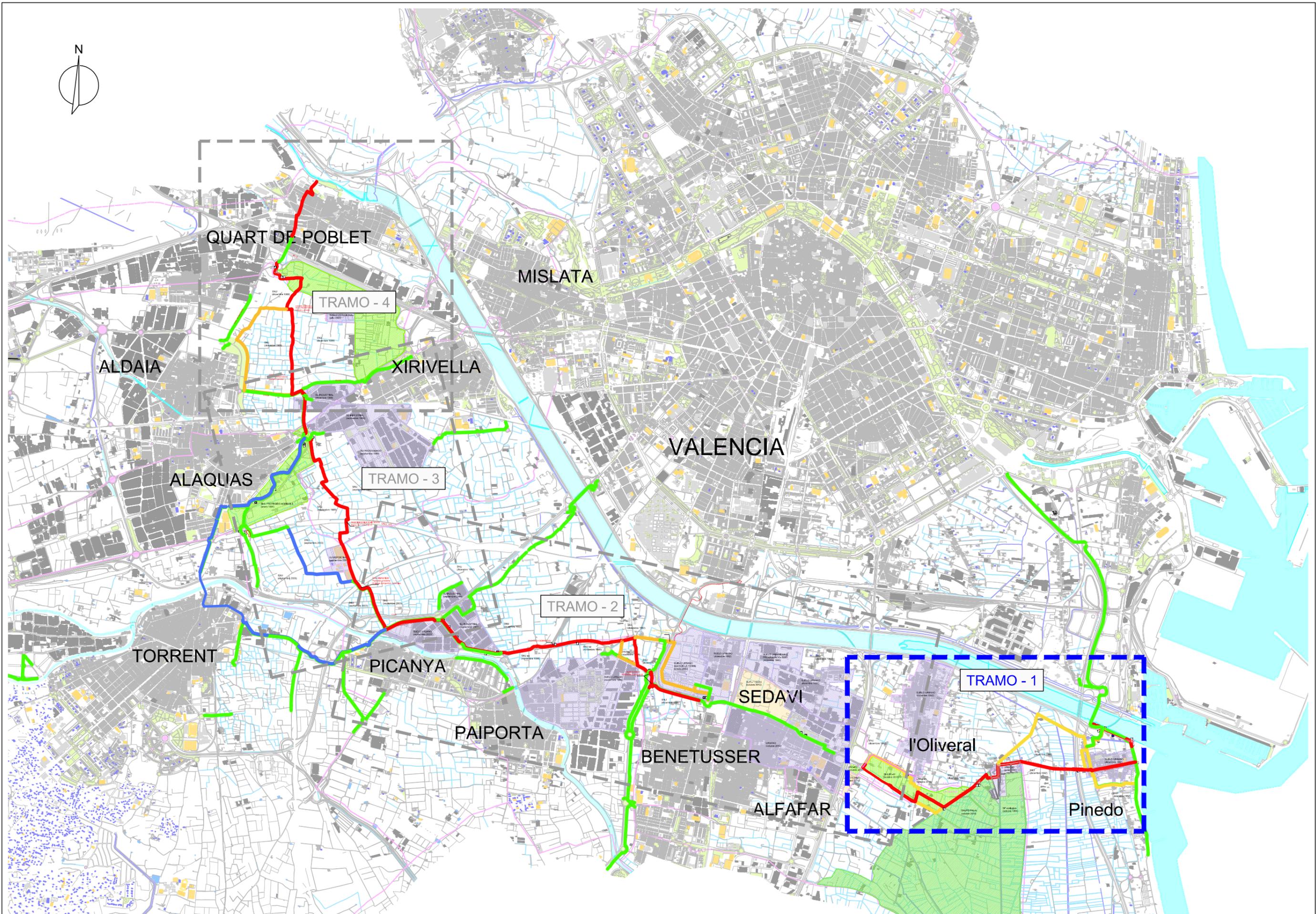
INFORMACIÓN ANILLO VERDE METROPOLITANO Y RESTO DE ITINERARIOS CICLOPEATONALES

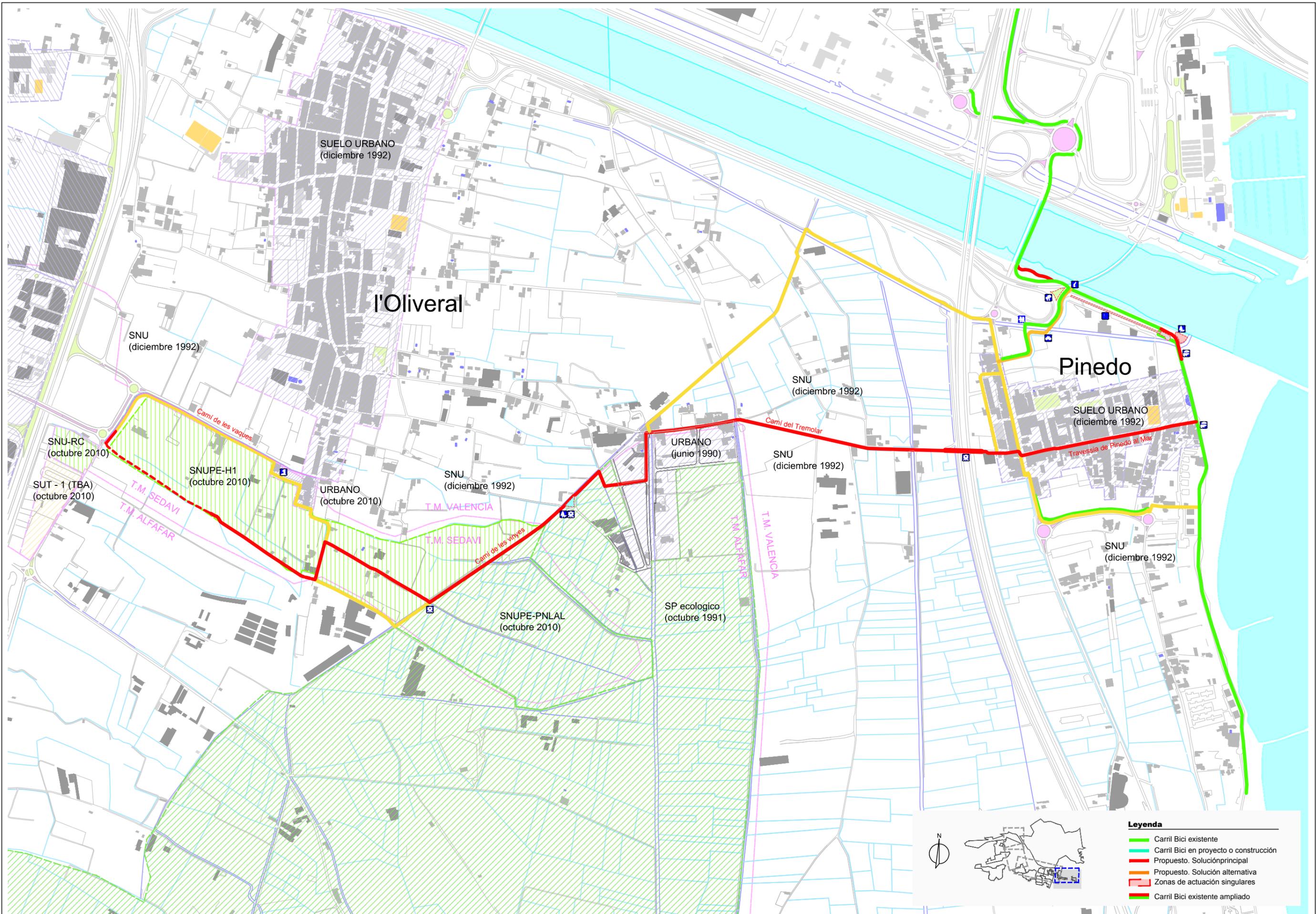
RESTAURACIÓN PAISAJÍSTICA DE RESTO DE CARRETERA Y ZONA INFERIOR DEL PUENTE

ÁREA DE RECREO Y MIRADOR. PUESTA EN VALOR DEL PAISAJE VISUAL

ORDENACIÓN DE LA ZONA DE APARCAMIENTO DE LA ZONA EXISTENTE MEDIANTE ENCINTADOS Y PINTURA HORIZONTAL

MEJORA DE CONEXIÓN DEL ITINERARIO VERDE DE VALENCIA CON EL CARRIL BICI PINEDO - EL SALER. ADECUACIÓN DEL PASO SOBRE CANAL EXISTENTE





**Legenda**

- 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 1: PINEDO - SEDAVÍ**

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

**imap**

CONSULTORA



## ANEXOS

FICHA DEL TRAMO

AFECCIONES: PAT HUERTA, PN ALBUFERA, PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

TÍTULO

ESTUDIO DE PLANEAMIENTO ANILLO VERDE METROPOLITANO DE VALENCIA.  
HORTA SUD

DOCUMENTO

**ESTUDIO DE PLANEAMIENTO. TRAMO 1: PINEDO - SEDAVÍ**

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

**imap**

CONSULTORA



## FICHA DE TRAMO

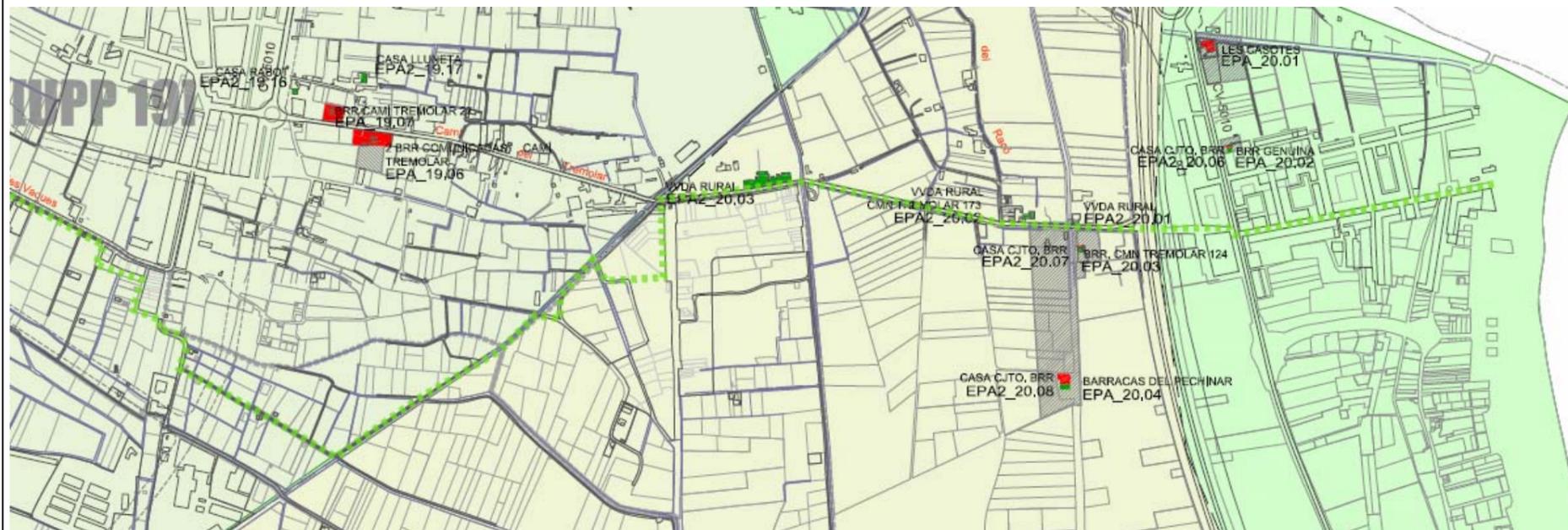
AFECCIONES: PAT HUERTA, PN ALBUFERA, PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

Nº <b>PINEDO-1</b>	TÍTULO ESTUDIO DE PLANEAMIENTO ANILLO VERDE METROPOLITANO DE VALENCIA. TRAMO PICANYA-PINEDO
	DOCUMENTO FICHAS DE INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES Y PROPUESTAS
FECHA: FEBRERO 2015	TRAMO TRAMO 1: PINEDO A SEDAVÍ

LOCALIZACIÓN E IMAGENES							RECORRIDO (DE ESTE A OESTE)	PARTICULARIDADES
							<p><b>1</b> Se parte desde la pedanía de Pinedo, concretamente del itinerario bipeatonal procedente de la Ciudad de las Artes, se continúa por el paseo marítimo de Pinedo-El Saler, y se toma la Calle Travessia al Mar hasta llegar a la CV-500. Conexión sureste con Valencia.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La Travessia pasa a sentido único para vehículos, sentido oeste, no se pierden plazas de aparcamiento.</li> <li>• Meseta en cruce con Carrera del Riu para calmar el tráfico.</li> <li>• Se reordena la zona de aparcamiento MD río Turia.</li> </ul>
							<p><b>2</b> Se amplía la pasarela existente de 2,25 m a 4,00 m de ancho sobre la CV-500 (Autopista del Saler).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• -Se amplía la estructura existente, cambiando el tablero y manteniendo pilares y viga. Se hace accesible.</li> </ul>
							<p><b>3</b> Se toma el Camino del Tremolar, hasta la acequia del Tremolar, dónde se encuentra el embarcadero en la acequia del mismo nombre. Se adecua el entorno del embarcadero y se acondiciona sobre un ancho medio de 10,50 m, poniéndolo en valor como lugar de interés.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se hace necesaria la ampliación de la plataforma por el Camino, mediante cubrición de acequia del lado sur.</li> <li>• Meseta en cruce de la Acequia con camino del Tremolar para calmar el tráfico.</li> </ul>
							<p><b>4</b> Continúa por el Cami de les Vinyes, límite histórico entre la huerta y los arrozales de la Albufera. Afectado por el Parque Natural de la Albufera.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ancho de entre 3,50-4,20 m de plataforma compartido. Camino de zahorra poco transitado.</li> </ul>
							<p><b>5</b> Se sigue hacia Sedaví por el Cami de les Vaques y por la ejecución de un nuevo camino de huerta, hasta la rotonda de la V-31.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se hace necesaria la ocupación de un camino rural y la expropiación de unos 200 m, previo enlace rotonda V-31.</li> <li>• Autorización del Ministerio de Fomento para el acondicionamiento de l puente sobre la V-31..</li> </ul>
							<p><b>6</b> Se conecta con en la rotonda del enlace de la V-31 con una plataforma ciclopeatonal planificada, que a su vez accederá a l a plataforma de Sedaví.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Plataforma con ancho de 4,50 m, arbolada e iluminada. Sólo requiere señalización.</li> </ul>
							<p><b>AFECCIONES</b></p> <p>1.- Cambio de sentido de circulación en calles de Pinedo 2.- Ampliación de pasarela sobre la CV-500 3.- Actuación en Camí del Tremolar y embarcadero del tremolar 4.- Cami de les Vinyes y Camí de les Vaques. 5.- Nuevo camino a ejecutar sobre camino rural y terrenos nuevos 6.- Conexión con plataforma programada sobre V-31</p>	<p><b>ORGANISMOS</b></p> <p>Ajuntament de València (Pedanía de Pinedo) Conselleria d'Infraestructures Ajuntament d'Alfatar y Regantes del Canal de Riego del Río Turia (acquia de l'Or) Parc Natural de l'Albufera, Ajuntamen d'Alfatar y Sedaví Ajuntament de Sedaví Ministerio de Fomento</p>
<p><b>LUGARES DE INTERÉS</b></p> <p>PLAYA DE PINEDO – Creu de la Conca PARQUE NATURAL DE LA ALBUFERA ACEQUIAS HISTÓRICAS. EMBARCADERO DEL TREMOLAR HUERTA DE VALENCIA (PAT de la huerta, en tramitación) BARRACAS Y VIVIENDAS RURALES DEL TREMOLAR CAMÍ DE LES VINYES – Camino histórico límite entre arrozales y huerta</p>								
LONGITUDES	TOTAL	EN SERVICIO	PROYECTADO	PLANIFICADO	URBANO	HUERTA		
en metros	<b>3.870</b>	-	-	<b>3.870</b>	965	2.905		

Nº <b>PINEDO-2</b>	TÍTULO ESTUDIO DE PLANEAMIENTO ANILLO VERDE METROPOLITANO DE VALENCIA. TRAMO PICANYA-PINEDO
	DOCUMENTO FICHAS DE INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES Y PROPUESTAS
FECHA: FEBRERO 2015	TRAMO TRAMO 1: PINEDO A SEDAVÍ

RELACIÓN DEL ANILLO VERDE CON OTROS DOCUMENTOS DE REFERENCIA



**U.P.P. [20] Huerta de la Sèquia de l'Or -  
Arrossars de l'Albufera**

**ELEMENTOS ARQUITECTÓNICOS**

**1er grado**

- EPA\_20.01 Silos del Pinedo. Les Casotes (VLC) - BRL
- EPA\_20.02 Barraca de la Genuina en Pinedo (VLC) - BRR-BRL
- EPA\_20.03 Barraca Camino de Tremolar, 124 (VLC) - BRR-BRL
- EPA\_20.04 Barracas del Pechinar (VLC) - BRR-BRL

**2do grado**

- EPA2\_20.01 Vivienda rural [ámbito Brr. C. Tremolar 124]
- EPA2\_20.02 Vivienda rural
- EPA2\_20.03 Vivienda rural
- EPA2\_20.04 Vivienda rural
- EPA2\_20.05 Porxada Arnau
- EPA2\_20.06 Casa Cjto. Barraca [ámbito Brr. Genuina]
- EPA2\_20.07 Casa Cjto. Barraca [ámbito Brr. Tremolar 124]
- EPA2\_20.08 Casa Cjto. Barraca [ámbito Brr. Pechinar]

TÍTULO

ESTUDIO DE PLANEAMIENTO ANILLO VERDE METROPOLITANO DE VALENCIA.  
HORTA SUD

DOCUMENTO

**ESTUDIO DE PLANEAMIENTO. TRAMO 1: PINEDO - SEDAVÍ**

FICHA DEL TRAMO



**AFECCIONES: PAT HUERTA, PN ALBUBERA, 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 Turia.

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.

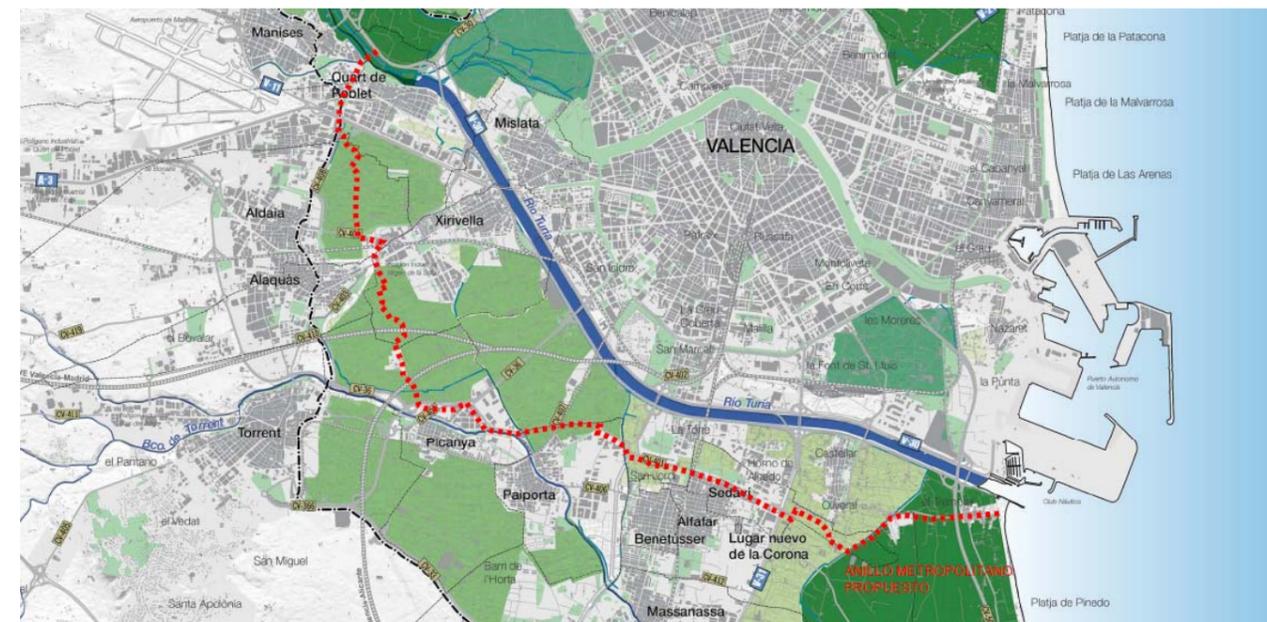
### PLAN DE ACCIÓN TERRITORIAL DE LA HUERTA (en tramitación)

#### 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 Turia: 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 Turia, PRUG de l'Albufera actualmente en proceso de revisión, PORN de l'Albufera y del Parque Natural del Turia.

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.

### PRUG DE L'ALBUFERA

El PRUG de l'Albufera se encuentra actualmente en proceso de revisión, habiéndose publicado el 29 de septiembre, la PROPUESTA DE NORMATIVA DEL PLAN RECTOR DE USO Y GESTIÓN DEL PARQUE NATURAL DE L'ALBUFERA. En este documento se establecen determinaciones relativas a infraestructuras, zonas de ordenación y usos en las distintas zonas.

#### 2.2.1.- Obras de infraestructuras

##### Artículo 81. Normas generales sobre obras de infraestructura

1. Con carácter general el trazado de infraestructuras no asociadas a usos propios del Parque Natural deberán discurrir por fuera del ámbito territorial del mismo. En caso de afección deberá justificarse la imposibilidad de un trazado alternativo y el proyecto deberá contener medidas correctoras y compensatorias.

2. Las normas correspondientes a cada categoría de zonificación especificarán las actuaciones que deben someterse a régimen de Evaluación de Impacto Ambiental o informe previo de la unidad administrativa competente en materia de espacios naturales protegidos.

3. Las condiciones generales que deben regir la realización o remodelación de infraestructuras en el ámbito del Parque son las siguientes:

a) Los trazados y emplazamientos deberán tener en cuenta las condiciones ecológicas y paisajísticas del territorio, con el fin de evitar la creación de obstáculos a la libre circulación de las aguas o rellenos en las vertientes y cauces, así como degradación de la vegetación natural o impactos paisajísticos negativos.

b) Durante la realización de las obras deberán tomarse las precauciones necesarias para evitar la destrucción de la cubierta vegetal, debiéndose proceder, a la terminación de las obras, a la restauración del terreno y de la cubierta vegetal. Asimismo, se evitará la realización de obras en aquellos períodos en que puedan comportar alteraciones y riesgos para la fauna.

c) Los informes de la unidad administrativa competente en materia de espacios naturales protegidos que este Plan específica para la realización de determinadas obras de infraestructura, deberán obtenerse con carácter previo al otorgamiento de la correspondiente licencia urbanística.

d) A los efectos de instalación de nuevas infraestructuras, la red viaria estatal, autonómica y local tiene la consideración de "corredor para la preferente localización de infraestructuras" en una franja de 100 metros de anchura a cada lado de la mediana, sin perjuicio de las limitaciones específicas que el P.R.U.G. establece para cada Zona de ordenación del Parque. La ejecución de futuras infraestructuras, tales como líneas eléctricas y de comunicaciones, gasoductos o conducciones de agua, debe dirigirse con carácter prioritario hacia dichos corredores y de no ser posible, seguir los caminos existentes.

**8. Se permiten las obras de conservación y mantenimiento de la red de infraestructuras viarias.** Cuando éstas impliquen ampliación de la plataforma o modificación de trazado, deberán habilitarse medidas para compensar la nueva ocupación de suelo, de manera que, en términos netos, la calidad ambiental de los hábitats afectados no disminuya.

9. Fuera de zona urbana o antropizada no se permite apertura de nuevos caminos o carreteras.

10. Durante o después de las tareas de mantenimiento de caminos, no se permite la deposición de restos en zonas aledañas a los mismos.