



# GENERALITAT VALENCIANA

CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES, TERRITORI I MEDI AMBIENT

## —Infraestructures Públiques—

TIPO DE DOCUMENTO:  
**ESTUDIO DE PLANEAMIENTO**

AÑO:  
**MARZO 2015**

TITULO:  
**ANILLO VERDE METROPOLITANO - HORTA SUD  
TRAMO 2-3: SEDAVÍ-PICANYA / PICANYA-ALDAIA**

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



TÍTULO

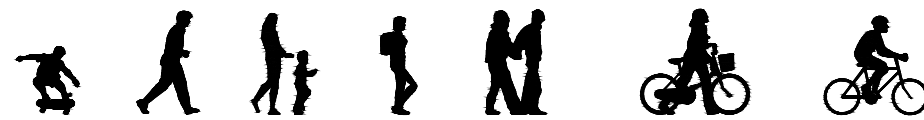
ESTUDIO DE PLANEAMIENTO ANILLO VERDE METROPOLITANO DE VALENCIA.  
HORTA SUD

DOCUMENTO

**ESTUDIO DE PLANEAMIENTO. TRAMO 2 Y 3: SEDAVÍ - PICANYA / PICANYA - ALDAIA**

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

**imap**  
CONSULTORA



## **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

TÍTULO

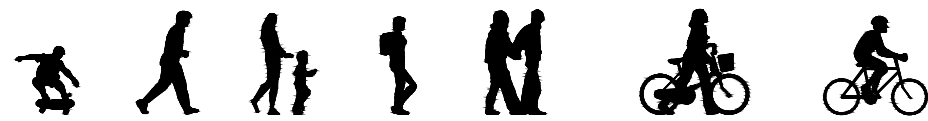
ESTUDIO DE PLANEAMIENTO ANILLO VERDE METROPOLITANO DE VALENCIA.  
HORTA SUD

DOCUMENTO

**ESTUDIO DE PLANEAMIENTO. TRAMO 2 Y 3: SEDAVÍ - PICANYA / PICANYA - ALDAIA**

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

**imap**  
CONSULTORA



## **ANTECEDENTES Y OBJETO**

OBJETIVOS

MEDIO SOCIO-ECONÓMICO

CONDICIONANTES URBANÍSTICOS Y MEDIOAMBIENTALES

DESCRIPCIÓN DEL TRAMO

Estado Actual

Trazado

Secciones

Particularidades

Afecciones y organismos intervinientes

ESTUDIO DE SOLUCIONES

AVANCE DE PRESUPUESTO

RESULTADOS ESTIMADOS

## ANTECEDENTES

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

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

SOM MOBILITAT – XARXA DE VIANANTS/CICLISTA



*El documento lo constituyen 61 itinerarios, que configuran aproximadamente 222 km de nuevas infraestructuras.*

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

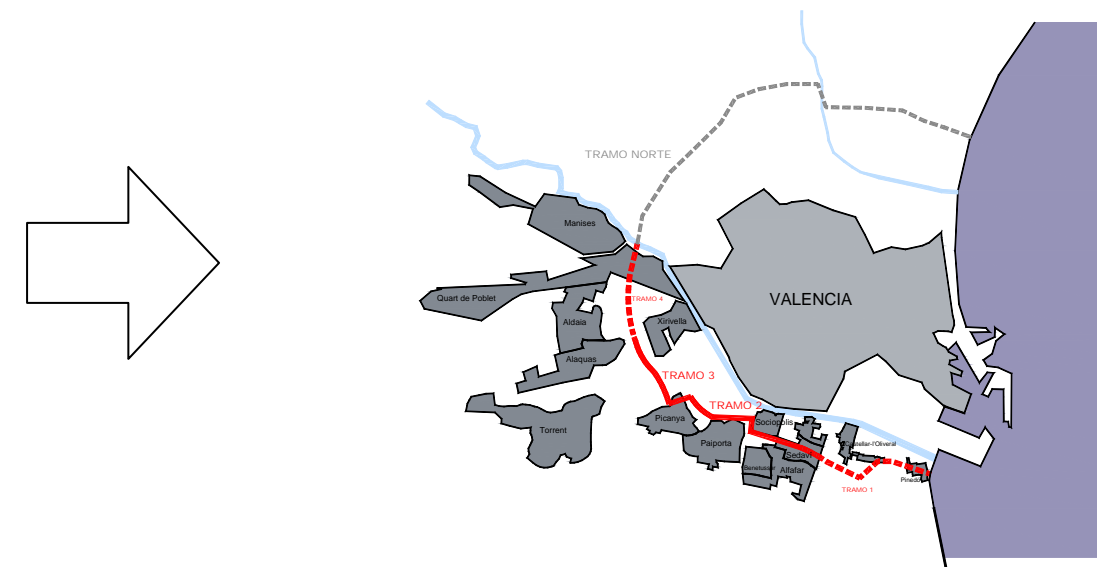
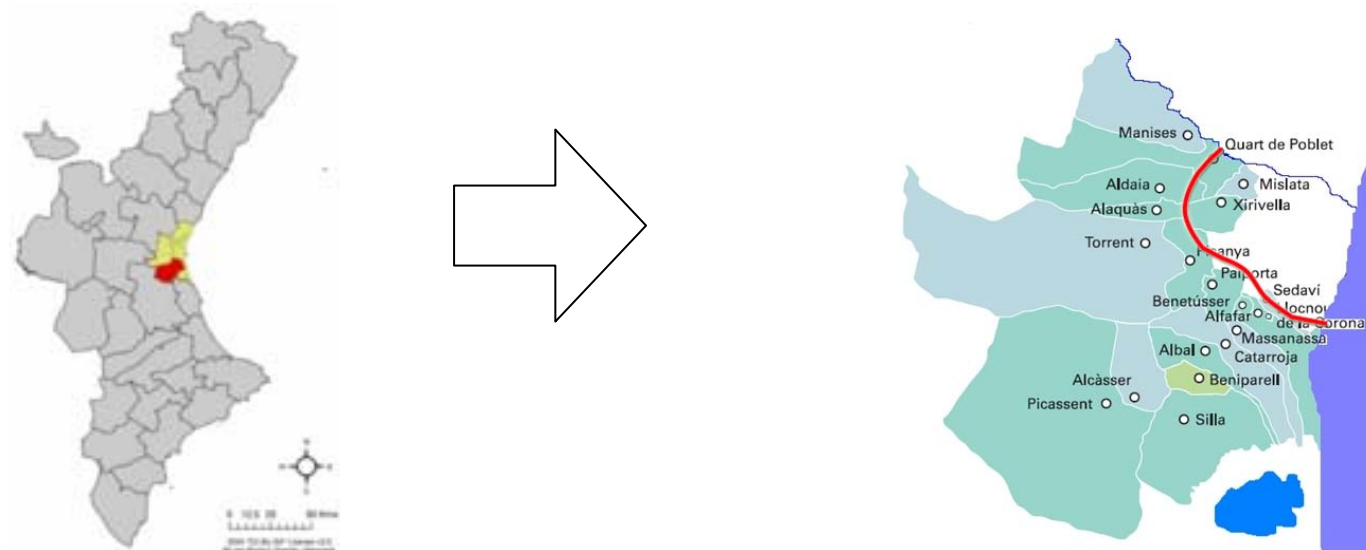
El objeto del presente **Estudio de Planeamiento. TRAMO 2: SEDAVÍ-PICANYA** y **TRAMO 3: PICANYA-ALDAIA**, que discurre entre el carril bici de la CV-407 (en el T.M. de Valencia) y la rotonda de la CV-403 y la CV-409 (T.M. Aldaia), es recoger en un documento la definición de la solución propuesta con 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, Alaquàs y Quart de Poblet; las infraestructuras más importantes que atraviesa el Anillo son: la carretera CV-500, la V-31 y la A-3, las línea de Ferrocarril Valencia-La Encina, Valencia-Cuenca y la Línea 1 de FGV.

En concreto, el **TRAMO 2 Y 3: SEDAVÍ-PICANYA / PICANYA-ALDAIA**, se inicia en la rotonda al este de las vías de ferrocarril de la CV-407 (en La Torre, T.M. de Valencia) y finaliza la rotonda de la CV-403 con la CV-409 (T.M. de Aldaia).





TÍTULO

ESTUDIO DE PLANEAMIENTO ANILLO VERDE METROPOLITANO DE VALENCIA.  
HORTA SUD

DOCUMENTO

**ESTUDIO DE PLANEAMIENTO. TRAMO 2 Y 3: SEDAVÍ - PICANYA / PICANYA - ALDAIA**



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.

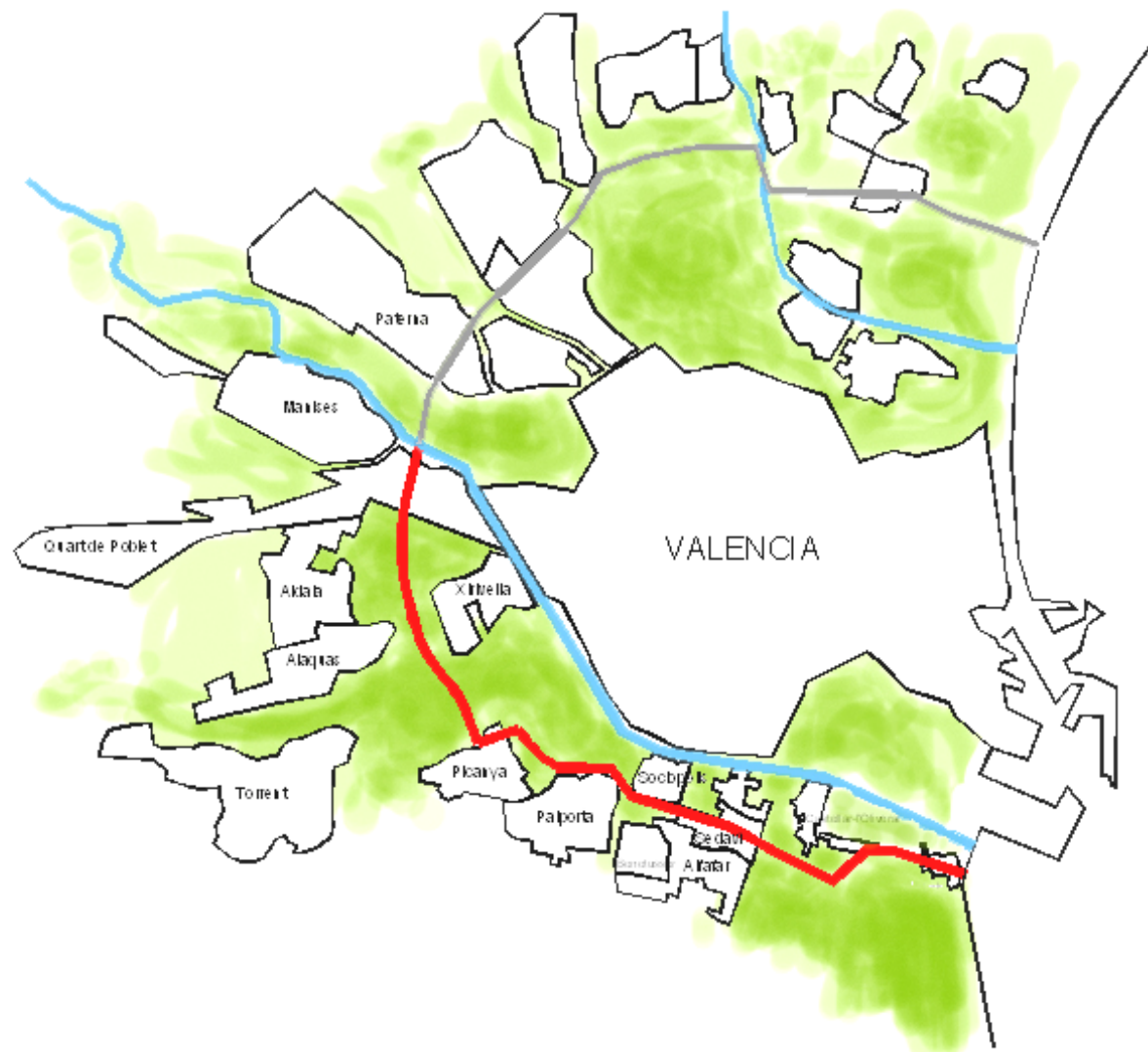
Además este anillo verde tiene como objetivos específicos:

- **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 (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:

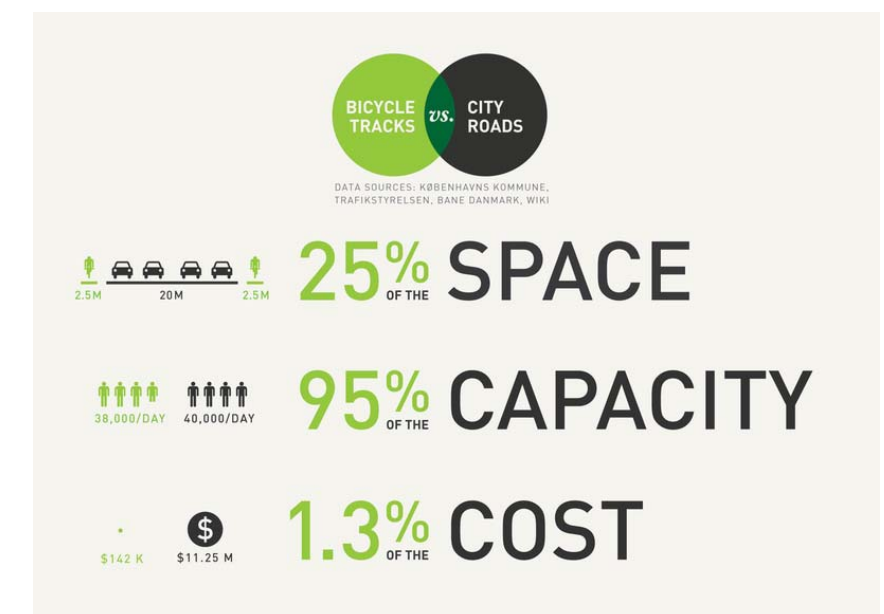
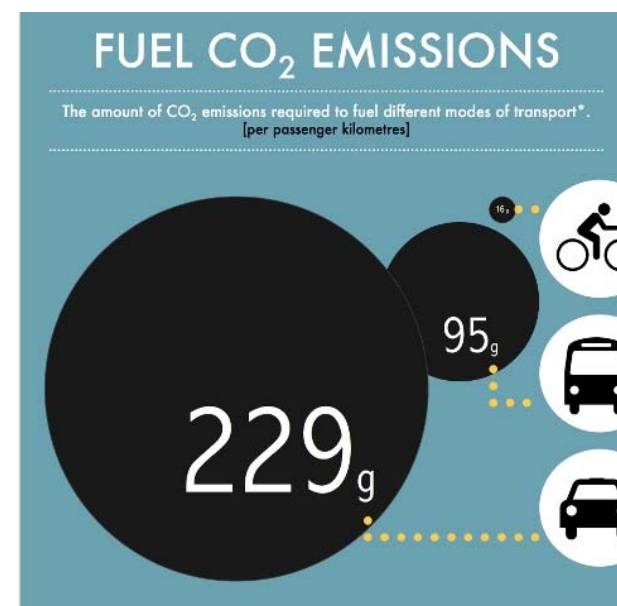
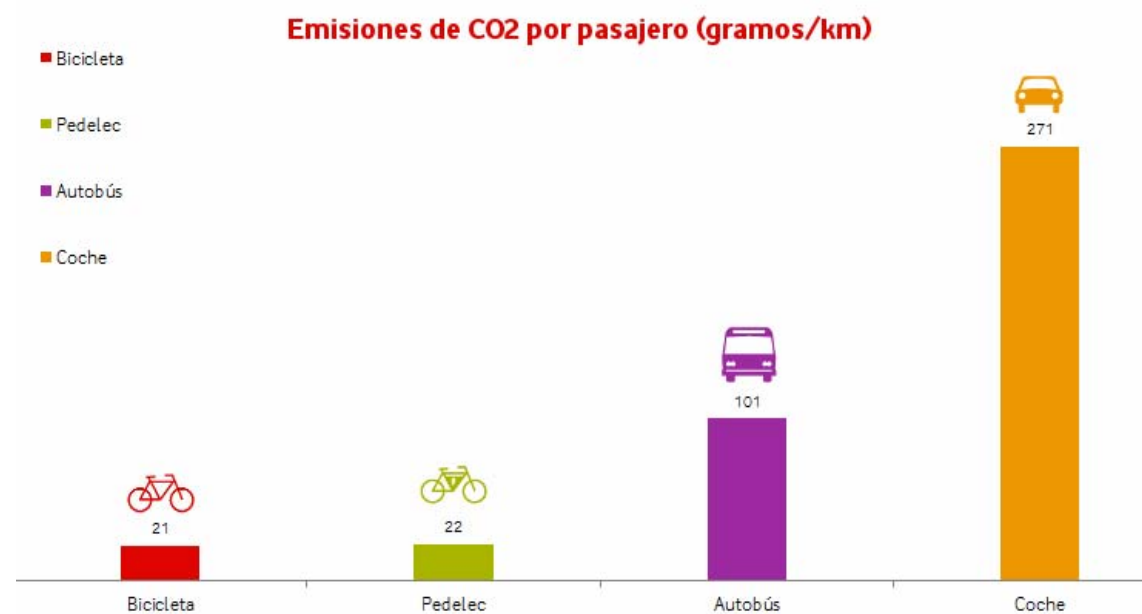
- Caminos rurales tradicionales
- Carriles bicis y de peatones existentes
- Caminos de servicio de acequias y otras infraestructuras hidráulicas tradicionales
- Calles urbanas en las poblaciones
- Nuevas plataformas de uso exclusivo a realizar

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 Drobis 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 CO2 emitidas por los principales medios de transportes urbanos. La imagen de la derecha es la comparación entre plataformas para bicicletas y para vehículos, realizada por el Ayuntamiento de Copenhague entre otros.



TÍTULO

ESTUDIO DE PLANEAMIENTO ANILLO VERDE METROPOLITANO DE VALENCIA.  
HORTA SUD

DOCUMENTO

**ESTUDIO DE PLANEAMIENTO. TRAMO 2 Y 3: SEDAVÍ - PICANYA / PICANYA - ALDAIA**

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, Benetússer, Alfafar, Massanassae, Catarroja, Lloc Nou de la Corona, y las situadas más al interior, Paiporta, Picanya, Torrent, Alaquàs, 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

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

Fuente: \* En Perez Puchal, 1981

\*\* Elaboración Propia a partir de INE

Tabla 2: Población Área Metropolitana y Valencia

	Total 2011
Comunitat Valenciana	5.009.931
Provincia de Valencia	2.563.342
46250 - Valencia	792.054
TOTAL L'Horta Nord	224.089
TOTAL L'Horta Oest	349.296
46005 - Alaquàs	30.148
46021 - Aldaia	30.641

46102 - Quart de Poblet	25.253
46193 - Picanya	11.223
46244 - Torrent	80.829
<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% Alaquàs 77% Quart de Poblet, 86% Alfafar y Picanya, hasta el 93% de la Ciudad de Valencia), un 15% aproximadamente dedicada a la industria (Picanya y Alfafar 3%, Torrent 9%, Catarroja 12%, Lloc Nou de la Corona 25%), entre un 10-15% a la construcción (Quart de Poblet y Sedaví 8%, Alfafar 9%, Alacuàs 14%, Paiporta 19%), y a gran distancia, la agricultura, con sólo el 1,5% aproximadamente (Aldaia 0,2%, Torrent 2,4%, Picanya 4,8%). Con los datos de 2013, del Banco de Datos Territorial del IVE, se constata que la tasa de paro para la comarca de l'Horta Sud y l'Horta Oest alcanza valores del 21%. Esta cifra es resultado del incremento del paro experimentado en los últimos años respecto de las tasas históricas de la comarca, que se situaban en torno al 6-8%. Y está especialmente relacionado con la crisis del sector del mueble y de la construcción.

Los municipios de la comarca de l'Horta Sud i de l'Horta Oest, se caracterizan por la presencia de un número elevado de polígonos o parques industriales, que si bien originariamente se construyeron para la implantación de actividades industriales pertenecientes al sector secundario, algunos de ellos surgidos de forma espontánea con la construcción de naves aisladas o varias naves en torno a una vía

de comunicación (Horno Alcedo), el crecimiento y la ordenación posterior a derivado en la creación de importantes áreas de suelo ocupadas por actividades del sector secundario y terciario, que incorporan también infraestructuras de comercio y áreas de ocio de gran afluencia (Centro comercial Bonaire, Parque Albufera, MN4,...). La creación de estas áreas industriales y de servicios, tiene su origen en los años 70-80, y su desarrollo se realizó en muchos de los municipios sin una planificación y ordenación previa que permitiera el asentamiento de las mismas de forma controlada y organizada. Uno de los principales problemas de estas áreas es el déficit de infraestructuras y servicios elementales como el transporte público, carencias que por otra parte, son difíciles suplir por el pequeño tamaño de algunas de esas áreas que difícilmente pueden afrontar los costes de los servicios e infraestructuras necesarias.

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

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

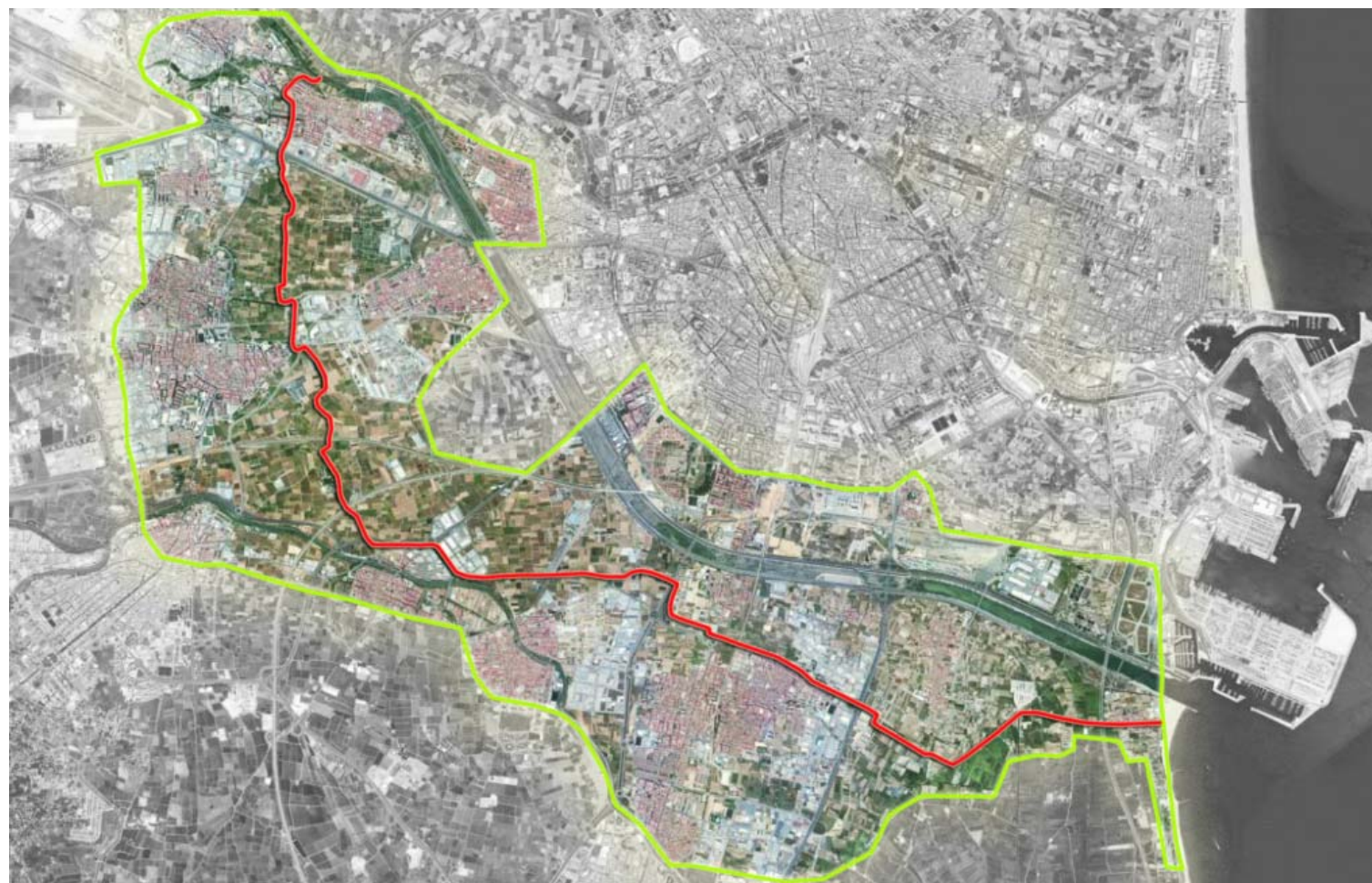
- Radio de influencia de PEATONES: 1,50 km
- Radio de influencia de CICLISTAS: 10,00 Km

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





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

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

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

Además se da la circunstancia de la existencia de espacios naturales protegidos de gran valor en el ámbito del desarrollo del ANILLO VERDE. La existencia de este itinerario compatible con formas no motorizadas de transporte que conecte los parques urbanos de las poblaciones con los espacios naturales de su alrededor con las playas y costas de Valencia, favoreciendo la conexión de espacios abiertos, es una apuesta muy importante para la mejora de la calidad de vida de las personas y del desarrollo sostenible del territorio y del medio ambiente mediante una importante reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>.

TÍTULO

ESTUDIO DE PLANEAMIENTO ANILLO VERDE METROPOLITANO DE VALENCIA.  
HORTA SUD

DOCUMENTO

**ESTUDIO DE PLANEAMIENTO. TRAMO 2 Y 3: SEDAVÍ - PICANYA / PICANYA - ALDAIA**

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

**imap**

CONSULTORA

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**

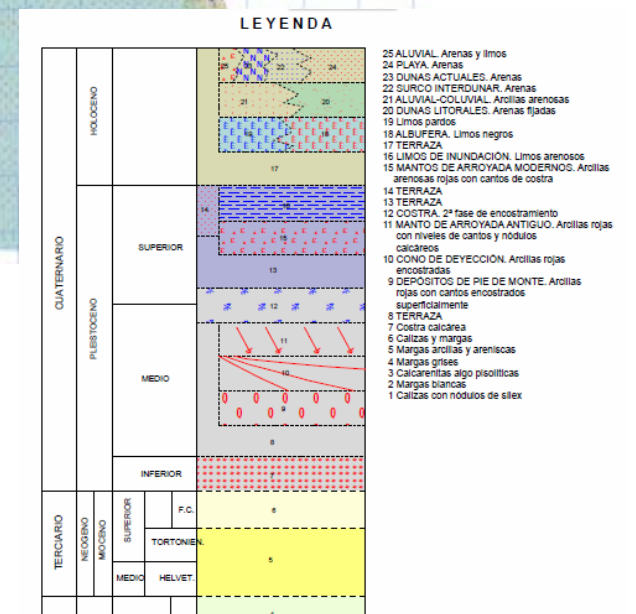
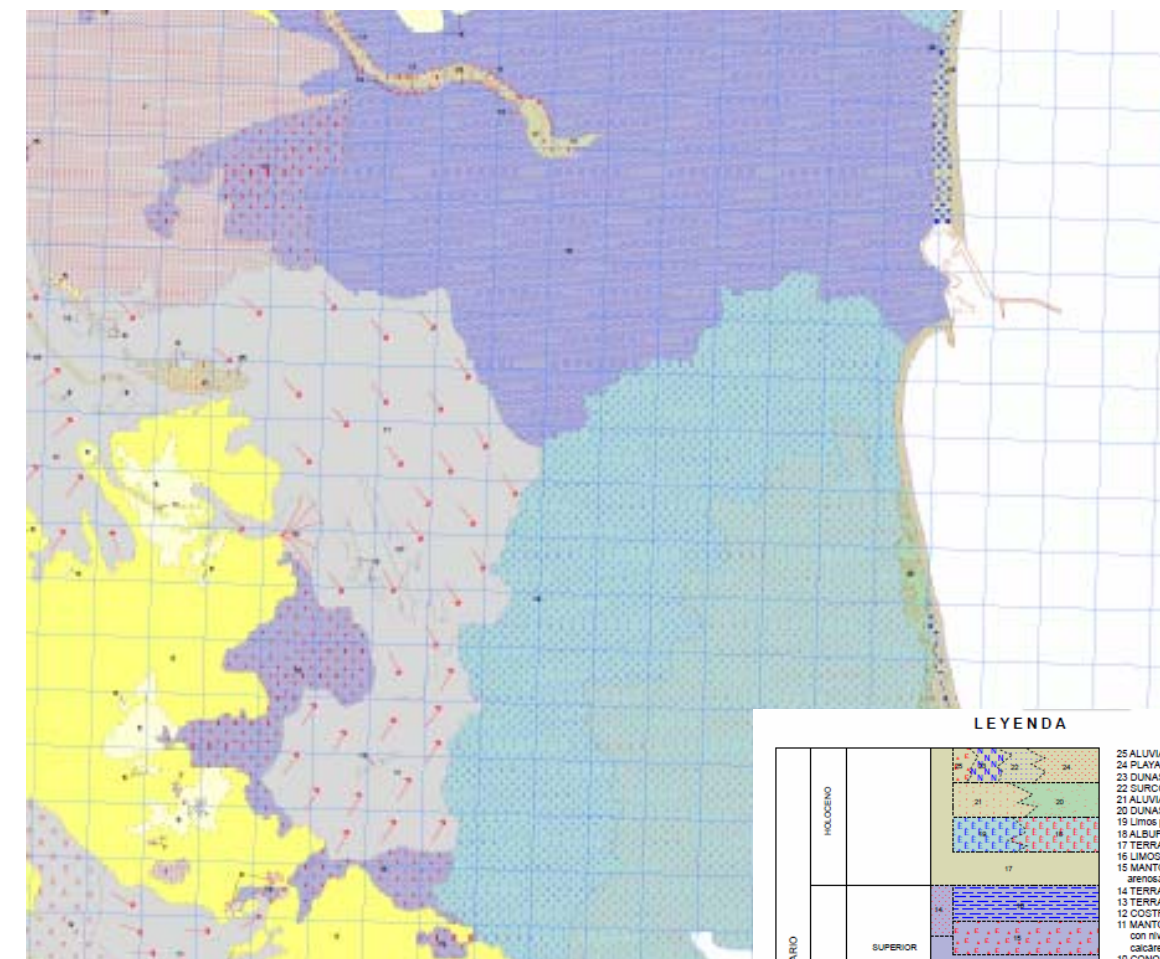
De acuerdo con la Hoja 722 del Mapa Geológico de España escala 1:50.000, del IGME, la zona se sitúa en la gran extensión superficial de cuaternario en la que se Valencia capital y su entorno más inmediato. En conjunto, la geología de esta zona se presenta como una dilatada llanura prelitoral, ocupada 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 diferenciables, 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 (O11i)*.-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 (O2A)*.-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 (O2 1), que corresponderían a depósitos recientes de relleno.

		Depósitos Continentales	Depósitos Mixtos	Depósitos Marinos
CUATERNARIO	HOLOCENO	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. O <sub>2</sub> A Albufera.	Q <sub>2</sub> P Playa.
	PLEISTOCENO SUPERIOR	3 Q <sub>3</sub> T3 Terrazas (8-10 m.). 3 Q <sub>3</sub> T2 Limos de inundación. 3 Q <sub>3</sub> Ma Mantos de arroyada modernos. 2-3 Q <sub>3</sub> K 2.' Fase de Encostramiento.		
		Medio	2 Q <sub>3</sub> T1 Terrazas (20 m.). 2 Q <sub>3</sub> Ma Mantos de arroyada antiguos. 2 Q <sub>3</sub> d Cono de deyección.	
	Inferior	2 Q <sub>3</sub> l Depósitos de pie de monte. 2 Q <sub>3</sub> K Costra.		



**RIESGO DE INUNDACIÓN**

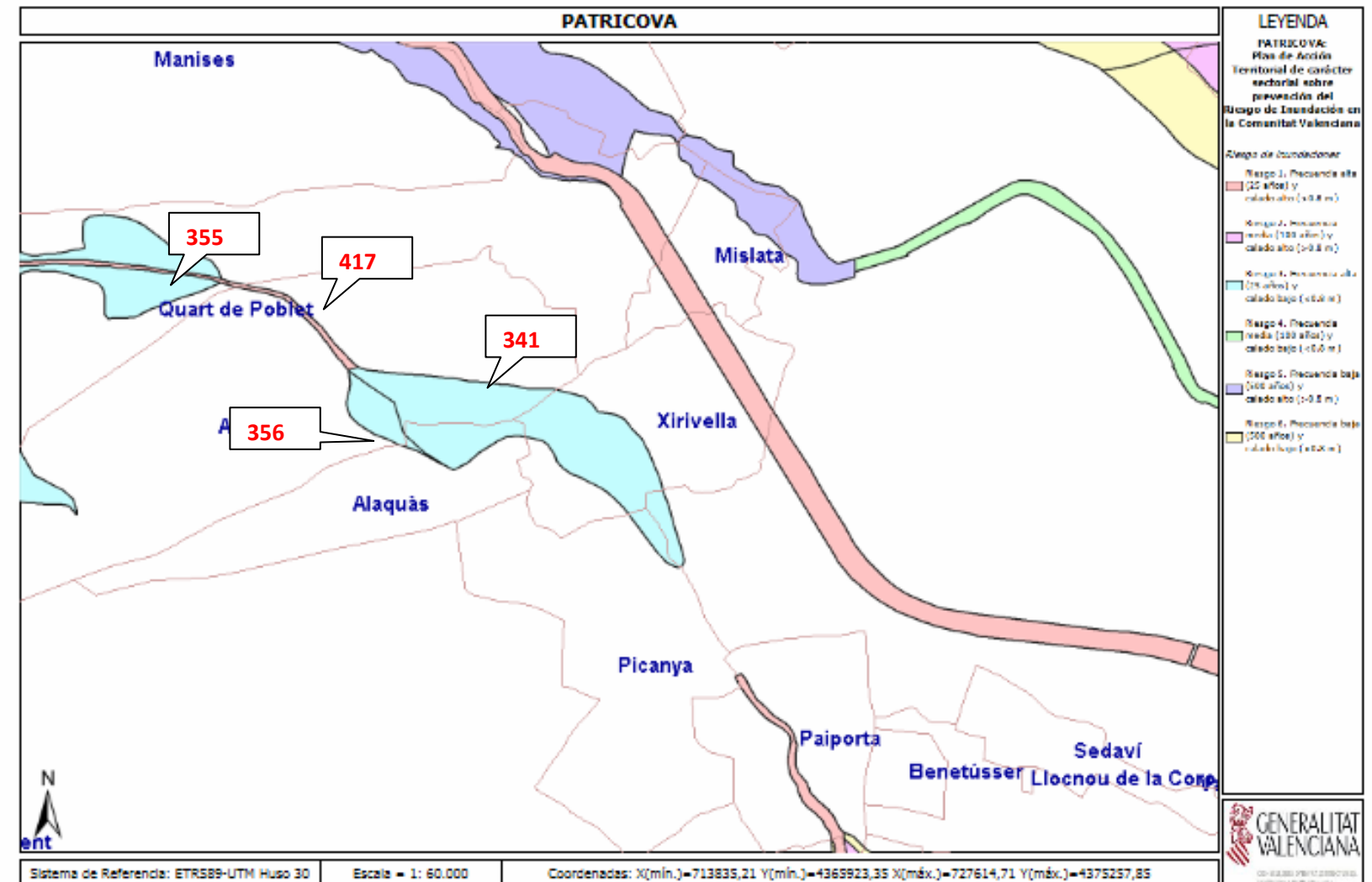
A partir de cartografía específica relativa a riesgos de inundación (PATRICOVA-Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre prevención del Riesgo de Inundación en la Comunidad Valenciana), se constatan distintos enclaves en la zona de actuación que presentan riesgo de inundación, de distinto 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 Pozalet)
Superficie Geométrica (ha)	73,745041
Descripción	Riesgo de tipo 3: Frecuencia alta (25 años) y calado bajo (menos de 0.8 m)

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

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

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



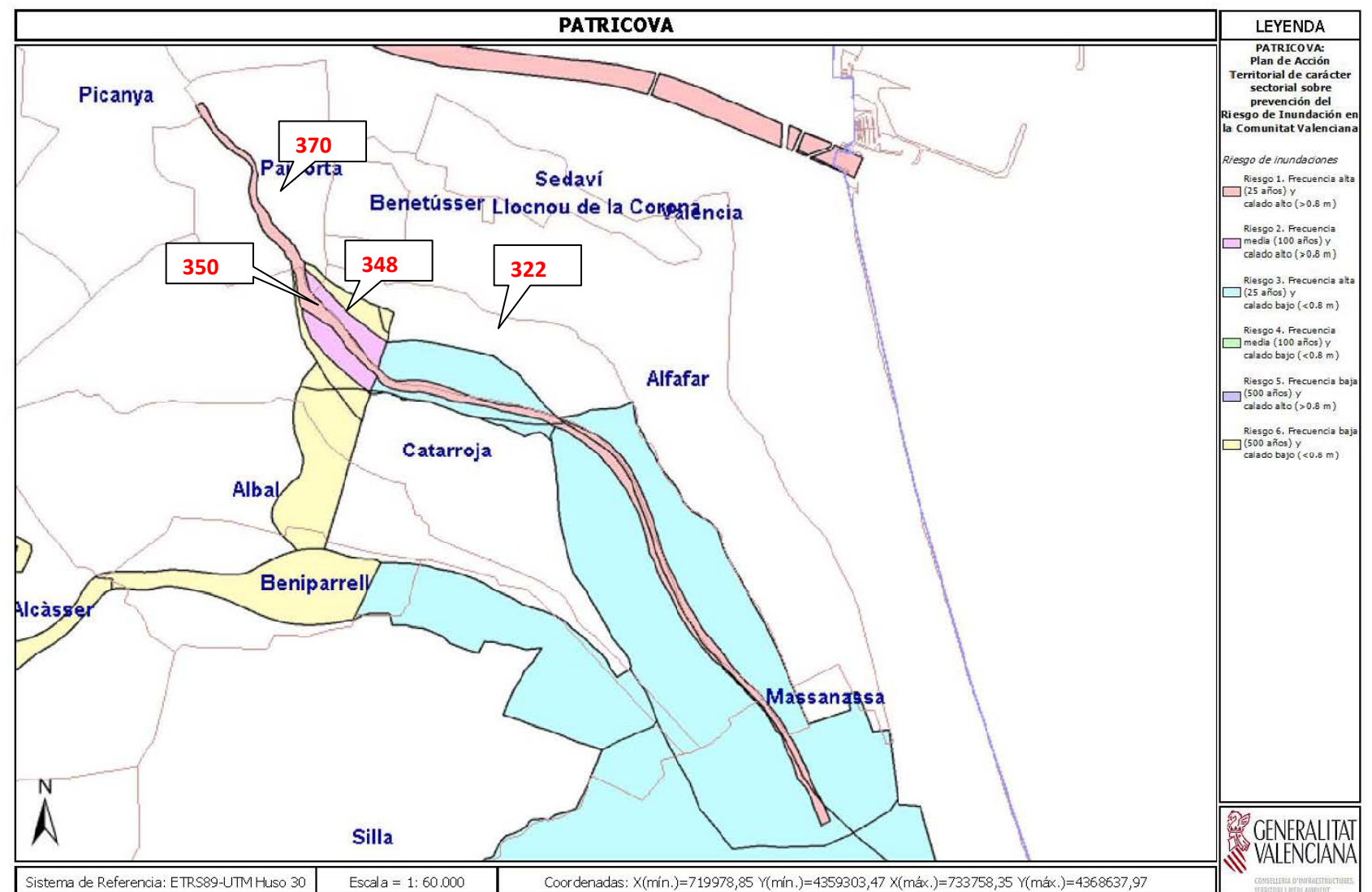


Campo	Valor
ObjectId	370 PAIPORTACATARROJAMASSANASSA
Código de riesgo de inundación	1
Nombre de la zona	Rambla del Poyo (o de Chiva, o de Torrent)
Superficie Geométrica (ha)	62,581731
Descripción	Riesgo de tipo 1: Frecuencia alta (25 años) y calado alto (más de 0.8 m)

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, Paiporta y Picanya, caracterizados por ser terrenos de Clase A, calidad muy elevada, y por tanto muy aptos para usos agrarios. En Alaquàs 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 preexiste o bien por la necesidad de tramos alternativos de nueva creación. En cualquier caso, interferirá en algunos casos con la Infraestructura Verde existente en el ámbito por el que discurre.

La Infraestructura Verde es una estructura territorial definida en su momento por la Ley de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje (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). Está última la define como el sistema territorial básico compuesto por los siguientes espacios:

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

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

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



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

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

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

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

*a) La luminaria deberá orientarse de forma que el haz de luz se proyecte sobre el suelo con un ángulo inferior al 10% desde el soporte.*

*b) Las guirnaldas de bombillas para festejos se podrán realizar con bombillas incandescentes, si bien no podrán superar los 25 W.*

*c) Se prohíbe la proyección de luz hacia el cielo mediante la utilización de proyectores, cañones de luz, láseres o similares.*

*d) En cualquier caso se procurará evitar la emisión de luz hacia arriba, para lo cual, se procurará la utilización de pantallas adecuadas que eviten dicho efecto.*

*e) Respecto al alumbrado ornamental de edificios públicos, paseos, jardines y vías urbanas del ámbito del Parque, se procurará que la luz vaya dirigida de arriba hacia abajo.*

- Límite de la “perelloná” (inundación invernal durante un mínimo de tres meses y medio entre los meses de octubre y febrero) por las limitaciones que establece en las actuaciones sobre acequias y canales
- Delimitación de zonas de interés ambiental: zonas de arrozal y espacios agrario

### CAPÍTULO III. ZONAS DE INTERÉS AMBIENTAL

- Artículo 101. Usos permitidos

- 2. *Igualmente se permiten todos los usos autorizados en las Zonas de Alto Valor Natural y además:*

*h) Ampliación o modificación del trazado de carreteras existentes, así como, la modificación del trazado de los caminos asfaltados, previa Estimación de Impacto Ambiental, sin perjuicio de lo establecido en la legislación sectorial.*

*i) Ampliación de la traza camino existente, reasfaltado o cualquier otra actuación no comprendida en apartado siguiente, previo informe de la unidad administrativa competente en materia de espacios naturales protegidos.*

*j) El mantenimiento de caminos agrícolas que no comporten el cambio de tipo de firme, ampliación del trazado u otra modificación sustancial, sujeto a comunicación previa a la unidad administrativa competente en materia de espacios naturales protegidos.*



- Vías pecuarias y senderos

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

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

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

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





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

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

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

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





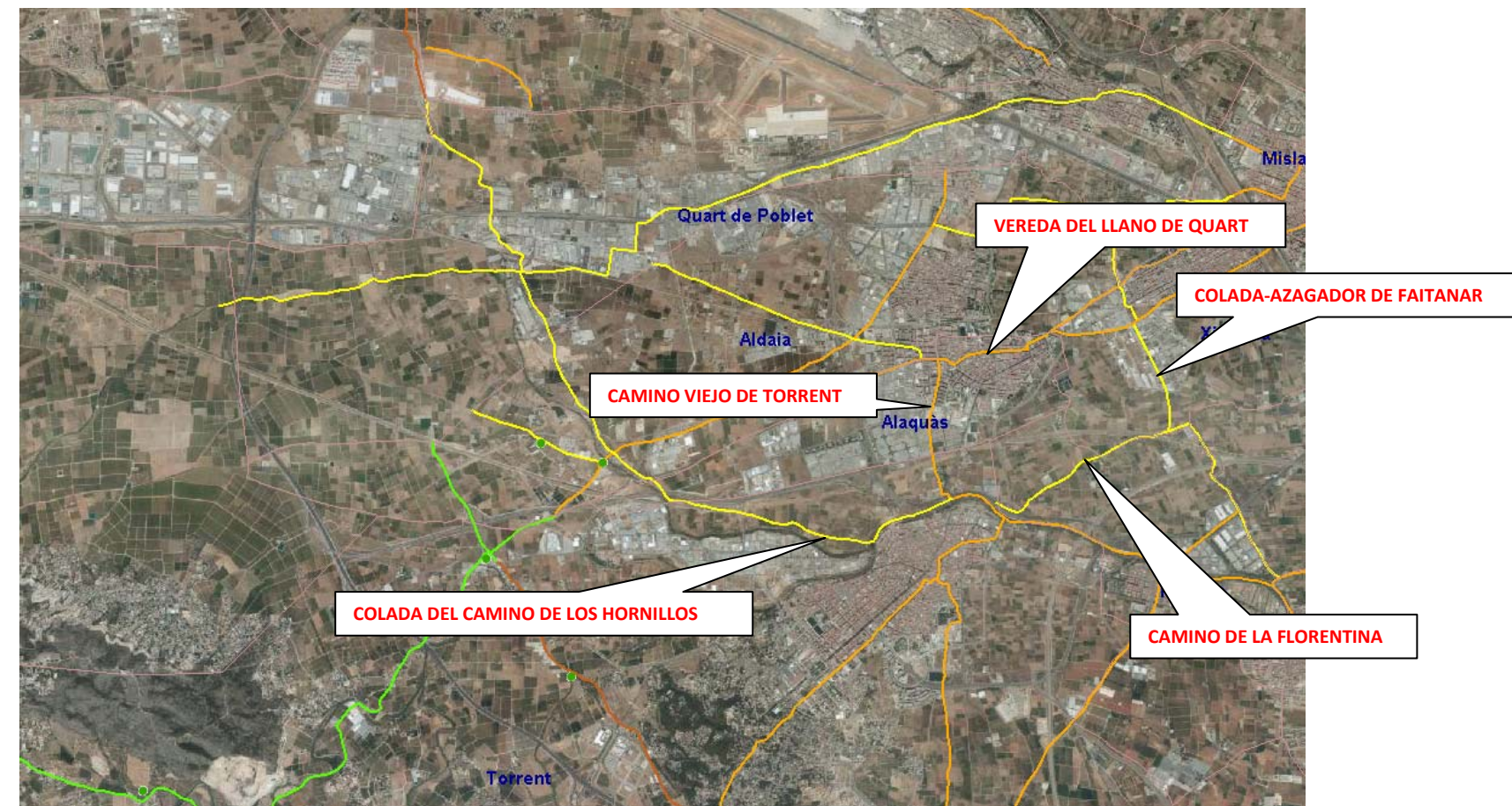
Campo	Valor
Código INE de Picanya	461939 COLADA-AZAGADOR DE FAITANAR
Código INE de Valencia	462508
Anchura legal (m) en Picanya	2.25
Anchura legal (m) en Valencia	0.00
Anchura necesaria (m)	2.25
Nombre	Colada-Azagador de Faitanar
Longitud clasificada (m) en Picanya	2000
Longitud clasificada (m) en Valencia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

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

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

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

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





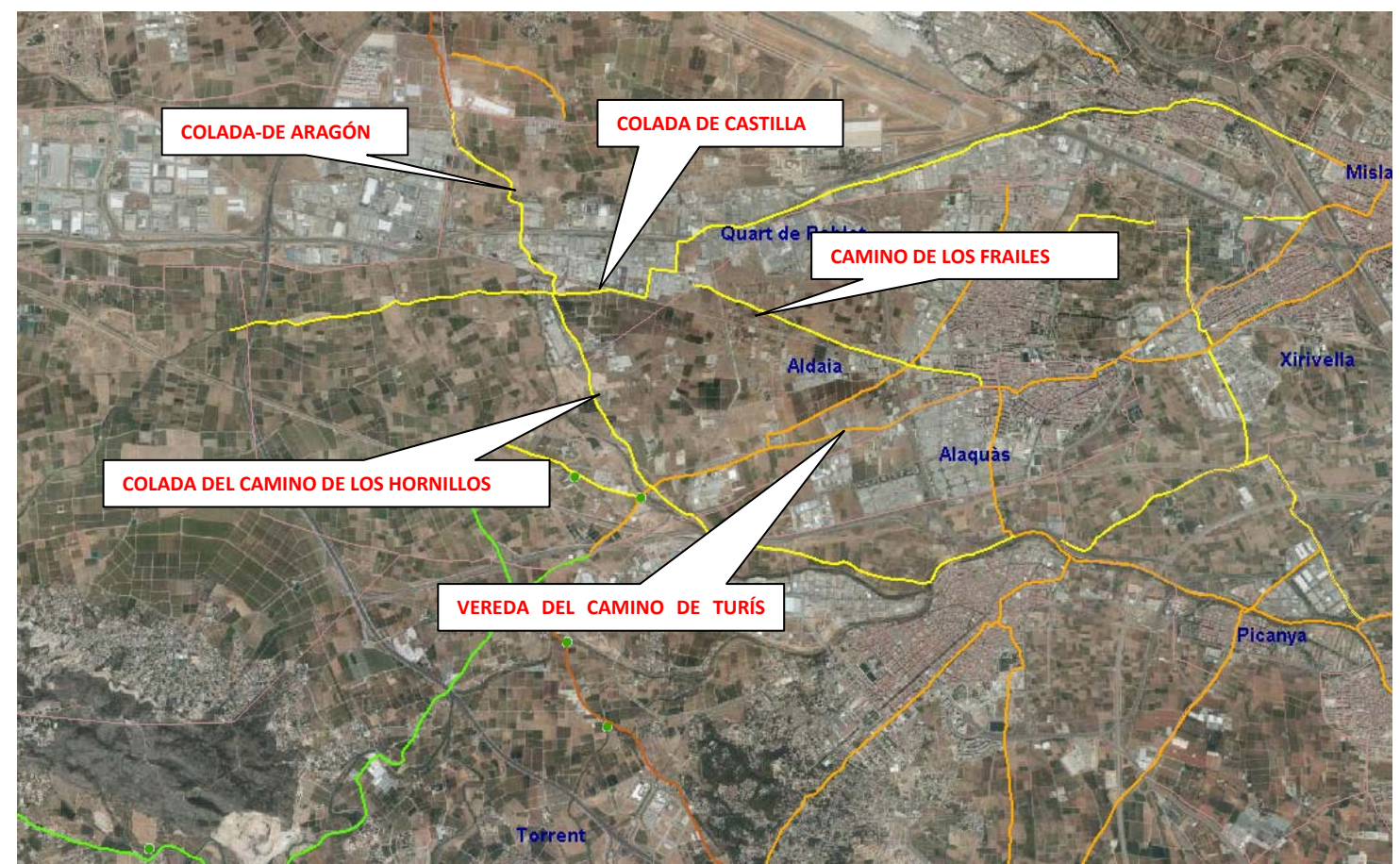
Campo	Valor
Código INE de Quart de Poblet	461022 COLADA DE CASTILLA
Anchura legal (m) en Quart de Poblet	10.00
Anchura necesaria (m)	3.00
Nombre	Colada de Castilla
Longitud clasificada (m) en Quart de Poblet	1100
Superficie clasificada (ha) en Quart de Poblet	5,5

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

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

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

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



## PLANES DE ORDENACIÓN URBANA

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

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

TÍTULO

ESTUDIO DE PLANEAMIENTO ANILLO VERDE METROPOLITANO DE VALENCIA.  
HORTA SUD

DOCUMENTO

**ESTUDIO DE PLANEAMIENTO. TRAMO 2 Y 3: SEDAVÍ - PICANYA / PICANYA - ALDAIA**

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 2: SEDAVÍ-PICANYA**, como se ha comentado en apartados anteriores, el tramo se inicia en la rotonda de la Carretera de Real de Madrid con la CV-407, una vez se desciende del puente sobre la línea férrea, y finaliza en la Avenida Travessera de la Diputació de Picanya, y tiene una longitud aproximada de 4.735 m.

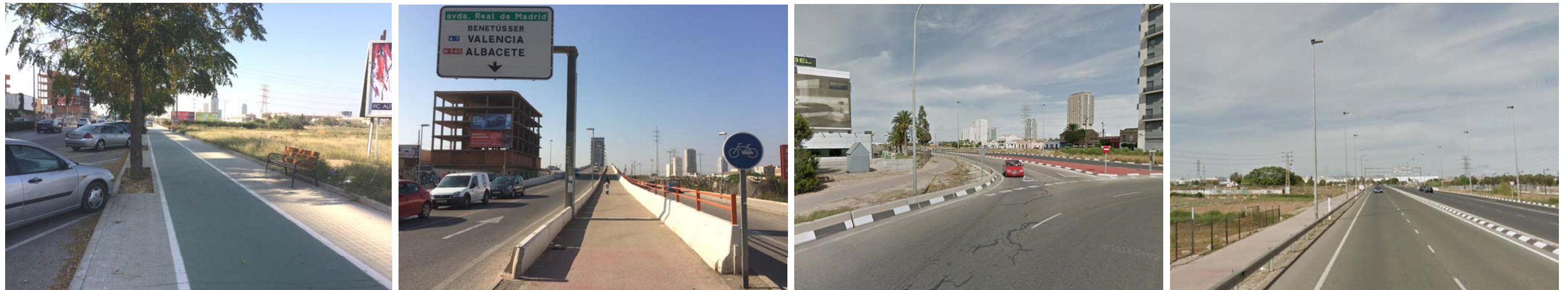


Localización de los puntos singulares del **TRAMO 2: SEDAVÍ-PICANYA**

#### ESTADO ACTUAL

En este apartado se describe el estado de conservación en el que se encuentra cada tramo del itinerario concreto sobre el que se quiere actuar, al igual que en la descripción de los tramos, el sentido que se lleva es del este hacia el oeste, por lo que se parte de la rotonda entre la CV-407 y la carretera Real de Madrid para finalizar en la Avenida Travessera de la Diputació de Picanya. 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 Ampliación del carril bici existente en la CV-407



De izquierda a derecha: Avenida del País Valencia de Sedaví con acera y carril bici (ancho total de 5,00 m), puente sobre la línea férrea de Valencia-La Encina, tramo de carril bici existente en la CV-407 en la rotonda y CV-407 lado sur (plataforma existente de 3,00 m de ancho).



- ② Paso inferior bajo la carretera CV-407 y conexión con la urbanización residencial de 'Sociopolis' (T.M. de Valencia) y paso inferior bajo la CV-400 ('Avinguda Sud') para conectar con la Carretera d'Alba, en el T.M. de Valencia.



*De izquierda a derecha: urbanización de Sociopolis, zona a realizar nuevo paso inferior, Carretera d'Alba y vivienda rurales en cruce con la CV-404.*

- ③ En la otra alternativa, el cruce mediante paso inferior bajo la CV-400 se realiza a la altura de la rotonda y secontinua por la CV-407. Se aprecia la rotonda de la CV-407 con la CV-400, carril bici existente en la CV-407 y camino rural (Camí Vell de Picassent) de acceso Ctra. d'Alba.



*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.*



- ④ Paso sobre las vías de FGV. Se desarrolla la solución por el lado norte de la CV-407 por un camino rural, se cruza las vías de FGV mediante nueva pasarela (cruce de plataforma de doble vía), se continúa por lado norte de la CV-407 hasta la Alqueria de Moret (Picanya).



*De izquierda a derecha: Camino rural existente al norte de la CV-407 (una vez salimos del Camí Carretera d'Alba), lugar a ejecutar la pasarela sobre la doble vía de FGV (lado norte de la CV-407), continuación mediante nueva plataforma paralelo a la CV-407 sobre campos cultivados.*

- ⑤ Ampliación de carril bici existente en Avenida Alqueria de Moret y Avenida de Faitanar de Picanya.



*De izquierda a derecha: carril bici existente de entre 2,00-2,30 m por lado norte de la CV-407, en la Avenida Alqueria de Moret y Avenida Faitanar en el término municipal de Picanya; continúa hasta la CV-36.*



**6** Plataforma ciclopeatonal de la Avd. Travessera de la Diputació de Picanya

*De izquierda a derecha: Tramo de Carril bici y acera en el casco urbano industrial de la población, Avenida Travessera de la Diputación con ajardinamiento y carril bici existente (2,30 m) y conexión con camino rural por la huerta hacia polideportivo municipal, con acera y carril bici.*



El **TRAMO 3: PICANYA-ALDAIA**, como se ha comentado en apartados anteriores, el tramo se inicia en el camino rural de acceso al Polideportivo municipal de Picanya y finaliza en la rotonda de la CV-403 con la CV-409, en el término municipal de Aldaia, y tiene una longitud aproximada de 3.650 m



Localización de los puntos singulares del **TRAMO 3: PICANYA-ALDAIA**

#### 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 del camino rural de acceso al polideportivo municipal de Picanya y se continua por caminos de huerta hasta la rotonda de la CV-403 con la CV-409. 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 Carril bici del Polideportivo municipal (Ctra. Picanya – Xirivella)



De izquierda a derecha: Conexión de la Avenida Travessera de la Diputació con camino al polideportivo, paso inferior bajo la CV-36 y paso inferior existente bajo las vías del AVE VALENCIA-ALACANT.



2 Camino de nueva ejecución colindante con el Polideportivo municipal de Picanya



De izquierda a derecha: Acceso al polideportivo municipal de Picanya, donde se realizará nueva plataforma paralela al camino de acceso actual, salida norte polideportivo por camino rural existente (camino de acceso a campos), se toma un camino rural en sentido norte y girando a derechas se toma camino de tierra (particular).

3 Paso bajo las vías del AVE VALENCIA - MADRID



De izquierda a derecha: PASO 1, se propone utilizar un paso actual de dimensiones 2,50x2,50 m. PASO 2, cuando se llega al polideportivo se toma un camino rural que llegando a Alaquàs tiene un carril bici que continua paralelo a la CV-403.



- ④ Caminos rurales por la huerta de Alaquàs-Aldaia. Una vez cruzado el AVE VALENCIA – MADRID se toma camino asfaltado rural (sección 3,00 m) y se crean itinerarios de nueva plataforma hasta la CV-403 de acceso Alaquàs (Torre torneada).



De izquierda a derecha: PASO 1, se propone utilizar un paso actual de dimensiones 2,50x2,50 m. PASO 2, cuando se llega al polideportivo se toma un camino rural que llegando a Alaquàs tiene un carril bici que continua paralelo a la CV-403.

- ⑤ Rotonda de la CV-403



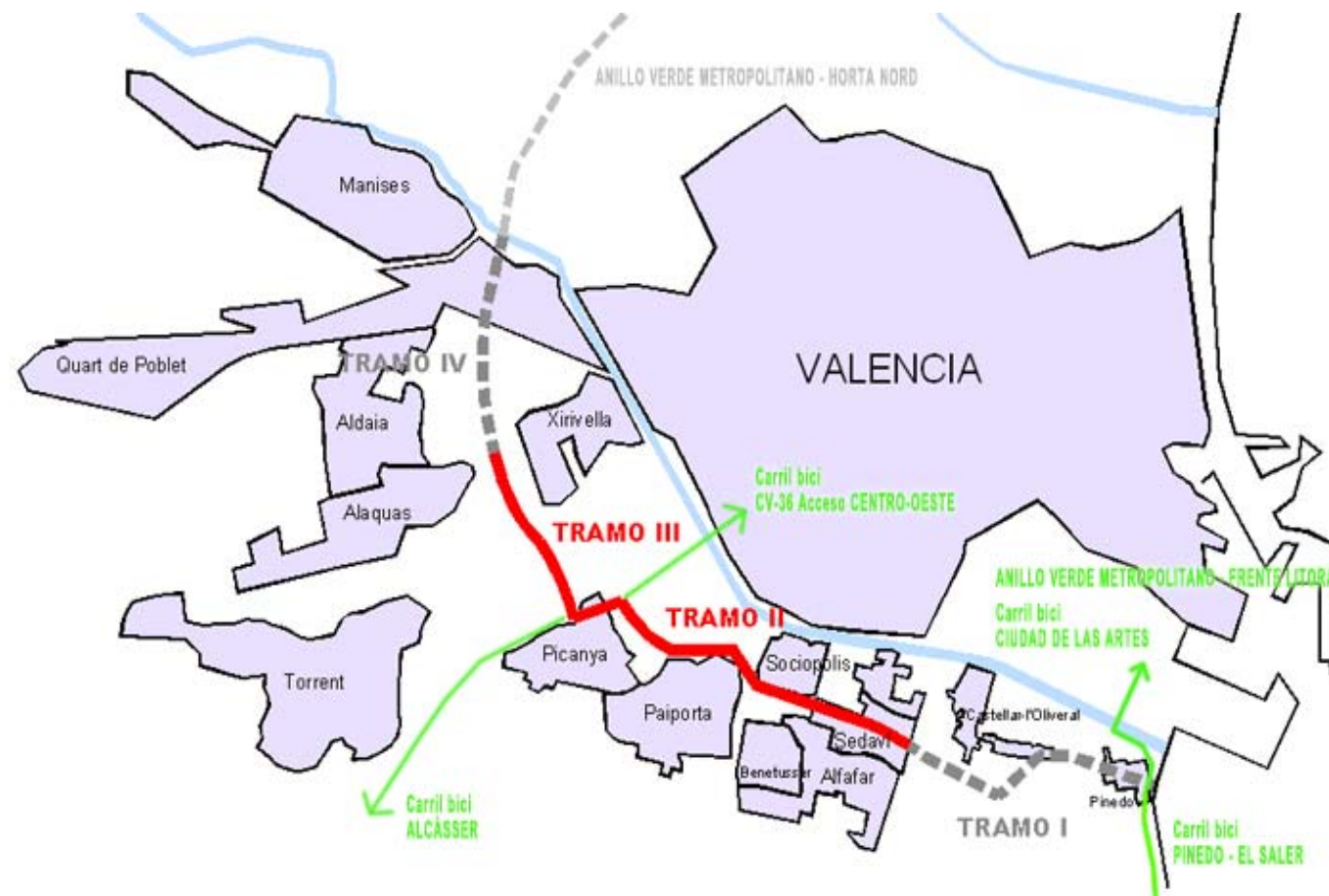
De izquierda a derecha: Conexión del carril bici existente procedente del parque de Alaquas (Parc del Dijous) colindante con la CV-407 y rotonda con la CV-403, paso actual mediante puente con calzada con un carril pos sentido de circulación y con carril bici y peatones (al fondo).



**6** Conexión con la CV-409 (acceso Aldaia)

*De izquierda a derecha: Paso superior sobre la CV-407, con carril bici de 2,50 m, a la derecha el paseo ciclopeatonal de Aldaia (CV-409).*

## 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 2 Y 3: SEDAVÍ-PICANYA / PICANYA-ALDAIA**; itinerario que abarca dos tramos y que conecta la población de Sedaví (fin del TRAMO 1: PINEDO-SEDAVÍ) y la población de Aldaia en al rotonda de la CV-403 con la CV-409 (gestionadas por la Conselleria d'Infraestructures) con una longitud total de 8.385 m. En la actualidad existe una pista ciclopeatonal que arranca en Valencia ciudad, prácticamente desde el centro de la ciudad, y entronca con el carril bici que se desarrolla por el lado sureste de la CV-36 (Autovía de Torrent) y que continua hasta la población de Torrent y conecta con el carril bici paralelo al AVE hasta la población de Alcàsser; 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 centro-oeste de la propia ciudad y para la conexión con otras poblaciones de l'Horta Sud (Alàsser, Picassent y Torrent).

## TRAMO 2 Y 3: SEDAVÍ – PICANYA / PICANYA - ALDAIA

Este **TRAMO 2 y 3: SEDAVÍ-PICANYA / PICANYA-ALDAIA**, definiéndolo desde el Este al Oeste, se han definido cuatro subtramos:

- SUBTRAMO 1: ROTONDA CAMI REIAL DE MADRID – CV-407 CON CAMI D'ALBA
- SUBTRAMO 2: CAMI D'ALBA – TRAVESSERA DE LA DIPUTACIÓ
- SUBTRAMO 3: TRAVESSERA DE LA DIPUTACIÓ – Línea AVE VALENCIA-MADRID
- SUBTRAMO 4: Línea AVE– CV-409

**SUBTRAMO 1: ROTONDA CAMI REIAL DE MADRID – CV-407 CON CAMI D'ALBA.** El Carril bici procedente del casco urbano de Sedaví (Avenida del País Valencia), conecta con la rotonda de la CV-

407 con el Camino Real de Madrid, desde dónde parte el presente tramo, continua por el carril bici existente en el lado sur de la CV-407 hasta llegar a la CV-400, carretera titularidad de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient. Para esta conexión entre el carril bici existente y cruzar la CV-400 se han propuesto dos posibles alternativas que en ambos casos se proporciona continuidad con el carril bici existente en la CV-400 (Avinguda Sud):

- **SOLUCIÓN A** (color rojo): Desde el carril bici existente en el lado sur de la CV-407 se propone realizar un paso inferior por la propia CV-407 en sentido norte para acceder a la urbanización 'Sociopolis' (T.M. de Valencia), para posteriormente continuar por la zona verde comprendida entre la CV-400 y la Calle Ignacio Hernández Hervás de la urbanización,



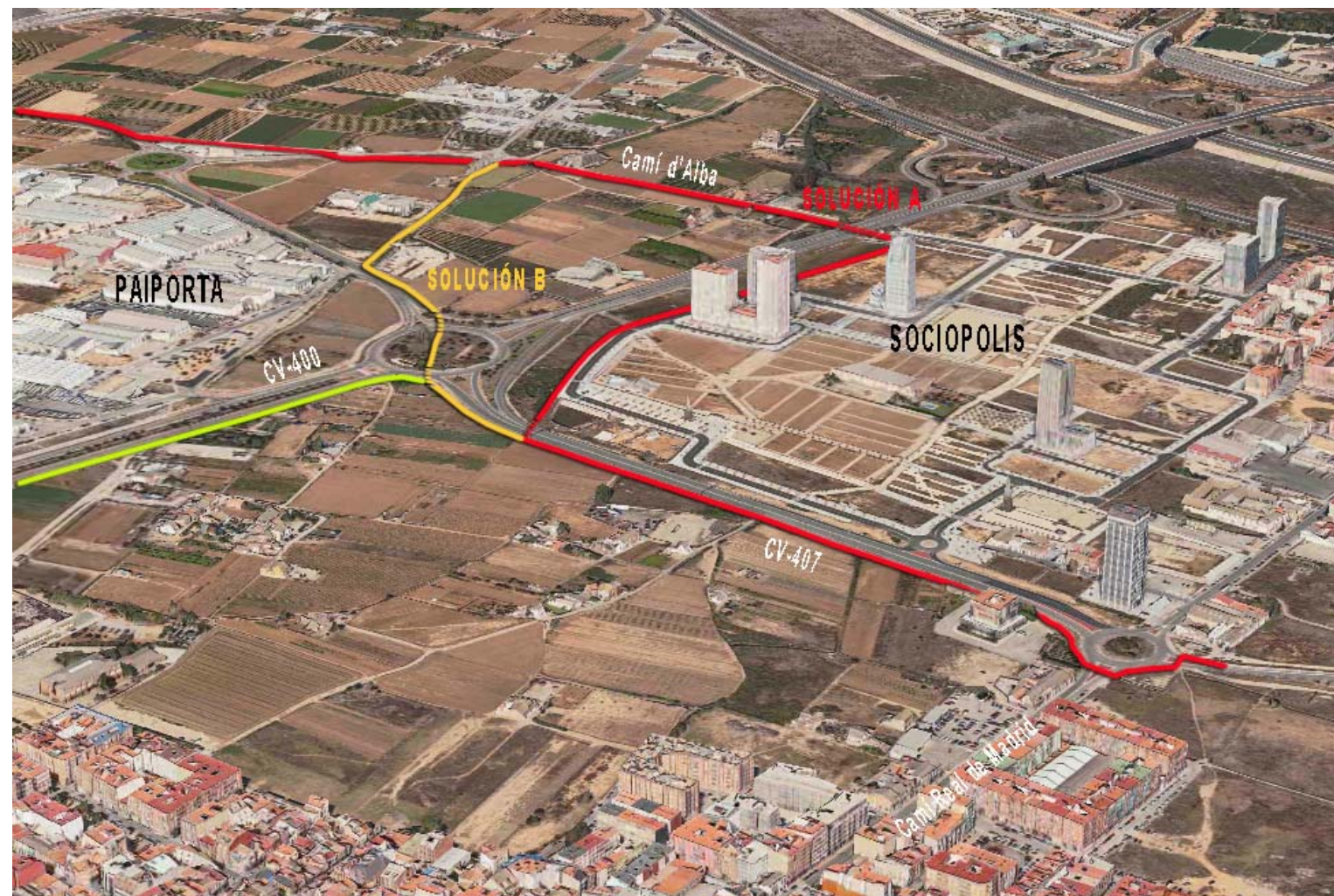
hasta el Camí d'Alba dónde se realizará un paso inferior bajo la CV-400 (próximo al existente) para continuar por dicho camino en sentido oeste hasta el Camí d'Alba.

- **SOLUCIÓN B** (color naranja): Desde el carril bici existente en el lado sur de la CV-407 se llega hasta la rotonda con la CV-400 dónde actualmente existe un paso a nivel (pasos de cebra) muy conflictivos; en esa ubicación se propone ejecutar dos pasos inferiores para cruzar al interior de la rotonda y posteriormente al lado norte de la CV-400. Posteriormente se continua por la CV-407 por el lado norte con la ejecución de una nueva plataforma y tomando el Camí Vell de Picassent (camino rural) para acceder al Camí d'Alba.

La conexión del anillo con el carril bici de la CV-400 es esencial, ya que es un itinerario muy transitado, con una gran acogida social y que conecta con varios municipios del sur de l'Horta (Catarroja, Massanassa, Albal, Alfafar y Benetússer), con el hándicap que actualmente tiene dado que no dispone de una continuidad segura más allá de la CV-400 y CV-407, por lo que no queda enlazado con poblaciones cercanas como Paiporta, Picanya, Sociopolis, La torre o Sedaví.

Como se puede deducir, el cruce de la CV-400 plantea diversas soluciones, todas ellas planteadas con importares actuaciones estructurales que deben llevar a la ejecución de una solución a distinto nivel, accesible y segura para los usuarios del ANILLO VERDE METROPOLITANO, sobretodo porque el actual cruce del carril bici existente se realiza mediante un paso de cebra y no garantiza unas condiciones óptimas de paso. Tal y como se tratará con más detalle en apartados sucesivos, se trata por una parte de un paso inferior bajo la CV-407 y otro anexo al existente en el Camí d'Alba (acceso a La Torre), y por otra la ejecución de dos pasos por la rotonda de la CV-407 con la CV-400. Todos ellos tendrán unas dimensiones de 5,00x2,50 m mínimo.

Cabe mencionar que hay prevista una actuación para mejorar la fluidez del tráfico rodado de la carretera CV-400 mediante la ejecución de una serie de pasos inferiores en la propia traza de la carretera bajo las intersecciones más colapsadas, el proyecto parte del titular de la vía, la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient.



Vista desde el sur (Este – oeste): Trazados propuestos para cruzar la CV-400 (Avinguda Sud) y acceder al Camí d'Alba.



**SUBTRAMO 2: CAMI D'ALBA – TRAVESSERA DE LA DIPUTACIÓ.** Una vez cruzada la CV-400 (Avinguda Sud), en ambas soluciones se concluye en el Camí d'Alba desde el cual se seguirá en sentido Este hacia la CV-407:

- **SOLUCIÓN A (color rojo):** Se toma el Camí d'Alba hasta la CV-404, dónde utiliza como plataforma para el anillo el antiguo trazado de la carretera, que actualmente está muy poco transitado y prácticamente es de uso vecinal, hasta la CV-407. El itinerario que se sigue una vez en la huerta de Picanya-Paiporta, es un camino rural en tierras que se desarrolla por el norte de la CV-407. Para cruzar las líneas de FGV se propone la ejecución de una pasarela que sirva de mirador y posteriormente se conecta con el carril bici de Picanya (Avenida Alqueria de Moret y Avenida Faitanar) y con el carril bici de la Avenida Travessera de la Diputació de la misma población.

Como se ha comentado resulta necesaria la ejecución de una pasarela sobre las líneas de FGV para salvar la doble vía que existe en la zona de cruce, la pasarela se ejecutará al lado de la estructura existente (la cual tiene 8,00 m de ancho y no dispone de paso de peatones). Además, esta pasarela tendrá funciones paisajísticas como mirador de la huerta de Picanya-Paiporta dado que la perspectiva desde este punto resulta muy interesante teniendo en cuenta el alto valor etnológico y paisajístico.

Durante todo el recorrido no encontramos con importantes elementos de la agricultura y riego tradicional, así como de la arquitectura rural.

Es importante destacar que en el tramo de Picanya, concretamente en la rotonda de la CV-36 de acceso a la población (rotonda elevada sobre la traza principal de la CV-36), se enlaza el carril bici de la Avenida de Faitanar con el carril bici al este de la CV-36 y que accede al centro y oeste de la Ciudad de Valencia. Por tanto, resulta una conexión esencial con el Anillo Verde para vincular la ciudad de Valencia con el propio anillo a través de un itinerario existente que enlaza en el interior de la ciudad, con la zona centro a través de ciclocalles, carriles bicis, cicloaceras, etc. Además, la continuación del itinerario ciclopeatonal de la Avd. Travessera de la Diputació conecta con el carril bici de Torrent – Picanya desde el cual se accede al itinerario que paralelo a la línea del AVE VALENCIA-ALACANT conecta con la población de Alcàsser.

En esta propuesta de trazado ha sido presentada de forma única dado que el resto de alternativas estudiadas no mejoraban en ningún aspecto la presentada, por lo que entendiendo que la propuesta cumple con amplias garantías las condiciones requeridas para el anillo se propone como solución de trazado para este subtramo.



Vista desde el norte (Este – oeste): Trazados propuestos por el lado norte de la CV-407 y pasarela sobre las líneas de FGV hasta Travessera de la Diputació (T.M. de Picanya).



**SUBTRAMO 3: TRAVESSERA DE LA DIPUTACIÓ – Línea AVE VALENCIA-MADRID.** Partiendo de la Avenida de la Travessera de la Diputació de Picanya, se toma un camino rural con carril bici segregado del tráfico rodado, arbolado e iluminado en dirección al polideportivo municipal. Se trata de un camino municipal muy transitado por peatones y ciclistas que acceden a las instalaciones polideportivas y al Colegio 'La Gavina'. Se cruza la línea de AVE VALENCIA-ALACANT por un paso inferior existente que permite el paso con la misma sección que el camino, es decir, con plataforma segregada para peatones y ciclistas, y para vehículos motorizados.

Una vez cruzado dicho paso inferior, ejecutado durante las obras del AVE, se plantean dos alternativas:

- **SOLUCIÓN A (color rojo):** Se ejecuta una plataforma de nueva ejecución colindante al polideportivo por su lado este, recorriendo el límite de éste hasta conectar con un camino rural de acceso a campos (muy poco transitado) de unos aproximadamente 4,30 m de ancho (este camino accede al Camí-Azagador de la Florentina). Se continua hacia el norte por un camino rural de 4,20 m de ancho (asfaltado) y se toma un camino de tierras particular hasta llegar a la línea del AVE (Valencia Cuenca) donde se cruzarán estas por una paso inferior existente de 2,50x2,50 m hasta el lado norte de las vías.
- **SOLUCIÓN B (color naranja):** Se toma el Camino rural de Picanya a Alaquàs, sentido oeste, que tiene un ancho de 5,00 m, asfaltado y es transitado por agricultores y

peatones/ciclistas ya que es la conexión histórica entre Picanya y Alaquàs. Este camino dispone de carril bici cuando llega a las líneas del AVE (Valencia-Cuenca) que en esta zona ya se encuentra soterrado por lo que las vías se cruzan superiormente por la plataforma del propio camino (como se ha comentado en este tramo ya dispone de carril bici).

Las líneas de AVE, gestionadas por ADIF, se cruzan por pasos ya establecidos, tanto los superiores como los inferiores, por lo que no se requieren de obras de nueva ejecución para el cruzamiento del trazado del anillo por dichas vías. No obstante, dado que en algún tramo nos encontramos en la zona de protección y en algún caso a la de servidumbre, se informará convenientemente al organismo gestor para su conocimiento y aprobación. Respecto las carreteras, en su mayoría la afección es mínima, dado que los cruces con ellas se realizan por pasos ya existentes y por carriles bici y peatonales que existente en la actualidad.

Es importante destacar que ambas soluciones son compatibles y complementarias, dado que como se aprecia en la imagen, con la ejecución de ambas se cierra un bucle de conexión con Alaquàs y en un futuro con la población de Torrent, una vez realizado el paso superior sobre la CV-36 (actualmente en proyecto).



Vista desde el sur (Sur – norte): Trazados propuestos para cruzar la línea de AVE (VALENCIA - MADRID).



**SUBRAMO 4: Línea AVE– CV-409:** Cabe mencionar, que para el cruce de ambas líneas de AVE se realizará una restauración paisajística de integración de la infraestructura férrea con el entorno agrícola. Una vez cruzada la línea de AVE (Madrid – Valencia), hay dos opciones para continuar con el trazado:

- **SOLUCIÓN A (color rojo):** Una vez cruzado el AVE, se continúa por caminos rurales asfaltados de 3,00 m de ancho libre con bermas de 0,60 m a cada lado (total ancho caminos 4,20 m) en dirección norte por una huerta con importante estado de conservación y alto valor agrícola y paisajístico hasta la rotonda de Alaquàs en la CV-403. En este trazado nos encontramos por medio de la huerta de Alaquàs-Aldaia con importantes infraestructuras hidráulicas tradicionales así como de la arquitectura tradicional.
- **SOLUCIÓN B (color verde):** Una vez pasada la línea del AVE se enlaza con el carril bici existente en la CV-403 con la CV-410, continuándose por dicho carril bici, que discurre paralelo a la CV-403 lado oeste, por la Partida Alqueria Alós hasta la rotonda de Alaquàs. Este itinerario discurre por el suelo urbano de Alaquàs, calificado como zona verde: Parc del

Dijous. En numerosos tramos existen el uso segregado para peatones y ciclistas y además se disponen de áreas de recreo y fuentes de agua potable.

Al llegar a la rotonda de Alaquàs (rotonda con la torre torneada), el trazado propuesto continúa por la CV-403, concretamente por el paso superior existente para cruzar la línea férrea de Valencia – Cuenca. Este paso superior dispone de un paso ciclopeatonal de 2,50 m de anchura libre por el lado oeste que desembarca en una rotonda, intersección entre la CV-403 y la CV-409 (acceso a Aldaia). Una vez llegado a la rotonda se girará en sentido oeste por la plataforma ciclopeatonal existente en la CV-409 en sentido Aldaia. Se trata de una plataforma con usos segregados, 3,00 m para ciclistas y 2,70 m para peatones, con arbolado e iluminación; separado de los vehículos rodados mediante bordillo.

En este punto finaliza el tramo objeto del presente estudio.



Vista desde el sur (Sur – norte): Trazados propuestos desde la línea del AVE a la rotonda de Alaquàs, y al fondo el paso superior de la CV-403 para enlazar con la CV-409.

## SECCIONES

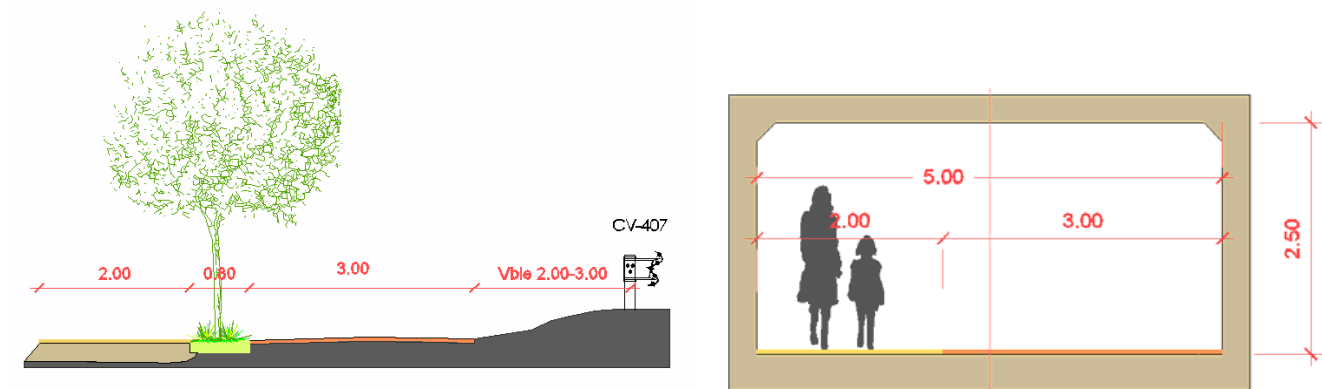
Una vez establecida el trazado del itinerario a seguir, es necesario definir la sección transversal necesaria para el mismo. Esta decisión no es unívoca, sino que vendrá determinada por diversos factores como: la intensidad del tráfico rodado, su velocidad y función de la vía, la intensidad prevista 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 están reflejadas en los Planos nº 4: 'Secciones propuestas', y serán las siguientes:

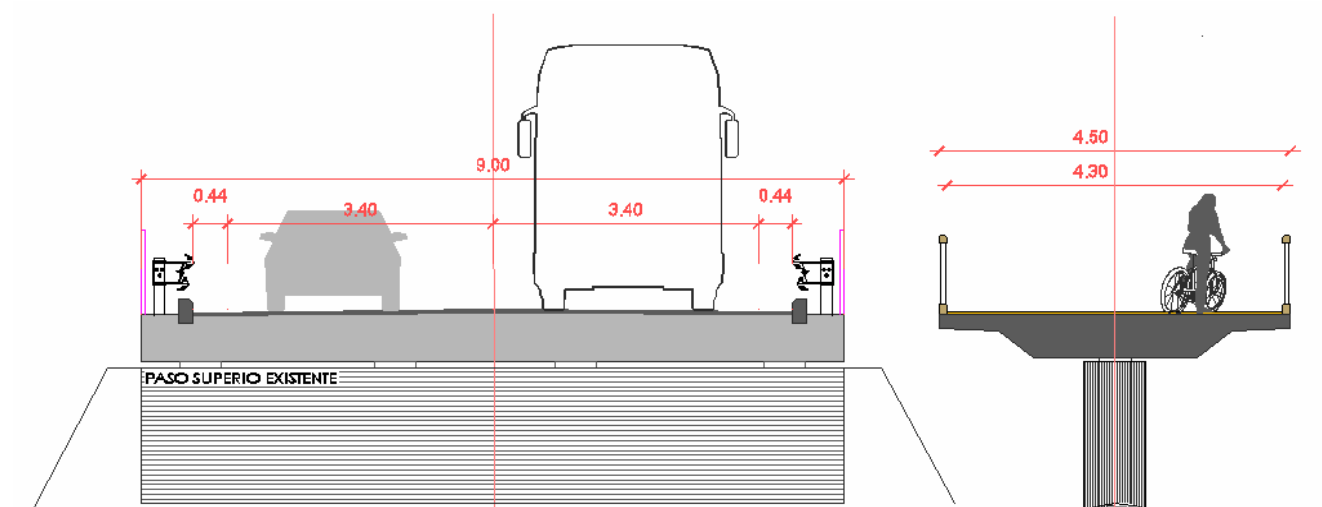
### SUBTRAMO 1: ROTONDA CAMI REIAL DE MADRID – CV-407 CON CAMI D'ALBA:

- **SOLUCIÓN A (color rojo):** El carril bici existente en el lado sur de la CV-407 tiene un ancho de 3,00 m, dado el importante flujo tanto de peatones como de ciclistas que tiene en la actualidad, se hace necesaria su ampliación en 2,80 m para usos exclusivo de peatones y arbolado. Los pasos inferiores bajo la CV-407 y la CV-400 se realizarán mediante marco de nueva ejecución de 5,00x2,50 m. El tramo por la urbanización 'Sociopolis' se realizará con una sección de 5,00 m, 3,00 m para ciclistas y 2,00 m para peatones (no se requiere de arbolado ya que recientemente se ha plantado una importante arboleda en la zona), y para el tramo inicial del Camí d'Alba será de 4,70 m con la inclusión de arbolado.
- **SOLUCIÓN B (color naranja):** El carril bici existente en el lado sur de la CV-407 se llega hasta la rotonda con la CV-400, la sección es la misma que en la Solución A, ampliación en 2,80 m para uso exclusivo de peatones y arbolado. Los pasos inferiores bajo la CV-400 se ejecutarán mediante dos marcos de nueva ejecución de 5,00x2,50 m. Posteriormente se continuará por la CV-407 y por el Camí Vell de Picassent (camino rural) para acceder al Camí d'Alba, la sección en ambos casos será de 4,80 m, 2,80 m para ciclistas y 2,00 m para peatones (la plataforma será compartida con el escaso tráfico agrícola). Una vez en el Camí d'Alba la sección es la misma que en la solución anterior.



### SUBTRAMO 2: CAMI D'ALBA – TRAVESSERA DE LA DIPUTACIÓ:

El trazado discurre por el trazado antiguo del Camí d'Alba, al tratarse únicamente de paso de vecinos y accesos a parcelas, se aprovechará los 5,50-6,00 m que tiene la sección del camino, segregando 2,00 m para peatones y 3,50 m para ciclistas y el tráfico rodado vecinal y de acceso a parcela (tráfico muy reducido), se arbolará con alcorques de 0,80x1,00 m. Una vez se toma el camino rural al norte de la CV-407, se propone una sección de 5,80 m: 2,00-0,80 para peatones y arbolado, y 3,00 m de uso compartido entre ciclistas y vehículos agrícolas. La pasarela sobre las líneas de FGV se diseñará con una sección de 4,50 m totales, y 4,30 m libres.



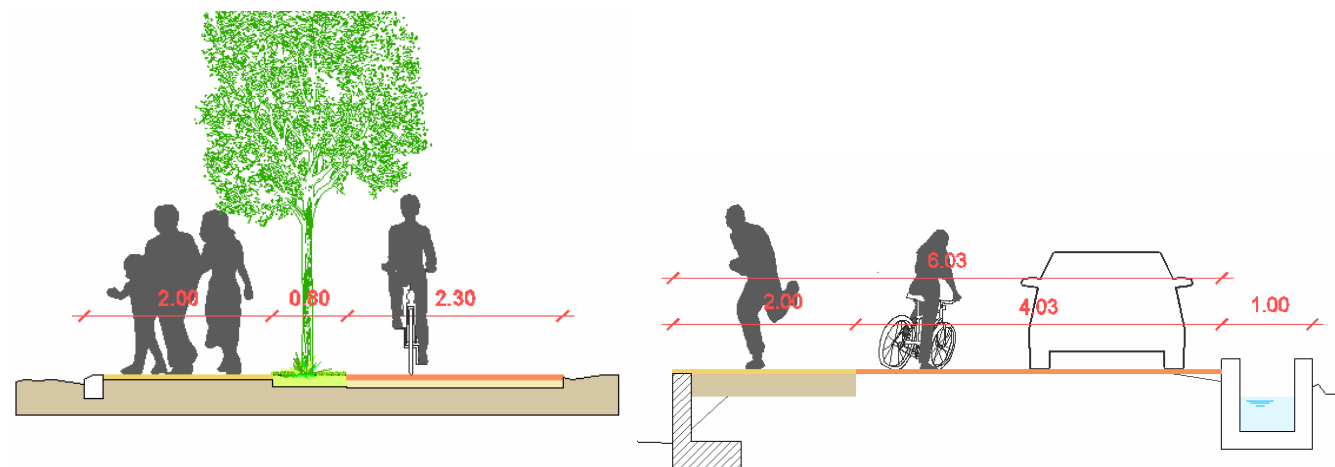
Una vez se accede a la zona verde de la Avd. Alqueria de Moret de Picanya, se amplía el carril bici existente en 2,30 m en el primer tramo para un total de plataforma de 4,80 m y en 2,00 m en el segundo tramo (Avd. Faitanar) para un total de 5,00 m. No es necesario el ajardinamiento dado que la zona verde se encuentra arbolada con especies de gran porte. En lo que respecta a la Travessera de la Diputació el primer tramo que discurre por zona urbana, requiere de ampliación para garantizar los 2,00 m para peatones y los 2,50 m para ciclistas; esta ampliación se ganará en la calzada de vehículos (sentido único con amplios arcenes), en el segundo tramo de la Travessera se dispone de zona verde anexa al carril bici existente (arboleda de gran porte) por lo que la plataforma de 2,50 m que se amplía 2,50 m más por la zona verde para un total de 5,00 m.



**SUBTRAMO 3: TRAVESSERA DE LA DIPUTACIÓ – Línea AVE VALENCIA-MADRID:**

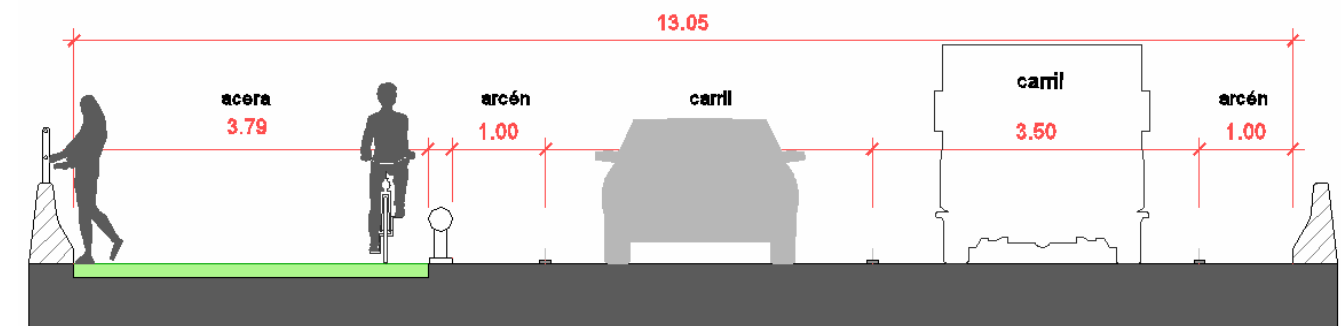
Desde la Travessera de la Diputació, se toma el camino municipal de acceso al polideportivo, que consta de un carril ciclopeatonal de 2,00 y una franja ajardinada con arbustos y árboles de 1,00 m, ambas segregadas de la calzada de tráfico rodado. El diseño del anillo para ampliar esta plataforma, dado que es un itinerario muy transitado, consta de una ampliación de 2,00 m por la zona de campos, por lo que la sección completa de la plataforma es de 5,00 m. El camino además de los árboles se encuentra iluminado. Para el cruce de la línea del AVE, se proponen:

- **SOLUCIÓN A (color rojo):** Se ejecuta una plataforma de nueva ejecución colindante al polideportivo por su lado este, con un ancho de 5,10 m (2,00 para peatones, 1,30 para ciclistas y 0,80x1,00 para arbolado). En el segundo tramo, dado que se aprovecha el arbolado de la zona deportiva; se usa el camino rural de 4,30 m de ancho como plataforma compartida puesto que su uso es únicamente de acceso a parcelas. El camino rural asfaltado hacia la línea del AVE, de 4,20 m de ancho, se amplía 2,00 m para el paso peatonal, y el camino particular hasta el paso bajo el AVE se acondicionarán los 4,50 m actuales más 0,60 m para garantizar la plataforma habitual (2,30+2,00, con alternancia de alcorques de 0,80x1,00 m). El paso bajo el AVE es de 2,50x2,50 m.
- **SOLUCIÓN B (color naranja):** Se toma el Camino rural de Picanya a Alaquàs, sentido oeste, que tiene un ancho de 5,00-5,50 m, asfaltado, dado que existe un tráfico rodado habitual se propone ampliar un ancho de 2,30 m para el paso peatonal y que el ciclista sea compartido. Esta sección coincide con la que tiene en el segundo tramo el propio camino, llegando a la rotonda de la CV-410 con la CV-403.


**SUBRAMO 4: Línea AVE– CV-409:**

Una vez pasadas la línea del AVE VALENCIA - MADRID, las soluciones son muy distintas, dado que la Solución A sigue discurrendo por caminos de huerta existentes y alguno de nueva ejecución hasta encontrar la rotonda de Alaquàs, y la Solución B se desarrolla por el interior de un parque semiurbano de la población (colindante a la CV-403, Parc del Dijous) por un carril bici existente. Por tanto, las secciones propuestas para cada solución son:

- **SOLUCIÓN A:** Los caminos rurales por los que se discurre tienen un ancho asfaltado de 3,00-3,20 m aproximadamente y luego unas bermas de tierras de entre 0,70-0,90 m (entorno a 4,80 m total), por lo que cabe ganar 1,20 m aproximadamente a los campos o acequias, así la sección propuesta para ellos es de: 4,00 m calzada/compartida con ciclistas y 2,00 m para peatones. El último tramo de conexión con la rotonda, se ejecuta una plataforma de nueva ejecución de 2,30 para ciclistas, alcorques de 0,80x1,00 m y 2,00 para peatones bordeando campos de huerta.
- **SOLUCIÓN B:** Se podrá utilizar el carril bici ejecutado por el Ayuntamiento de Alaquàs en la zona verde (2,50 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 aunque el propio parque dispone de jardinería.



Una vez en la rotonda de Alaquàs, el trazado es conjunto para ambas soluciones tomando el paso superior de la CV-403 sobre la línea férrea que actualmente tiene un paso ciclopeatonal de 2,50 libre, y que se puede ampliar a 3,80 m reduciendo los arcenes de 1,65 m actuales a 1,00 m. La sección de la CV-409 de acceso Aldaia dispone de acera de 2,70 m con arbolado y carril bici de 3,00 m, por lo que es una sección suficiente para el anillo y no procede ampliación.



## PARTICULARIDADES

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

- Existe una barrera significativa al tráfico ciclista y peatonal de los itinerarios existentes en la CV-407 y CV-400, dado el importante tráfico rodado que soportan ambas vías y la inexistenticas de cruzamiento de éstas a distinto nivel, y por tanto, con plenas garantía de seguridad. Por tanto, se proponen la ejecución de pasos inferiores para cruzar ambas vías mediante marcos de 5,00x2,50 m.
- Dado la importante intensidad de tráfico de algunas vías como la CV-407, CV-404, CV-403 y CV-409, y de algún camino rural se realizará una meseta elevada en el cruce para calmar el tráfico y, priorizar así, la importancia del anillo verde y del tráfico ciclopeatonal.
- Actualmente para cruzar la línea de FGV existe un paso superior de 8,00 m de ancho únicamente para vehículos con arcones inferiores a 1,00 m, insuficiente para albergar un itinerario peatonal. Por ello, para que el ANILLO VERDE cruce las Línea 1 de FGV se plantea la ejecución de una pasarela a 4,50 m de ancho por el lado norte de la CV-407.
- En el tramo que se desarrolla por la CV-407, una vez pasada la pasarela, se hace necesaria la ejecución de una nueva plataforma hasta la Avenida Alqueria de Moret (Picanya), por lo que es necesaria la expropiación de los terrenos necesarios.
- En el primer tramo de la Avenida Travessera de la Diputació se deberá ampliar la plataforma actual para aceras y bicicletas modificando la línea blanca de la calzada, próxima al muro de contención de la CV-36.
- En los caminos rurales la sección suele ser uniforme (sección al mismo nivel, calzada y asfaltado) y de un ancho entorno a los 3-4 m, por lo que se requiere de soluciones que amplíen el ancho útil y se compaginen los usos.

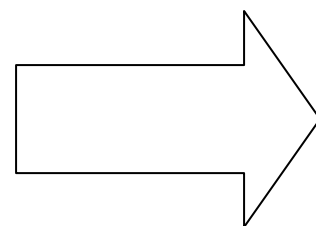
- Una vez pasada la rotonda de Alaquàs, se toma el paso superior de la CV-407 sobre la línea férrea (sentido norte), donde el ancho actual para el paso ciclopeatonal es de 2,50 m; modificando los arcones de la calzada reduciéndolos de 1,65 m a 1,00 m se consigue una sección de 3,80 m.
- En los cruces del anillo con las líneas del AVE se realizará una restauración paisajística de los taludes y bordes de la línea férrea en el entorno rural, con especial relevancia a la integración de la infraestructura con la huerta.



- 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.- Pasos inferiores sobre la CV-407 y la CV-400.
- 2.- Zona verde de la urbanización 'Socipolis'
- 3.- Plataforma colindante con el Camí d'Aba y CV-407
- 4.- Pasarela sobre la Línea 1 de FGV
- 5.- Cruce línea del AVE VALENCIA-MADRID por marco existente
- 6.- Modificación sección puente sobre línea férrea en CV-403



Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient  
 Ajuntament de Valencia, Ajuntament de Picanya, Ajuntament de Xirivella, Ajuntament d'Alaquàs  
 y Ajuntament de Aldaia  
 ADIF  
 Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV)  
 Comunidad de Regantes

TÍTULO

ESTUDIO DE PLANEAMIENTO ANILLO VERDE METROPOLITANO DE VALENCIA.  
HORTA SUD

DOCUMENTO

**ESTUDIO DE PLANEAMIENTO. TRAMO 2 Y 3: SEDAVÍ - PICANYA / PICANYA - ALDAIA**

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 2 y TRAMO 3 que tienen posibilidad de varias alternativas.

**SUBTRAMO 1: ROTONDA CAMI REIAL DE MADRID – CV-407 CON CAMI D'ALBA**, desde el carril bici de la CV-407 (lado Sur) nos encontramos con dos soluciones:

- **SOLUCIÓN A:** Desde el carril bici existente en el lado sur de la CV-407 se propone realizar un paso inferior por la propia CV-407 en sentido norte para acceder a la urbanización de 'Sociopolis' hasta el Camí d'Alba dónde se realizará un paso inferior bajo la CV-400 hasta el

Camí d'Alba. El carril bici existente en el lado sur de la CV-407 tiene un ancho de 3,00 m, se hace necesaria su ampliación en 2,80 m. Los pasos inferiores bajo la CV-407 y la CV-400 se realizarán mediante marco de nueva ejecución de 5,00x2,50 m. El tramo por la urbanización 'Sociopolis' se realizará con una sección de 5,00 m, 3,00 m para ciclistas y 2,00 m para peatones, y para el tramo del Camí d'Alba será de 5,80 m con la inclusión de arbolado.

- **SOLUCIÓN B:** Desde el carril bici existente en el lado sur de la CV-407 se llega hasta la rotonda con la CV-400 dónde se propone ejecutar dos pasos inferiores para cruzar al interior de la rotonda y posteriormente al lado norte de la CV-400. Se continua por la CV-407 y tomando un camino rural al Camí d'Alba. Los pasos inferiores bajo la CV-400 se ejecutarán mediante dos marcos de nueva ejecución de 5,00x2,50 m. En la CV-407 y el camino rural la sección será de 4,80 m, 2,80 m para ciclistas y 2,00 m para peatones.

	SOLUCIÓN PROPUESTA	VENTAJAS	INCONVENIENTES
	SOLUCIÓN A	Se amplía el carril bici actual de la CV-407 y su conexión con la CV-400 Los pasos inferiores no interceden en la futura actuación sobre la CV-400 Se conecta con la nueva urbanización 'Sociopolis', tramo iluminado y arbolado Se conecta con carril bici de la CV-400 'AVINGUDA SUD' Se utiliza el Camí d'Alba, camino histórico de la huerta, tramo iluminado Mayor facilidad para futura conexión con el casco urbano de Valencia – Calle San Vicente No requiere expropiación ni afecciones importantes	Requiere la ejecución de un paso bajo la CV-407 y la CV-400 Mayor longitud de tramo por zona semiurbana Mayor coste económico por la mayor longitud de los pasos inferiores Obliga a cruzar dos veces la CV-407 (una vez bajado e puente y la otra por el paso inferior)
	SOLUCIÓN B	Se amplía el carril bici actual de la CV-407 y su conexión con la CV-400 Los pasos inferiores se concentran en la rotonda Mayor longitud del tramo discurre por camino rural y por la zona de la huerta Se conecta con facilidad con el Carril bici de la CV-400 Avinguda Sud. No requiere expropiación ni afecciones importantes	Requiere la construcción de un paso bajo la CV-400, que se puede ver afectado en un futuro si se ejecuta el paso inferior programad para la traza principal de la CV-400 Intenso tráfico en la CV-400 y en sus proximidades. Intenso tráfico rodado en el tramo de la CV-407 No desarrolla la traza por caminos con arbolado ni con iluminación



**SUBTRAMO 2: CAMI D'ALBA – TRAVESSERA DE LA DIPUTACIÓ:**

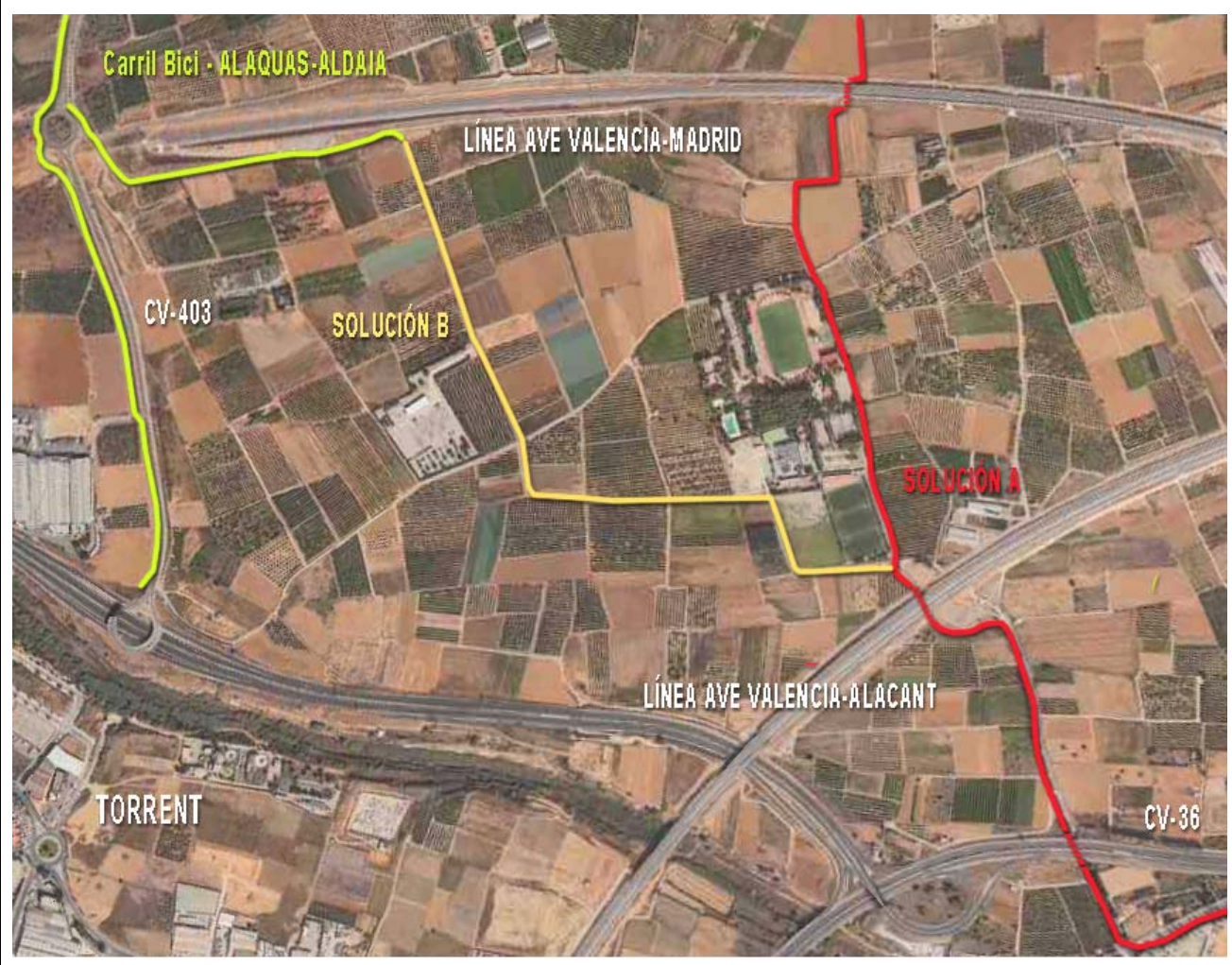
En este subtramo la solución propuesta es única, desarrollándose enteramente por una plataforma al norte de la CV-407, diseño de una pasarela sobre la línea 1 de FGV y la continuación por el carril bici existente en el polígono Alqueria de Moret y Avd. Travessera de la Diputació de Picanya.

**SUBTRAMO 3: TRAVESSERA DE LA DIPUTACIÓ – Línea AVE VALENCIA-MADRID.** Desde el camino de acceso al polideportivo municipal hasta cruzar la línea del AVE, hay dos alternativas:

- **SOLUCIÓN A:** Se ejecuta una plataforma de nueva ejecución colindante al polideportivo de Picanya hasta conectar con un camino rural de acceso a campos de unos aproximadamente 4,30 m de ancho hasta llegar a la línea del AVE (Valencia Cuenca) donde se cruzarán estas por una paso inferior existente de 2,50x2,50 m. La plataforma de nueva

ejecución colindante al polideportivo se diseña con un ancho de 5,10 m (2,00 para peatones y 3,00 para ciclistas, con alcorques de 0,80x1,00 para arbolado) y en el camino rural se aprovecha los 4,30 m de ancho como plataforma compartida. El camino rural asfaltado hacia la línea del AVE, de 4,20 m de ancho, se amplía 2,00 m para el paso peatonal.

- **SOLUCIÓN B:** Se toma el Camino rural de Picanya a Alaquàs, que tiene un ancho de 5,00 m, asfaltado y es transitado por agricultores y peatones/ciclistas ya que es la conexión histórica entre Picanya y Alaquàs. Este camino dispone de carril bici cuando llega a las líneas del AVE (Valencia-Cuenca). Se propone ampliar el camino un ancho de 2,30 m para el paso peatonal y que el ciclista sea compartido. Esta sección coincide con la que tiene en el segundo tramo el propio camino, llegando a la rotonda de la CV-410 con la CV-403.

	SOLUCIÓN PROPUESTA	VENTAJAS	INCONVENIENTES
	SOLUCIÓN A	Se aproxima al polideportivo municipal, que dispone de pistas deportivas, vestuarios y bar Menor longitud en el trazado y más directo Mayor longitud de trazado por caminos de huerta y por campos cultivados Caminos rurales menos transitado y poca intensidad motorizada Es un camino utilizado en la actualidad por ciclistas y peatones y no requiere de cruces. No requiere de afecciones importantes	Requieren autorizaciones de ADIF para utilizar los pasos existentes bajo AVE Requieren autorizaciones de comunidad de regantes Discurre por tramos que requieren expropiación
	SOLUCIÓN B	Discurre por caminos rurales existente y por zona de huerta Aprovecha el paso por las línea del AVE cuando éste está soterrado Conexión directa con el carril bici de Alaquàs No requiere de afecciones importantes	Requieren autorizaciones de comunidad de regantes Escaso espacio disponible para ampliar la sección de la plataforma (excepto si se expropia) El camino rural es muy transitado por vehículos motorizados (Carretera de Picanya a Alaquàs) Cruce a nivel con tráfico intenso en la Rotonda de la CV-410 con CV-403 Requiere expropiación de terrenos para ampliar plataforma




**SUBRAMO 4: Línea AVE– CV-409.** Una vez cruzada la línea del AVE, siguiendo con los trazados propuestos en el subtramo anterior, existen dos posibilidades hasta llegar a la rotonda de Alaquàs:

- **SOLUCIÓN A:** . Una vez cruzado el AVE, se continúa por caminos rurales hasta la rotonda de Alaquàs en la CV-403, con la necesidad de realizar algún tramo con nueva plataforma. Los caminos rurales por los que se discurre tienen un ancho asfaltado de 3,00-3,20 m aproximadamente y luego una bermas de tierras de entre 0,70-0,90 m, por lo que la sección propuesta para ellos es de: 4,00 m calzada/compartida con ciclistas y 2,00 m para peatones. El último tramo de conexión con la rotonda, se ejecuta una plataforma de 2,30

para ciclistas, 0,80x1,00 m para arbolado y 2,00 para peatones bordeando campos de huerta.

- **SOLUCIÓN B:** Una vez pasada la línea del AVE se enlaza con el carril bici existente en la CV-403 con la CV-410, continuándose por dicho carril bici de la zona verde que discurre paralelo a la CV-403 lado oeste, por la Partida Alqueria Alós (Parc del Dijous) hasta la rotonda de Alaquàs. Se podrá utilizar el carril bici ejecutado por el Ayuntamiento de Alaquàs en la zona verde (2,50 m de anchura) ampliando la plataforma para el espacio del peatón en otros 2,00 m.

	SOLUCIÓN PROPUESTA	VENTAJAS	INCONVENIENTES
	SOLUCIÓN A	Se toman caminos poco transitados, alguno de ellos de acceso a parcelas o vecinales Se transita por la huerta con importante estado de conservación y alto valor agrícola y paisajístico Camino entre campos de cultivo en uso y riego tradicional. Excelentes visuales de la huerta Tramo muy recto e intuitivo, con poca consolidación urbana Posibilidad de plataforma con arbolado No requiere afecciones de importancia	Requieren autorizaciones de comunidad de regantes (desvío de acequia secundaria) Requiere expropiación de terrenos
	SOLUCIÓN B	Se aprovecha carril bici realizado por el Ajuntament d'Alaquàs Muy accesible desde el casco urbano de Alaquàs Se trata de un camino muy transitado, que dispone de iluminación Disponibilidad de área recreativa y fuente Poca afección y no requiere expropiación	No hay visual de la huerta ni puesta en valor de elementos hidráulicos tradicionales Mayor longitud del tramo y la mayor parte por tramo semiurbano y urbano No se accede a elementos etnológicos ni de arquitectura tradicional Es un entorno ajardinado junto al borde urbano y la carretera CV-403

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 2 Y 3: SEDAVÍ - PICANYA / PICANYA - ALDAIA**.

TÍTULO

ESTUDIO DE PLANEAMIENTO ANILLO VERDE METROPOLITANO DE VALENCIA.  
HORTA SUD

DOCUMENTO

**ESTUDIO DE PLANEAMIENTO. TRAMO 2 Y 3: SEDAVÍ - PICANYA / PICANYA - ALDAIA**

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 2 Y 3 : SEDAVÍ - PICANYA / PICANYA - ALDAIA

Codigo	Unidad	Descripción	Medición	Precio	Importe
C1_dem	m2	Demolición de pavimento asfáltico/hormigón, hasta 20 cm de profundidad, incluso encantados y gestión de residuos.	1.983,00	12,21 €	<b>24.212,43 €</b>
		Paso inferior bajo CV-407	300,00		
		Paso Inferior bajo CV-400	450,00		
		Tramo inicial Cami d'Alba	255,00		
		Adpatación Travessera de la Diputación (tramo urbano)	165,00		
		Demolición de pavimento deteriorado en c.b. del polideportivo	625,00		
		Entronques	188,00		
C1_Des	ud	Desmontaje señales, mobiliario urbano, elementos de urbanización, y montaje en nueva ubicación o transporte a almacén municipal.	308,00	28,60 €	<b>8.808,80 €</b>
		Rotonda Cami Real de Madrid	20,00		
		Mobiliario en Travessera de la Diputació	18,00		
		Vallado Cami rural al polideportivo municipal	260,00		
		Otros	10,00		
C1_Dfar	ud	Desmontaje de farola y colocación en nueva ubicación, incluso cimentación, cableado y puesta en funcionamiento.	7,00	302,00 €	<b>2.114,00 €</b>
		Cami d'Alba	2,00		
		Entronques	5,00		
C2_exc	m3	Excavación en cualquier tipo de terreno, incluso compactación de fondo, y gestión de residuos.	8.308,55	9,21 €	<b>76.521,75 €</b>
		Ampliación c.b. sur de la CV-407	327,60		
		Pasos inferiores CV-400 y CV-407 (i/ rampas acceso)	2.400,00		
		Nueva plataforma en z. verde Socipolis	625,00		
		Tramo inicial Cami d'Alba	481,25		
		Ampliación camino rural existente (norte CV-407)	340,63		
		Camino nueva ejecución norte CV-407	727,50		
		Ampliación c.b. Avd. Alqueria Moret y Faitanar	177,68		
		Ampliación c.b. Avd. Faitanar	264,00		
		Ampliación c.b. Travessera de la Diputació	138,00		
		Ampliación c.b. polideportivo municipal	494,90		
		Nueva plataforma en polideportivo	287,50		
		Nueva plataforma camino acceso AVE Madrid-Valencia	550,00		
		Nueva plataforma entorno AVE	236,25		
		Ampliación camino rural	514,50		
		Tramo por huerta hasta rotonda (nueva plataforma)	743,75		
C2_rell	m3	Terraplen con suelo seleccionado, compactado en capas de 25 cm de espesor, al 98% del Proctor Modificado.	9.523,34	11,21 €	<b>106.756,64 €</b>
		Ampliación c.b. sur de la CV-407	458,64		
		Pasos inferiores CV-400 y CV-407 (i/ rampas acceso)	400,00		
		Nueva plataforma en z. verde Socipolis	937,50		
		Tramo inicial Cami d'Alba	866,25		
		Ampliación camino rural existente (norte CV-407)	613,13		
		Camino nueva ejecución norte CV-407	1.600,50		
		Ampliación c.b. Avd. Alqueria Moret y Faitanar	296,13		
		Ampliación c.b. Avd. Faitanar	308,00		
		Ampliación c.b. Travessera de la Diputació	138,00		
		Ampliación c.b. polideportivo municipal	777,70		
		Nueva plataforma en polideportivo	517,50		
		Nueva plataforma camino acceso AVE Madrid-Valencia	770,00		
		Nueva plataforma entorno AVE	303,75		
		Ampliación camino rural	367,50		
		Tramo por huerta hasta rotonda (nueva plataforma)	1.168,75		

## PRESUPUESTO ESTIMADO DE LA ACTUACIÓN

## TRAMO 2 Y 3 : SEDAVÍ - PICANYA / PICANYA - ALDAIA

Codigo	Unidad	Descripción	Medición	Precio	Importe
C2_Zah	m3	Zahorras artificiales en capa de 25 cm de espesor, compactada al 98% del proctor modificado.	8.037,44	23,32 €	<b>187.432,98 €</b>
		Ampliación c.b. sur de la CV-407	524,16		
		Pasos inferiores CV-400 y CV-407	588,00		
		Nueva plataforma en z. verde Socipolis	781,25		
		Tramo inicial Cami d'Alba	770,00		
		Ampliación camino rural existente (norte CV-407)	408,75		
		Camino nueva ejecución norte CV-407	1.018,50		
		Ampliación c.b. Avd. Alqueria Moret	296,13		
		Ampliación c.b. Avd. Faitanar	220,00		
		Ampliación c.b. Travessera de la Diputació	172,50		
		Ampliación c.b. polideportivo municipal	494,90		
		Nueva plataforma en polideportivo	287,50		
		Nueva plataforma camino acceso AVE Madrid-Valencia	880,00		
		Nueva plataforma entorno AVE	337,50		
		Ampliación camino rural	514,50		
		Tramo por huerta hasta rotonda (nueva plataforma)	743,75		
C3_phor	m2	Pavimento o base de hormigón en masa HM-20/B/20/IIa, de 20 cm de espesor, con tratamiento superficial fratasado.	26.030,40	15,10 €	<b>393.059,04 €</b>
		Ampliación c.b. sur de la CV-407	1.310,40		
		Nueva plataforma en z. verde Socipolis	3.125,00		
		Tramo inicial Cami d'Alba	1.925,00		
		Tramo final Cami d'Alba	2.494,00		
		Ampliación camino rural existente (norte CV-407)	1.362,50		
		Pasarela sobre FGV	315,00		
		Camino nueva ejecución norte CV-407	2.910,00		
		Ampliación c.b. Avd. Alqueria Moret	1.184,50		
		Ampliación c.b. Avd. Faitanar	880,00		
		Ampliación c.b. Travessera de la Diputació	690,00		
		Ampliación c.b. polideportivo municipal y reposición tramos deteriorados	2.214,00		
		Nueva plataforma en polideportivo	1.150,00		
		Nueva plataforma camino acceso AVE Madrid-Valencia	2.200,00		
		Nueva plataforma entorno AVE	675,00		
		Ampliación camino rural	1.470,00		
		Tramo por huerta hasta rotonda (nueva plataforma)	2.125,00		
C3_Slr	m2	Pavimento continuo tipo Slurry, coloreado, sobre solera de hormigón o asfalto existente, incluso preparación de superficie.	25.510,00	17,40 €	<b>443.874,00 €</b>
		Ampliación c.b. sur de la CV-407	1.340,00		
		Paso inferior bajo CV-407	100,00		
		Paso Inferior bajo CV-400	150,00		
		Nueva plataforma en z. verde Socipolis	3.125,00		
		Tramo inicial Cami d'Alba	1.925,00		
		Tramo final Cami d'Alba	2.494,00		
		Ampliación camino rural existente (norte CV-407)	1.362,50		
		Pasarela sobre FGV	315,00		
		Camino nueva ejecución norte CV-407	2.910,00		
		Ampliación c.b. Avd. Alqueria Moret	1.184,50		
		Ampliación c.b. Avd. Faitanar	880,00		
		Ampliación c.b. Travessera de la Diputació	690,00		
		Ampliación c.b. polideportivo municipal	1.414,00		
		Nueva plataforma en polideportivo	1.150,00		
		Nueva plataforma camino acceso AVE Madrid-Valencia	2.200,00		
		Nueva plataforma entorno AVE	675,00		
		Ampliación camino rural	1.470,00		
		Tramo por huerta hasta rotonda (nueva plataforma)	2.125,00		

## PRESUPUESTO ESTIMADO DE LA ACTUACIÓN

## TRAMO 2 Y 3 : SEDAVÍ - PICANYA / PICANYA - ALDAIA

Código	Unidad	Descripción	Medición	Precio	Importe
C3_Est	m2	Estabilización de pavimento granular existente mediante la mediante la incorporación de un conglomerante cementoso.	1.550,00	15,23 €	23.606,50 €
		Reparación caminos	370,00		
		Camino rural existente (norte CV-407), tramo actual	1.180,00		
C3_Bor	ml	Bordillo de hormigón prefabricado bicapa, dimensiones 18x25x50 cm, rebajado o convencional según ubicación.	10.724,00	16,50 €	176.946,00 €
		Ampliación c.b. sur de la CV-407	468,00		
		Nueva plataforma en z. verde Socipolis	1.250,00		
		Tramo inicial Camí d'Alba	770,00		
		Tramo final Camí d'Alba	430,00		
		Ampliación camino rural existente (norte CV-407)	545,00		
		Camino nueva ejecución norte CV-407	1.164,00		
		Ampliación c.b. Avd. Alqueria Moret y Faitanar	1.030,00		
		Ampliación c.b. Avd. Faitanar	440,00		
		Ampliación c.b. Travessera de la Diputació	345,00		
		Ampliación c.b. polideportivo municipal	707,00		
		Nueva plataforma en polideportivo	460,00		
		Nueva plataforma camino acceso AVE Madrid-Valencia	1.100,00		
		Nueva plataforma entorno AVE	270,00		
		Ampliación camino rural	735,00		
		Tramo por huerta (nueva plataforma)	850,00		
		Entronques Actuación paso superior CV-403	160,00		
C3_Rig	ml	Rigola de hormigón prefabricado bicapa, de dimensiones 20x50x6 cm, sobre base de hormigón.	7.412,00	10,50 €	77.826,00 €
		Ampliación c.b. sur de la CV-407	468,00		
		Nueva plataforma en z. verde Socipolis	625,00		
		Tramo inicial Camí d'Alba	385,00		
		Tramo final Camí d'Alba	430,00		
		Ampliación camino rural existente (norte CV-407)	545,00		
		Camino nueva ejecución norte CV-407	582,00		
		Ampliación c.b. Avd. Alqueria Moret y Faitanar	515,00		
		Ampliación c.b. Avd. Faitanar	440,00		
		Ampliación c.b. Travessera de la Diputació	345,00		
		Ampliación c.b. polideportivo municipal	707,00		
		Nueva plataforma en polideportivo	230,00		
		Nueva plataforma camino acceso AVE Madrid-Valencia	550,00		
		Nueva plataforma entorno AVE	270,00		
		Ampliación camino rural	735,00		
		Tramo por huerta (nueva plataforma)	425,00		
		Entronques Actuación paso superior CV-403	160,00		
C3_enc	ml	Encintado con piezas especiales de hormigón prefabricado bicapa, acabado texturizado, coloreada, dimensiones 20x10x8 cm	545,00	12,30 €	6.703,50 €
		Cruces con viales, caminos y carreteras (pavimento señalizador)	360,00		
		Reposiciones	185,00		
C3_sep	ud	Separador de usos, ciclopeatonal y vehículos rodados, para segregación de carriles.	1.047,50	55,10 €	57.717,25 €
		Tramo inicial Camí d'Alba	192,50		
		Tramo final Camí d'Alba	215,00		
		Ampliación camino rural existente (norte CV-407)	272,50		
		Ampliación camino rural	367,50		
C3_mall	m2	Mallazo de acero B500s de 15x15 cm y 8 mm de diámetro, para refuerzo base de hormigón, incluso conectores.	26.030,40	3,75 €	97.614,00 €
		Base y pavimento de hormigón	26.030,40		

## PRESUPUESTO ESTIMADO DE LA ACTUACIÓN

## TRAMO 2 Y 3 : SEDAVÍ - PICANYA / PICANYA - ALDAIA

Código	Unidad	Descripción	Medición	Precio	Importe
C3_adq	m2	Pavimento de adoquines de hormigón prefabricado, sobre capa de graví, y rejuntado con arena de sílice, de dimensiones 10x20x8 cm.	1.285,00	24,15 €	31.032,75 €
		Cruces ANILLO con viales, caminos y carreteras (pavimento señalizador)	900,00		
		Reposiciones	385,00		
C3_mbc	m2	Reposición mezcla bituminosa en caliente, formada MBC S-12 de 10 cm espesor (2 capas), incluso fresado para conexión.	4.874,00	13,45 €	65.555,30 €
		Camino rural existente (norte CV-407), tramo actual	1.180,00		
		Tramo final Camí d'Alba	2.494,00		
		Reposiciones	1.200,00		
C4_pinc	m2	Pintura de carril bici/peatones con mortero a base de resinas acrílicas estirenadas, color a definir.	4.872,50	11,90 €	57.982,75 €
		Existente c.b. Avd. Alqueria Moret	1.184,50		
		Existente c.b. Avd. Faitanar	1.584,00		
		Existente c.b. Travessera de la Diputació	690,00		
		Existente c.b. polideportivo municipal	1.414,00		
C4_lcb	ml	Señalización horizontal mediante línea continua o discontinua .	16.760,00	2,20 €	36.872,00 €
		Anillo T2 y T3 a ambos lados plataforma	16.760,00		
C4_pcb	m2	Pintura termoplástica en frío de dos componentes, reflexiva, con microesferas de vidrio, en cebreados y pasos de carril bici,	2.500,00	12,50 €	31.250,00 €
C4_Simb	m2	Pintura reflexiva blanca acrílica en base disolvente, en símbolos y flechas, trazadas con plantilla	1.970,00	7,90 €	15.563,00 €
C4_señ	ud	Señalización vertical triangulares, cuadrados y circulares para tráfico rodado, incluso poste y cimentación.	110,00	125,00 €	13.750,00 €
C4_seb	ud	Señalización vertical triangulares, cuadrados y circulares para itinerario ciclopeatonal, incluso poste y cimentación según modelos.	150,00	125,00 €	18.750,00 €
C4_inf	ud	Carteles informativos especiales para explicación de conjunto de Anillo Verde y otros anillos estructurales.	30,00	1.500,00 €	45.000,00 €
C5_los	m2	Cubrición de acequia mediante placa alveolar o similar, y apoyo en zapata corrida de hormigón HA-30/B/20/IIa armada.	125,00	135,80 €	16.975,00 €
		Cruces camino rural (zona Xirivella y Alaquàs)	125,00		
C5_bard	ml	Barandilla metálica de 1,05 m de altura, para protección caídas e integrada en paisaje.	700,00	58,80 €	41.160,00 €
		Pasarela	440,00		
		Rampas en Pasos inferiores	260,00		
		Protección peatones en rotondas y zona urbana	80,00		
C5_Pasr	m2	Ejecución de pasarela mediana cimentación profunda, estructura de hormigón armado mediante pilares y vigra prefabricada, incluso estribos de apoyo, rampas y muros de acompañamiento.	404,50	852,20 €	344.714,90 €
		Pasarela sobre FGV	404,50		
C5_Marc	ml	Marcos, muros y aletas de hormigón armado en módulos de 5,00x2,50x1,50 m interiores, diseñados según las instrucción IAP-11, totalmente colocados y reposiciones de la superestructuras de las carreteras afectadas.	55,00	2.890,20 €	158.961,00 €
		Marco sobre CV-407 y CV-400	55,00		
C6_Mob	pa	Conjunto de elementos para zona recreativa formada por bancos, papeleras, mesas y juego de niños.	5,00	24.000,00 €	120.000,00 €
C6_paij	m2	Restauración paisajística, limpieza y adecuación de zonas degradadas, superficies perdidas y restos de otras actuaciones.	6.800,00	14,55 €	98.940,00 €
C6_jad	m	Adecuación de jardinería en bordes y plantación de árbolado.	8.380,00	12,55 €	105.169,00 €
C7_Seg	Pa	Partida para la Seguridad y Salud durante la ejecución de las obras	1,00	51.000,00 €	51.000,00 €
<b>TOTAL PRESUPUESTO EJECUCIÓN MATERIAL</b>					<b>2.935.868,59 €</b>



RESUMEN DEL PRESUPUESTO			
TRAMO 2 Y 3 : SEDAVÍ - PICANYA / PICANYA - ALDAIA			
1	DEMOLICIONES		35.135,23 €
2	RELLENOS Y EXCAVACIONES		370.711,37 €
3	FIRMES Y PAVIMENTOS		1.373.934,34 €
4	SEÑALIZACIÓN		219.167,75 €
5	ESTRUCTURAS		561.810,90 €
6	RESTAURACIÓN PAISAJÍSTICA		324.109,00 €
7	SEGURIDAD Y SALUD		51.000,00 €
<b>TOTAL PRESUPUESTO EJECUCIÓN MATERIAL</b>			<b>2.935.868,59 €</b>
	Gastos Generales	13%	381.662,92 €
	Beneficio Industrial	6%	176.152,12 €
<b>PRESUPUESTO A FALTA DE IVA</b>			<b>3.493.683,62 €</b>
	IVA	21%	733.673,56 €
<b>TOTAL PRESUPUESTO DE LICITACIÓN</b>			<b>4.227.357,18 €</b>

El Presupuesto de Ejecución Material asciende a la cantidad de DOS MILLONES NOVECIENTOS TREINTA Y CINCO MIL OCHOCIENTOS SESENTA Y OCHO EUROS CON CINCUENTA Y NUEVE CÉNTIMOS (2.935.868,59 €), 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 CUATRO MILLONES DOSCIENTOS VEINTISIETE MIL TRESCIENTOS CINCUENTA Y SIETE EUROS CON DIECIOCHO CÉNTIMOS (4.227.357,18 €).

TÍTULO

ESTUDIO DE PLANEAMIENTO ANILLO VERDE METROPOLITANO DE VALENCIA.  
HORTA SUD

DOCUMENTO

**ESTUDIO DE PLANEAMIENTO. TRAMO 2 Y 3: SEDAVÍ - PICANYA / PICANYA - ALDAIA**

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

En segundo lugar, el anillo supondrá un elemento funcional de l'horta, como vía de conectividad de los espacios abiertos periurbanos que ejercita funciones estructurales, clave para el área metropolitana ya que se estructuran los grandes elementos de paisajístico ya comentados, proporciona un medio ambiente de calidad: mejora del clima local, reducción de 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 esta viviendo Valencia y su área metropolitana para el uso de la bicicleta como medio de transporte funcional y de ocio, hacen necesario garantizar una infraestructura con condiciones de seguridad y geométricas apropiadas. Por ello, se crea una plataforma continua y segura para el tráfico peatonal y ciclista desde los municipios de l'Horta Sud hacia el mar (Mar Mediterráneo). También para el movimiento de interior o desde la costa hacia el Parque Natural del Río Turia, cuyo acceso desde el área metropolitana es inexistente para vehículos no motorizados con las garantías suficientes.
- El Parque Natural de la Albufera, valuarte 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-Sociopolis, carril bici de la CV-400 (Avinguda Sud), carril bici de Picanya-Torrent-Alcàsser (adjunto a línea AVE), Carril bici de Alaquàs-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 una tendencia de cambio en los desplazamientos funcionales y diarios (días laborables) estimulando una transferencia de usuarios de medios de transporte motorizados a medios de transporte sostenibles.
- Otros equipamientos de importante volumen de desplazamientos que también quedarán conectados son: la Ciudad de las Artes y las Ciencias, la Marina Real Juan Carlos I, los paseos Marítimo de Pinedo, las Playas del Sur de Valencia (Pinedo, Arbre del Gos, la Grarrofera y la Devesa), Autocine de Pinedo, Polideportivo Municipal de El Saler, paseo litoral de El Saler (restaurantes y ocio), el lago de la Albufera y la Gola de Pujol, Parador Nacional El Saler, 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 Alaquàs.
- 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 (Alfatar)
  - 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-Alfatar)
- Embarcadero del Tremolar (Alfatar)
- Lenguas de Faitanar (Picanya – Paiporta)
- Sèquia de Faitanar (Picanya – Paiporta)
- Lenguas de la Martina ( Benàger – Alaquàs)
- Sèquia de Favara (Valencia-Paiporta)
- Sèquia de Quart, Sèquia de Mislata y Sèquia de Xirivella (Quart de Poblet)
- Azud del Repartiment (Quart de Poblet)

## SOSTENIBILIDAD

- El fomento de los valores agrícolas es fundamental para la subsistencia de la huerta, y con ella su función paisajística y ambiental contribuidora de la sostenibilidad de toda el área metropolitana y de misma ciudad de Valencia. Por ello se hace necesarias políticas de preservación, fomento y rentabilidad de la huerta teniendo en cuenta a los agricultores como factor clave en la conservación de l'Horta. Como se describe en el PAT de l'Horta, se hace necesaria una protección adecuada, nuevas fórmulas de gestión, asegurar a competitividad de la actividad agrícola y nuevos servicios agrarios, culturales y turísticos. Y en este último apartado es dónde el **ANILLO VERDE METROPOLITANO** tiene un protagonismo esencial, siendo la infraestructura una herramienta básica para el fomento del agroturismo, agroeducación, recreación, servicios culturales, etc., en definitiva, supone la mejora de la accesibilidad pública a l'Horta.
- El uso del ANILLO VERDE mejorará la sensibilidad y apreciación de la población hacia el medio natural (huerta, Albufera, fauna, flora, etc.). La red de itinerarios ciclopeatonales propuestos tendrá la finalidad de promover el uso público educativo y recreativo del patrimonio cultural, así como salvaguardar y revalorar el patrimonio ambiental y paisajístico. Esta labor es fundamental para la coexistencia y convivencia de los binomios Agricultores-Huerta y peatones/ciclistas-Anillo Verde.
- La integración del Anillo verde con la sociedad debe de ser completa, y para asegurar el éxito de la propuesta se requiere además de un mantenimiento y conservación continua de la infraestructura, una serie de medidas específicas que fomenten el uso de la bicicleta y de los desplazamiento a pie, que pongan en valor los objetivos que el anillo verde pretende. Estas medidas específicas han de ser consensuadas entre los agentes intervinientes (Generalitat, Ayuntamientos, Regantes, Gestores de Parques Naturales, comunidad agrícola, colectivos sociales y culturales, etc.) y pueden consistir en: campañas de concienciación ciudadana del uso de transporte sostenible, divulgación a nivel autonómico, local y comarcal del anillo, potenciación de su uso, señalización informativa a lo largo del trazado de los valores paisajísticos, culturales y etnológicos, soporte a los nuevos servicios turísticos y culturales, etc.

- No se puede obviar la necesidad de una rentabilidad socioeconómica de la actuación que repercute directamente en la zona de desarrollo del anillo, en este sentido resulta indudable que se incrementará el valor de los inmuebles y de las actividades que tienen acceso funcional, directo o indirecto, al anillo verde. Las condiciones de oportunidad que ofrece se fundamentan en la nueva movilidad intracomarcal, el aumento del conocimiento de los valores de la zona (acciones de concienciación ciudadana, y programas de uso público), el aumento progresivo de usuarios (peatones, ciclistas, cicloturistas, ...), el aumento de la actividad turística y de ocio (alojamiento, restaurantes, mercados, parques naturales, etc.) y la mejora en la comunicación con las dotaciones y espacios de ocio de los municipios; por tanto, se generará unos importantes beneficios socioeconómicos y un impulso a la economía local.
- La apuesta por el uso de la bicicleta a través del cicloturismo o como alternativa de movilidad sostenible frente al transporte motorizado, supondrá la revitalización del entorno rural y la opción de un ocio saludable. En esta línea, además de las ventajas en la salud, el anillo verde puede ir más allá de ser un mero espacio para el disfrute y convertirse en un recurso de desarrollo personal e impulso social.
- Mejora de la calidad atmosférica: Reducción de emisiones de 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 marzo de 2015

El ingeniero autor del estudio



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

La ingeniero directora del estudio



Fdo. Encarnación Calatayud Vercher



TÍTULO

ESTUDIO DE PLANEAMIENTO ANILLO VERDE METROPOLITANO DE VALENCIA.

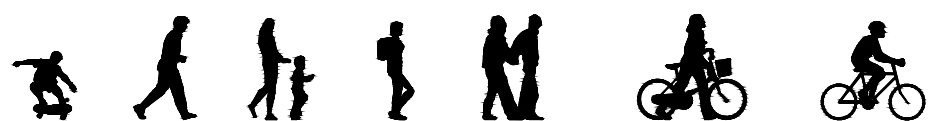
HORTA SUD

DOCUMENTO

**ESTUDIO DE PLANEAMIENTO. TRAMO 2 Y 3: SEDAVÍ - PICANYA / PICANYA - ALDAIA**

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

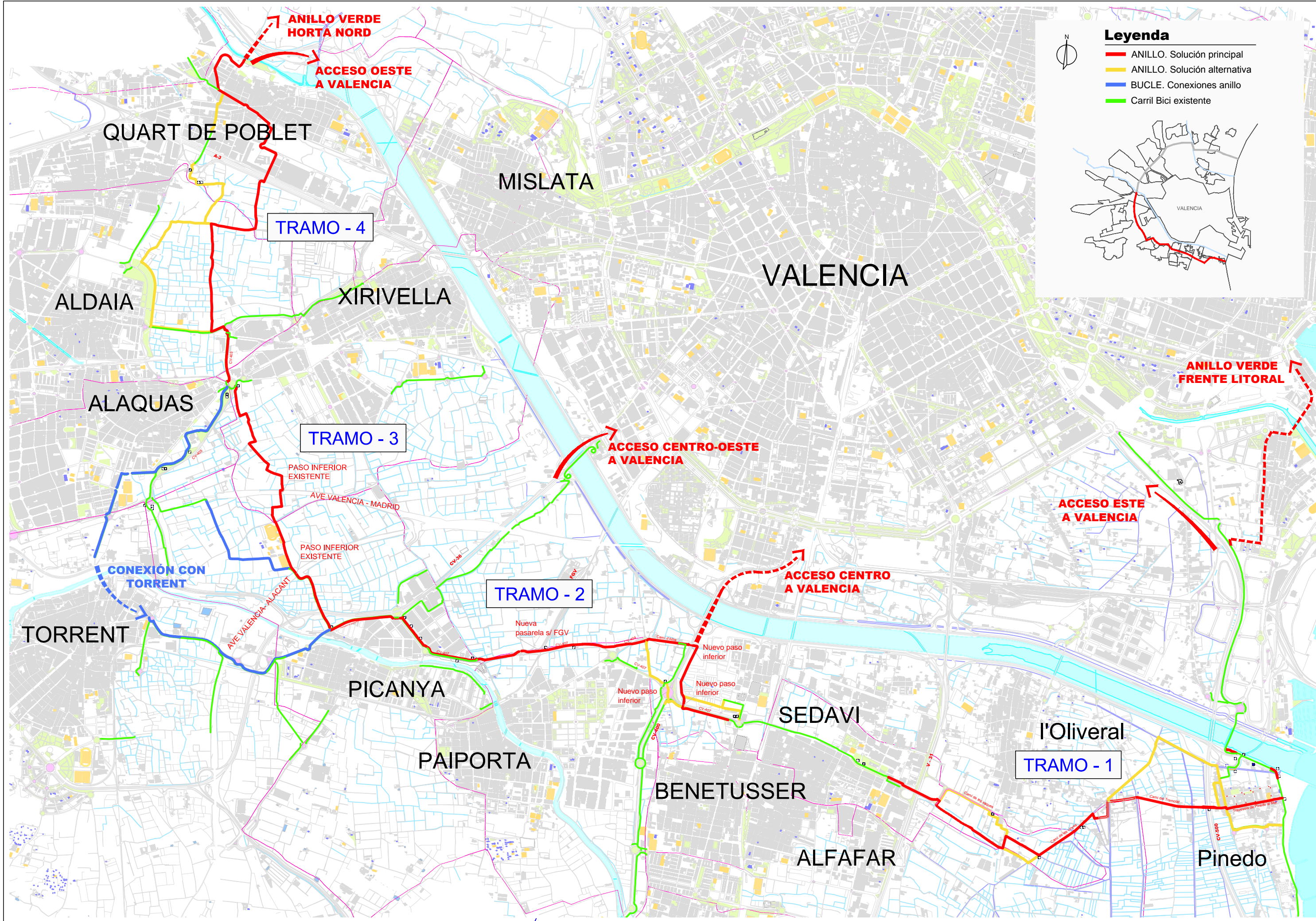
**imap**  
CONSULTORA



## PLANOS

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

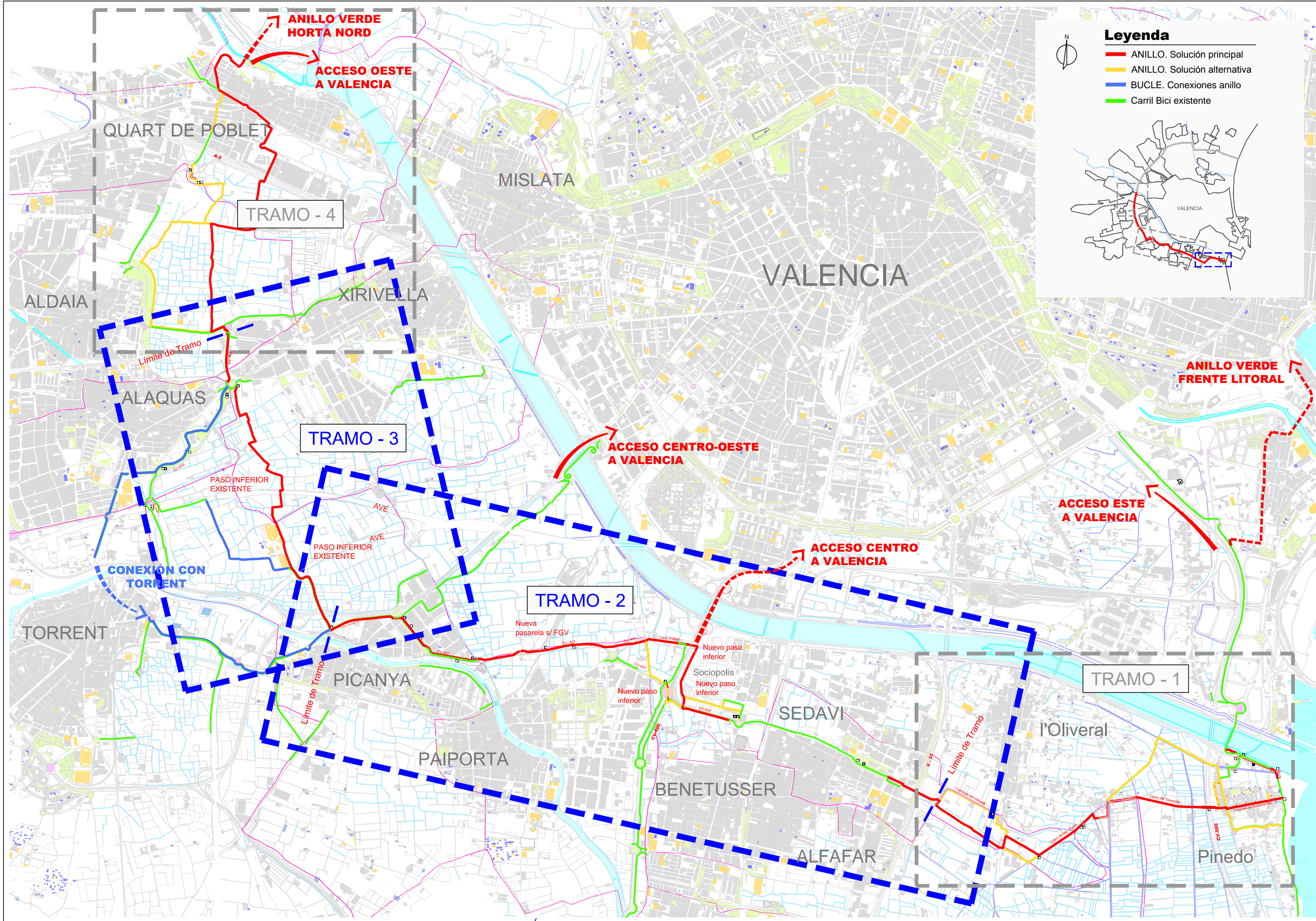




**Leyenda**

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

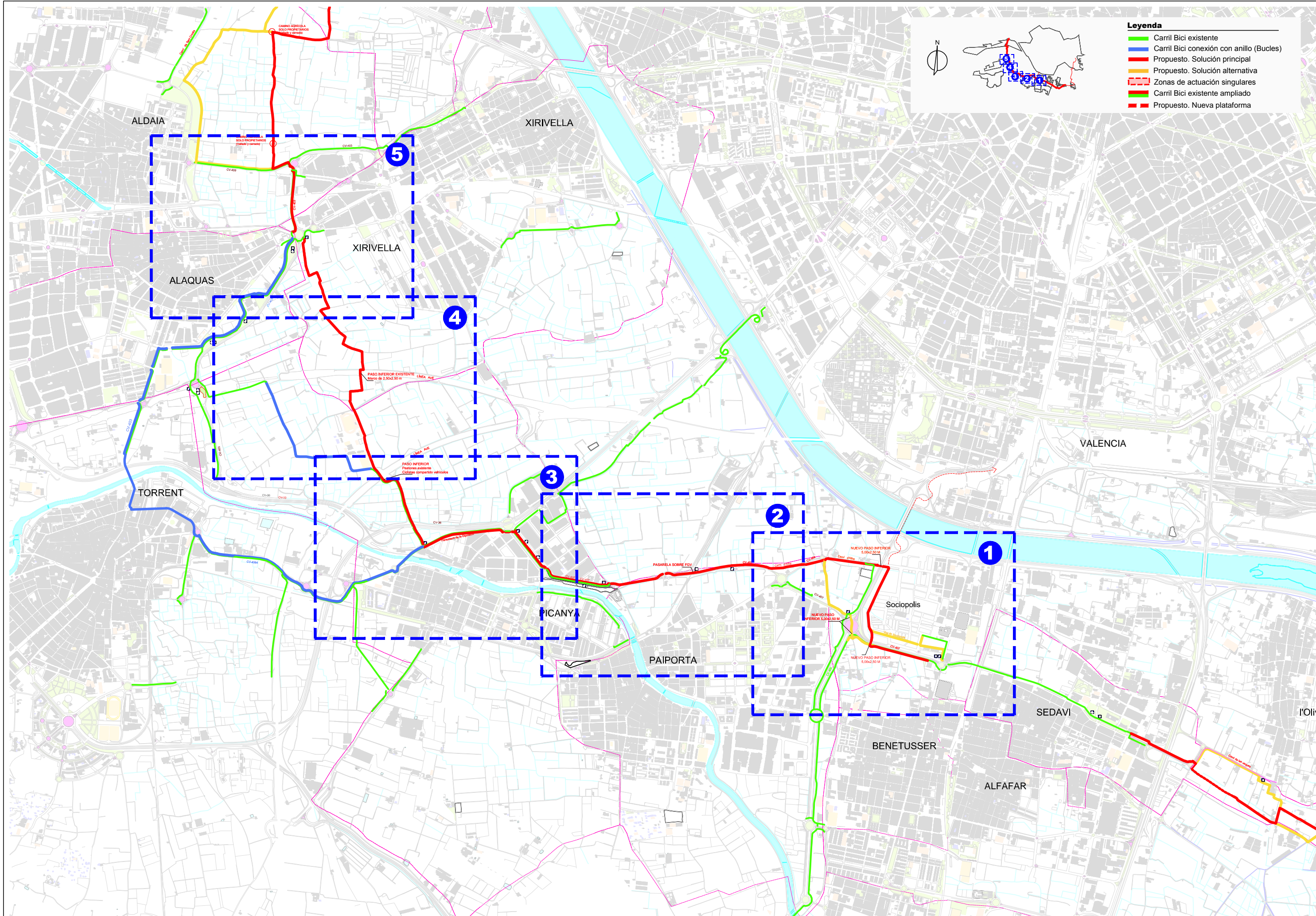




**Leyenda**

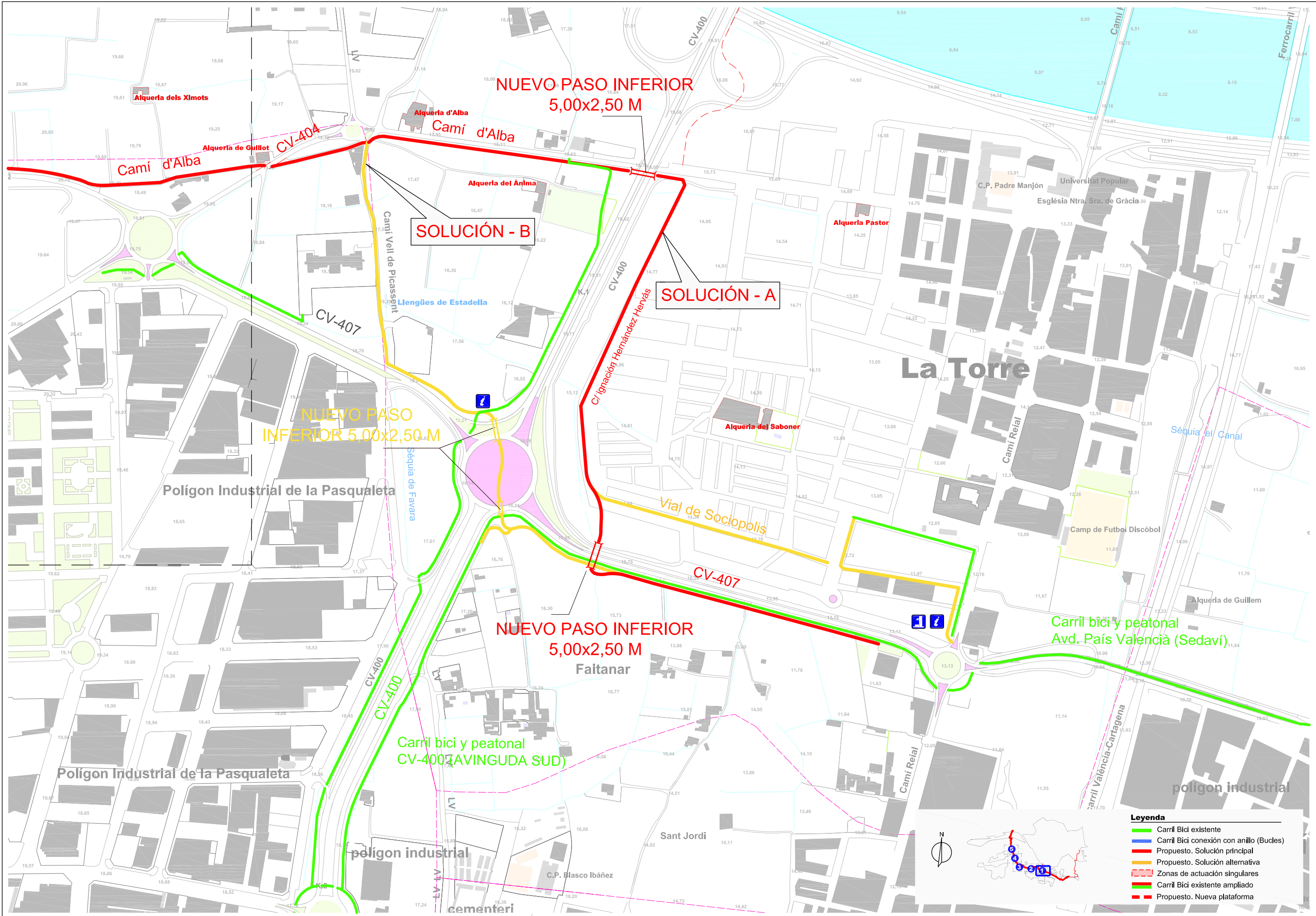
- ANILLO. Solución principal
- ANILLO. Solución alternativa
- BUCLE. Conexiones anillo
- Carril Bici existente

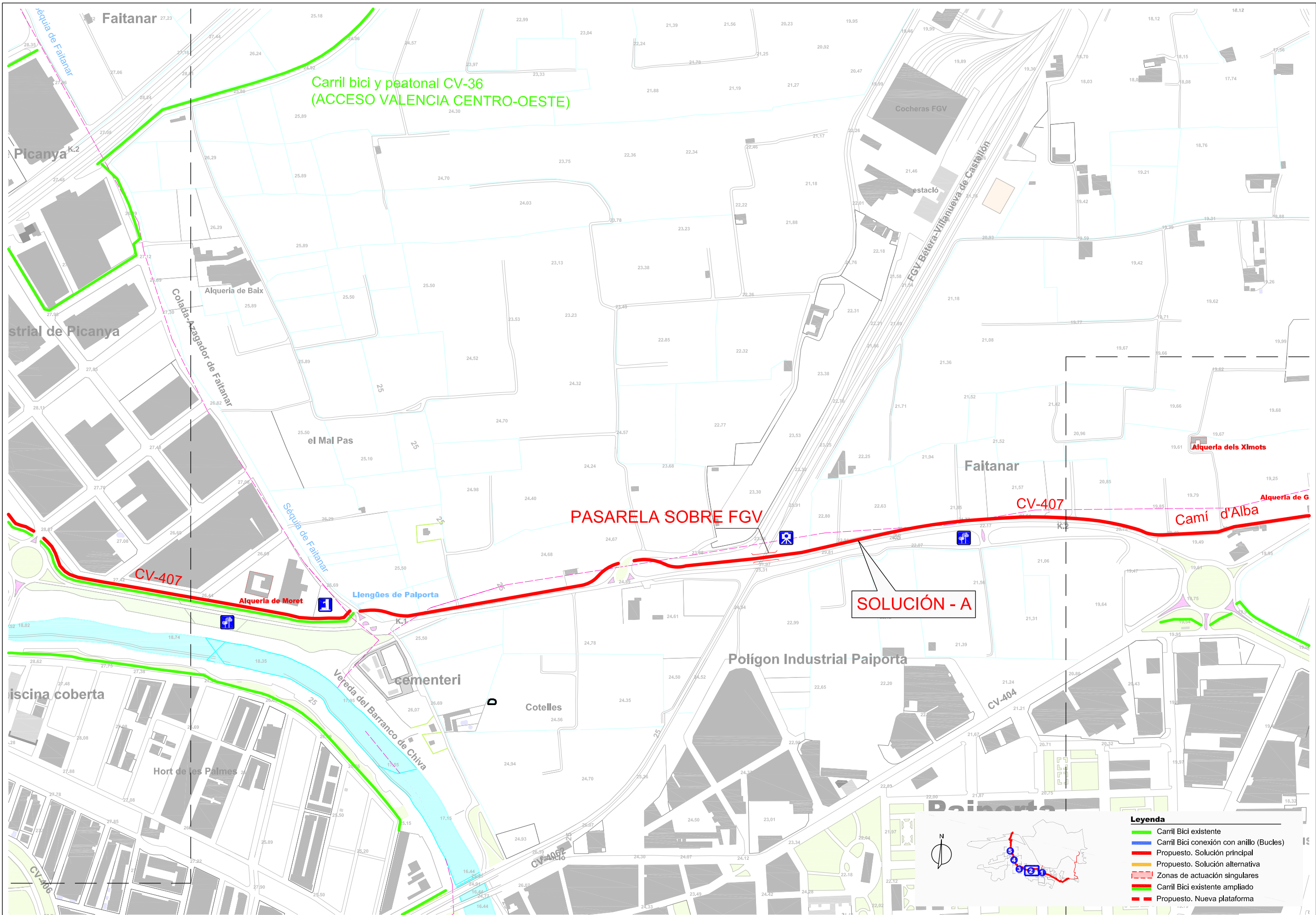




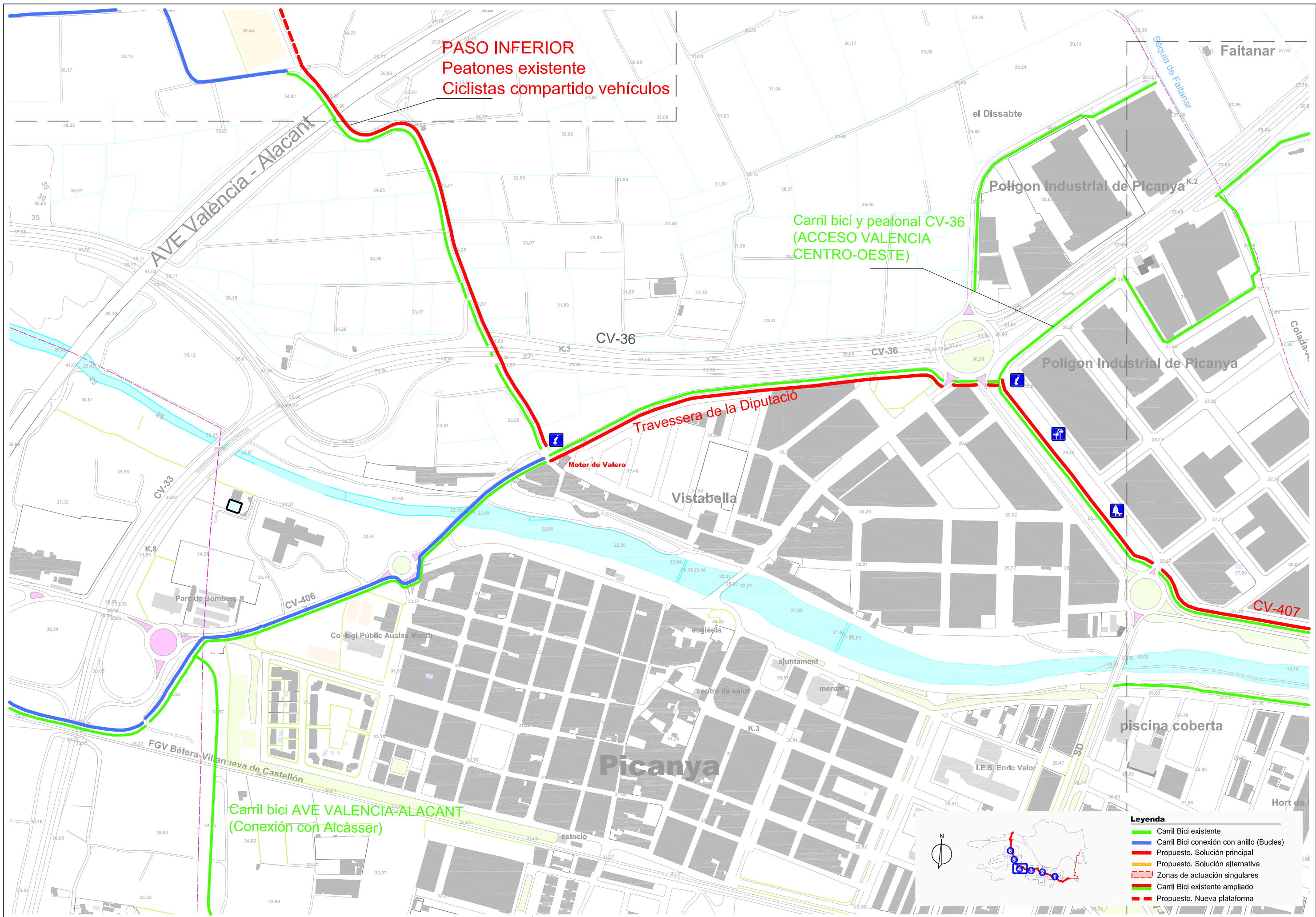
- Legenda**
- Carril Bici existente
  - Carril Bici conexión con anillo (Bucles)
  - Propuesto. Solución principal
  - Propuesto. Solución alternativa
  - Zonas de actuación singulares
  - Carril Bici existente ampliado
  - Propuesto. Nueva plataforma









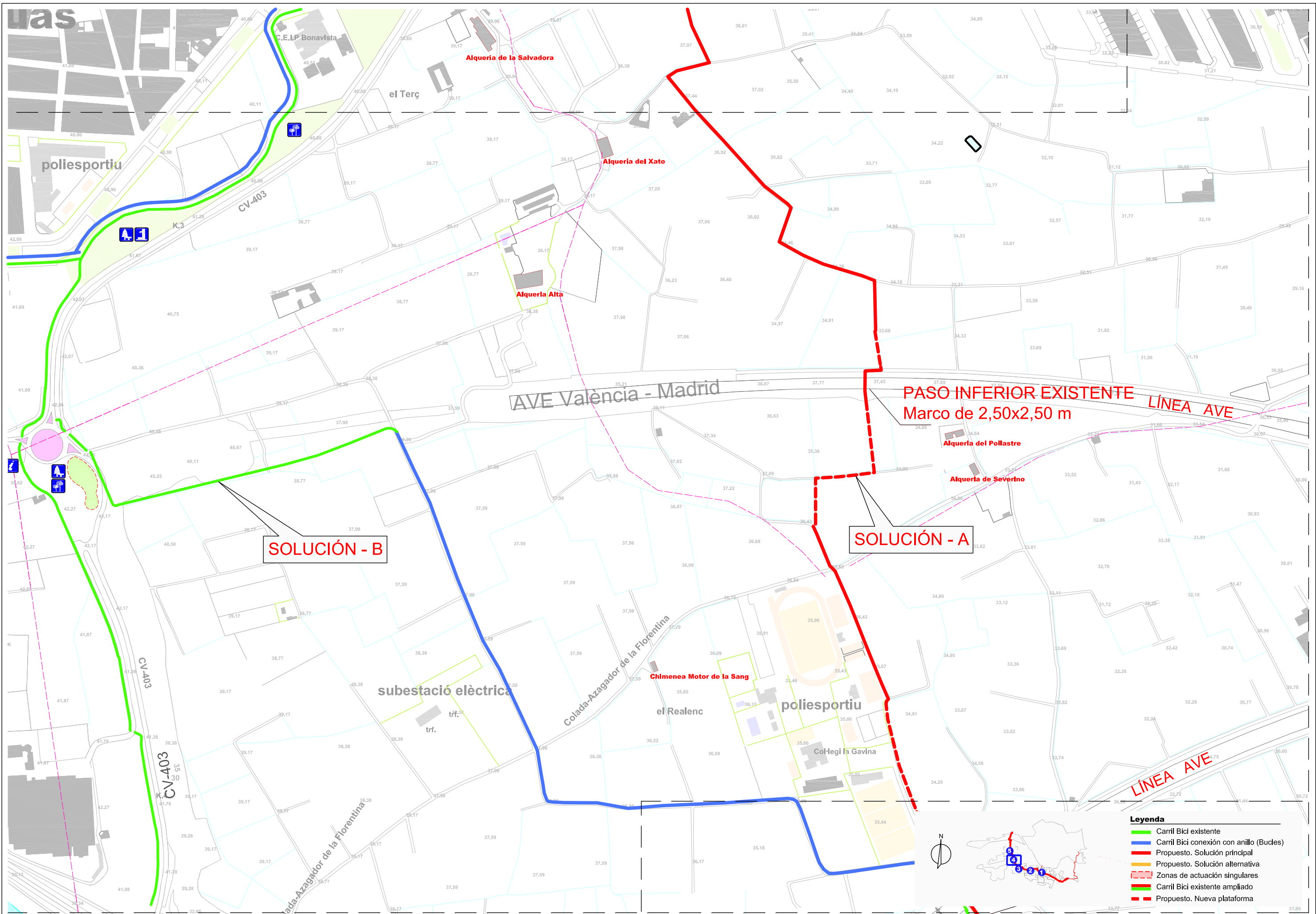


**PASO INFERIOR**  
 Peatones existente  
 Ciclistas compartido vehículos

Carril bici y peatonal CV-36  
 (ACCESO VALENCIA  
 CENTRO-OESTE)

Carril bici AVE VALENCIA-ALACANT  
 (Conexión con Alcàsser)

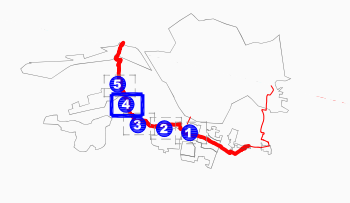
- Legenda**
- Carril Bici existente
  - Carril Bici conexión con anillo (Bucles)
  - Propuesto. Solución principal
  - Propuesto. Solución alternativa
  - Zonas de actuación singulares
  - Carril Bici existente ampliado
  - Propuesto. Nueva plataforma



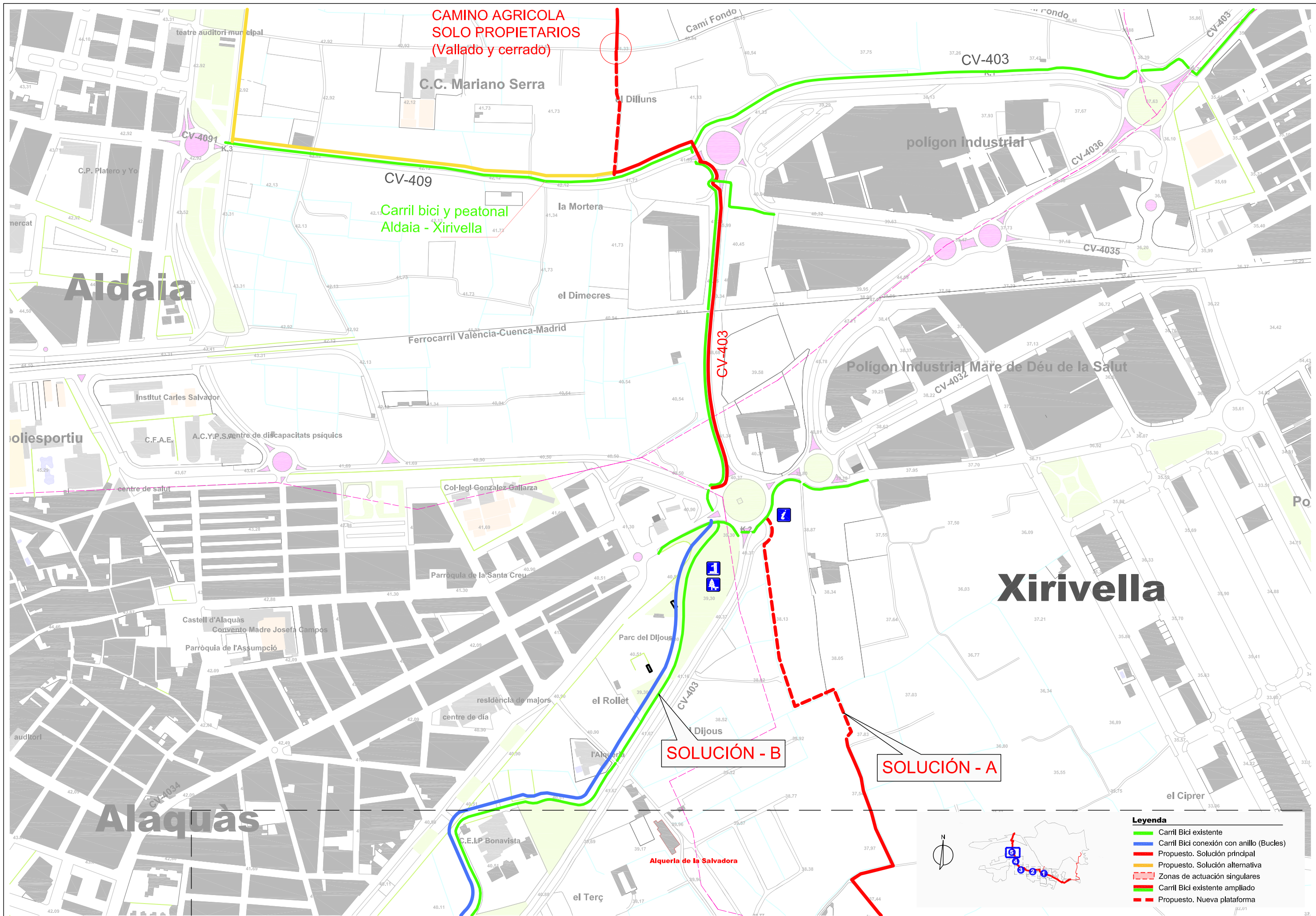
**SOLUCIÓN - A**

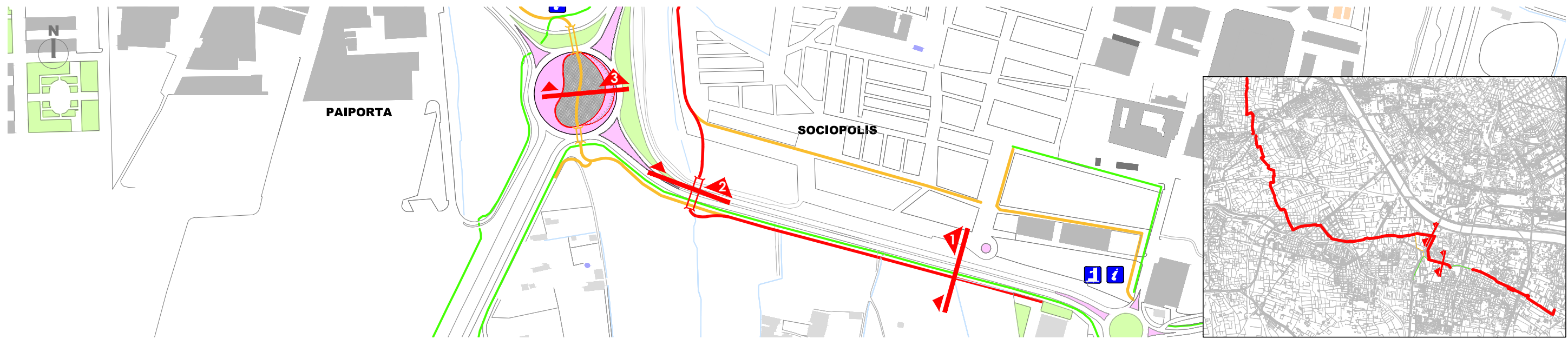
**SOLUCIÓN - B**

- Leyenda**
- Carril Bici existente
  - Carril Bici conexión con anillo (Budes)
  - Propuesto. Solución principal
  - Propuesto. Solución alternativa
  - Zonas de actuación singulares
  - Carril Bici existente ampliado
  - Propuesto. Nueva plataforma



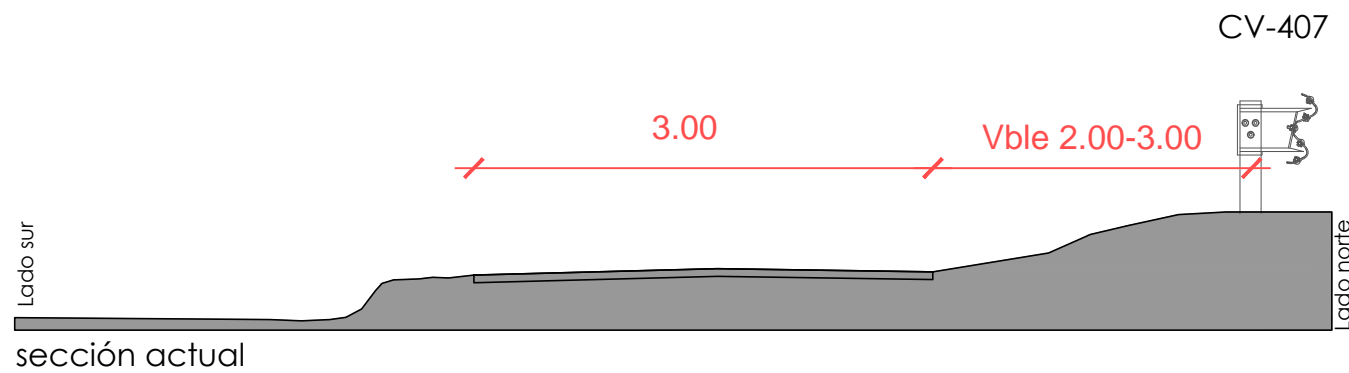
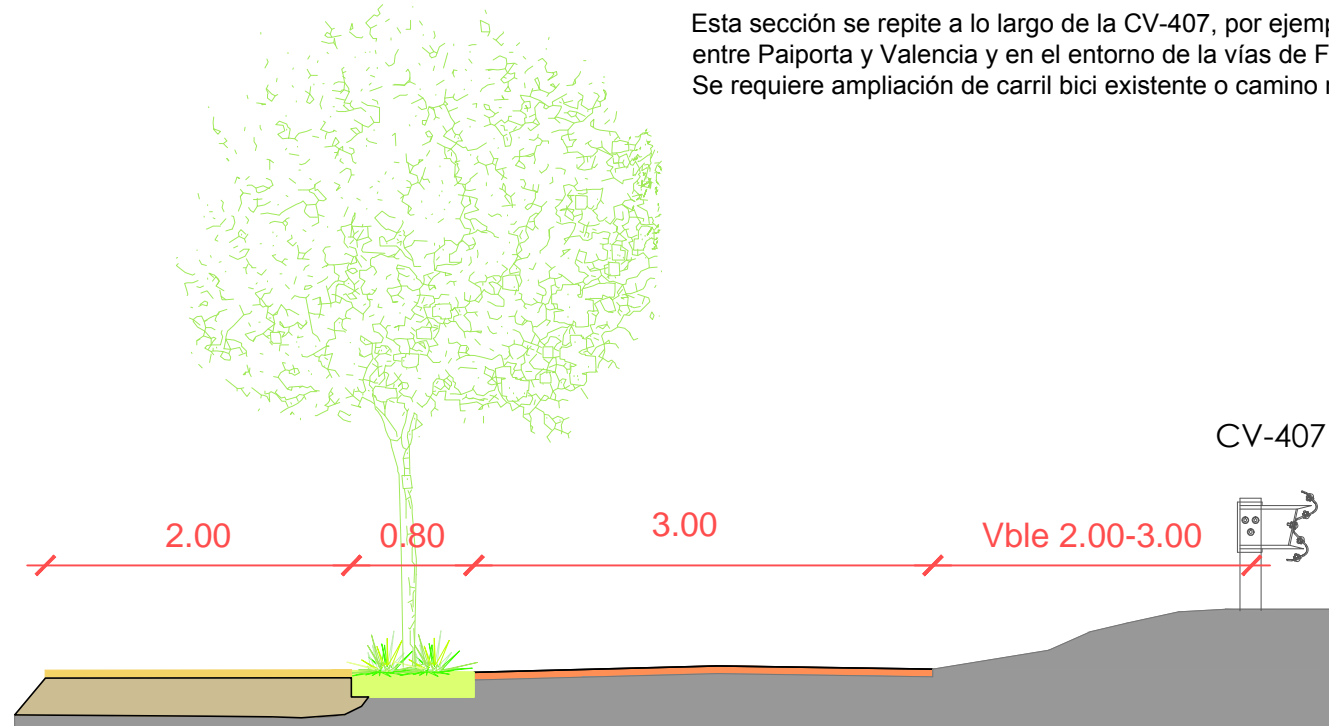






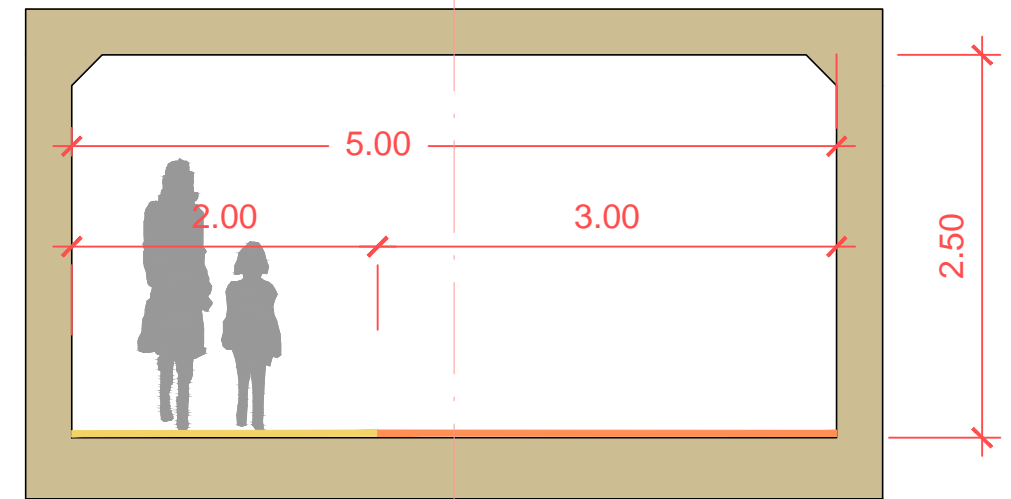
### 1 AMPLIACIÓN PLATAFORMA EXISTENTE

Esta sección se repite a lo largo de la CV-407, por ejemplo en entre Paiporta y Valencia y en el entorno de la vías de FGV. Se requiere ampliación de carril bici existente o camino rural.



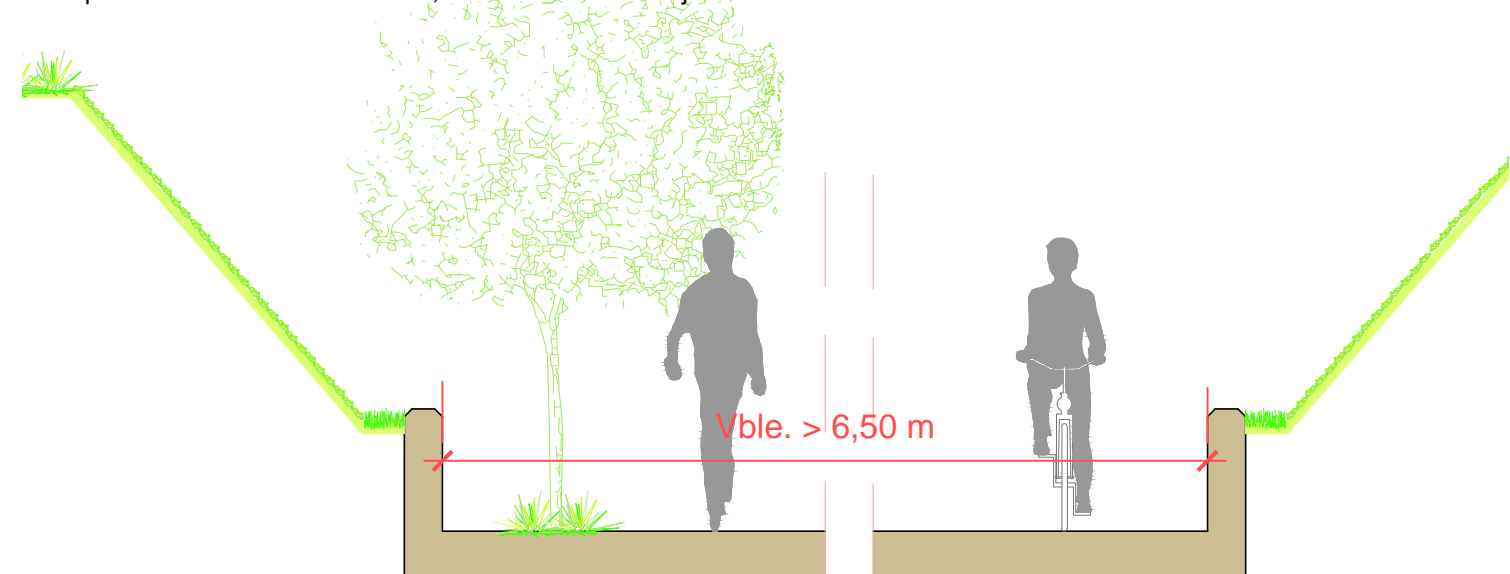
### 2 PASO INFERIOR BAJO CV-407 Y CV-400

Cruce de la CV-400 y CV-407 mediante marco prefabricado de 5,00x2,50 m.

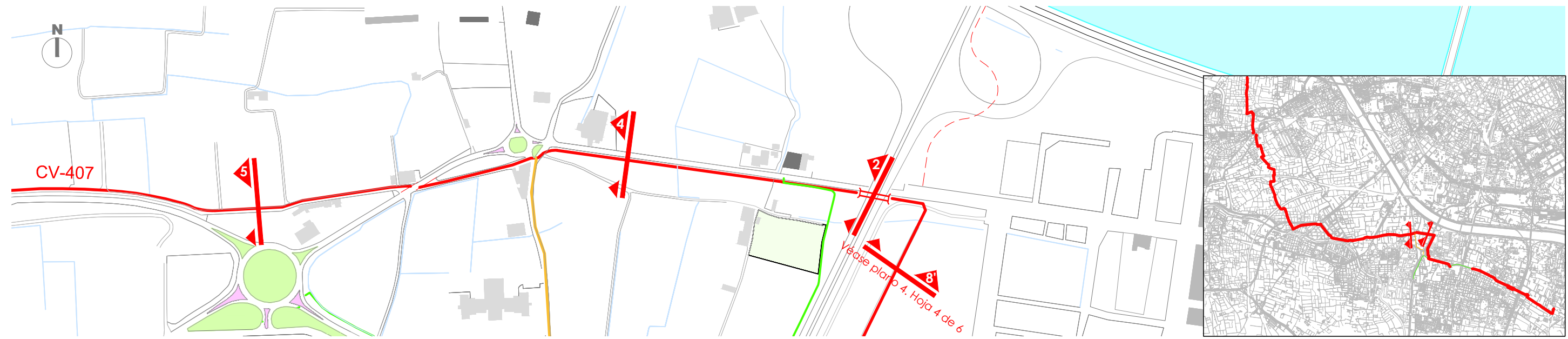


### 3 PASO INFERIOR INTERIOR ROTONDA

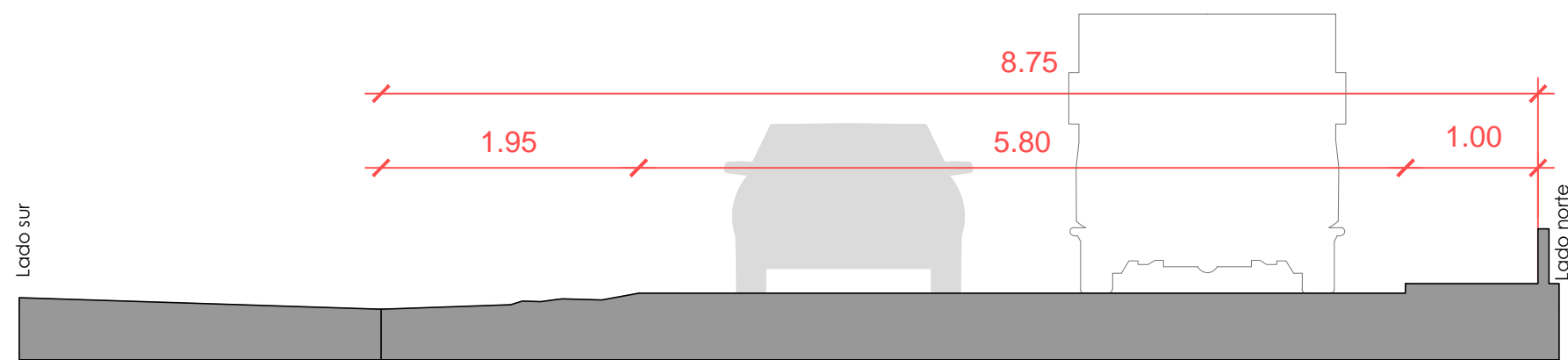
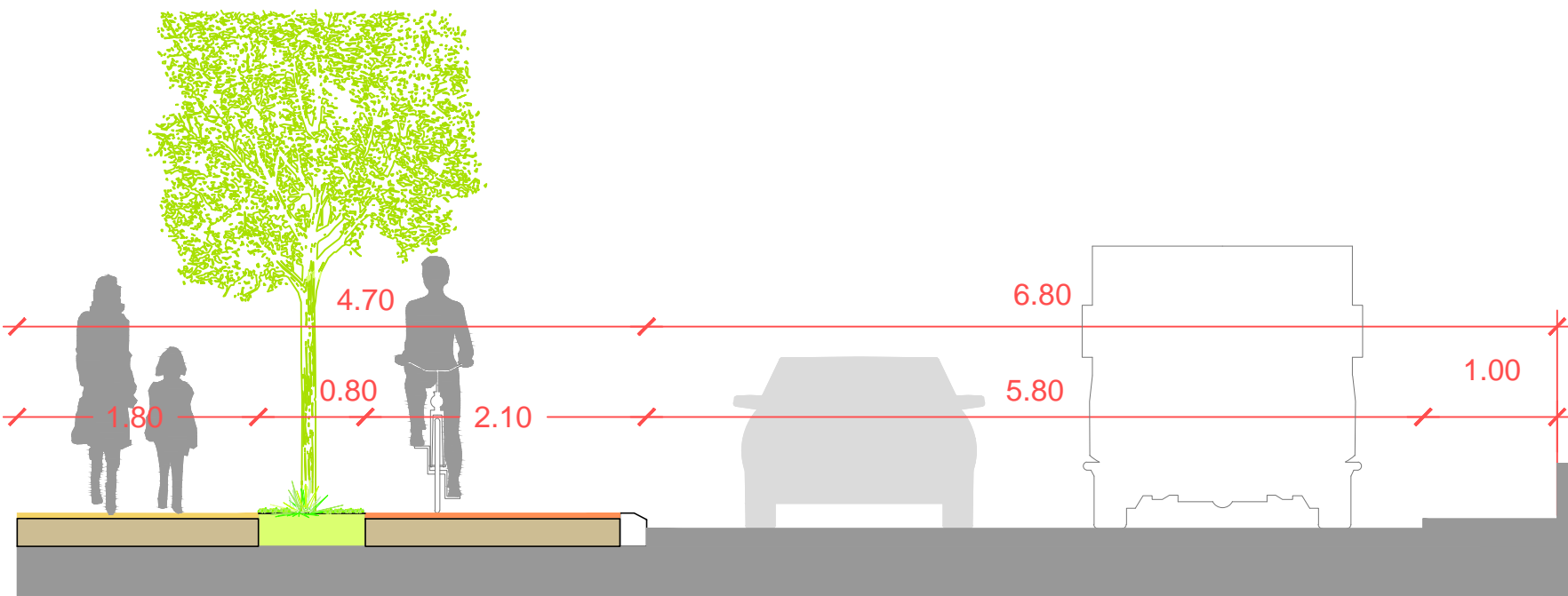
La sección en el interior de la rotonda será una sección abierta, tipo placeta, mediante taludes laterales vegetalizables que permitan la iluminación natural, con ancho variable ajustado mediante muro o talud.





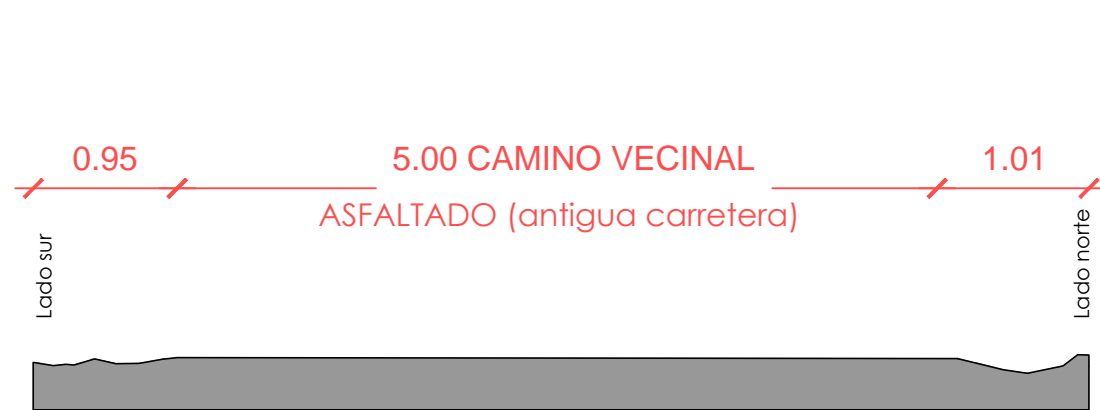
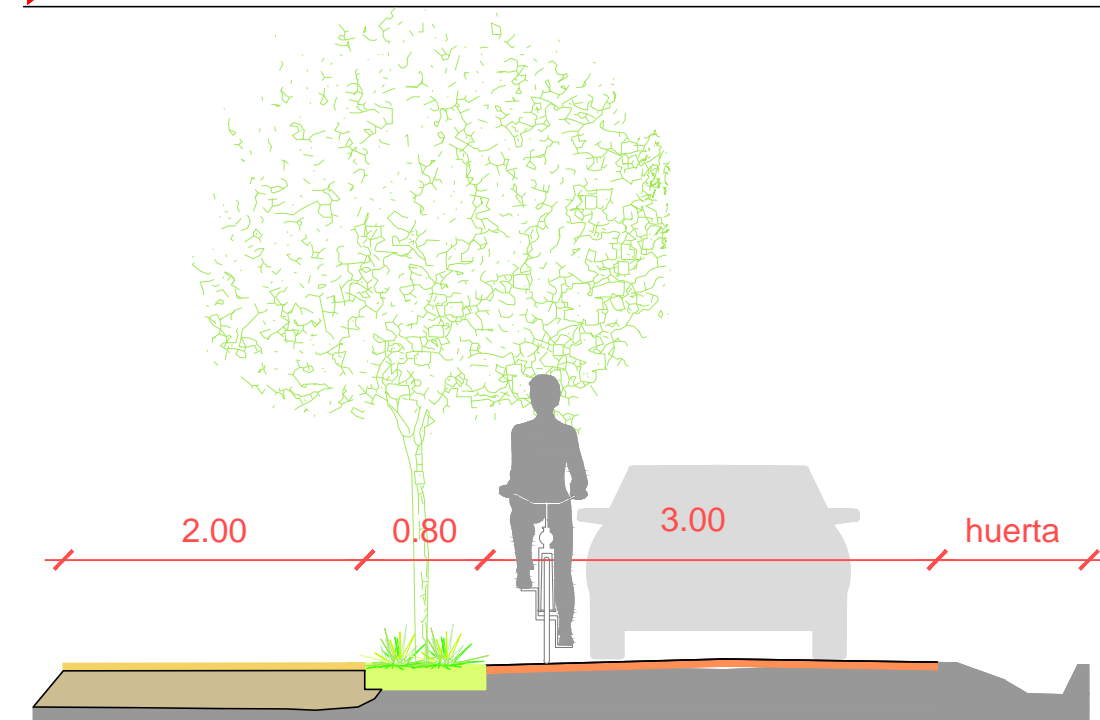


**4** Camí d'Alba. Tramo inicial, colindante con la carretera de acceso a La Torre

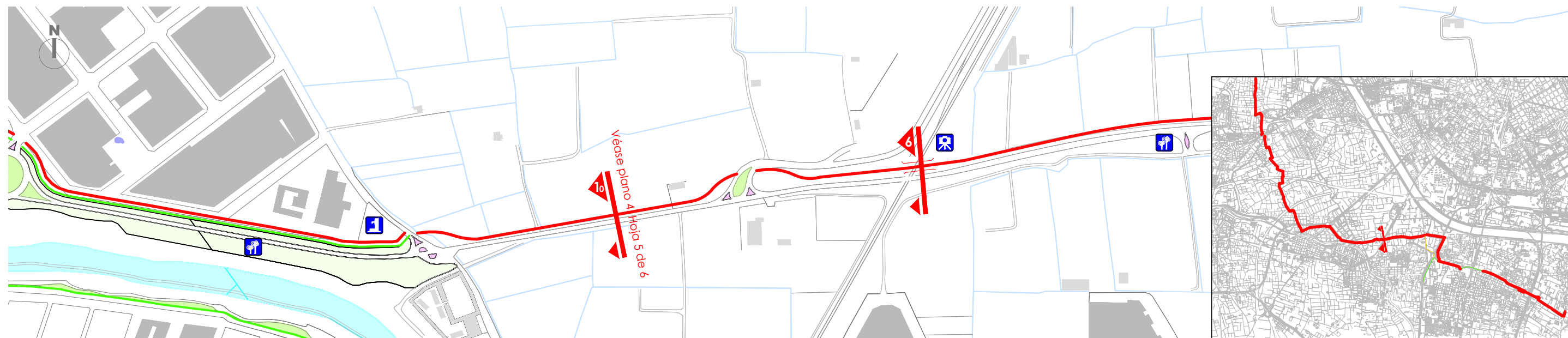


Sección actual

**5** Camí d'Alba. Tramo por camino vecinal (antiguo trazado de la carretera)

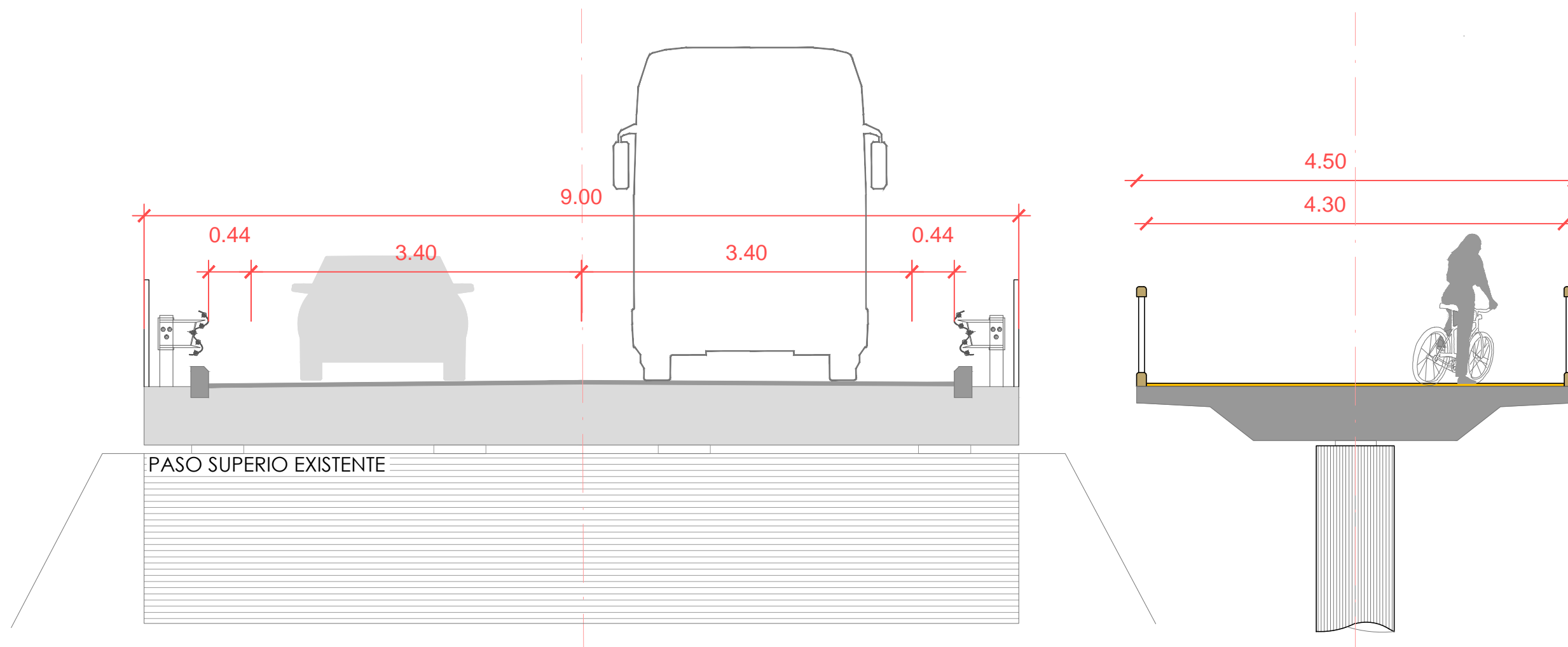


Sección actual

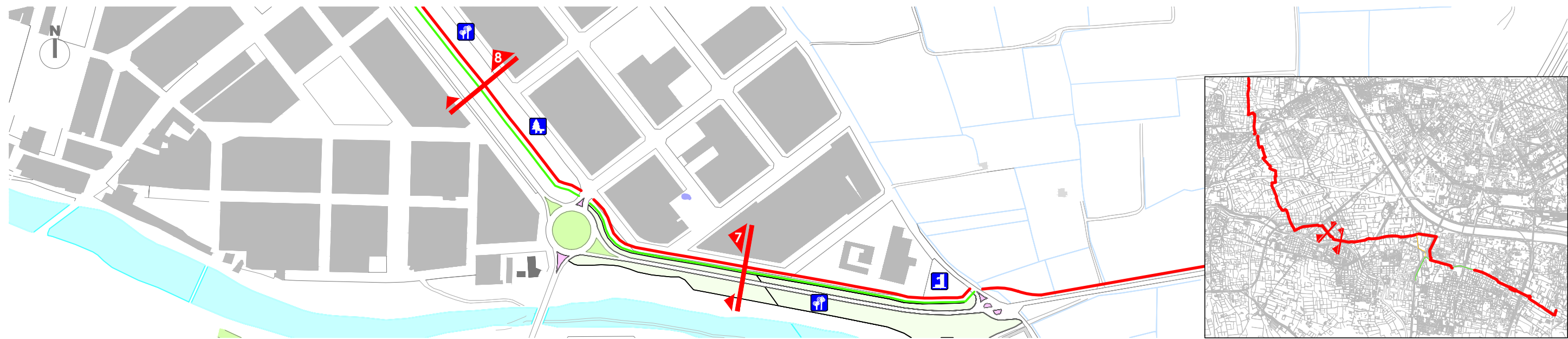


## 6 PASARELA SOBRE LÍNEA FGV

Para el paso sobre las línea de FGV (Línea 1. Bétera - Villanueva de Castellón, Valencia Sud), se propone cruzarlas por el lado norte del puente actual mediante una pasarela de hormigón armado de 4,00 m de ancho, paralela a la estructura existente.







**7 AMPLIACIÓN CARRIL BICI EXISTENTE**

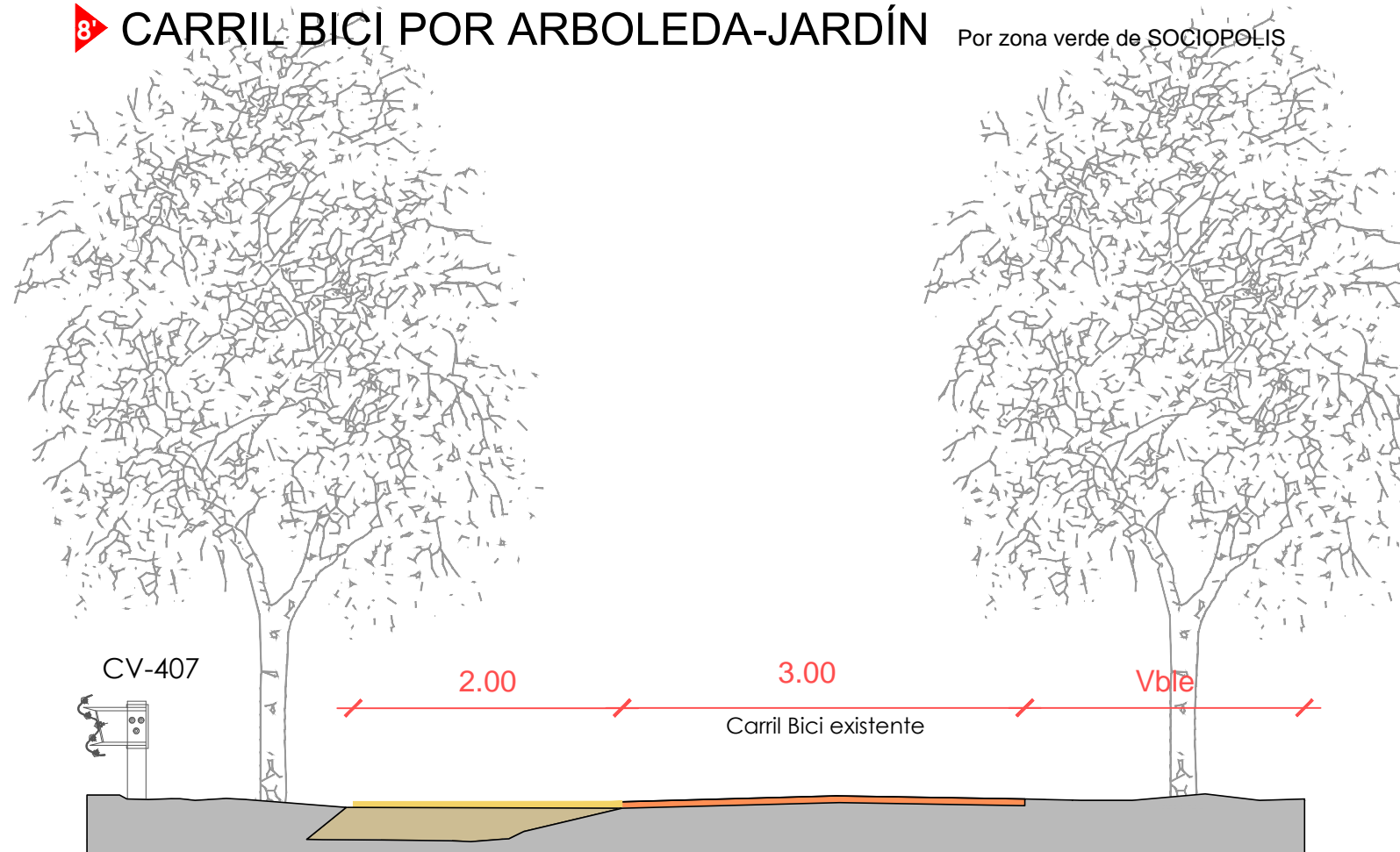
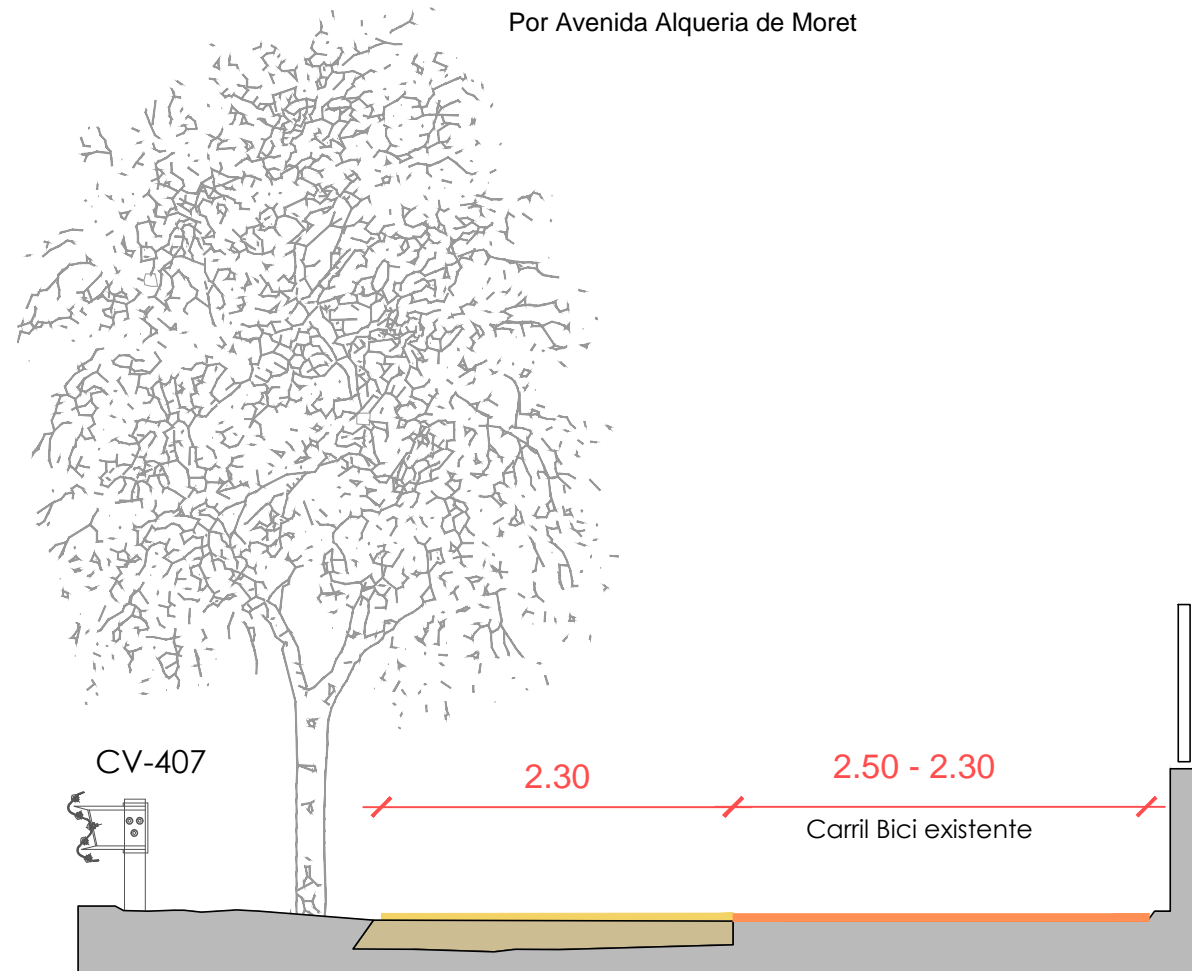
Por Avenida Alqueria de Moret

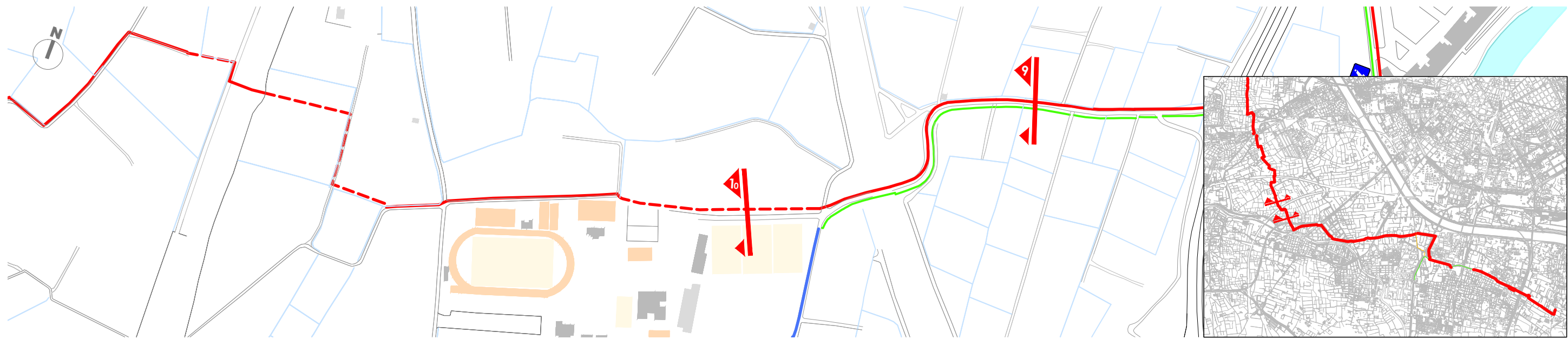
**8 AMPLIACIÓN CARRIL BICI EXISTENTE**

Por Avenida de Faitanar

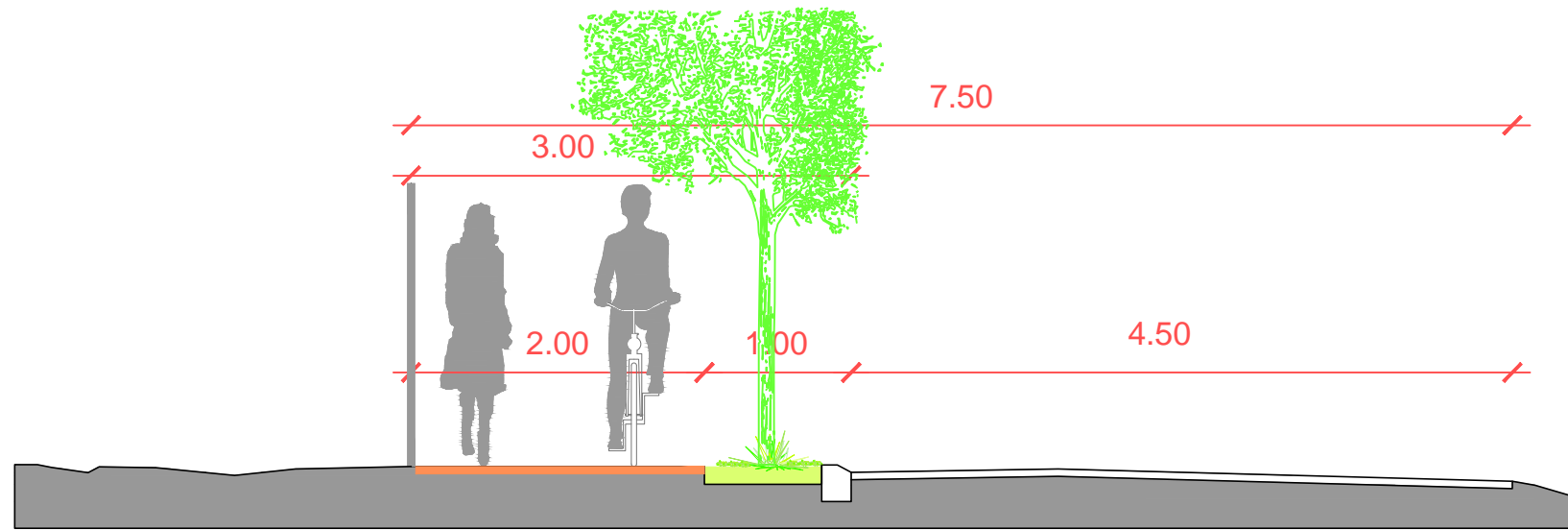
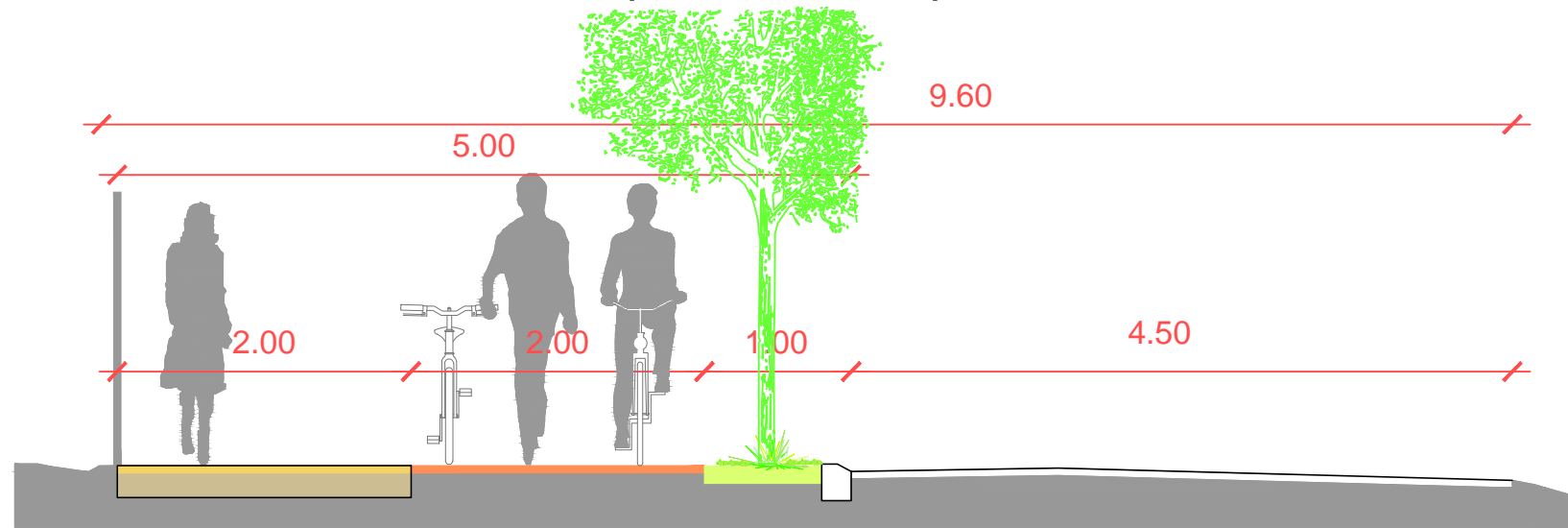
**8 CARRIL BICI POR ARBOLEDA-JARDÍN**

Por zona verde de SOCIOPOLIS



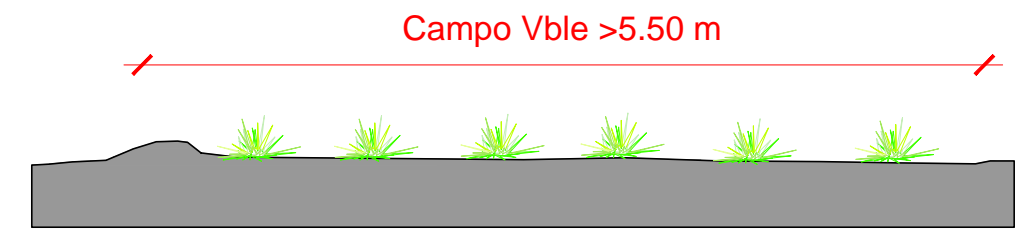
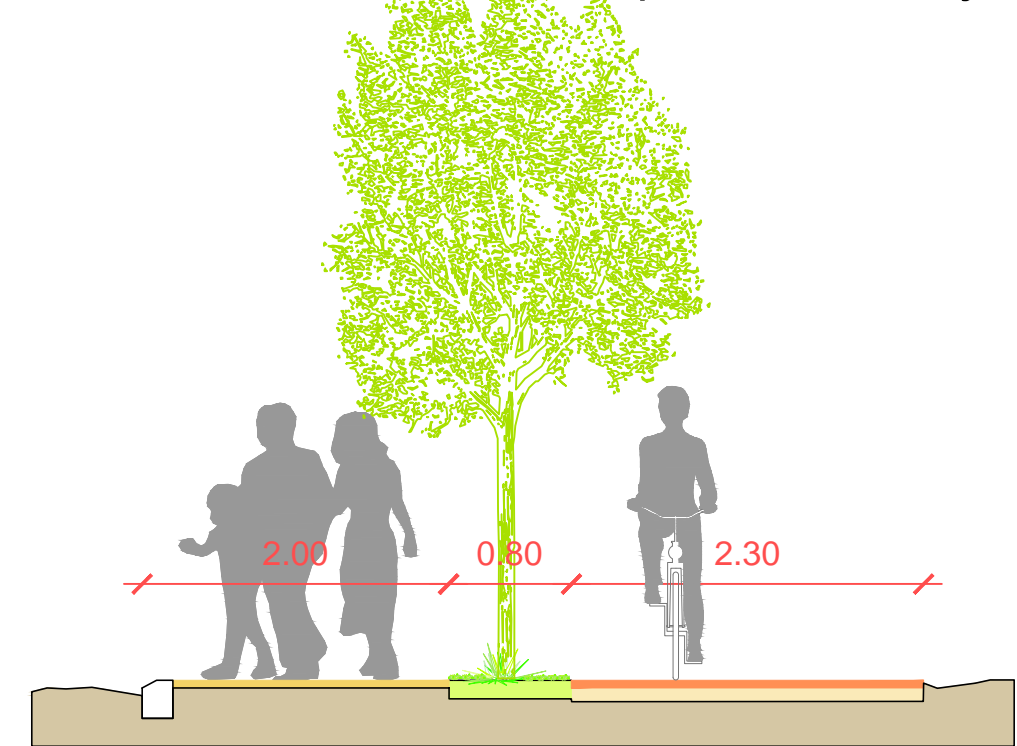


9 AMPLIACIÓN C.B. Polideportivo municipal



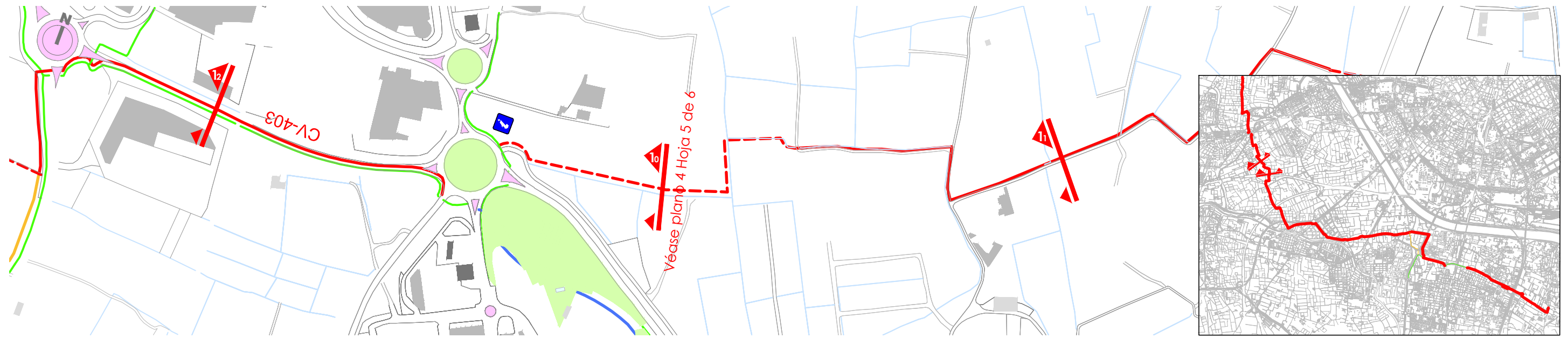
Sección actual

10 SECCIÓN TIPO. Nueva plataforma a ejecutar

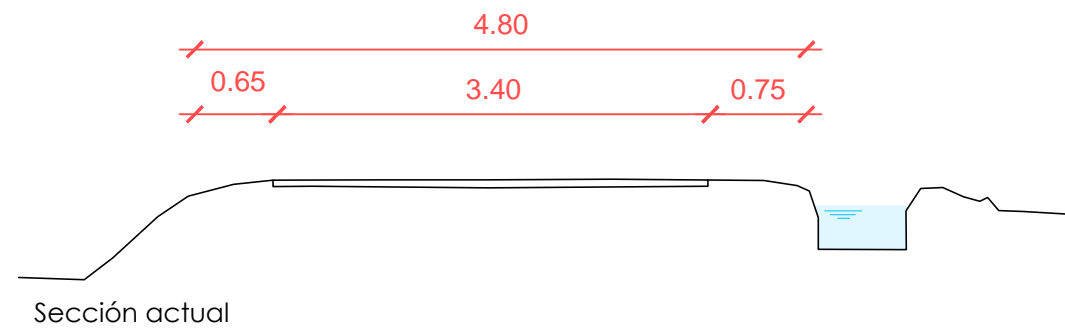
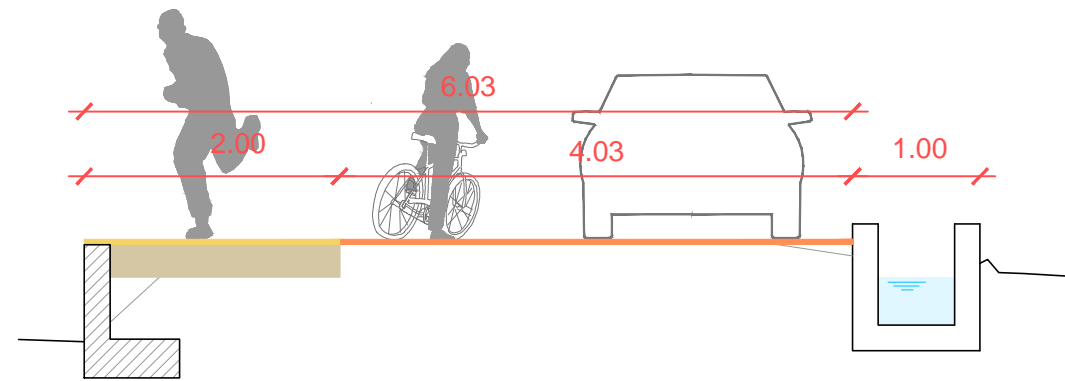


Sección actual

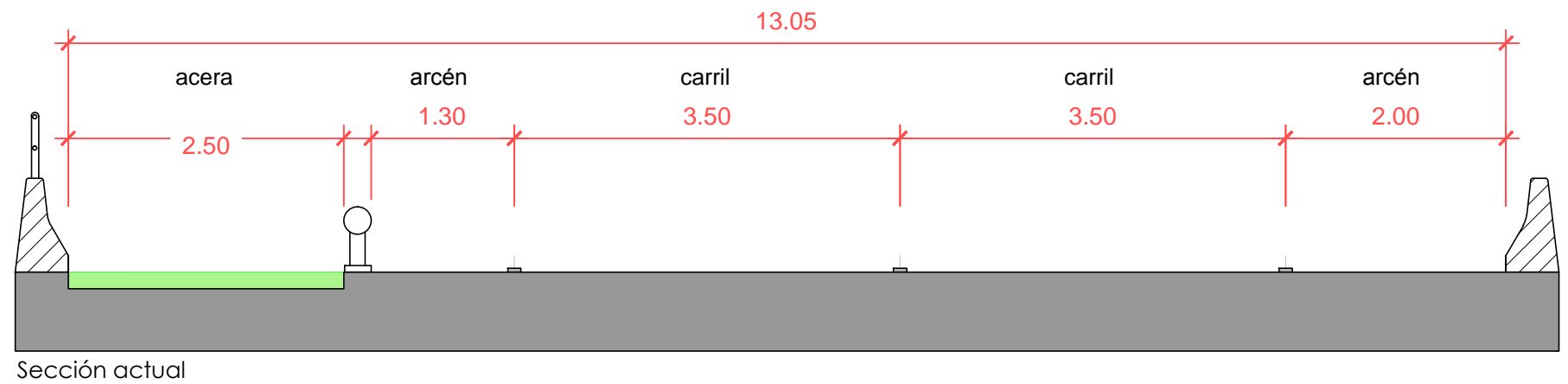
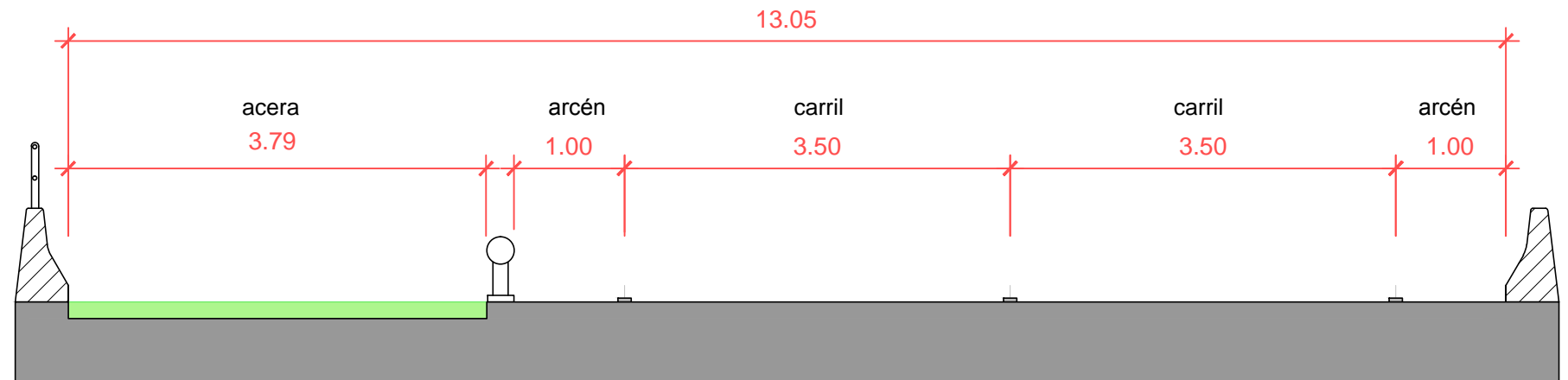


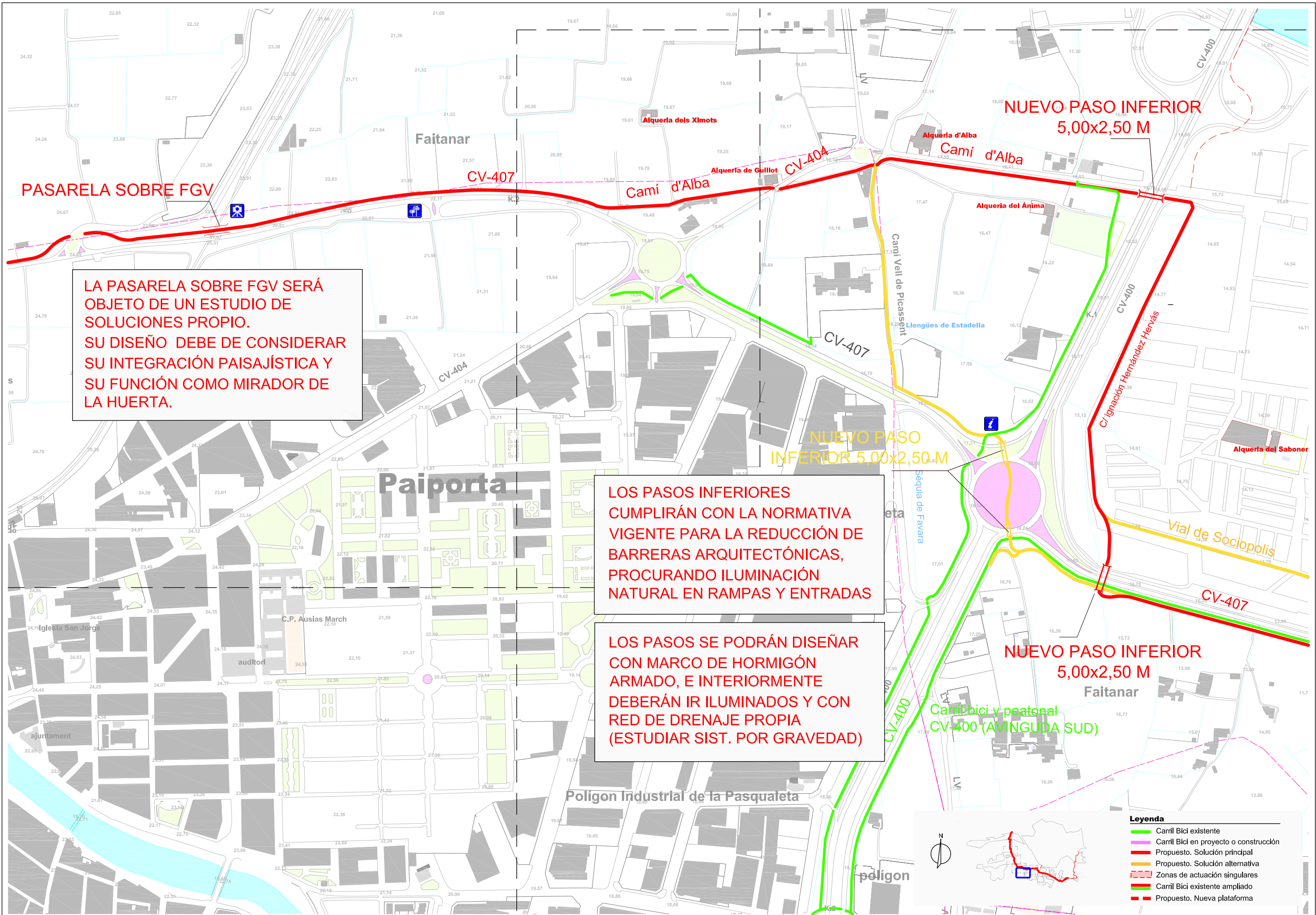


▶ CAMINO RURAL. Escasa intensidad de tráfico



▶ PASO SUPERIOR EN CV-403. Modificación de sección ampliación paso ciclopeatonal

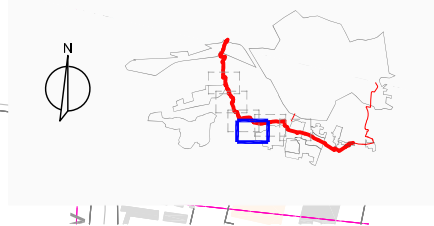




LA PASARELA SOBRE FGV SERÁ OBJETO DE UN ESTUDIO DE SOLUCIONES PROPIO. SU DISEÑO DEBE DE CONSIDERAR SU INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA Y SU FUNCIÓN COMO MIRADOR DE LA HUERTA.

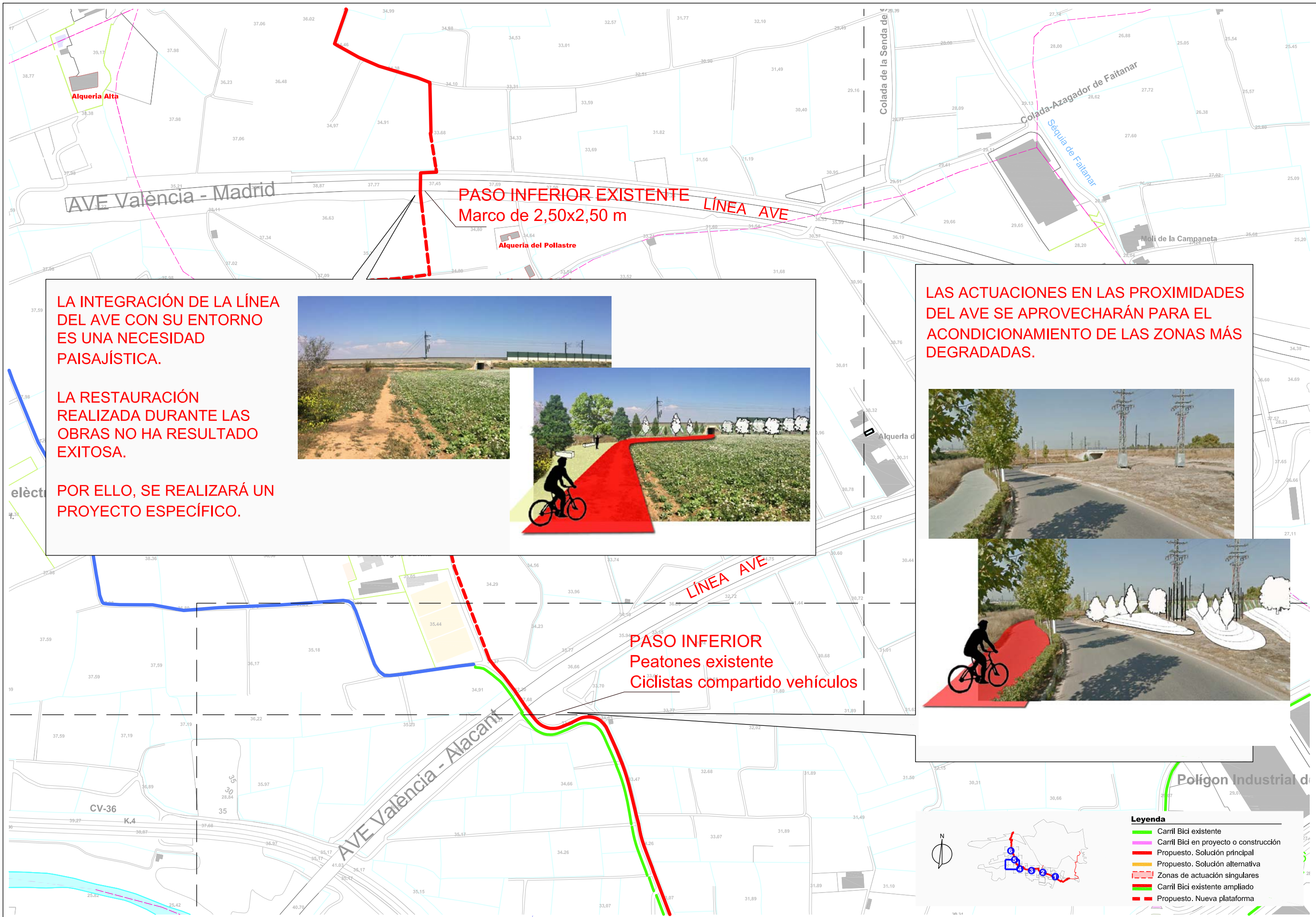
LOS PASOS INFERIORES CUMPLIRÁN CON LA NORMATIVA VIGENTE PARA LA REDUCCIÓN DE BARRERAS ARQUITECTÓNICAS, PROCURANDO ILUMINACIÓN NATURAL EN RAMPAS Y ENTRADAS

LOS PASOS SE PODRÁN DISEÑAR CON MARCO DE HORMIGÓN ARMADO, E INTERIORMENTE DEBERÁN IR ILUMINADOS Y CON RED DE DRENAJE PROPIA (ESTUDIAR SIST. POR GRAVEDAD)



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





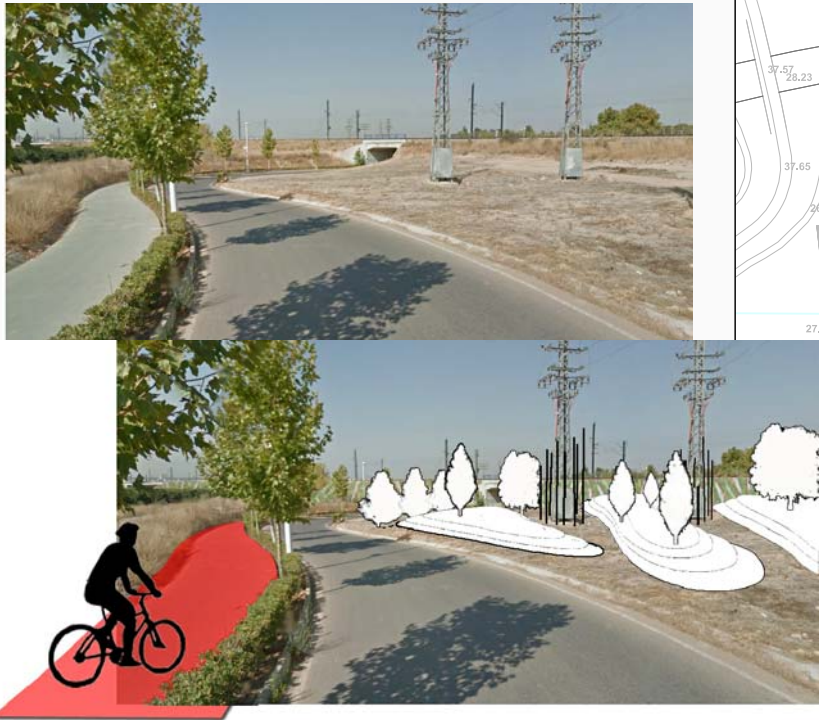
LA INTEGRACIÓN DE LA LÍNEA DEL AVE CON SU ENTORNO ES UNA NECESIDAD PAISAJÍSTICA.

LA RESTAURACIÓN REALIZADA DURANTE LAS OBRAS NO HA RESULTADO EXITOSA.

POR ELLO, SE REALIZARÁ UN PROYECTO ESPECÍFICO.



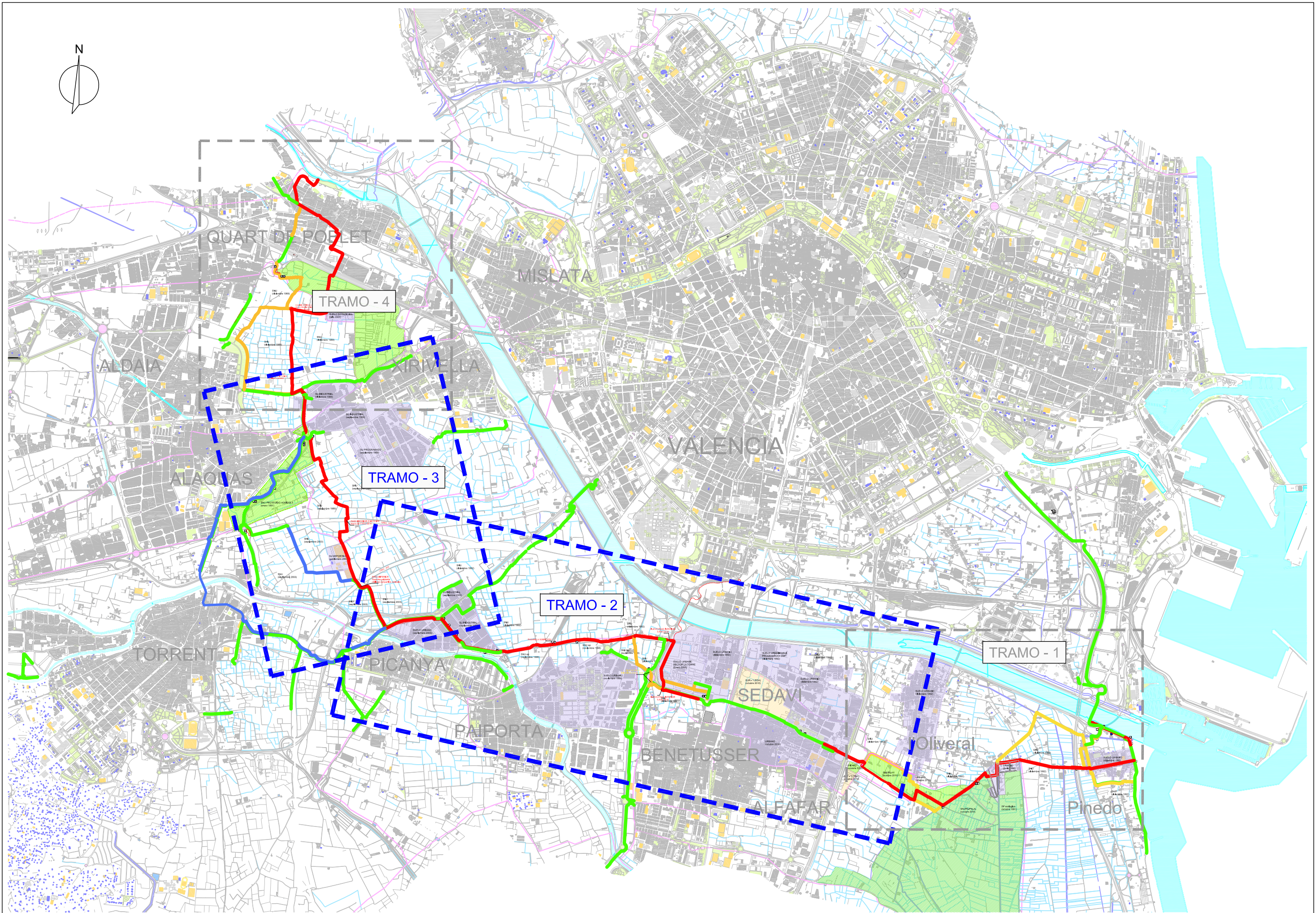
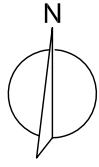
LAS ACTUACIONES EN LAS PROXIMIDADES DEL AVE SE APROVECHARÁN PARA EL ACONDICIONAMIENTO DE LAS ZONAS MÁS DEGRADADAS.



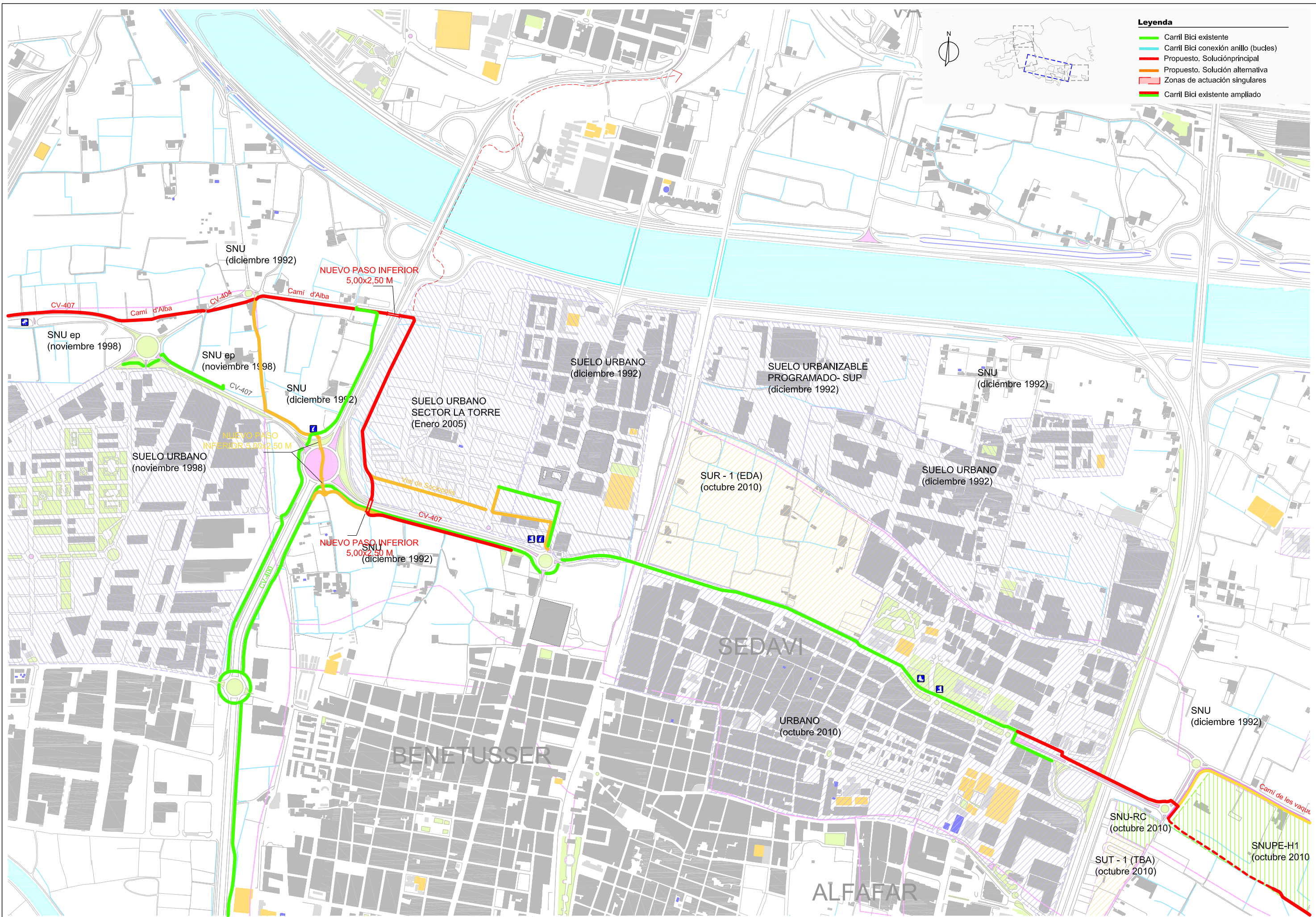
**Legenda**

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

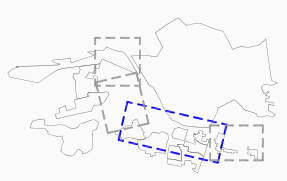




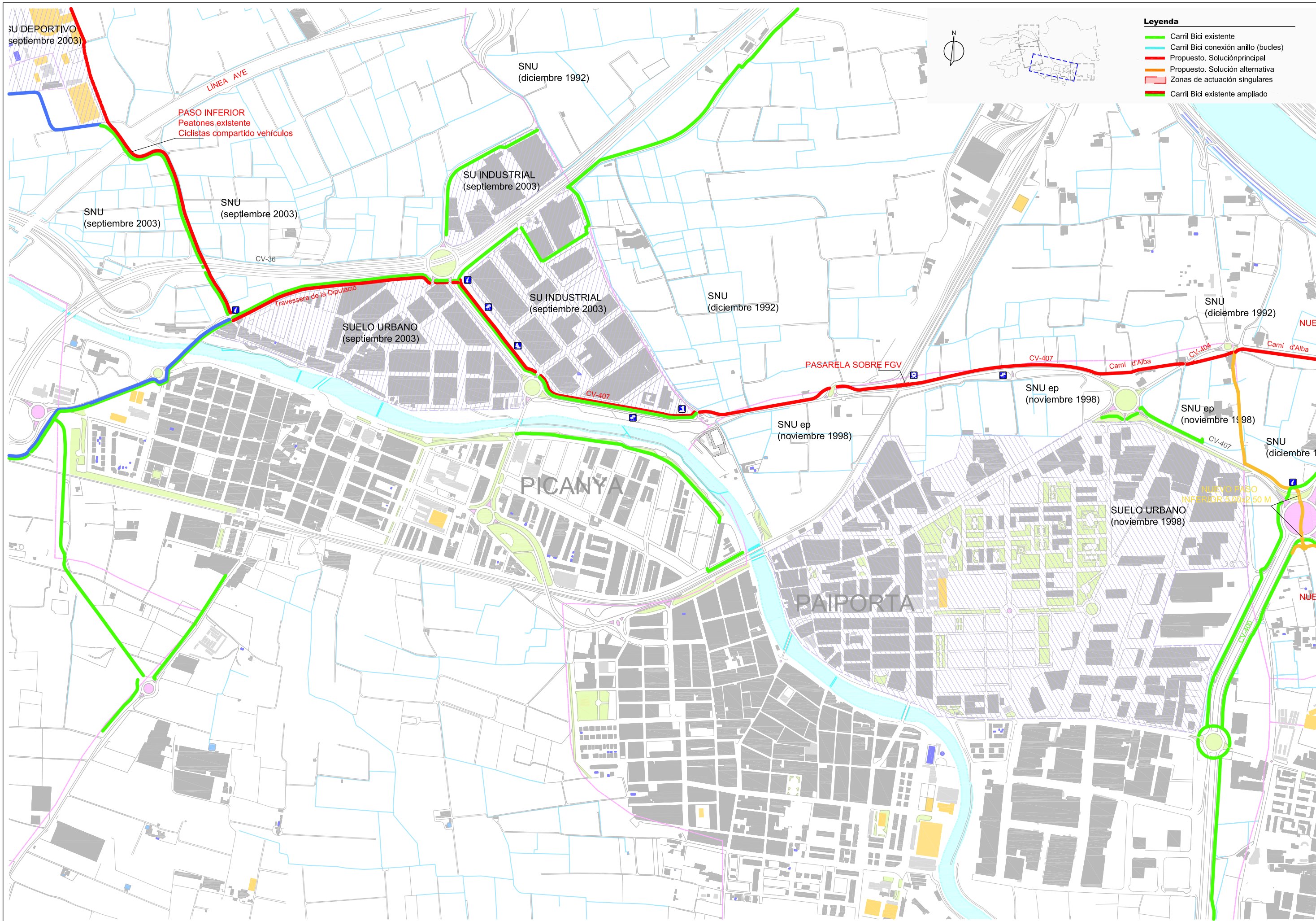




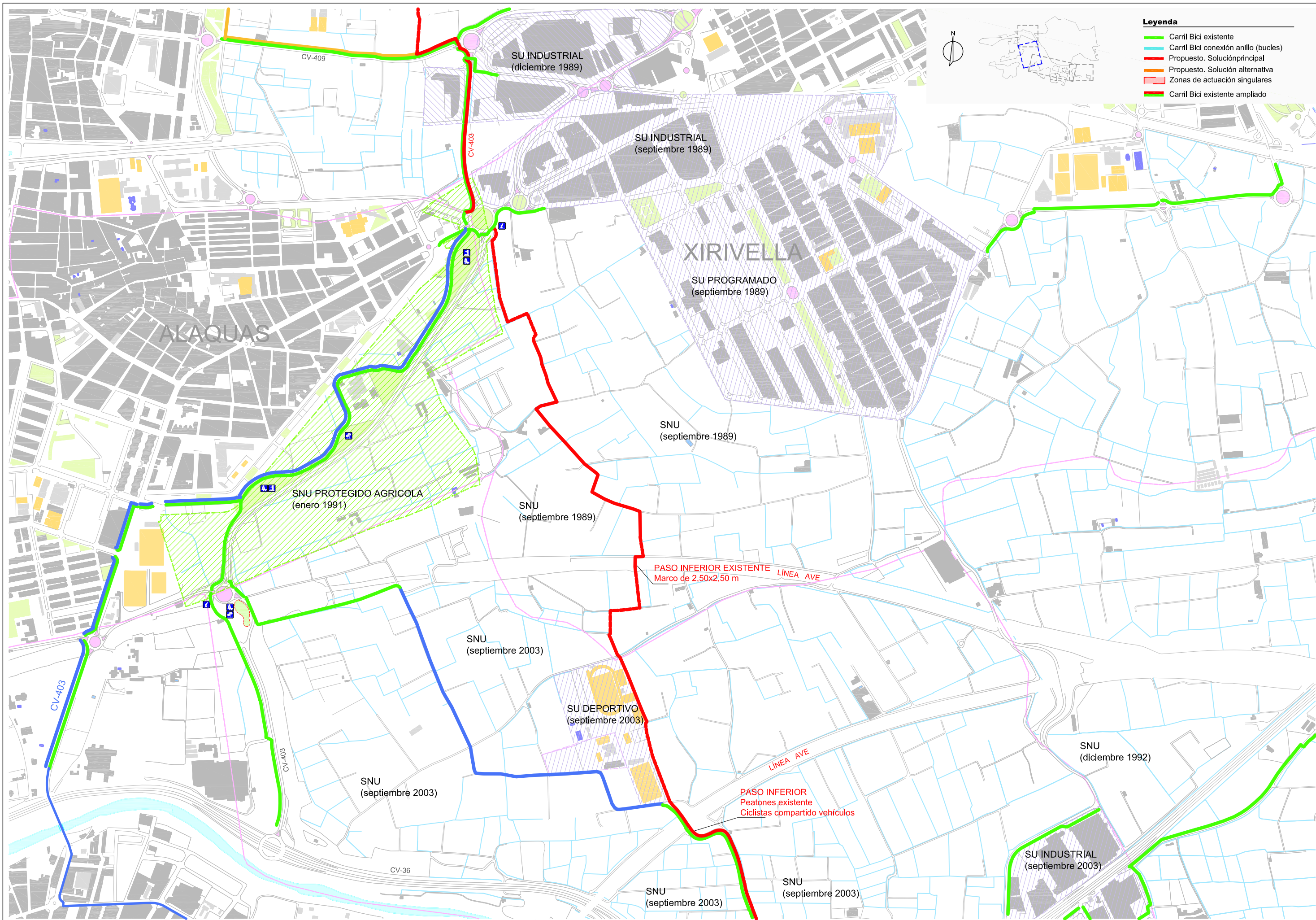
- Legenda**
- Carril Bici existente
  - Carril Bici conexión anillo (bucles)
  - Propuesto. Solución principal
  - Propuesto. Solución alternativa
  - Zonas de actuación singulares
  - Carril Bici existente ampliado











TÍTULO

ESTUDIO DE PLANEAMIENTO ANILLO VERDE METROPOLITANO DE VALENCIA.  
HORTA SUD

DOCUMENTO

**ESTUDIO DE PLANEAMIENTO. TRAMO 2 Y 3: SEDAVÍ - PICANYA / PICANYA - ALDAIA**

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

**imap**  
CONSULTORA



## **ANEXOS**

FICHA DEL TRAMO

AFECCIONES: PAT HUERTA, PN ALBUFERA, PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

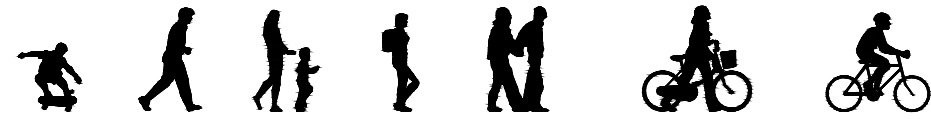


TÍTULO

ESTUDIO DE PLANEAMIENTO ANILLO VERDE METROPOLITANO DE VALENCIA.  
HORTA SUD

DOCUMENTO

**ESTUDIO DE PLANEAMIENTO. TRAMO 2 Y 3: SEDAVÍ - PICANYA / PICANYA - ALDAIA**



## FICHA DE TRAMO

AFECCIONES: PAT HUERTA, PN ALBUFERA, PLANEAMIENTO URBANÍSTICO



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

**LOCALIZACIÓN E IMAGENES**



**RECORRIDO (DE ESTE A OESTE)**

- Una vez cruzado el paso superior sobre la Línea FFCC Valencia-La Encina, se conecta con la vía existente al sur de la CV-407.  
Se amplía la plataforma de 3,00 m a 5,00 m.
- El cruce de la CV-400 resulta un punto conflictivo. Esta alternativa se desarrolla por Sociopolis y cruza mediante paso inferior en las proximidades del actual del Camí d'Alba.  
Se propone cruce a distinto nivel mediante una paso inferior de 5,00x2,50.
- En esta alternativa la CV-400 se cruza por pasos inferiores en la rotonda, siguiendo por el lado norte de la CV-407 y por el Camí Vell de Picassent. Los pasos son de 5,00x2,50 m.
- Continúa por el lado norte de la CV-407, adaptando el camino existente y ejecutando una pasarela de 4,50 m de anchura sobre las vías de FGV.  
Pasarela paralela al paso superior existente.
- Se sigue por el lado norte de la CV-407, con una plataforma de nueva ejecución de ancho 5,00, hasta conectar con plataforma existente en Picanya. Cabe ampliar la plataforma de 3,00 m a 5,00 m.
- Tramo bajo la pinada al norte de la CV-407 (Avd. de Faitanar) ampliando la plataforma existente de 3,00 a 5,00 m.  
Conexión con el Anillo que conecta con Valencia paralelo a la CV-36.

**PARTICULARIDADES**

- La vía ciclopeatonal existente al sur de la CV-407 está congestionada. Actualmente tiene un ancho de 3,00 m.
- Mejorar el cruce existente con el Camí Reial de Madrid.
- La CV-407 y la CV-400 tiene dos carriles en ambos sentidos de circulación. Peligroso paso de cebra del anillo en la carretera por ello la necesidad de los pasos inferiores.
- Requiere nueva plataforma en la urbanización 'Sociopolis'.
- Esta alternativa puede verse afectada por la futura actuación de la Conselleria en la CV-400.
- Complicado el cruce por la rotonda.
- La ejecución de la pasarela conlleva una reposición de camino rural y a estudiar la afección a un poste de línea de media tensión. El lado oeste afecta a terrenos de FGV.
- Se requiere expropiación del primer tramo y se amplía la plataforma existente de 3,00 a 5,00 (Ayto. de Picanya).
- Autorización de FGV para pasarela y cesión de terrenos..
- Ampliación de plataforma existente de 3,00 m a 5,00 m .  
Plataforma arbolada e iluminación tenue.
- Estudiar área recreativa en conexión anillos.

**AFECCIONES**

- Ampliación carril existente en CV-407 lado Sur
- Paso inferior bajo la CV-400
- Tramo norte de la CV-407
- Pasarela sobre la Línea 1 de FGV
- Ampliación carril bici existente en Alqueria de Moret y CV-407.
- Ampliación carril bici existente en Pinada, zona verde.

**ORGANISMOS**

- Conselleria d'Infraestructures y Ajuntament de Valencia
- Conselleria d'Infraestructures
- Conselleria d'Infraestructures
- Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV) e Iberdrola
- Ajuntament de Picanya y Conselleria d'Infraestructures
- Ajuntament de Picanya

**LUGARES DE INTERÉS**



LONGITUDES	TOTAL	EN SERVICIO	PROYECTADO	PLANIFICADO	URBANO	HUERTA
en metros	<b>4.735</b>	2.005	-	2.730	1360	3.375



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

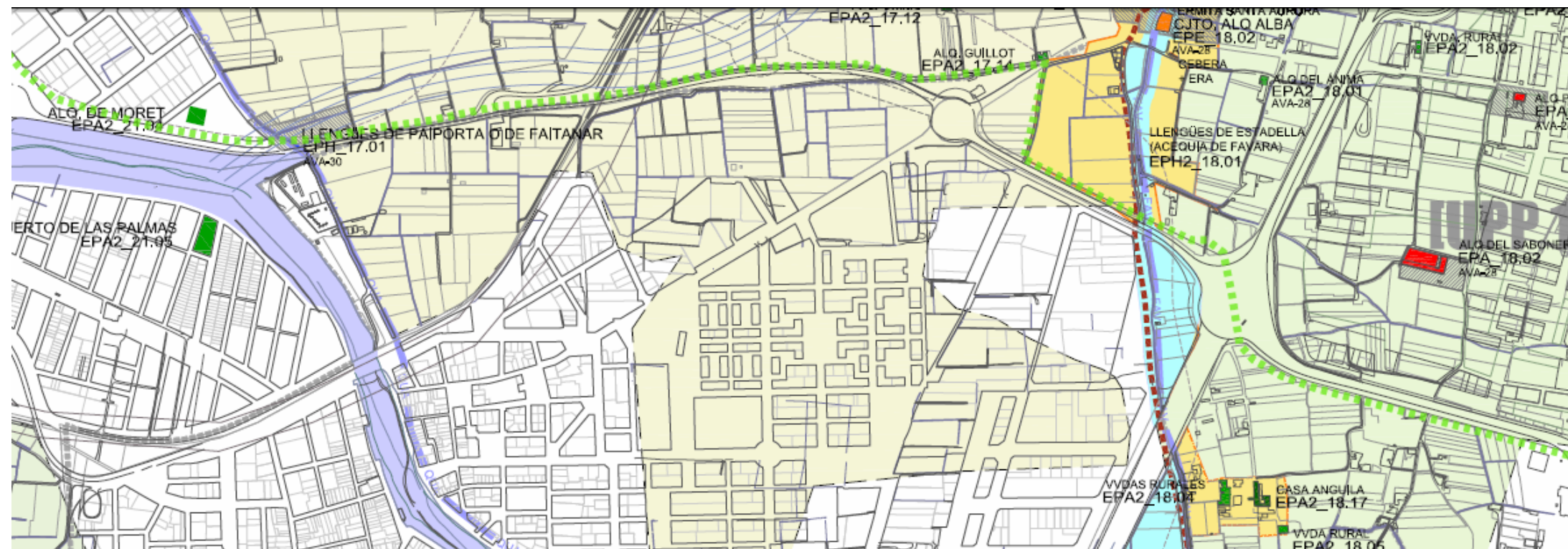


**GENERALITAT VALENCIANA**  
CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES, TERRITORI I MEDI AMBIENT

**imap**

CONSULTORA

RELACIÓN DEL ANILLO VERDE CON OTROS DOCUMENTOS DE REFERENCIA



- UPP [17] Huerta de Faitanar**  
ELEMENTOS HIDRÁULICOS  
1er grado  
EPH\_17.01 L lengües de Paiorta (Ac. Faitanar) (VLC) - BRL(TAG)
- ELEMENTOS ARQUITECTÓNICOS  
2do grado  
EPA2\_17.14 Casa Guillot
- U.P.P. [21] Huerta de Picanya i Paiorta**  
ELEMENTOS ARQUITECTÓNICOS  
EPA2\_21.04 Alquería de Moret



Nº <b>ALAQUAS-1</b>	TÍTULO ESTUDIO DE PLANEAMIENTO ANILLO VERDE METROPOLITANO DE VALENCIA. TRAMO PICANYA-PINEDO
	DOCUMENTO FICHAS DE INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES Y PROPUESTAS
FECHA: MARZO 2015	TRAMO TRAMO 3: PICANYA - ALAQUAS

LOCALIZACIÓN E IMAGENES							RECORRIDO (DE SUR A NORTE)	PARTICULARIDADES
							<p>1 Desde la conexión con la Travessera de la Diputació, se toma camino rural con carril bici existente de 2,20 m de ancho con barrera de setos, arbolado e iluminado. Camino municipal de Picanya de acceso al Polideportivo.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-La vía es muy transitada y no tiene capacidad de peatones y bicicletas conjuntamente. Pavimento en mal estado.</li> <li>Compartir calzada bici-vehículo calmando el tráfico.</li> </ul>
							<p>2 Se ejecuta una plataforma de nueva ejecución de 4,50 m paralelo al polideportivo municipal hasta conectar con camino rural existente de 3,60 m de muy poco uso.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Requiere unos 250 m de expropiación de campo agrícola (naranjos).</li> <li>Existe un paso inferior existente bajo línea del AVE.</li> </ul>
							<p>3 Continúa por camino rural de 4,30 m de ancho y se cruza la línea del AVE por paso inferior existente de 2,50x2,50 m. El terraplén del AVE perjudica la solución de paso superior.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Requiere expropiación de unos 250 m hasta acceso a paso inferior.</li> <li>Acondicionar el paso inferior y solucionar drenaje interior.</li> </ul>
							<p>4 Se sigue por caminos rurales, caminos de huerta, de 3,00 m de ancho, por lo que se propone la ampliación de la plataforma hasta los 5,00 m mediante la ampliación en hacia la caída de agua (sin afectar acequias).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mal estado del pavimento asfáltico en tramos, sobretodo en bordes.</li> <li>Afección a red de riego tradicional.</li> </ul>
							<p>5 Se continúa por caminos rurales, por lo que requiere ampliación de la plataforma existente de 3,00 a 5,00 m. En el tramo de conexión con la rotonda de Alaquas (torre torneada) se hace necesario la ejecución de una nueva plataforma de 5,10 m.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ampliación de plataforma existente de 3,00 m a 5,00 m en caminos rurales.</li> <li>Estudiar área elementos de ralentización del tráfico rodado motorizado (Calmar el tráfico).</li> </ul>
							<p>6 El paso superior sobre la línea férrea de la CV-407 dispone de carril bici de 2,50 m de espesor, que se ampliará modificando los arcones actuales. Esta solución conlleva la modificación de las líneas blancas de la calzada, manteniendo los carriles con el mismo ancho actual.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ampliación de plataforma existente de 2,50 m a 3,80 m el paso superior.</li> <li>Estudiar área elementos de ralentización del tráfico rodado motorizado (Calmar el tráfico).</li> </ul>
							<p><b>AFECCIONES</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Ampliación carril bici existente por zona verde municipal</li> <li>Camino municipal de acceso Polideportivo, adecuación de plataforma.</li> <li>Apertura de tramo colindante con Polideportivo y camino rural.</li> <li>Paso bajo AVE (Madrid – Valencia).</li> <li>Ampliación Camino rural y apertura de nueva plataforma.</li> <li>Ampliación camino rural.</li> </ol>	<p><b>ORGANISMOS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ajuntament de Picanya y Conselleria d'Infraestructures</li> <li>Ajuntament de Picanya</li> <li>Ajuntament de Picanya y Comunidad de Regantes</li> <li>Adif</li> <li>Ajuntament de Xirivella</li> <li>Ajuntament de Alaquas</li> </ul>
<p><b>LUGARES DE INTERÉS</b></p> 								
<b>LONGITUDES</b>	<b>TOTAL</b>	<b>EN SERVICIO</b>	<b>PROYECTADO</b>	<b>PLANIFICADO</b>	<b>URBANO</b>	<b>HUERTA</b>		
en metros	<b>3.650</b>	1.440	-	1.720	700	2.950		



TÍTULO

ESTUDIO DE PLANEAMIENTO ANILLO VERDE METROPOLITANO DE VALENCIA.  
HORTA SUD

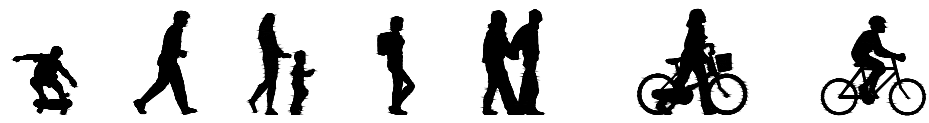
DOCUMENTO

**ESTUDIO DE PLANEAMIENTO. TRAMO 2 Y 3: SEDAVÍ - PICANYA / PICANYA - ALDAIA**

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

**imap**

CONSULTORA



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 PROPOSTA 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 especifica 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.