

INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL ALZIRA (VALENCIA)

ANEXO 4. ESTUDIO DE MOVILIDAD



ÍNDICE

| | |
|--|----|
| 1.- INTRODUCCIÓN | 1 |
| 1.1.- CLASIFICACIÓN DE SUELO | 1 |
| 1.1.1.- USO RESIDENCIAL | 2 |
| 1.1.2.- USO INDUSTRIAL | 3 |
| 1.1.3.- USO TERCIARIO | 3 |
| 1.1.4.- USOS EN SUELO NO URBANIZABLE | 4 |
| 2.- OBJETO DEL ESTUDIO DE MOVILIDAD | 4 |
| 3.- NORMATIVA DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO | 5 |
| 4.- PLANEAMIENTO VIGENTE | 5 |
| 5.- OBJETIVOS | 5 |
| 6.- CARACTERIZACIÓN DE LA SITUACIÓN PREVIA. ANALISIS DEL MUNICIPIO | 7 |
| 6.1.- ANÁLISIS DE LAS COMUNICACIONES CON EL ENTORNO | 8 |
| 6.1.1.- Caracterización de la Red Viaria Supramunicipal | 8 |
| 6.1.2.- Caracterización de la Red de Transporte Público | 9 |
| 6.1.3.- Caracterización de la Red de Senderos | 13 |
| 6.1.4.- Caracterización de la Red de Vías Pecuarias | 15 |
| 6.1.5.- Caracterización de la Red de Vías Ciclistas | 16 |
| 6.2.- ANÁLISIS DE LAS COMUNICACIONES Y MOVILIDAD INTERNAS | 17 |
| 6.2.1.- Caracterización del Sistema Viario | 17 |
| 6.2.2.- Caracterización de la Red de Transporte Público | 20 |
| 7.- CARACTERIZACIÓN DE LA SITUACIÓN POSTERIOR. actuaciones previstas. Metodología. | 22 |
| 7.1.- CUMPLIMIENTO DETERMINACIONES De la LOTPP. | 24 |



1.- INTRODUCCIÓN

El objetivo del presente estudio es examinar la movilidad generada y atraída por los nuevos crecimientos previstos en el Plan General de Ordenación Urbana así como la incidencia que tendrán éstos en el área urbana existente.

El municipio de Alzira cuenta con una superficie aproximada de 111,45 km², que se distribuye en dos áreas o zonas.

La primera de ellas incluye los núcleos urbanos de Alzira y la Barraca d'Aigües Vives, con una superficie de 83,24 Km², y es limítrofe de los siguientes términos municipales:

- Norte: Guadassuar, Algemés, Polinyà del Xúquer y Corbera. Las distancias entre éstos y el núcleo urbano de Alzira por carretera son, respectivamente, 7,7 km (CV-50), 6 km (CV-42), 9,5 km (CV-505) y 9,2 km (CV-510).
- Sur: Benifairó de Valldigna, Simat de Valldigna y Carcaixent. Las distancias entre éstos y el núcleo urbano de Alzira por carretera son, respectivamente, 17,7 km (CV-50), 19 km (CV-50, CV-600) y 4,3 km (CV-41, CV-543).
- Este: Llaurí, Favareta, Tavernes de Valldigna y Benifairó de Valldigna. Las distancias entre éstos y el núcleo urbano de Alzira por carretera son, respectivamente, 12 km (CV-510), 16,2 km (CV-510, AP7), 26,1 km (CV-50) y 17,7 km (CV-50).
- Oeste: Benimuslem, Alberic, Massalavés. Las distancias entre éstos y el núcleo urbano de Alzira por carretera son, respectivamente, 6,1 km (CV-50, CV-550), 9,1 km (CV-550) y 10 km (CV-550).

A unos 12 Km de distancia, al oeste del anterior, y separada por los términos de Massalavés, Benimuslem, Alberic, Benimodo y Guadassuar, se sitúa la parte del término municipal conocida como "La Garrofera", o "Garrofera de Alzira" e incluye el núcleo urbano "La Garrofera". Presenta una superficie de 28,21 Km², y es colindante con los siguientes términos:

- Norte: Guadassuar. La distancia a este municipio es de 10,7 km (CV-544).
- Sur: Alberic y Antella. La distancia a estos municipios es, respectivamente de, aproximadamente, 7 km (CV-541) y 15,4 km (CV-557, A7, CV-541).
- Este: Guadassuar y un enclave de Benimodo.
- Oeste: Sumacàrcer y Tous. La distancia a estos municipios es, respectivamente de, aproximadamente, 19,6 km (CV-557, CV-541, A7) y 4,2 km (CV-541).

El municipio de Alzira se encuentra enclavado en la comarca de la Ribera Alta del Júcar.

La altitud media del municipio es de 14 msnm y su ubicación, en coordenadas UTM, es 39°9'N 0°26'O.

La población censada en Alzira, según datos del Instituto Nacional de Estadística de 2.012, es de 44.941 habitantes.

1.1.- CLASIFICACIÓN DE SUELO

El documento que regula la actividad urbanística del municipio es el Plan General de 2002, cuya aprobación supeditada se produjo el 21 de Diciembre de 2001 por la Comisión



Territorial de Urbanismo, dependiente de la Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes y fue elevada a definitiva por Resolución del Director General de Urbanismo de 27 de Mayo de 2002, y publicado en el Diario Oficial de la Generalitat Valenciana de 14 de agosto de 2002.

Siguiendo los artículos 10 y 11 de la LUV, se clasifica como suelo urbano los terrenos cuyo desarrollo se prevea realizar preferentemente mediante Actuaciones Aisladas por estar dotados total o parcialmente de los servicios urbanísticos, según los criterios establecidos en el art. 15 de la LUV. Además se ha tenido en cuenta la delimitación de suelo urbano de planeamiento vigente. Por otra parte, La LUV prevé la clasificación como suelo urbanizable de aquellos terrenos que por convenir al modelo territorial se pretendan mantener o incorporar dentro del proceso de urbanización (artículo 12).

La LSNU-10/2004 especifica que el suelo no urbanizable engloba aquellos suelos que deben ser destinados a los usos propios de la naturaleza rústica de los terrenos, ya sea por los valores y riquezas que en ellos residen o por la presencia de riesgos naturales, ya sea por ser inadecuados para su desarrollo urbano de conformidad con los objetivos y criterios establecidos en la legislación sobre ordenación del territorio o en los instrumentos de ordenación del territorio previstos.

El suelo del término municipal de Alzira se clasifica como urbano, urbanizable y no urbanizable, con sus distintos grados de protección, de acuerdo a las determinaciones establecidas por legislación de ordenación del territorio y protección del paisaje vigente.

1.1.1.- Uso residencial

Suelo Urbano

En general se mantiene la clasificación vigente, añadiendo aquellos suelos que por su desarrollo han adquirido el estatus de suelo urbano. Estos suelos se corresponden, con carácter general, con pequeños ámbitos en los diferentes núcleos urbanos, que estaban clasificados por el planeamiento general anterior como urbanizables y que han sido desarrollados de acuerdo a las consideraciones contenidas en el mismo.

Suelo Urbanizable.

El Plan General delimita varios sectores de suelo urbanizable residencial ubicados alrededor del suelo urbano consolidado. Asimismo, prevé el desarrollo de cuatro sectores de suelo urbanizable cuya ubicación no se encuentra colindante al casco urbano, en el ámbito denominado Aguas Vivas.

El Plan General contempla aquellos sectores de suelo urbanizable cuya tramitación ya se ha iniciado, sectores cuyo desarrollo se supedita a la redacción de los correspondientes documentos de planeamiento y urbanización, sectores cuyo desarrollo está supeditado a la consolidación de otros (generalmente colindantes) y sectores cuyo desarrollo está previsto en las Directrices de Evolución Urbana y cuyo desarrollo conllevaría una reclasificación de suelo.

En las fichas de planeamiento y gestión, documento que forma parte del Plan General, se



especificarán las condiciones de urbanización y conexión a las redes de infraestructuras para cada sector de suelo urbanizable.

1.1.2.- Uso industrial

Suelo urbano

El suelo urbano industrial se distribuye principalmente alrededor del casco urbano del municipio, aunque se distinguen varios asentamientos separados del mismo. Se ha mantenido la clasificación vigente añadiendo aquellos suelos de carácter industrial que ya han sido desarrollados conforme al planeamiento anterior y que, por sus características, ostentan la clasificación de suelo urbano.

El suelo urbano industrial se distribuye en las siguientes zonas:

- Al norte, se ubica el núcleo de mayor superficie, junto a la CV-505;
- Al este, a lo largo de la Ronda dels Tintorers y de la CV-43;
- Al sur y al este, colindantes a la CV-50 se localizan tres ámbitos de suelo urbano industrial.
- Al sureste, junto a la CV-50 se localiza otro pequeño ámbito de suelo urbano industrial.

Suelo Urbanizable

El Plan General define varios sectores de suelo urbanizable industrial colindantes al suelo consolidado. El grado de intensidad de la actividad industrial a desarrollar dependerá del entorno y de los usos presentes en él.

Los sectores urbanizables previstos son:

- PPI-11, ubicado en el ámbito denominado Hort de Simarro, colindante a suelo urbano industrial.
- PPI-13, localizado junto a la subestación de la casella junto a una pequeña zona de suelo urbano industrial consolidado.
- PP01-36, localizado al oeste del actual polígono industrial de carretera de Albalat.

1.1.3.- Uso terciario

Suelo urbano

Se delimitan un único ámbito de suelo urbano terciario. Éste ubica al sur del casco urbano, junto a la CV-571.

Suelo Urbanizable

El Plan General define un sector de suelo urbanizable terciario colindante, en su mayoría, a suelo urbano industrial, el cual ya se encuentra desarrollado. El nuevo plan general no propone nuevos sectores de uso terciario.



1.1.4.- Usos en suelo no urbanizable

El suelo no urbanizable previsto en el PGOU se califica según las siguientes categorías:

- Suelo No Urbanizable Común
- Suelo No Urbanizable Protegido

El suelo no urbanizable común comprende aquellos terrenos de naturaleza rústica que, reuniendo valores, riesgos o riquezas naturales no merecedores de una especial protección o por razones objetivas de índole territorial, se considera que deben ser preservados de su eventual transformación, hasta que de acuerdo con las limitaciones establecidas por la estrategia de ocupación del territorio se cumplan las condiciones previstas para su posible incorporación al desarrollo urbano. Son zonas cuyos terrenos son idóneos para aprovechamiento agropecuario.

El ámbito de este suelo delimita aquellas zonas de suelo en las que no se ha detectado una presencia de elementos que indiquen su necesaria protección, caracterizadas por un alto grado de antropización, consecuencia de una explotación agrícola en su mayor parte, y por la presencia de viviendas unifamiliares dispersas.

En suelo no urbanizable protegido se incluye aquel suelo en el que está acreditada la presencia de un importante riesgo o que está sometido a algún régimen de protección incompatible con su transformación de acuerdo con la legislación sectorial específica, así como aquellos suelos que albergan valores naturales o paisajísticos cuya restauración, conservación o mantenimiento convenga al interés público local.

El modelo territorial propuesto tiene como objetivo principal potenciar la movilidad en el municipio y mejorar la red de comunicaciones actual. Asimismo, se pretenden reducir los problemas de conexión e integración existentes entre gran parte de los núcleos consolidados y el casco urbano estableciendo una nueva red de carriles bici, recorridos peatonales y servicio de transporte público en los suelos de nuevo desarrollo. En aquellos suelos previamente urbanizados la incorporación de estos tres elementos conllevará la adaptación de su red viaria.

Con todo ello se pretende adecuar el planeamiento a las determinaciones de la legislación urbanística actual referidas a la movilidad urbana y accesibilidad del ciudadano en el medio urbano.

2.- OBJETO DEL ESTUDIO DE MOVILIDAD

El presente documento se redacta en cumplimiento de lo dispuesto por la legislación vigente en materia de ordenación territorial, urbanística y movilidad urbana.

El Estudio de Movilidad forma parte de los documentos redactados que acompañan al Plan General de Ordenación Urbana de Alzira.

Se plantea un Estudio de Movilidad Urbana de carácter global con los condicionantes que, en su caso, sean estimados por la Conselleria competente en la materia y comporten un desarrollo asumible por las infraestructuras existentes.

3.- NORMATIVA DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO

La legislación que resulta de aplicación en materia de ordenación territorial y urbanística y movilidad urbana es la siguiente:

- REAL DECRETO LEGISLATIVO 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la ley de suelo. (en adelante LS)
- Ley 4/2004, de la Generalitat Valenciana, de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje (en adelante LOTPP)
- Ley 16/2005, de la Generalitat Valenciana, Ley Urbanística Valenciana (en adelante LUV), así como el reglamento que la desarrolla (en adelante ROGTU).
- Ley 10/2004, de la Generalitat Valenciana, del Suelo No Urbanizable (en adelante LSNU-10/2004)
- ORDEN de 9 de junio de 2004, de la Conselleria de Territorio y Vivienda, por la que se desarrolla el decreto 39/2004, de 5 de marzo, del Consell de la Generalitat, en materia de accesibilidad en el medio urbano.

4.- PLANEAMIENTO VIGENTE

Como se ha comentado en la parte introductoria del presente documento, la actividad urbanística del municipio de Alzira se encuentra regulada de acuerdo a lo dispuesto en el Plan General de 2002, cuya aprobación supeditada se produjo el 21 de Diciembre de 2001 por la Comisión Territorial de Urbanismo, dependiente de la Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes y fue elevada a definitiva por Resolución del Director General de Urbanismo de 27 de Mayo de 2002, y publicado en el Diario Oficial de la Generalitat Valenciana de 14 de agosto de 2002.

5.- OBJETIVOS

El objetivo del presente Estudio es examinar la movilidad generada y atraída -a nivel de vehículos, peatones y ciclistas- por los nuevos crecimientos previstos en el Plan General de Ordenación Urbana, así como la incidencia que tendrán los nuevos desplazamientos en el propio núcleo urbano y en los enlaces con la red de carreteras autonómica y estatal.

Puesto que se trata de una figura de planeamiento que afecta a todo el municipio se considera necesario analizar las necesidades de movilidad generadas por el modelo territorial propuesto, de forma que se incorporen al planeamiento y a su normativa de desarrollo la ejecución de infraestructuras necesarias para garantizar dicha movilidad y para fomentar un modelo de movilidad sostenible, evitando que los flujos generados se polaricen en torno al vehículo privado.

En líneas generales, el Estudio se elabora de acuerdo a los contenidos del Artículo 7 de la Ley 4/2004, de 30 de junio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje (en adelante LOTPP) y al contenido de los artículos 11, 12, 13 y 72 del Decreto 67/2006, de 19 de mayo, del Consell, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación y Gestión Territorial y Urbanística (en adelante ROGTU):

El artículo 7 de la LOTPP establece lo siguiente:

Artículo 7. Movilidad urbana y transporte público

1. *La planificación urbanística y territorial establecerá reservas de suelo que permitan la configuración de una red de comunicaciones en las ciudades y entre las diferentes áreas urbanas en las que existan relación funcional o, de acuerdo con los correspondientes instrumentos de ordenación territorial, sea deseable establecer esa relación, conforme a las siguientes características:*

A. Los instrumentos de planificación territorial y urbanística propondrán recorridos peatonales o no motorizados, separados del tránsito rodado y seguros que permitan la conexión interurbana y el acceso a equipamientos y dotaciones que conformen la ordenación estructural urbanística en los ámbitos donde la intensidad del tráfico motorizado así lo requiera.

B. Se crearán redes de comunicación urbanas e interurbanas dentro de las áreas funcionales que faciliten la accesibilidad de los ciudadanos, especialmente mediante transporte público.

C. Se fomentará la implantación de servicios regulares de transporte público y colectivo dentro de las diferentes áreas funcionales.

D. Se generalizará la implantación de instalaciones que faciliten la intermodalidad en los medios de transporte.

2. *Los poderes públicos establecerán medidas que fomenten y hagan atractivo el uso del transporte público o colectivo. Asimismo podrán implantar medidas que limiten el tránsito de vehículos privados por razones de mejora de la calidad del ambiente urbano de las áreas urbanas.*

Por otra parte los artículos 11, 12, 13 y 72 del ROGTU establecen lo siguiente:

Artículo 11. Gestión de la mejora de entornos urbanos

c) Desde el punto de vista de la movilidad el modelo de ciudad compacta permite el predominio del desplazamiento sin medios motorizados o la rentabilidad en términos económico-sociales para la implantación de transporte público.

Artículo 12. Accesibilidad del ciudadano en el entorno urbano

1. *Los poderes públicos procurarán un diseño de los espacios y edificios de uso público que garantice su efectiva utilización por los ciudadanos y su accesibilidad, especialmente mediante la eliminación de barreras arquitectónicas.*

2. *Los instrumentos de ordenación establecerán las condiciones que deben reunir los espacios públicos y los edificios de pública concurrencia de forma que se garantice a todas las personas con movilidad reducida o limitación sensorial, la accesibilidad y el uso libre y seguro de su entorno.*



3. Los proyectos de urbanización definirán los detalles técnicos para garantizar la accesibilidad a todas las personas con movilidad reducida o limitación sensorial, tanto en lo que respecta a la obra de urbanización como a las instalaciones a ejecutar.

Artículo 13. Recorridos peatonales

1. En el planeamiento urbanístico se preverán recorridos peatonales o no motorizados siempre que los desarrollos urbanísticos den lugar a núcleos desagregados, los cuales deberán ejecutarse con cargo a la actuación urbanística que los genere.
2. Los equipamientos y dotaciones públicas más significativos de la red estructural deberán estar conectados entre ellos mediante una red de recorridos peatonales o no motorizados prevista en el planeamiento urbanístico, cuyo diseño concreto tenderá a evitar los peligros que pueda generar el tránsito rodado.
3. Cuando la intensidad del tráfico sea escasa y así se demuestre en el planeamiento, o bien la movilidad y el transporte quede garantizada por la existencia efectiva de servicios públicos, podrá eximirse de la obligación de prever recorridos peatonales o no motorizados que conecten los equipamientos y dotaciones de la red estructural.

Artículo 72. Objetivos de las acciones para la sostenibilidad y la calidad de vida

c) La eficiencia de la movilidad urbana y el fomento del transporte público, mejorando las conexiones de los espacios rurales y de las ciudades medianas y pequeñas, en especial a partir de vehículos no motorizados.

6.- CARACTERIZACIÓN DE LA SITUACIÓN PREVIA. ANALISIS DEL MUNICIPIO

En el término municipal de Alzira predomina la fisiografía ondulada, puesto que gran parte de la Garrofera y de Alzira están formadas por relieves suaves, casi llanos, típicos de las zonas litorales mediterráneas.

Destacan los parajes de la Murta y la Casella, así como el valle de Aigües Vives caracterizado por la presencia del Monasterio de Santa María de Aigües Vives, perteneciente el mismo al Término Municipal de Carcaixent.

Además, cabe destacar el conjunto de sierras que separan el término de la comarca de la Ribera Baixa, como son el "Tallat Roig", juntamente con dos sierras muy pronunciadas: el "Cavall de Bernat" y "Serra de les Agulles".

En el término municipal de Alzira existen gran variedad de barrancos, casi siempre intermitentes dependiendo de la época de lluvias, y el agua de los mismos va a desembocar al Río Xúquer o al Río Verd, y éste último a su vez, al Xúquer.





Figura 1.- Estado actual y topografía del Municipio de Alzira

6.1.- ANÁLISIS DE LAS COMUNICACIONES CON EL ENTORNO

6.1.1.- Caracterización de la Red Vial Supramunicipal

Como se ha comentado en la parte introductoria del presente apartado, dentro del término municipal discurren varias carreteras que garantizan una conexión rápida y adecuada de Alzira con los municipios colindantes y con el resto de infraestructuras viarias supramunicipales importantes. Estas son:

INFRAESTRUCTURAS VIARIAS SUPRAMUNICIPALES:

- A-7:** conexión a través de CV-50
- AP-7:** conexión a través de CV-525

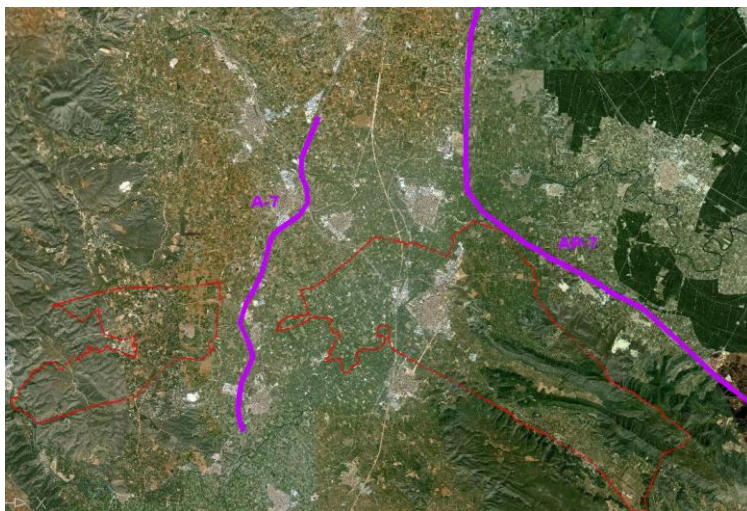


Figura 2.- Infraestructuras viarias supramunicipales.



CONEXIÓN CON MUNICIPIOS COLINDANTES:

CV-41 que permite la conexión entre Alzira y Carcaixent.

CV-42 que permite la conexión entre Alzira y Algemesí.

CV-50 que permite la conexión entre Alzira y Guadassuar y Tavernes de la Vallidigna

CV-505 que permite la conexión entre Alzira y su zona industrial, así como con la autopista AP-7

CV-510 que permite la conexión entre Alzira y Favara.

CV-550 que permite la conexión entre Alzira y Benimuslem

6.1.2.- Caracterización de la Red de Transporte Público

AUTOBÚS

El municipio de Alzira dispone de varias líneas de autobuses interurbanos que conectan la población con los municipios de Algemesí, Carcaixent, Alcudia, Montroy, Montserrat, Chiva, y con la capital, Madrid.

Línea ALZIRA-MADRID: servida por autocares.

| | | | | | | | |
|------------|-------|---------|-------|----------|-------|--------|-------|
| Alzira | 11:10 | Alcudia | 11:25 | Montroi | 11:40 | | |
| Montserrat | 12:00 | Chiva | 12:20 | Tarancón | 15:00 | Madrid | 16:15 |

Línea ALZIRA-CARCAIXENT: servida por autocares.

Línea ALZIRA-ALGEMESÍ: servida por autocares.

Laborables de dilluns a divendres

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------------|-------------|-------------|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Carcaixent - Alzira | 7 | 7:30 | 8 | 9 | 9:30 | 10 | 10:30 | 11 | 11:30 | 12 | 12:30 | 13 | 13:30 | 15 | 15:30 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 |
| Alzira - Algemesí | 7:15 | 8:10 | 8:50 | 9:10 | 9:40 | 10:15 | 10:40 | 11:15 | 11:40 | 12:15 | 12:40 | 13:15 | 13:40 | 15:15 | 15:40 | 16:15 | 17:15 | 18:15 | 19:15 | 20:15 |
| Algemesí - Alzira | 7:25 | 8:35 | 9:15 | 9:35 | 10:05 | 10:25 | 11:05 | 11:25 | 12:05 | 12:25 | 13:05 | 13:25 | 14:05 | 15:25 | 16:05 | 16:25 | 17:25 | 18:25 | 19:25 | 20:25 |
| Alzira - Carcaixent | 7:45 | 9 | 9:45 | 10:10 | 10:35 | 10:50 | 11:35 | 11:50 | 12:35 | 12:50 | 13:35 | 13:50 | 14:35 | 15:45 | 16:35 | 16:50 | 17:45 | 18:45 | 19:45 | 20:45 |

**Las horas en naranja pasan primero por el hospital.*

Línea de ALZIRA-XÀTIVA

Línea ALZIRA-GANDIA



Línea ALZIRA- VALENCIA

FERROCARRIL

Alzira dispone de red de ferrocarril, integrada en la línea C2 "Valencia-Xàtiva-Moixent" de Cercanías Renfe, con una estación situada al oeste del municipio. Esta línea ofrece una conexión directa de Alzira con la estación de tren de Valencia y su área metropolitana.

A su vez, la estación está conectada con el casco urbano a través de dos líneas de autobuses urbanos. La distancia a recorrer en autobús desde el centro del casco urbano hasta la mencionada estación de tren es aproximadamente de 1,5 km y se invierte un tiempo aproximado de 20 minutos. La frecuencia de paso de los autobuses, en días laborables, es aproximadamente de 1 hora. Por otra parte, la frecuencia de paso de la línea C2 es, en días laborables, de aproximadamente 20 minutos, en el tramo horario que discurre desde las 6:00 de la mañana hasta las 23:00.

| Transbordo en | | Línea | Llegada Destino | Tiempo de Viaje |
|---------------|--------|-------|-----------------|-----------------|
| Valencia Nord | | | | |
| Llegada | Salida | | | |
| 07.01 | 07.23 | C2 | 07.55 | 1.08 |
| 07.39 | 07.53 | C2 | 08.25 | 0.59 |
| 08.09 | 08.23 | C2 | 08.55 | 0.59 |
| 08.44 | 08.53 | C2 | 09.25 | 0.55 |
| 08.59 | 09.23 | C2 | 09.55 | 1.09 |
| 09.29 | 09.53 | C2 | 10.25 | 1.10 |
| 10.18 | 10.23 | C2 | 10.55 | 0.57 |
| 10.34 | 10.53 | C2 | 11.25 | 1.10 |
| 10.54 | 11.28 | C2 | 12.00 | 1.21 |
| 11.29 | 11.53 | C2 | 12.25 | 1.10 |
| 11.56 | 12.23 | C2 | 12.55 | 1.16 |
| 12.36 | 12.53 | C2 | 13.25 | 1.10 |
| 13.09 | 13.23 | C2 | 13.55 | 1.03 |
| 13.29 | 13.38 | C2 | 14.10 | 0.55 |
| 13.53 | 14.08 | C2 | 14.40 | 1.01 |
| 14.42 | 14.53 | C2 | 15.25 | 1.05 |
| 14.54 | 15.05 | C2 | 15.34 | 0.55 |
| 15.13 | 15.23 | C2 | 15.55 | 0.54 |
| 15.41 | 15.53 | C2 | 16.25 | 1.00 |
| 16.14 | 16.23 | C2 | 16.55 | 0.54 |
| 16.44 | 16.53 | C2 | 17.25 | 0.55 |
| 16.54 | 17.23 | C2 | 17.55 | 1.16 |
| 17.32 | 17.53 | C2 | 18.25 | 1.10 |
| 17.55 | 18.08 | C2 | 18.37 | 0.58 |
| 18.38 | 18.53 | C2 | 19.25 | 1.10 |
| 19.12 | 19.23 | C2 | 19.55 | 0.54 |
| 19.34 | 19.38 | C2 | 20.07 | 0.47 |
| 19.54 | 20.08 | C2 | 20.40 | 1.01 |
| 20.07 | 20.23 | C2 | 20.55 | 0.59 |
| 20.34 | 20.38 | C2 | 21.07 | 0.52 |
| 21.01 | 21.08 | C2 | 21.40 | 0.58 |
| 21.17 | 21.23 | C2 | 21.55 | 0.51 |
| 21.59 | 22.33 | C2 | 23.05 | 1.20 |

Figura 4- Frecuencia de paso Línea C2 Cercanías Renfe.
<http://www.renfe.es/>

METRO

En el ámbito de la actuación del término municipal de Alzira también podemos considerar la línea 1 de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, y en concreto los apeaderos de Massalavés, Montortal y Alberic, dada su proximidad con la parte oeste del término denominada Garrofera.

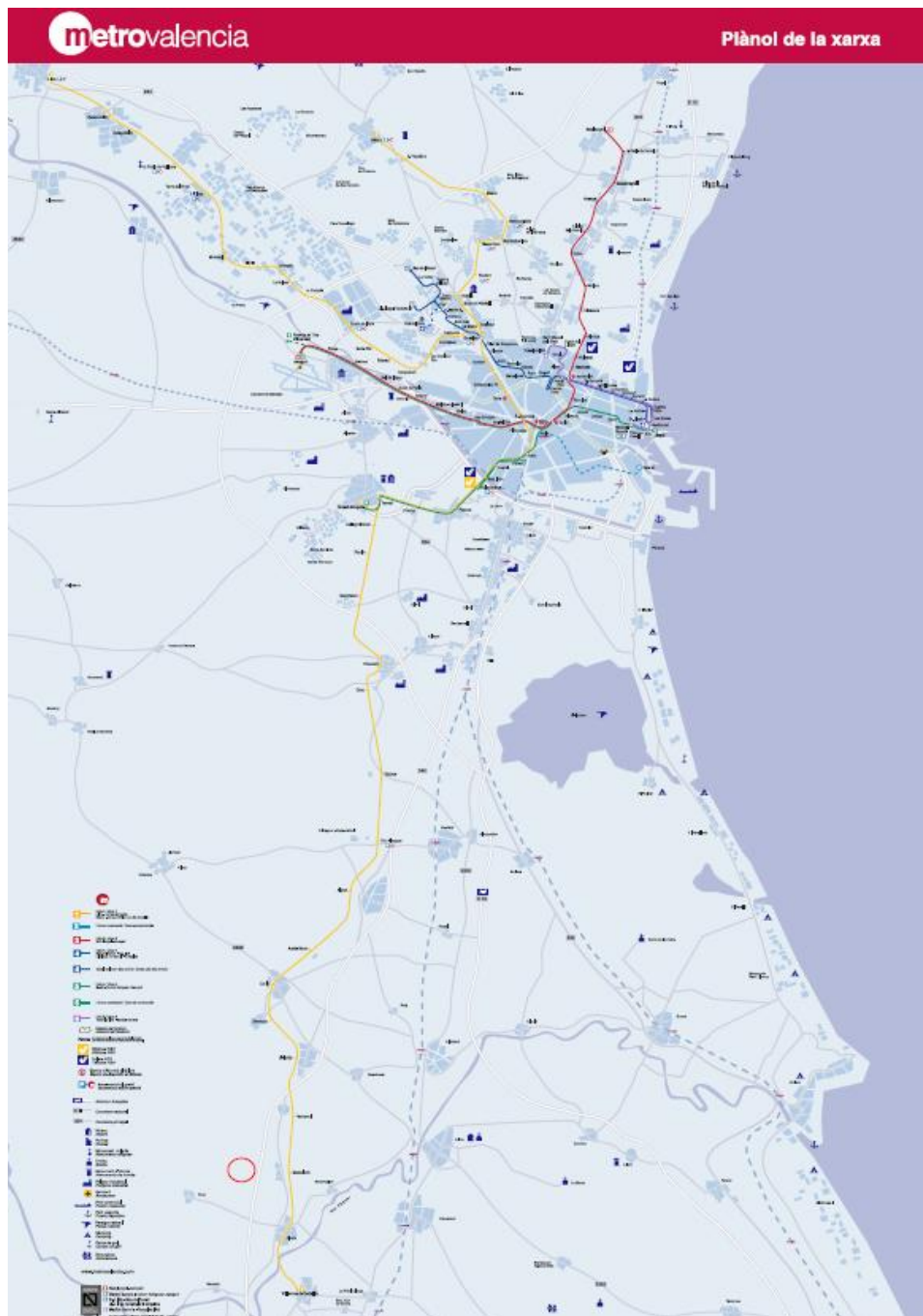


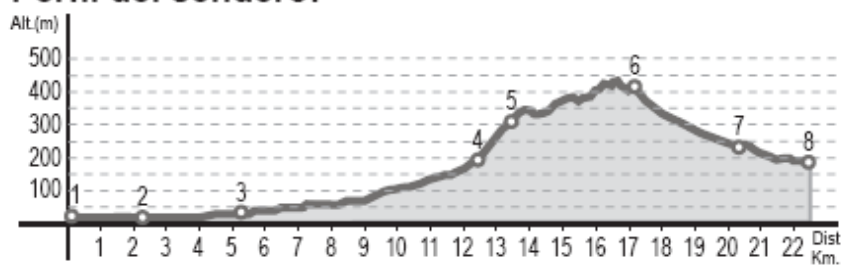
Figura 6- Plano Línea 1 Metro Valencia.

<http://www.metrovalencia.com/>



Figura 8- tramo de PR-CV 303.

Perfil del sendero:



- | | | |
|-----------------------|------------------------|----------------------|
| 1. Alzira | 4. La Casella | 7. Font del Garrofer |
| 2. Pont de Xàtiva | 5. Casa Forestal - bar | 8. La Casella |
| 3. Camí de la Casella | 6. Font del Barber | |

PR-CV-335

Esta vía introduce dos tramos cortos en el término municipal, al Este.

PR-CV 304

Esta vía introduce un pequeño tramo al sureste del término municipal.

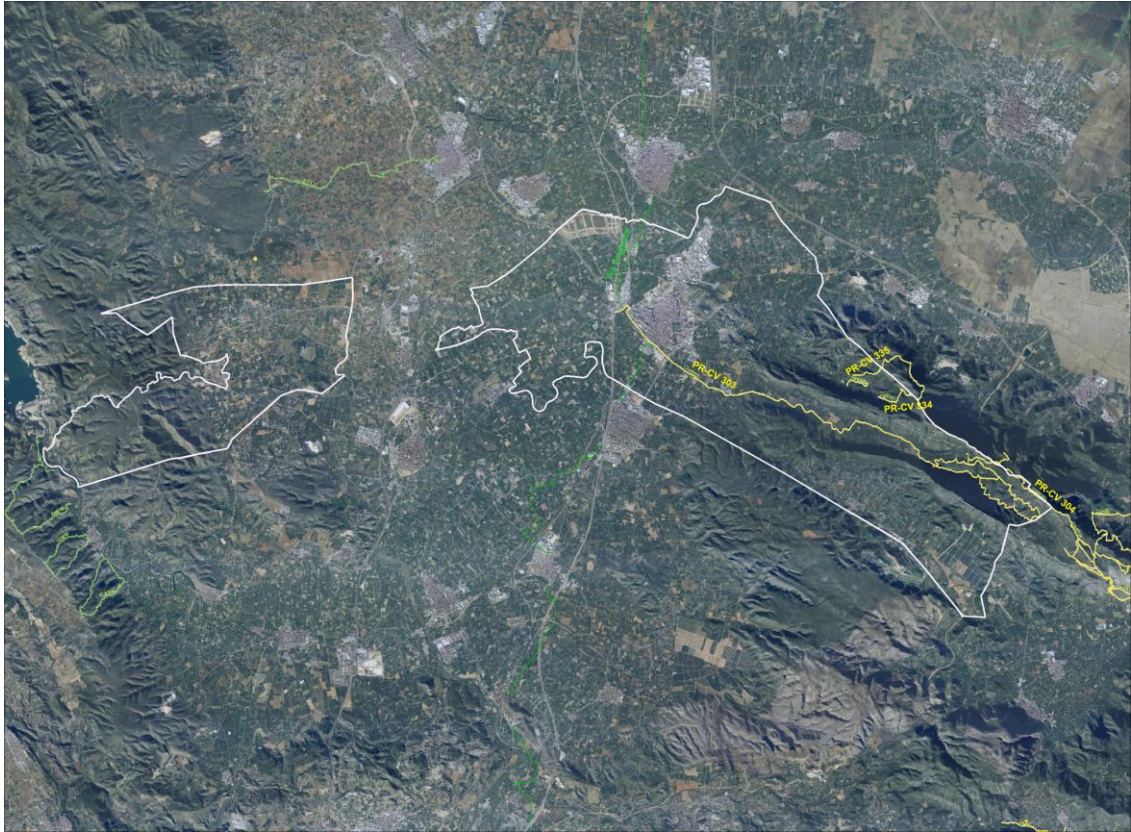


Fig. 9- Red de senders. Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente

6.1.4.- Caracterización de la Red de Vías Pecuarias

Según la Consellería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda son diez, las vías pecuarias, incluyendo descansaderos, que se ubican en la zona de Alzira:

- Vereda de Castilla (Anchura legal, 20'89 mts.)
- Vereda de Aragón a Guadassuar (Anchura legal, 20'89 mts.)
- Vereda de Gandía (Anchura legal, 20'89 mts.)
- Vereda de los Frailes (Anchura legal, 20'89 mts.)
- Colada de Vilella (Anchura legal, 12 mts.)
- Colada de Vistabella (Anchura legal, 12 mts.)
- Colada de Moncada (Anchura legal, 8 mts.)
- Colada de La Murta (Anchura legal, 8 mts.)

Por lo que respecta a La Garrofera, son dos las vías pecuarias cuyo trazado discurre por dicha área:

- Vereda Real de Benimodo a Antella (Anchura legal, 20 mts.)
- Vereda del Poblet (Anchura legal, 20 mts.)

Algunas de estas vías están actualmente asfaltadas y constituyen caminos rurales en uso.

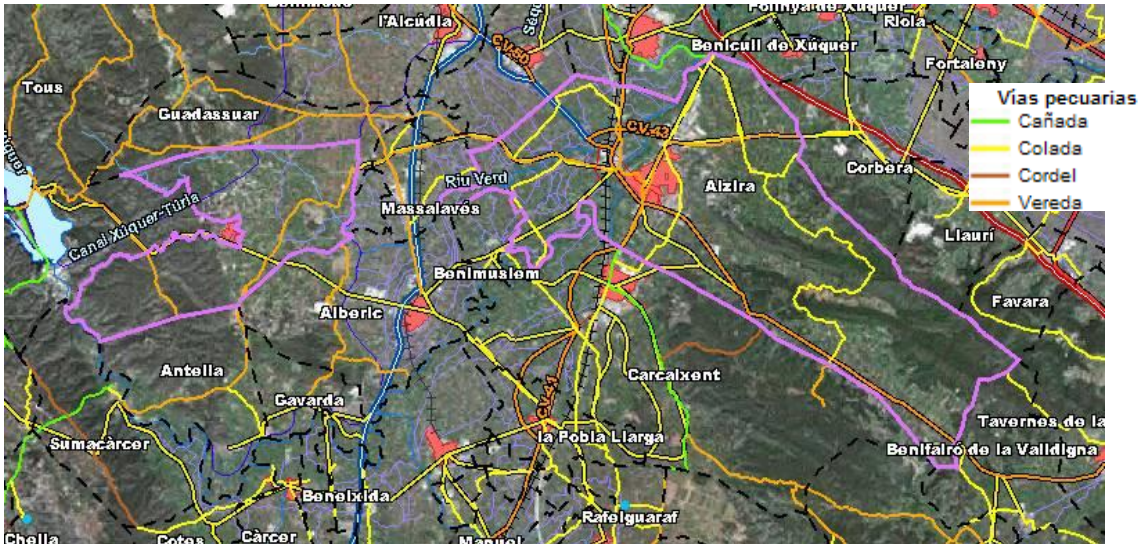


Figura 10- Vías Pecuarias. Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente

6.1.5.- Caracterización de la Red de Vías Ciclistas

Según la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente, Alzira está incluida en la Red de Vías Ciclistas, dentro de la zona CR-42:

CR- 42

Es la ruta Algemesí-Alzira-Carcaixent. El tramo entre Algemesí y Alzira aún no está desarrollado.

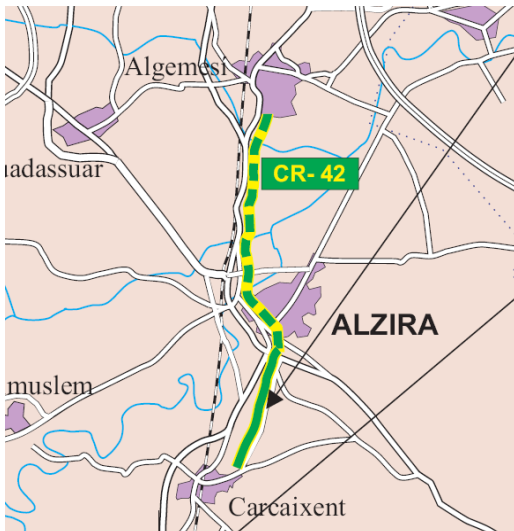


Figura 11- tramo de CR-12



Figura 12- imagen tramo de CR-12

En cuanto al nivel municipal, a pesar de que en el actual Plan General sí se establecía una red de carril bici en el casco urbano, no se ha desarrollado dicha red de carril bici en el



interior del caso urbano salvo pequeños tramos. Y si que se han ejecutado en su totalidad los incluidos en los sectores de suelo urbanizable tanto industriales como residenciales.



Figura 13- Carril bici CV-42



Figura 14- Carril bici previsto

6.2.- ANÁLISIS DE LAS COMUNICACIONES Y MOVILIDAD INTERNAS

6.2.1.- Caracterización del Sistema Viario

Las principales carreteras no municipales que transcurren por el término municipal de Alzira



son:

- Carretera Xativa-Silla (CV-41), perteneciente a la Generalitat Valenciana.
- Carretera Alberic-Alzira (CV-550), perteneciente a la Generalitat Valenciana.
- Carretera Alzira-Favareta (CV-510), perteneciente a la Generalitat Valenciana.
- Carretera que une CV-50 con la CV-571 (CV-570), perteneciente a la Generalitat Valenciana.
- Carretera que une la CV-505, con la CV-510, perteneciente a la Generalitat Valenciana.
- Carretera Alzira-Sueca (CV-505), perteneciente a la Diputación Provincial de Valencia.
- Carretera que une Alzira con Carcaixent, perteneciente a la Diputación Provincial de Valencia.
- Carretera que une Alzira con Guadassuar (CV-544), perteneciente a la Diputación Provincial de Valencia.
- Carretera que une Alberic con Tous (CV-541), perteneciente a la Generalitat Valenciana.
- Variante Norte (En fase de proyecto)

El acceso a la mayor parte de las urbanizaciones y núcleos urbanos consolidados se realiza de manera directa a través de los elementos mencionados. El acceso a aquellas urbanizaciones o núcleos consolidados no colindantes a las mencionadas carreteras se realiza mediante viario de carácter local, integrante también de la Red Primaria de dotaciones, conectado a las infraestructuras viarias principales.



Figura 15- CV-41



Figura 16- CV-50.

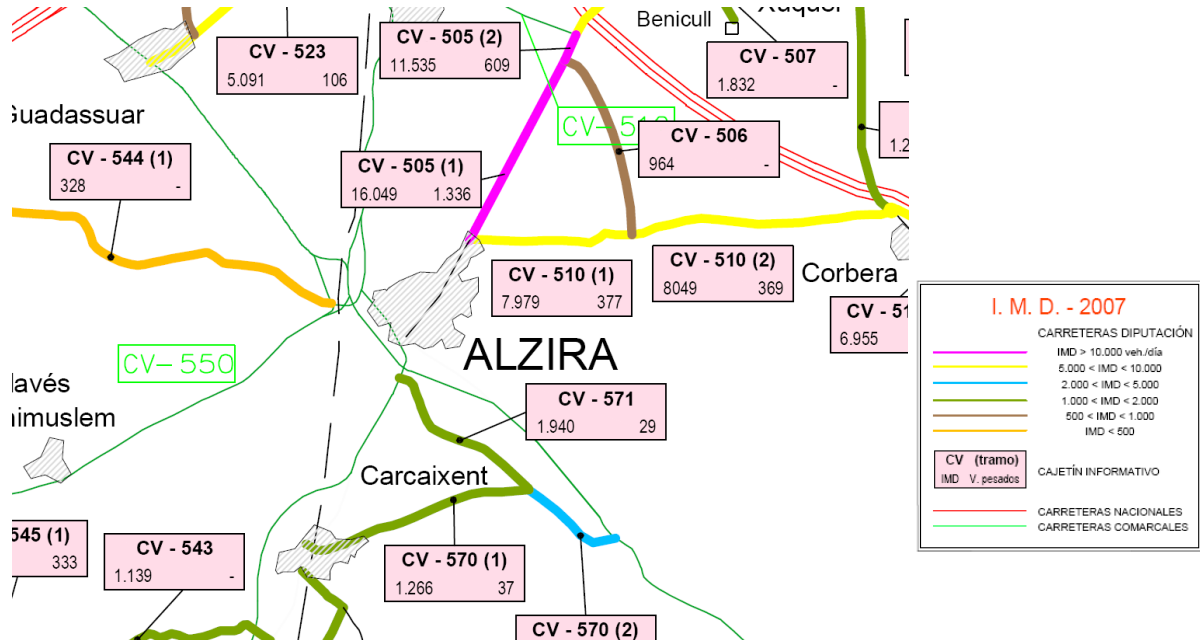


Figura 17- Datos IMD año 2007 <http://www.dival.es/>



Figura 18- CV-510.

TRAMA URBANA

El Plan General prevé la ejecución de nuevas vía de comunicación, nuevas intersecciones, y modificación de secciones viarias para evitar el colapso en el casco urbano.



El viario previsto con mayor entidad queda reflejado en el plano 2 de Red Primaria.

Figura 19- Calle de los Reyes Católicos.



6.2.2.- Caracterización de la Red de Transporte Público

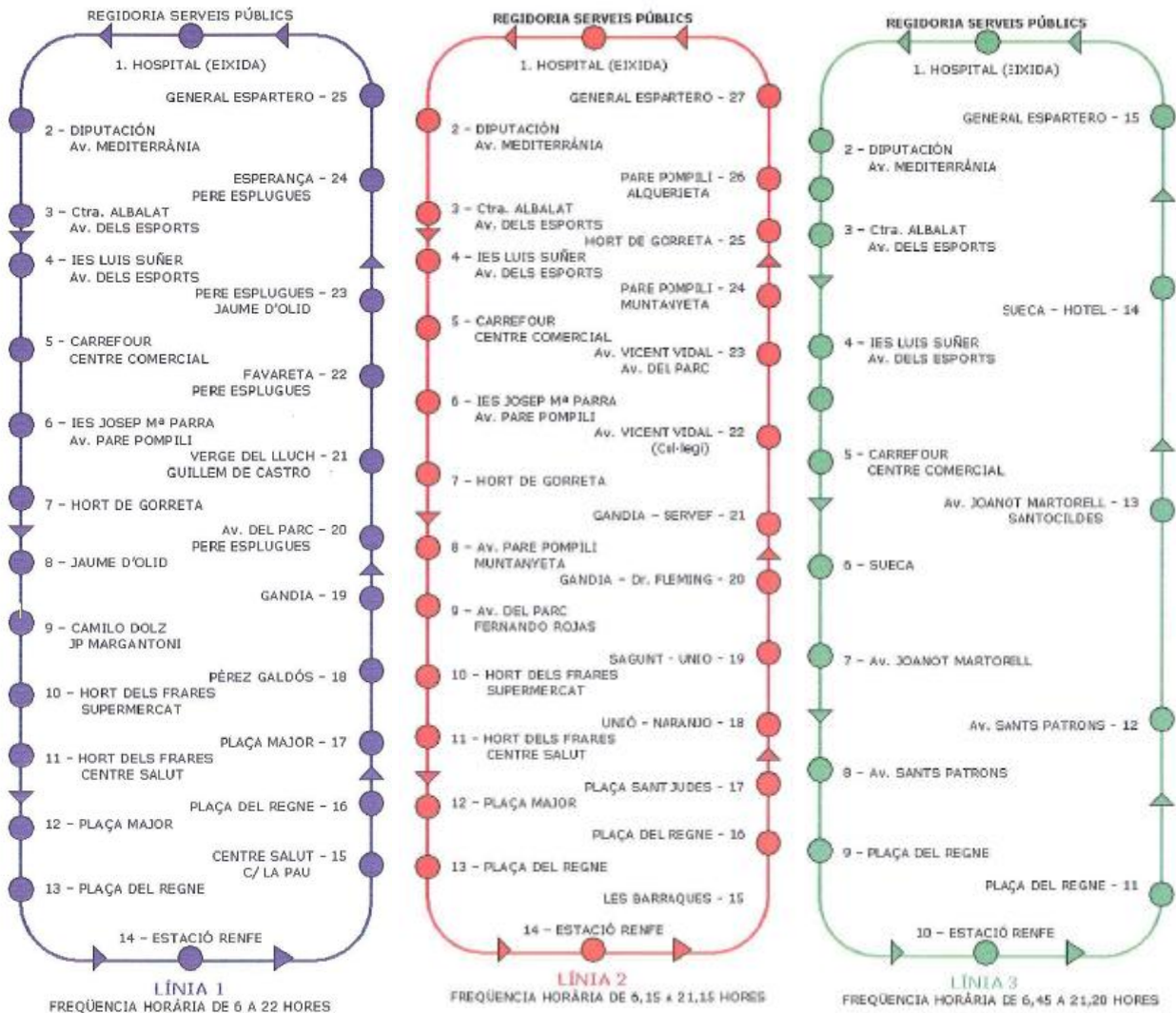


Figura 20- Paradas autobuses urbanos.

Dentro del casco urbano existen tres líneas de autobús con inicio en el hospital y fin en la estación de RENFE, que facilitan el servicio de transporte público cubriendo toda la trama del casco a través de tres recorridos: la línea 1 cruza por el centro del casco urbano. La línea 2, recorre la ronda exterior por la parte sureste, y la línea 3 va por la ronda norte.

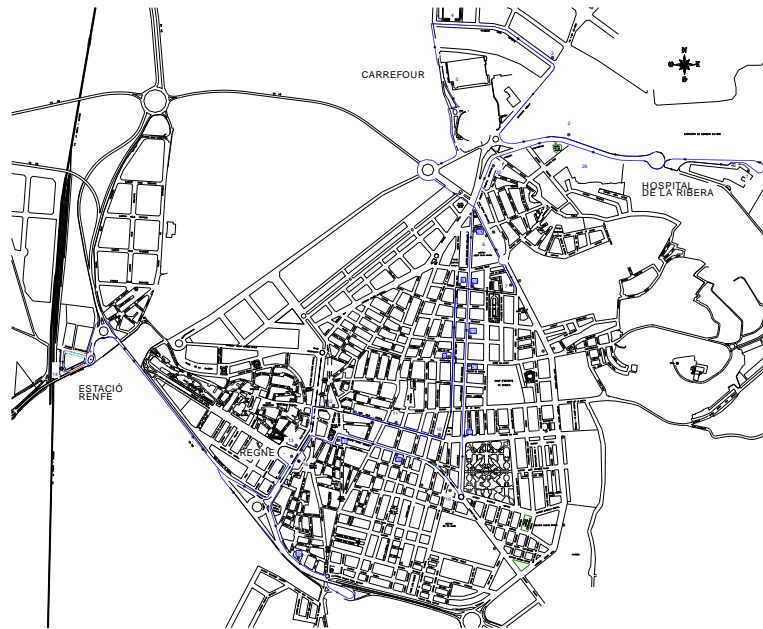


Figura 21- Recorrido del autobús urbano. Línea 1

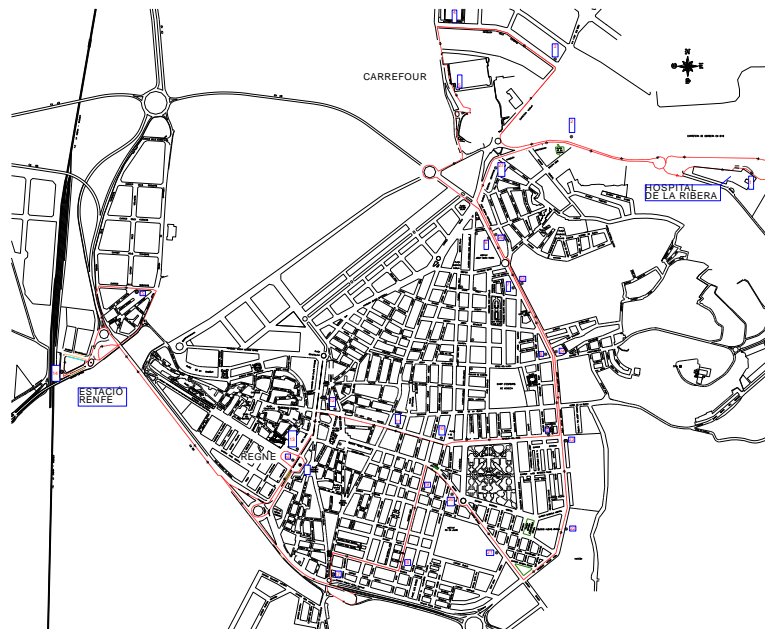


Figura 22- Recorrido del autobús urbano. Línea 2





Figura 23- Recorrido del autobús urbano. Línea 3

La frecuencia de paso de los autobuses es de aproximadamente media hora, y con un amplio horario, desde 6h45, a las 21h30, en días laborables. También prestan servicio los fines de semana, los festivos y los meses estivales.

Con la estructura actual, no se garantiza la intermodalidad en los servicios de transporte pudiendo solamente optar por una combinación Tren-Autobús-Vehículo privado para acceder tanto al casco urbano como a los municipios colindantes o para desplazarse a Valencia o a su área metropolitana, es decir, recorridos.

Se hace necesario el cumplimiento de lo dispuesto por la Ley de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje y por el Reglamento de Ordenación y Gestión Territorial y Urbanística en lo referente a la posibilidad de combinar servicios de transporte, conexión entre las diferentes áreas funcionales del municipio y acceso a los espacios y edificios de uso público, al menos en la versión no motorizada.

Es por ello que la ejecución de las infraestructuras previstas por el Plan General garantizará la conexión mediante vehículo no motorizado de cada uno de los núcleos urbanos consolidados y áreas de desarrollo y su integración en la red de infraestructuras municipal.

7.- CARACTERIZACIÓN DE LA SITUACIÓN POSTERIOR. ACTUACIONES PREVISTAS. METODOLOGÍA.

Una vez desarrolladas las determinaciones recogidas en el Plan General y en el presente documento se garantizará la accesibilidad y la movilidad del municipio mediante el

vehículo privado -a través de la red de carreteras existente y proyectada- así como a través de la red de transporte público, carril bici y peatonal previstas.

Las determinaciones previstas en el presente documento, y que complementan las determinaciones del Plan General, se estructuran en dos niveles. Por una parte, se encuentran las **medidas propuestas sobre el suelo clasificado como urbano** y por otra parte, se encuentran las **medidas a implantar en los suelos urbanizables**, enumeradas en este estudio y que deberán ser incorporadas a los documentos de planeamiento que desarrollen cada uno de los sectores.

En este sentido el Plan General ha pretendido y ha logrado superar las carencias de comunicaciones y movilidad que existen actualmente entre los diferentes núcleos urbanos. En la actualidad como se ha visto anteriormente, predominan casi exclusivamente la comunicación entre los suelos urbanos mediante las carreteras existentes.

Frente a ello el Plan General, ha previsto las siguientes actuaciones tendentes a modificar esa situación:

La clasificación de nuevos suelos urbanizables conectando núcleos de suelo urbano existente. La clasificación de suelo urbanizable se ha realizado colindante a zonas actualmente clasificadas como suelo urbano. De este modo se ha conseguido la accesibilidad interna mediante los nuevos viarios que se ejecutarán en los nuevos suelos urbanizables que garantizarán recorridos peatonales y no motorizados entre los propios núcleos de suelo urbano.

Creación de nuevos suelos dotacionales junto a los núcleos de suelo urbano que actualmente existen en localizaciones lejanas del casco urbano principal de Alzira. De este modo los núcleos urbanos ya existentes dispondrán de suelos dotacionales de zonas verdes y equipamiento colindantes donde se podrán implantar servicios demandados por la población, por lo que se minimizará la necesidad de desplazamientos al núcleo urbano principal.

Creación de una nueva red viaria que comunica y enlaza los diferentes núcleos separados geográficamente en el término de Alzira. El Plan ha previsto una nueva red viaria de nueva implantación en la mayoría de su trazado y ampliación en otros casos que conecta los núcleos de suelo urbano y urbanizable entre sí. Esta nueva red consigue una conexión entre ellos al margen de la red de carreteras, de forma que es posible acceder desde los suelo urbanos al sur del término hasta los suelo de urbanos colindantes al casco urbano principal de Alzira sin necesidad de circular por la red de carreteras. Esta red incorpora en su diseño y sección espacios para recorridos peatonales y ciclistas.

Esta nueva red se puede apreciar en el plano 3 del Estudio de Recorridos Peatonales y Ciclistas donde se distinguen:

- Las conexiones motorizadas, peatonales y ciclistas: se trata principalmente de las vías que comunicarán el casco urbano con los sectores industriales y residenciales

colindantes.

- Las conexiones peatonales y ciclistas: en este sentido se considerará la integración de las vías pecuarias en las redes de senderismo y de otros usos como el deportivo, etc.

Por otra parte la nueva red proyectada que conecta los núcleos urbanos residenciales y los suelos dotacionales mediante viarios con una sección con capacidad para recorridos motorizados, peatonales y ciclistas y que además se produce al margen de la red de carreteras y como alternativa a esta. De este modo se puede acceder al casco urbano principal desde los núcleos situados al sur del término sin prácticamente necesidad de circular por la red de carreteras actual.

En líneas generales, la metodología utilizada seguirá lo dispuesto por el artículo 7 de la LOTPP y los artículos 11, 12, 13 y 72 del ROGTU.

7.1.- CUMPLIMIENTO DETERMINACIONES DE LA LOTPP.

Como se refleja en la documentación integrante del Plan General de Alzira, el nuevo planeamiento prevé una serie de sectores de suelo urbanizable de uso residencial, industrial y terciario.

Estos sectores se ejecutarán garantizando la implantación de un sistema de recorridos peatonales, de acuerdo a las consideraciones establecidas en el presente documento y a la legislación vigente, que garantice la movilidad del ciudadano y su acceso a cada uno de los elementos dotacionales que integrarán cada sector.

Por otra parte, el Plan General garantiza la conexión no motorizada entre cada uno de los sectores y núcleos consolidados, previendo un sistema de viales integrantes de la red primaria que conectan entre sí los diferentes núcleos mediante recorridos al margen y diferenciados de la red de carreteras y que incorporan una red independiente de carril bici y recorrido peatonal.

El desarrollo de cada uno de los sectores estará condicionado a la ejecución de recorridos integrados en el sistema de zonas verdes y parques públicos previsto.

El diseño de la red peatonal de los nuevos sectores tendrá que tener en cuenta –al igual que se ha hecho en el suelo urbano- la diferencia de velocidad entre los peatones (de 4 a 5 km/h) y la de los vehículos. Asimismo se tendrán que considerar el comportamiento de los peatones, menos predecible que el de los conductores, cuyo movimiento es mucho más difícil de regular.

Hay que tener en cuenta que la combinación del tráfico de vehículos y peatones puede dar lugar a accidentes, especialmente en las zonas urbanas. Este tipo de accidente (atropello de peatones por vehículos) es particularmente grave, ya que incluso cuando el vehículo se mueve a una velocidad moderada el peatón puede resultar gravemente herido. Para evitar en lo posible estos accidentes y permitir que el tráfico de peatones sea cómodo, se dispondrán zonas especiales para ellos, como aceras o paseos. Para proyectarlas adecuadamente es necesario conocer las características del movimiento de los peatones y

la influencia que en el mismo tienen ciertas características como edad, sexo, motivo de recorrido, etc.

Los recorridos peatonales internos de cada sector se proyectarán de manera independiente o paralelamente a la red de carril bici de tal manera que se garantice la consecución de cada uno de los objetivos anteriormente mencionados. Esta red vinculada al uso de la bicicleta estará integrada por carriles bici, calles de rutas ciclables con límite de velocidad señalizado, áreas compartidas para los peatones y las bicicletas y promociones de los aparcamientos para este tipo de vehículos.

En la elaboración de la red de carril bici se deberá prestar especial atención al diseño de las intersecciones. Por una parte, en ellas tienen lugar la mayor parte de los incidentes, conflictos y accidentes en los que se ven involucrados los ciclistas, los vehículos a motor y los peatones, y por otra, las intersecciones son determinantes de la comodidad y rapidez de un itinerario ciclista. En el análisis de las prioridades que se establecen en cada intersección hay que tener en cuenta que las interrupciones de la marcha penalizan de un modo especial a los ciclistas, ya que pierden su energía cinética y requieren un esfuerzo suplementario para reemprender el pedaleo.

De esta manera, complementando las condiciones ideales para el diseño de las vías ciclistas, se pueden citar varias condiciones que se deberán considerar igualmente para su diseño:

Seguridad:

- Deben permitir que peatones, ciclistas y automovilistas se perciban unos a otros con suficiente tiempo para la prevención y suficiente espacio para la reacción.
- Deben ser claramente legibles para facilitar las maniobras y evitar titubeos y decisiones erróneas.
- Deben compatibilizar las distintas velocidades allí donde se encuentren los distintos tipos de usuarios.

Comodidad:

- Deben minorar los tiempos de espera y los recorridos de los ciclistas.
- Deben maximizar la frecuencia de ciclistas que no esperan en ellas.

Obviamente, el contraste entre estas condiciones ideales y las funciones asignadas y aceptadas a los flujos motorizados y peatonales determinarán la elección y diseño de cada intersección.

El diseño de la red de carril bici conformará una malla que articulará el diseño de la red del casco urbano con cada uno de los sectores de suelo urbanizable previsto en el Plan General, y permitirá a su vez el acceso a cada uno de los equipamientos y zonas verdes de

la red secundaria que deberán preverse.

Por otra parte, se considerará la posibilidad de desvincular el tráfico rodado de algunas calles o zonas del casco urbano favoreciendo, de esta manera, el tráfico peatonal y el tránsito de bicicletas.

Para descongestionar la circulación motorizada dentro del casco urbano, dado que es difícil incluir en su trama carril bici, se propone mejorar los accesos a la población, evitando el tránsito obligado a través del casco urbano con las siguientes actuaciones:

- Completar la ronda sureste mediante la apertura del tramo del vial existente entre el Hospital de la Ribera y el Sector PPR-01.
- Conectar adecuadamente el acceso a través del puente amarillo con el núcleo de población a través de los viarios principales del Sector Tulell.
- Se contempla el nuevo trazado de la CV-50, que agilizará el tráfico por la ronda perimetral sur-oeste de acceso al municipio, así como la variante norte.
- Se propone la posibilidad de un nuevo acceso norte al casco a partir de la CV-50, con un desarrollo inicial casi paralelo al sector El Pla, atravesando las vías del ferrocarril por el paso existente mediante la mejora del mismo, y accediendo al casco en su zona noroeste a través de una rotonda situada en la nueva ronda.
- Se incluye en la propuesta un vial oeste al casco que permita además de cerrar la trama urbana de una manera ordenada, reducir el tráfico interior del casco.

Cada una de las intervenciones anteriormente citadas se ejecutará de acuerdo a lo dispuesto por la legislación vigente en materia de accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas, urbanísticas y de la comunicación así como las posteriores órdenes y decretos del Gobierno Valenciano que desarrollen este concepto.

Se prevé dentro del casco urbano un recorrido de circulación preferente no motorizada, que ya se reflejaba en el anterior plan general, incorporando además, nuevas vías adaptadas a los distintos tipos de movilidad en los viales de los nuevos desarrollos.

En atención al Artículo 7, apartados B y C de la LOTPP. Se prevé la ejecución de un sistema viario de la red primaria que garantiza la conexión no motorizada entre los diferentes núcleos mediante recorridos al margen y diferenciados de la red de carreteras y que incorporan una red independiente de carril bici y recorrido peatonal.

Este sistema viario, será capaz de absorber el incremento de viajes generados por los nuevos crecimientos realizados mediante vehículo privado.

En referencia al transporte público, deberá plantearse en un futuro, cuando se urbanicen y edifiquen los nuevos sectores, incrementar la frecuencia de paso de las líneas de autobuses existentes en el municipio y prolongar su recorrido con el objetivo de dar servicio a los sectores de suelo urbanizable, facilitar el acceso al centro del municipio y a sus equipamientos.



De esta manera se crea una red de comunicación mediante transporte público que conectará cada una de las áreas funcionales del municipio con el casco urbano de Alzira y con Valencia y su área metropolitana.

En lo que se refiere a la aplicación de Artículo 7, apartado D de la LOTPP. Como se ha comentado en el apartado de "caracterización de la situación actual del municipio" y en apartados siguientes, Alzira posee en la actualidad un sistema de infraestructuras y comunicaciones que garantiza el uso individualizado o combinado de varios sistemas de transporte.

Además, el desplazamiento a Valencia y a su área metropolitana queda garantizado por la línea de tren, el acceso a la cual se puede realizar por diversos medios de transporte.

El desarrollo de los suelos urbanizables previstos conllevará, de acuerdo a lo dispuesto en el presente documento, la ampliación y mejora de las redes y servicios de transporte público y carril bici, garantizado de este modo la intermodalidad en los medios de transporte.

El Jefe del Servicio de Urbanismo

El Arquitecto Municipal
Jefe Sección Planeamiento

Vicente Duart Ciscar

Cristina Martinez Algarra

Alzira, septiembre 2016