

AICEQUIP

arquitectos & ingenieros

ANEXO 7

ESTUDIO DE MOVILIDAD

PLAN ESPECIAL ZONA SUR 1 DEL PUERTO DE VALÈNCIA

Nazaret Este

46024 VALÈNCIA

Diciembre 2018



PLAN ESPECIAL ZONA SUR 1 PUERTO DE VALÈNCIA
NAZARET ESTE
ESTUDIO DE MOVILIDAD

Diciembre 2018. Exp. nº1.639

Empresa consultora:



Conde de Altea, 1 pta. 3 Valencia · 46005 · España
T/F: +34 963 959 496
evren@evren.es www.evren.es

ÍNDICE

1_ INTRODUCCIÓN Y OBJETO.....	1
1.1 INTRODUCCIÓN	1
1.2 OBJETO DEL ESTUDIO DE MOVILIDAD.....	4
2_ LA MOVILIDAD EN EL ÁMBITO DEL PEZS1 EN LA SITUACIÓN ACTUAL.....	5
2.1 EL TRANSPORTE PÚBLICO	5
2.1.1 Autobús.....	5
2.1.2 Ferrocarril (tranvía)	10
2.1.3 Taxi	10
2.2 LA MOVILIDAD NO MOTORIZADA	11
2.2.1 El tráfico peatonal	11
2.2.2 La bicicleta.....	12
2.3 EL VEHÍCULO PRIVADO MOTORIZADO.....	13
2.3.1 El tráfico rodado.....	13
2.3.2 El aparcamiento en superficie	14
3_ MOVILIDAD GENERADA EN EL ÁMBITO DEL PEZS1	17
3.1 GENERACIÓN DE VIAJES.....	17
3.1.1 Parámetros urbanísticos	17
3.1.2 Movilidad generada.....	17
3.1.3 Distribución modal.....	18
3.1.4 Distribución temporal	19
3.2 VIAJES GENERADOS EN HORA PUNTA POR EL DESARROLLO DEL PEZS1	19
3.2.1 Transporte público.....	21
3.2.2 Movilidad no motorizada	21
3.2.3 Vehículo privado	21
3.3 NECESIDADES DE APARCAMIENTO	22
4_ REPERCUSIÓN SOBRE LA MOVILIDAD EN EL ÁREA DEL PEZS1	23
4.1 LA NUEVA CONFIGURACIÓN DE VIALES.....	23
4.2 TRANSPORTE PÚBLICO	32
4.3 VEHÍCULO PRIVADO	33
4.3.1 Trafico motorizado	33
4.3.2 Plazas de aparcamiento.....	38
4.4 LA MOVILIDAD NO MOTORIZADA	39
4.4.1 Tráfico peatonal.....	39
4.4.2 Bicicleta.....	39
5_ PROPUESTAS DE MEJORA.....	41
5.1 CAMPAÑAS DE INFORMACIÓN Y VIGILANCIA.....	41
5.2 TRANSPORTE PÚBLICO	41

5.2.1	Autobús.....	41
5.2.2	Metrovalencia	42
5.3	MOVILIDAD NO MOTORIZADA.....	43
5.3.1	Tráfico peatonal.....	43
5.3.2	Bicicletas.....	43
5.4	TRAFICO RODADO	43
5.4.1	Circulación interior del barrio	43
5.4.2	Aparcamiento	44
5.5	MEDIDAS ESPECÍFICAS A LLEVAR A CABO DURANTE LA CELEBRACIÓN DE EVENTOS DEPORTIVOS	45
5.5.1	Maximizar la capacidad del transporte público.....	45
5.5.2	Mejora del acceso peatonal desde otros modos de transporte	45
5.5.3	Gestión de los accesos a los aparcamientos en el interior de la parcelas ZV-DP o DP.	45
5.5.4	Mejoras de la regulación semafórica y preferencia para el transporte público.....	46
5.5.5	Fomento del empleo del transporte público en los desplazamientos a las instalaciones	46

1_ INTRODUCCIÓN Y OBJETO

1.1 INTRODUCCIÓN

La Autoridad Portuaria de Valencia (APV) se encuentra desarrollando el Plan Especial Zona Sur 1 del Puerto de Valencia - Nazaret Este (en adelante el PEZS1).

El PEZS1 se formula para dar cumplimiento al Artículo 56 “*Articulación urbanística de los puertos*” del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante (TRLPEMM) aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011:

“1. Para articular la necesaria coordinación entre las Administraciones con competencia concurrente sobre el espacio portuario, los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales, así como el dominio público portuario afecto al servicio de señalización marítima, como sistema general portuario y no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria y de señalización marítima, requiriéndose informe previo vinculante de Puertos del Estado, previo dictamen de la Comisión de Faros, en los casos en los que pueda verse afectado el servicio de señalización marítima por actuaciones fuera de los espacios antes mencionados, cuando en sus proximidades exista alguna instalación de ayudas a la navegación marítima.

2. Dicho sistema general portuario se desarrollará a través de un plan especial o instrumento equivalente, que se instrumentará de la forma siguiente:

a) La Autoridad Portuaria formulará dicho plan especial. Con carácter previo a la formulación del plan especial o instrumento equivalente que ordene la zona de servicio de un puerto, deberá encontrarse delimitada ésta mediante la aprobación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios en dicho puerto, no pudiendo extenderse las determinaciones de aquel plan más allá de la zona de servicio así delimitada.

b) Su tramitación y aprobación se realizará de acuerdo con lo previsto en la legislación urbanística y de ordenación del territorio, por la Administración competente en materia de urbanismo.

c) Concluida la tramitación, y con carácter previo a la aprobación definitiva de dicho plan especial, la Administración competente en materia de urbanismo, en un plazo de quince días, a contar desde la aprobación provisional, dará traslado del contenido de aquél a la Autoridad Portuaria para que ésta, en un plazo de un mes, se pronuncie sobre los aspectos de su competencia.

Recibido por la Autoridad Portuaria el contenido del plan especial, ésta lo remitirá a Puertos del Estado a fin de que formule las observaciones y sugerencias que estime convenientes.

En caso de que el traslado no se realice o de que la Autoridad Portuaria se pronuncie negativamente sobre la propuesta de la Administración competente en materia urbanística, ésta no podrá proceder a la aprobación definitiva del plan especial, debiendo efectuarse las consultas necesarias con la Autoridad Portuaria, a fin de llegar a un acuerdo expreso sobre el contenido del mismo.

De persistir el desacuerdo, durante un periodo de seis meses, contados a partir del pronunciamiento negativo de la Autoridad Portuaria, corresponderá al Consejo de Ministros informar con carácter vinculante, previa emisión del citado informe de Puertos del Estado.

La aprobación definitiva de los planes especiales a que hace referencia este apartado deberá ser notificada a la Autoridad Portuaria con los requisitos establecidos en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

3. El plan especial deberá incluir entre sus determinaciones las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación del espacio portuario, su desarrollo y su conexión con los sistemas generales de transporte terrestre.”

De esta manera el TRLPEMM habilita a la APV para formular el PEZS1 en los terrenos incluidos en su ámbito, identificados como Zona Sur 1 del Puerto de València.

Para ello, el PEZS1 distingue diferentes áreas de ordenación en su ámbito territorial:

- Área 1, Parque de la Desembocadura del Turia:
 - Configurado aguas abajo del Puente de Astilleros, incluye un nuevo parque y el viejo cauce del Turia, hoy encauzado.

- Área 2, de uso Terciario:
 - Situada aproximadamente en el emplazamiento de las antiguas instalaciones de ARLESA (después MOYRESA, y en su última etapa también conocidas como BUNGE) que se destina a uso terciario, y en su caso, también dotacional. El conjunto del área terciaria y dotacional se integra en la trama urbana de Nazaret y recae en el Parque de la Desembocadura del Jardín del Turia.
- Área 3, Dotacional deportiva:
 - Área dotacional deportiva y de espacio libre. Este equipamiento deportivo ocupa parcialmente la zona verde existente al sur (Parque de Nazaret Sur), y representa la recuperación del emplazamiento de una dotación deportiva tradicional, una frontera verde entre la actividad portuaria y el barrio de Nazaret, y también un centro dinamizador de usos y actividades vinculadas al ocio y al deporte, con gran potencial de repercusión en la regeneración social del barrio y la reactivación económica.
- Área 4, Equipamiento Marblau:
 - Equipamiento en funcionamiento en la actualidad, gestionado por el Ayuntamiento de València a través de una concesión de uso para *centro de juventud, universidad popular y museo de la huerta en el antiguo balneario Marblau*.
- Área 5, Parque Sur de Nazaret:
 - Zona verde ubicada en el extremo meridional del ámbito, resultante de ajustar el parque existente en la actualidad a la nueva ordenación, ya que su ámbito es ocupado parcialmente por la nueva área dotacional deportiva propuesta.

Los terrenos que conforman el ámbito territorial del PES se encuentran delimitados por:

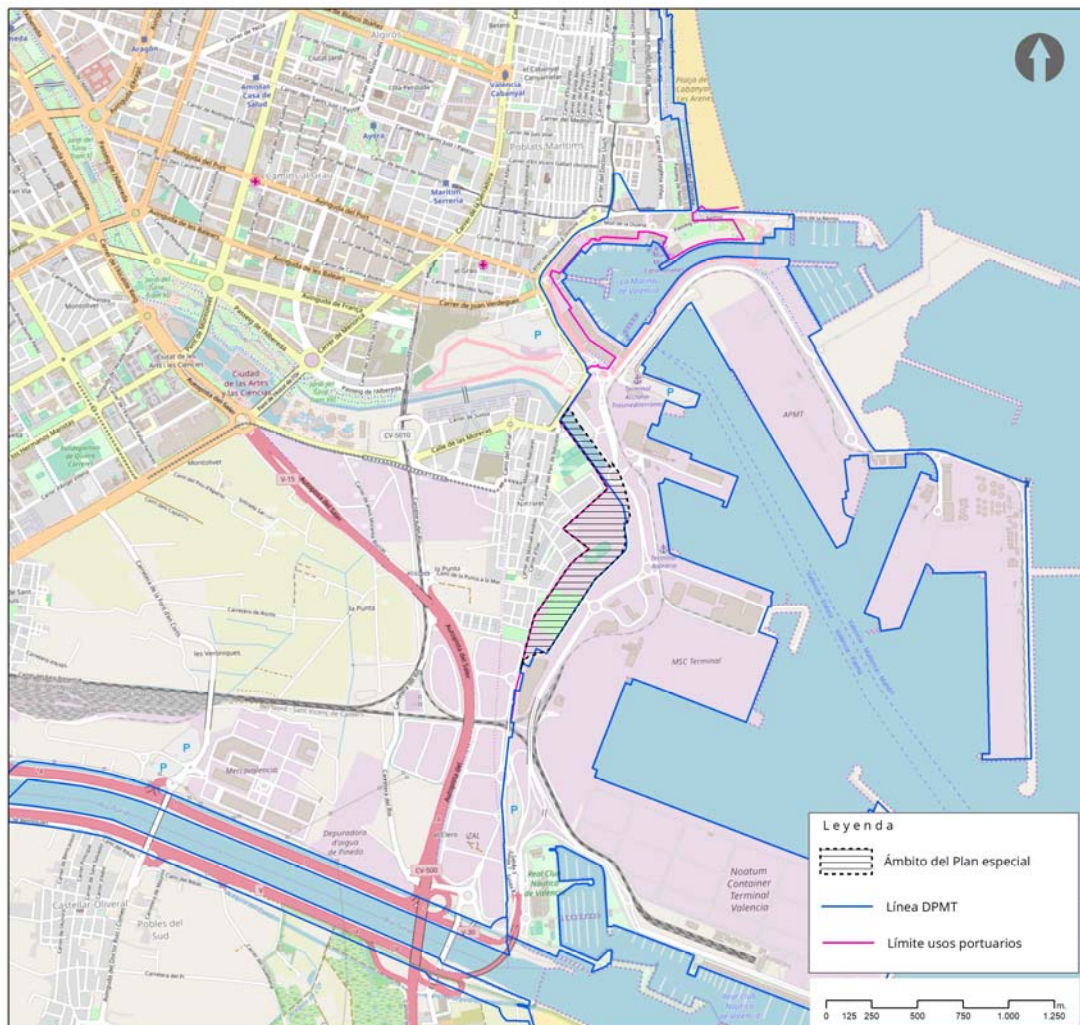
- Al Norte:
 - Puente de Astilleros
 - Suelo clasificado como suelo urbano, y calificado como GTR-3.
- Al Sur:
 - Ámbito del Plan Especial Zona Sur 2 del Puerto de València, destinado a almacén y manipulación de mercancías y uso náutico-deportivo.
 - Zona verde de la red Primaria o Estructural. Urbanización Consolidada de la Punta y ámbito del Plan Especial de la ZAL del Puerto de Valencia aprobado en noviembre de 2018.
- Al Este:
 - Nuevo trazado de Red Viaria Portuaria.

■ Al Oeste:

- Barrio de Nazaret, se materializa entre otros elementos, por el Polideportivo Municipal de Nazaret, la valla actual del puerto y el Parque existente en la actualidad denominado como Parque de Nazaret Sur.
- Delimitación definida por la Línea Límite del Dominio Público Marítimo Terrestre, y zona de servicio terrestre del dominio portuario. El límite descrito recae en los siguientes viarios, no coincidentes con las alineaciones de parcela previstas por el planeamiento vigente, ni el previsto en el presente plan. Dichos viarios son los siguientes: calle de Jesús Nazareno, calle del Castell de Pop, calle/camino del Sech y calle de Algemesí. Límite de la Zona de Servicio Terrestre del Puerto.

Dichos terrenos, que conforman el ámbito del PEZS1, corresponden a terrenos incluidos en el dominio público portuario del Puerto de València. La delimitación exacta de dichos ámbitos queda reflejada en los planos de Información del PEZS1. Tras una reciente medición, se obtiene una superficie total de 229.775'96 m²s, de los cuales, de acuerdo al planeamiento vigente, 211.164'69 m²s son SU y 18.611'27 m² se clasifican como SNU, pero que se reclasifican a SU con el PEZS1

En la siguiente figura se recoge la localización del ámbito del PEZS1.



Ámbito del PEZS1 y localización en el entorno urbano

1.2 OBJETO DEL ESTUDIO DE MOVILIDAD

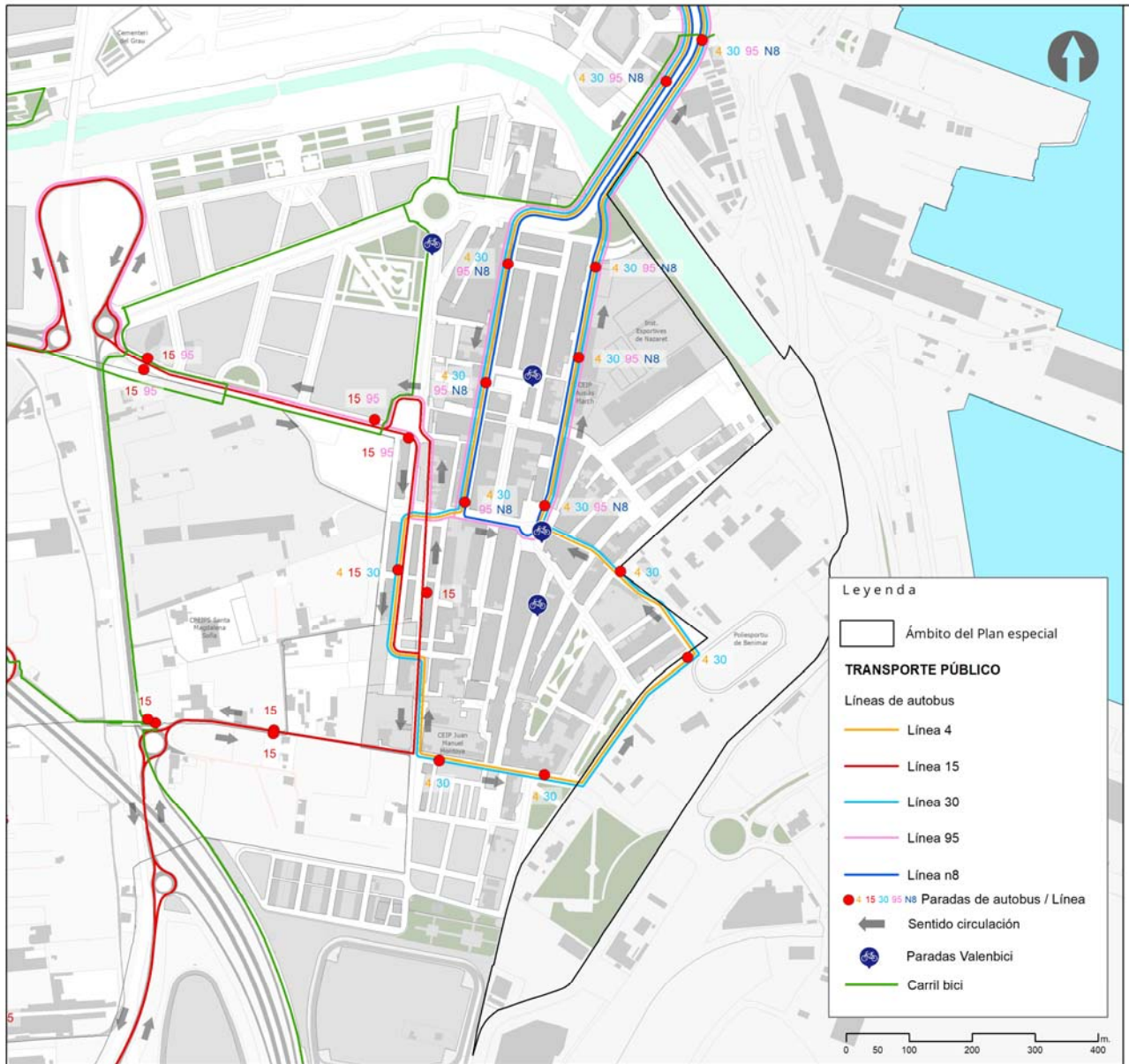
El objeto del presente documento consiste en la elaboración de un estudio de movilidad para el ámbito territorial del PEZS1 y su entorno, en base a los datos de movilidad disponibles y a la extrapolación de experiencias similares, así como la elaboración de propuestas de mejora o modificaciones que se consideren pertinentes para la correcta integración en la dinámica urbana de las nuevas actuaciones.

Para su consecución, se deberá analizar cada uno de los sectores que se ven afectados o que son partícipes activos en la movilidad de la ciudad, contemplando desde las infraestructuras, al transporte público, peatones, bicicletas y vehículos privados, intentando desterrar el protagonismo autoritario que hasta ahora ha tenido el vehículo privado en la movilidad frente al resto de opciones.

2_ LA MOVILIDAD EN EL ÁMBITO DEL PEZS1 EN LA SITUACIÓN ACTUAL

2.1 EL TRANSPORTE PÚBLICO

En la siguiente figura se representan los principales elementos de la red de transporte público en el ámbito de afección del PEZS1. A continuación se describen cada una de ellas.

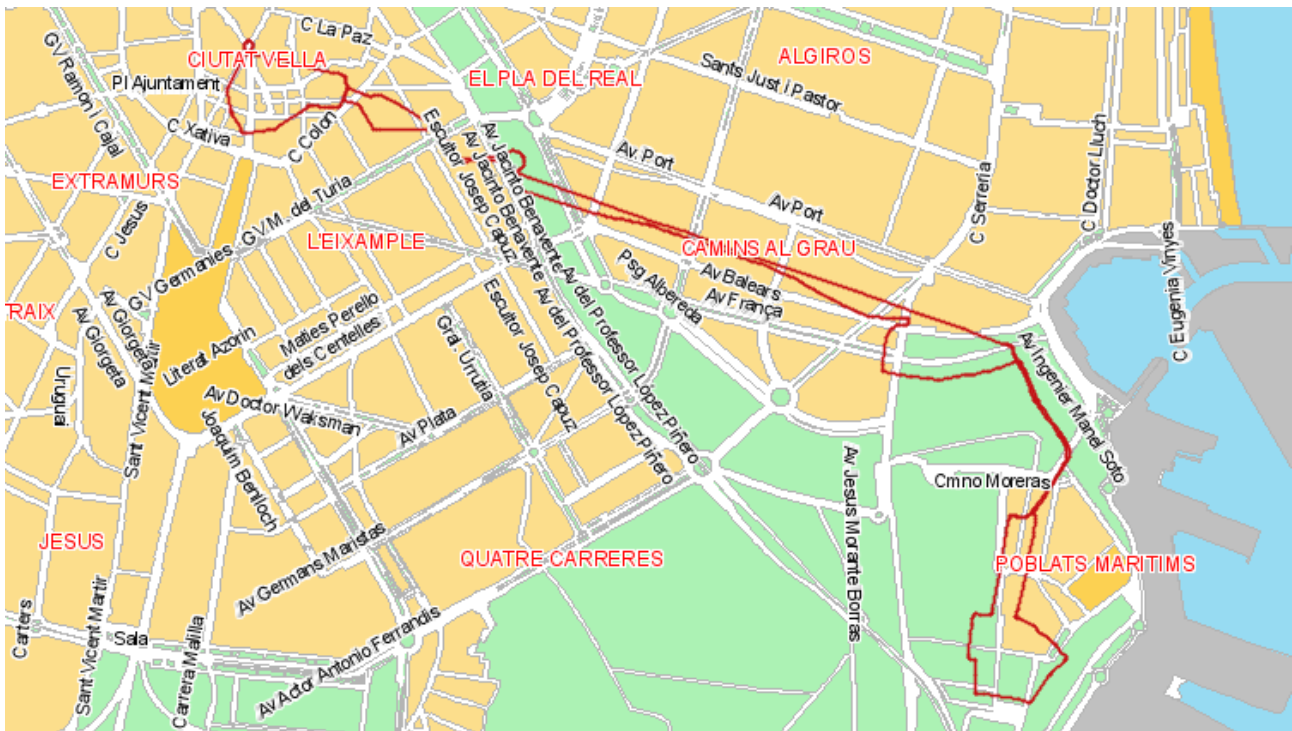


Elementos integradores de la red de transporte público en la situación actual

2.1.1 Autobús

EMT valencia cuenta con 4 líneas regulares que circulan próximas al ámbito territorial del PEZS1 y cuyo recorrido discurre por el barrio de Nazaret, más una línea nocturna.

La línea 4 de EMT comunica el barrio de Nazaret con la Plaza de l'Ajuntament, atravesando en su recorrido los distritos de Poblats Marítims, Camins al Grau, El Pla del Real y Ciutat Vella.



Esquema Línea 4 (Fuente: EMT Valencia)

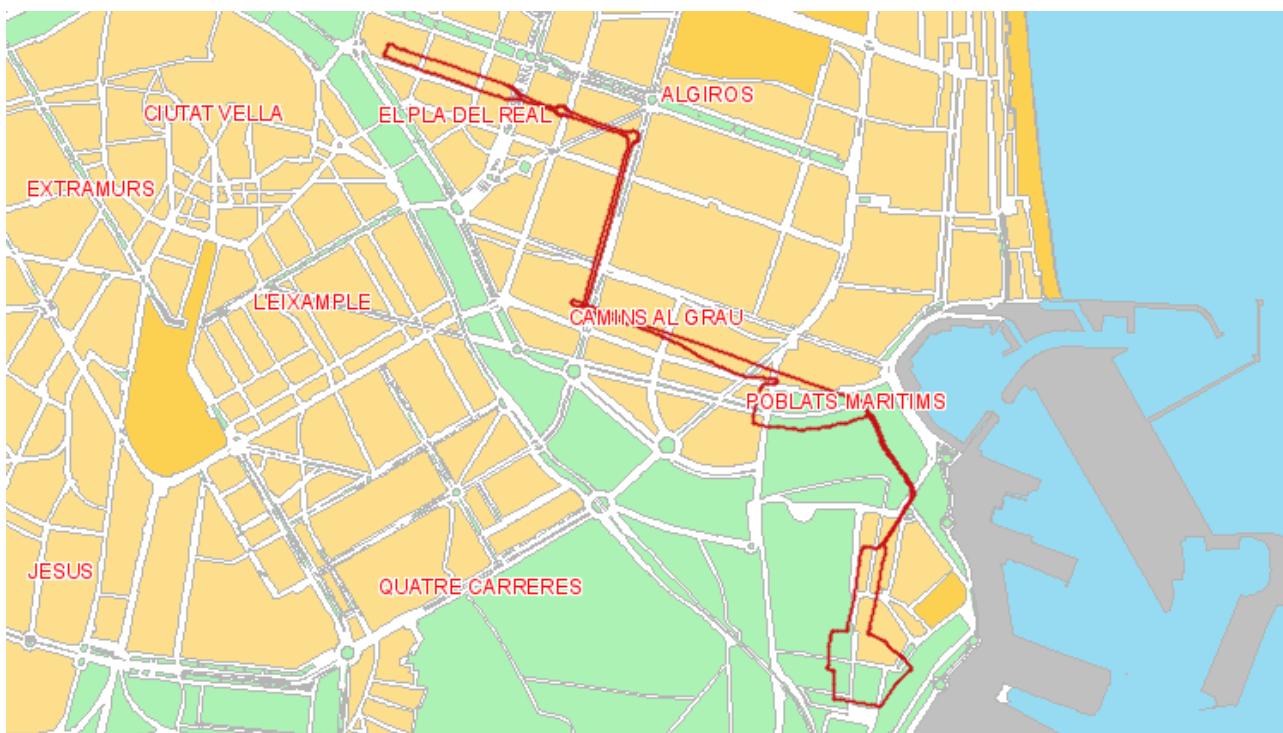
La línea, en días laborables tiene una frecuencia de paso media de entre 7 y 11 minutos. En su recorrido desde Nazaret hasta el centro de la ciudad, la primera salida en día laborable se produce a las 06:15 y la última a las 22:20; en día festivo la frecuencia media baja a 13-17 minutos, siendo su primera salida a las 07:10 y la última a las 22:15.

En el sentido hacia Nazaret, la primera salida desde la plaza de l'Ajuntament en día laborable se produce a las 06:15 y la última a las 22:20, con una frecuencia aproximada a lo largo del día de 7-11 minutos. En festivo, la primera salida se produce a las 07:10 y la última a las 22:15, con una frecuencia aproximada de 13-17 minutos.

En el barrio de Nazaret la línea 4 tiene paradas en las calles Mayor de Nazaret (3 paradas), Ignacio Zuloaga, camino La Punta al Mar (2 paradas), Manuel Carboneres, Castell de Pop-Jesus de Nazaret (inicio y fin de trayecto) y Parc de Nazaret (2 paradas).

A lo largo del recorrido de esta línea se puede hacer transbordo en la misma parada con las líneas de EMT 6, 8, 9, 10, 11, 12, 15, 16, 19, 25, 26, 28, 30, 31, 32, 35, 70, 71, 79, 80, 81, 92, 94 y 95.

La línea 30 de EMT une el barrio de Nazaret con el Hospital Clínico de Valencia, atravesando los distritos de Poblats Marítims, Camins al Grau, Algirós y El Pla del Real.



Esquema Línea 30 (Fuente: EMT Valencia)

En sentido Nazaret, la línea presenta una frecuencia media de paso en día laborable de 16-18 minutos con primera salida a las 6:55 y última a las 22:15. En festivo, la frecuencia pasa a aproximadamente 30 minutos, y está operativa de 7:40 a 22:15. En sentido Hospital la frecuencia de paso media en día laborable es de 16-18 minutos, con primera salida a las 6:30 y última a las 22:15. Los festivos la línea opera entre las 7:15 y las 22:15, con una frecuencia de 30 minutos aproximadamente.

Las paradas de la línea en el barrio son las calles Mayor de Nazaret (3 paradas), Ignacio Zuloaga, camino de La Punta al Mar (2 paradas), Manuel Carboneres, Castell de Pop-Jesus de Nazaret (inicio y fin de trayecto) y Parc de Nazaret (2 paradas).

Con trasbordo en la misma parada de la línea 30 se puede conectar con las líneas de EMT 4, 12, 15, 19, 31, 35, 71, 79, 80, 81, 89, 90, 92 y 95.

La línea 95 conecta el Hospital General con la Playa de la Arenas, discurriendo junto al cauce del Turia y Ciudad de las Artes y las Ciencias y circulando por el barrio de Nazaret en su recorrido antes de llegar a la Marina Real. Su itinerario atraviesa los distritos de L'Olivereta, Extramurs, Ciutat Vella, L'Eixample, Quatre Carreres, Poblat's Maritims, El Pla del Real, La Saldia y Campanar.

En día laborable, la primera salida desde el Hospital es a las 06:30 y la última a las 22:20, con frecuencia media de 7-12 minutos. En festivo, las salidas comienzan a las 07:20 y acaban a las 22:20, con una frecuencia media de 14-18 minutos.

La frecuencia media de paso hacia el Hospital en día laborable es de 7-11 minutos hasta las 18:00 y de 10-17 minutos posteriormente. La primera salida desde la Marina se produce a las 06:30 y la última a las 22:25. En festivo, la línea opera entre las 08:10 y las 22:20, con una frecuencia de 18-20 minutos hasta las 11:23 y de 14-18 minutos posteriormente.



Esquema Línea 95 (Fuente: EMT Valencia)

En el barrio de Nazaret, las paradas de esta línea se sitúan en las calles Ignacio Zuloaga, Castell de Pop-Jesus de Nazaret, Parque de Nazaret (2 paradas) y Mayor de Nazaret (3 paradas).

Desde las paradas de esta línea se puede hacer transbordo con las líneas de EMT 4, 5, 6, 9, 10, 11, 12, 13, 5, 16,19, 25, 26, 28, 30, 31, 32, 35, 67, 70, 73, 71, 79, 80, 92, 94, 98 y 99



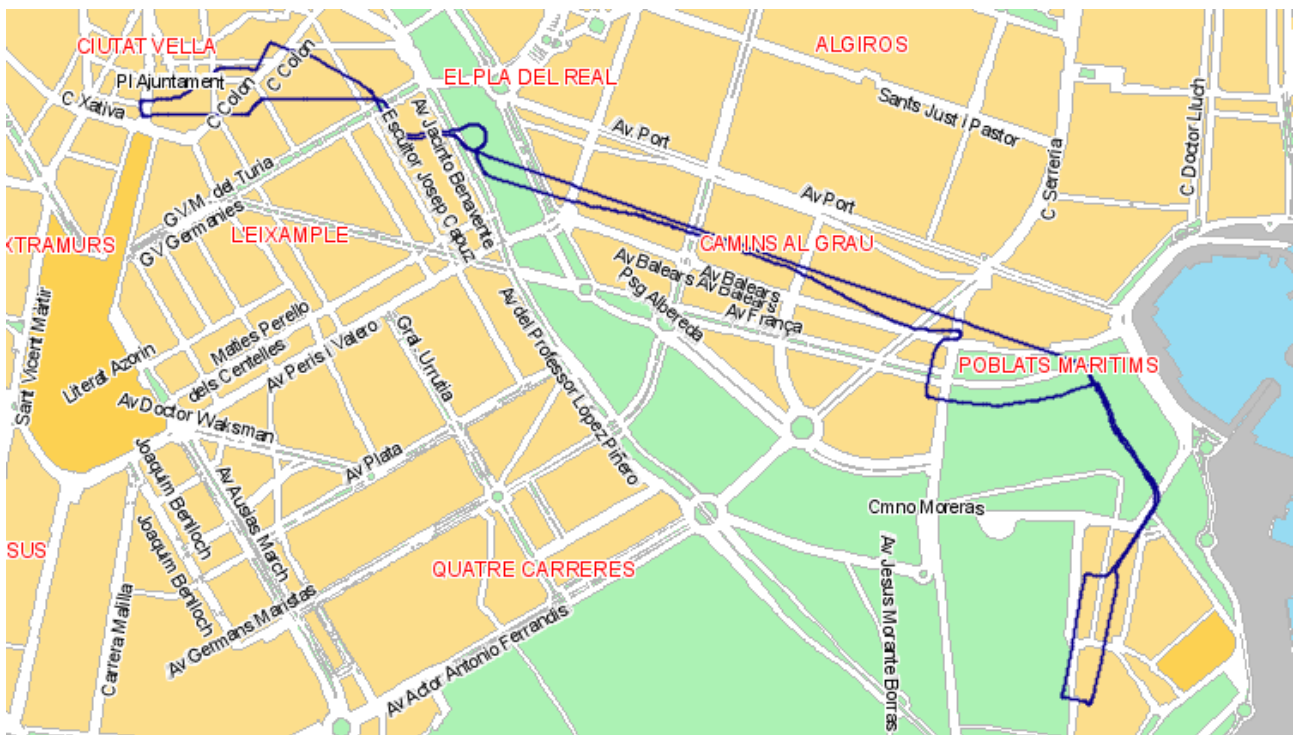
Esquema Línea 15 (Fuente: EMT València)

La línea 15 es otra de las que presta servicio al barrio de Nazaret. Esta línea enlaza la plaza del Ayuntamiento con la pedanía de Pinedo, y en su recorrido circula por los distritos de Ciutat Vella, L'Eixample, Quatre Carreres, Poblat Matitims y Pobles del Sur.

Para los días laborables, en dirección Pinedo la primera salida es a las 7:00 y la última a las 22:00, y su frecuencia de paso es de 30 minutos. En festivo, la línea comienza el servicio a las 08:30 y la última salida es a las 22:00, bajando la frecuencia de paso a 90 minutos.

En dirección al centro de la ciudad, la primera salida desde Pinedo es a las 6:15 y la última a las 21:15, con una frecuencia de 30 minutos. Para los festivos el periodo de operación es de 7:45 a 21:15, con frecuencia de 90 minutos.

Además de las anteriores, en el barrio de Nazaret presta servicio la línea nocturna N8 de EMT. Esta línea es circular y conecta el barrio con la plaza del Ayuntamiento atravesando los distritos de Ciutat Vella, Camins al Grau y Poblat Maritims.



Esquema Línea N8 (Fuente: EMT València)

La línea N8 realiza 5 viajes completos por noche de día laborable entre la Plaza del Ayuntamiento y Nazaret, y retorno a la plaza del Ayuntamiento. La primera salida desde el centro de la ciudad es a las 22:30 y la última a la 01:30, con una frecuencia de paso de 45 minutos. La última salida desde Nazaret hacia la plaza del Ayuntamiento se produce a la 1:50. El recorrido entre inicio y fin de trayecto es de aproximadamente 20 minutos en cada sentido.

La línea presenta la particularidad de que aumenta su servicio en viernes y vísperas de festivos (como todas las nocturnas de EMT), realizando 13 viajes completos por noche entre la Plaza del Ayuntamiento y Nazaret, con una frecuencia de paso de 22 minutos. En estos días, la última salida desde el centro se difiere a las 3:22 (sin retorno a la plaza del Ayuntamiento) y la última desde Nazaret a las 3:17.

2.1.2 Ferrocarril (tranvía)

En la actualidad el barrio de Nazaret no cuenta con transporte público ferroviario. No obstante, resulta destacable que como parte de la futura Línea 10 de Metrovalencia, existe un ramal tranviario ya construido que penetra en el barrio por la calle Fontilles y finaliza en las proximidades del Mercado de Nazaret, donde se encuentran las toperas de las dos vías existentes.



Plataforma de la futura Línea 10 de en calle Fontilles



Toperas de línea frente Mercado de Nazaret

La Línea 10 de Metrovalencia forma parte de la anteriormente denominada línea T2, proyecto que pretendía conectar el barrio de Torrefiel con el de Nazaret, pasando por el casco histórico de la ciudad, el Mercado Central, la estación del Norte (calle Alicante), la Avenida del Antic Regne y la Ciudad de las Artes y las Ciencias, en tramo mixto. Sin embargo la falta de presupuesto paralizó totalmente el proyecto en 2011, cuando ya se había construido la infraestructura ferroviaria (túneles, estaciones subterráneas y plataforma tranviaria) entre la calle Alicante y la Ciudad de las Ciencias, así como la mayor parte de la plataforma entre la Ciudad de las Ciencias y Nazaret.

Recientemente la Generalitat ha retomado la ejecución de este proyecto en el tramo comprendido entre los barrios de Russafa (calle Alicante) y Nazaret, al licitar la asistencia técnica para la redacción de los estudios y proyectos correspondientes. Este tramo, con 5,3 kilómetros de longitud, contará con 8 paradas, tres de las cuales serán subterráneas, en concreto, las de la calle de Alicante, Reino de València-Russafa y Amado Granell con Peris y Valero. Así, quedarán en superficie la de Amado Granell con Antonio Ferrandis, la de Antonio Ferrandis con Ciutat de les Ciències, la de Moreres y la de Nazaret. También se prevé una conexión peatonal de la estación de la calle Alicante con las estaciones de Xàtiva de FGV y del Norte de Adif, lo que permitirá realizar conexiones con prácticamente la totalidad de líneas de Metrovalencia y Cercanías Renfe.

Se tiene prevista en un futuro la conexión del ramal que llega a Nazaret con los tendidos tranviarios existentes en las proximidades de la dársena interior portuaria, lo que permitirá la conexión con las líneas tranviarias que operan entre el Pont de Fusta y la Marina Real y generará un nuevo eje tranviario que pondrá en comunicación la totalidad del frente marítimo de la ciudad. Por otro lado, el puente de l'Assut de l'Or, al inicio del eje Menorca-Serrería, cuenta con plataforma reservada para uso tranviario en sus dos sentidos, como prolongación del tramo de la Línea 10 que proviene de la ronda Sur.

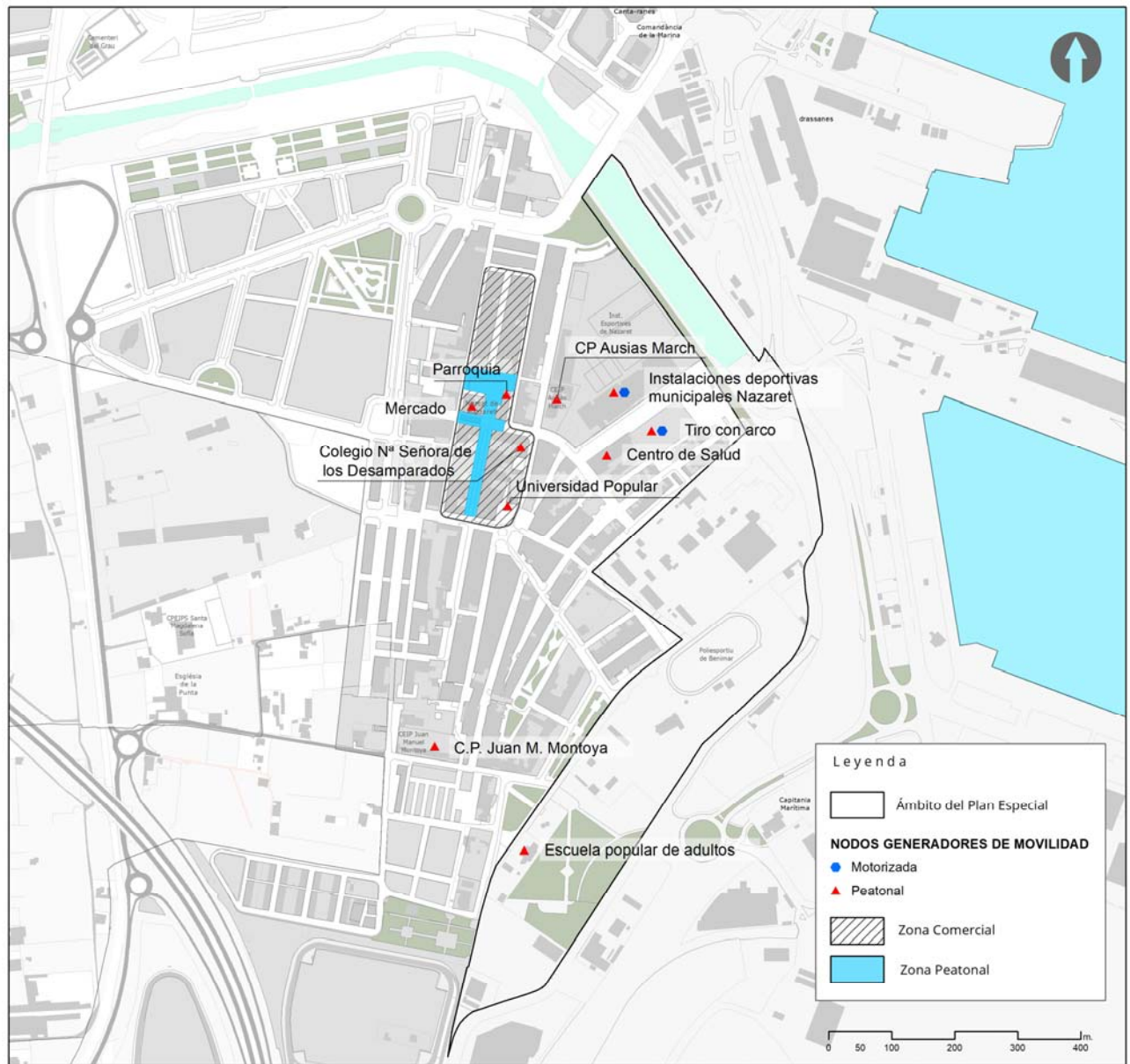
2.1.3 Taxi

En el barrio de Nazaret no se localiza ninguna parada de taxi.

2.2 LA MOVILIDAD NO MOTORIZADA

2.2.1 El tráfico peatonal

Las circulaciones peatonales en el barrio se articulan principalmente sobre las localizaciones generadoras de movilidad, como son las zonas comerciales, los equipamientos y los accesos a las redes de transporte público.



Nodos y espacios generadores de movilidad

Por lo que se refiere a la actividad comercial, el barrio se caracteriza por la existencia de un comercio de proximidad centrado en torno a la calle Alta del Mar, en el área que queda delimitada por las calles Mayor de Nazaret al O, Parque de Nazaret al E, Vilanova y Piera al N y Castell de Pop al S. El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de València (PMUS) incluye como principales calles comerciales del barrio a Mayor de Nazaret (23% de los comercios del barrio) y Alta del Mar (19%).

Este enclave se caracteriza por ser el centro económico y social del barrio, ya que en él se localizan el mayor número de comercios, sucursales bancarias, pequeños talleres y establecimientos hosteleros, además del propio Mercado Municipal y la Iglesia parroquial. En el centro del área encontramos un tramo de la calle Alta del Mar peatonalizado, coincidente con la plaza del Santísimo Cristo de Nazaret, toda peatonal. Además, otros nodos generadores de movilidad peatonal son los centros educativos Colegio Nuestra Señora de los Desamparados y la Universidad Popular de Nazaret, que se localizan también en el área central del barrio.

Al NE de esta zona, inmediatamente aledaña, se localiza una gran pastilla de carácter dotacional, en la que se encuentran las instalaciones del Polideportivo Municipal de Nazaret, el Campo Municipal de Tiro con Arco, el Centro de Salud de Nazaret y el Colegio Público Ausias March. Estas dos últimas instalaciones son las que generan mayor movilidad peatonal a nivel de barrio, pues las deportivas prestan servicio, además, al resto de la ciudad y los usuarios externos utilizan medios motorizados para su desplazamiento en una alta proporción. Las circulaciones peatonales hacia estas dotaciones se producen por las calles Alta del Mar, Parque de Nazaret (donde también se localizan las paradas de la EMT más próximas) y Fontilles.

Al S del barrio, en el camino de la Punta al Mar se localiza el CEIP Juan Manuel Montoya y más allá el Parque de Nazaret y el antiguo edificio del balneario MarBlau, que acoge a la Escuela Popular de Adultos y al Centro Cívico de Nazaret, sede de algunas asociaciones vecinales.

Respecto a las circulaciones peatonales externas, dado el aislamiento secular del barrio respecto al resto de la ciudad, los tráficos son de reducida magnitud; de estos, el único relevante es el que conecta el barrio con el resto de Poblats Maritims, a través del Puente de Astilleros y la avenida del Ingeniero Manuel Soto, pero tanto la distancia existente como la dificultad para el tránsito peatonal, debido a la no continuidad de las aceras y la elevada intensidad de tráfico motorizado que soportan los viales, hacen que esta relación no se encuentre excesivamente desarrollada.

2.2.2 La bicicleta

El barrio de Nazaret se caracteriza por la práctica ausencia de carriles ciclistas segregados que discurran por su interior.

Los carriles ciclistas existentes discurren por los bordes exteriores del barrio, sin penetrar en este. Así, un primer carril ciclista es el proveniente de la Marina y que sigue por la avenida del Ingeniero Manuel Soto y por el Puente de Astilleros, para una vez cruzado este continuar por el camino de las Moreras hasta que se ve interrumpido por las vías del ferrocarril. En este punto, el carril vira hacia el S y sigue su trazado por el margen de la CV-5010, paralelo a las vías, hasta que al llegar al camino de la Punta al Mar continua al pie del talud del terraplén de la V-15 en dirección a Pinedo y Pobles del Sud.

Otro itinerario ciclista es el que proviene de la Ciudad de las Artes y las Ciencias por la plataforma de la futura Línea L10 de Metrovalencia. Una vez superado el paso superior sobre las vías del ferrocarril convencional, el carril bici cruza el tendido tranviario y pasa a discurrir por la acera de la calle de Les Barraques del Figueró en dirección E, hasta que ya en las proximidades del núcleo de Nazaret, gira a la izquierda para continuar hacia el N por la avenida Ronda de Nazaret hasta enlazar, en la rotonda de intersección con el camino de las Moreras, con el carril bici que proviene de la Marina.

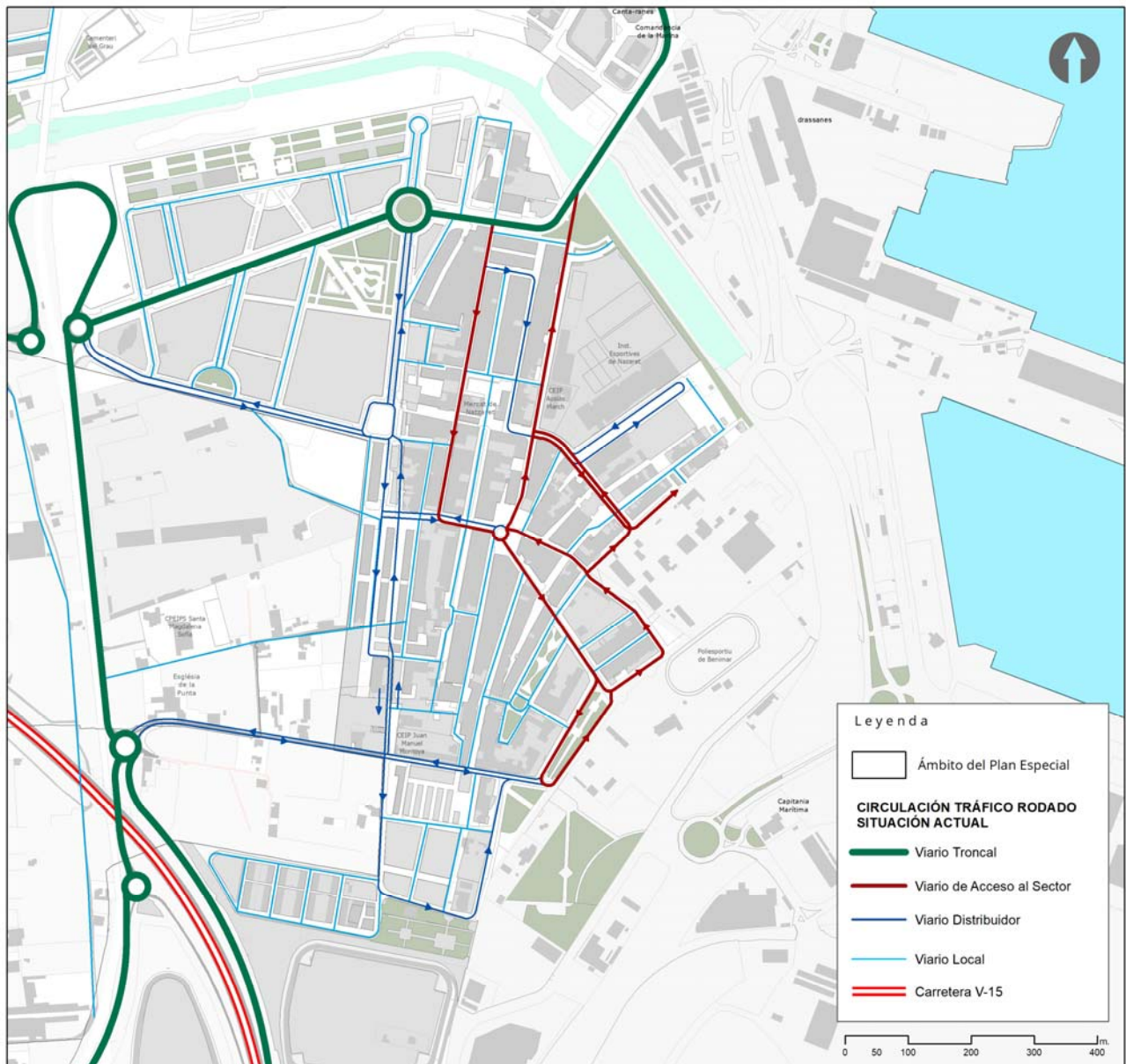
Por lo que se refiere a las estaciones del servicio público de bicicletas Valenbisi, en el barrio de Nazaret se cuenta con tres; una de ellas en la avenida Ronda de Nazaret, próxima al camino de

las Moreras, y las otras dos en el centro urbano, en la calle Moraira, junto a la zona peatonal de la plaza del Santísimo Cristo de Nazaret y otra en la plaza de Aras de Alpuente.

2.3 EL VEHÍCULO PRIVADO MOTORIZADO

2.3.1 El tráfico rodado

Los accesos rodados al barrio de Nazaret no son muy numerosos; los principales son el Puente de Astilleros por el N, por el que se accede desde el barrio del Grao y a la Marina, y el camino de las Moreras por el E, este último muy condicionado por el gran desarrollo que tiene el paso superior sobre las vías del ferrocarril, lo que dificulta una conexión cómoda con la ciudad por este flanco, en particular con el último tramo del Jardín del Turia y la Ciudad de las Artes y las Ciencias.



Principales vías de circulación

El otro acceso relevante al barrio se verifica por el sur a través de la V-15 y posteriormente por la CV-5010 (hasta el camino de las Moreras al N) o el camino de la Punta al Mar (extremo S de Nazaret).

Por lo que se refiere en concreto al tráfico en el interior del barrio, este se desarrolla preferentemente a través del circuito que constituyen las calles Mayor de Nazaret, Castell de Pop, plaza de Aras de Alpuente y Parque de Nazaret, que permite el acceso al enclave más comercial del barrio. Como prolongación del anterior, se tendría un segundo circuito en la parte sur, que estaría formado por el camino del Canal, el camino de la Punta al Mar y la calle Manuel Carboneres, para enlazar con el anterior en la plaza de Aras de Alpuente por la calle San Francesc de Paula. En la práctica, la envolvente exterior de ambos recorridos coincide con el que desarrollan las líneas de EMT por el interior del barrio.

2.3.2 El aparcamiento en superficie

En los viales que se encuentran más próximos al ámbito del PEZS1 se dispone de las plazas de aparcamiento en superficie que se describen a continuación.

2.3.2.1 Calle Jesús de Nazaret

La calle Jesús de Nazaret, en el ámbito del PEZS1, cuenta en la actualidad con 32 plazas de aparcamiento, más otras 20 fuera de él.



Jesús de Nazaret entre Fontilles y final



Jesús de Nazaret entre Castell de Pop y Fontilles

Estas plazas tienen un grado de ocupación desigual, así mientras que las más próximas a la calle Castell del Pop presentan un grado de ocupación relevante, las que se localizan entre la calle Fontilles y el final de Jesús de Nazaret suelen estar vacías en gran proporción, tanto en horario diurno como nocturno.

2.3.2.2 Calle Castell de Pop

En esta calle, entre la calle Santa Pola y la calle del Sec, se localizan actualmente 24 plazas de aparcamiento, todas ellas fuera del ámbito del PEZS1. Estas plazas están distribuidas de manera irregular en este tramo de calle, pues en algunos casos la calzada no permite el establecimiento de franjas de aparcamiento laterales, mientras que en el tramo más cercano al ámbito del PEZS1 se tienen una franja de aparcamiento en cordón en uno de los laterales.



Castell de Pop, tramo con aparcamiento lateral en cordón



Castell de Pop, tramo sin bandas de aparcamiento

2.3.2.3 Calle del Sec

Actualmente esta calle sólo presenta 14 plazas de aparcamiento en el ámbito del PEZS1, todas ellas en el tramo comprendido entre el camino de la Punta al Mar y la calle Algemesí. En el ámbito externo, el número de plazas existente es de 17 en el tramo entre San Francesc de Paula y Castell de Pop y de 27 entre el camino de la Punta al Mar y la calle Algemesí.



Calle del Sec, entre San Francesc de Paula y Castell de Pop



Calle del Sec, entre Cami de la punta al Mar y Algemesí

2.3.2.4 Calle Algemesí

Esta calle no cuenta con plazas de aparcamiento en el ámbito del PEZS1. En el ámbito externo, el número de plazas existentes en la actualidad es de 15. Se cuenta con un tramo con cordón en ambos lados y de otro solo con aparcamiento en uno de los laterales.



Calle Algemesí, con aparcamiento en cordón en ambos lados



Calle Algemesí, con aparcamiento en cordón en un lado

2.3.2.5 Resumen. Plazas de aparcamiento existentes en el ámbito y en el entorno del PEZS1.

En la siguiente tabla se aportan las plazas de aparcamiento existentes en la actualidad en el ámbito del PEZS1 y en su entorno ampliado (viales con linde inmediato al anterior):

Calle	ÁMBITO DEL PEZS1	ENTORNO INMEDIATO
	Nº Plazas	Nº Plazas
Jesús de Nazaret	32	20
Castell de Pop	0	24
Sec (St Fcsc. Paula - Castell de Pop)	0	17
Sec (Camino de la Punta a la Mar-St Fcsc. Paula)	0	0
Sec (Camino de la Punta a la Mar - C. Algemesí)	14	27
Algemesí	0	15
TOTAL PLAZAS DE APARCAMIENTO EXISTENTES	46	103

Como se puede ver, en el ámbito del PEZS1 se localizan en la actualidad 46 plazas de aparcamiento, mientras que en los viales que lindan con el citado ámbito, las plazas son de 103, con lo que en conjunto se tiene en la actualidad 149 plazas de aparcamiento en la vía pública. Además de las anteriores, vale la pena señalar, por su influencia en el aparcamiento en la zona, que en el entorno de las instalaciones deportivas de Nazaret (calle Fernando Morais de la Horra y explanada asfaltada entre ésta y la calle Virgen de los Reyes) se localizan en conjunto un total de 426 plazas de aparcamiento adicionales.



Aparcamiento en calle Fernando Morais



Explanada pavimentada al final de la calle Fernando Morais

Estas plazas de aparcamiento se encuentran habitualmente desocupadas, y solo excepcionalmente, coincidiendo con eventos de amplia participación en las instalaciones deportivas, pueden llegar a agotarse la capacidad de aparcamiento en la zona, por lo que en condiciones habituales se dispone de una capacidad de aparcamiento remamente en esta área.

3_ MOVILIDAD GENERADA EN EL ÁMBITO DEL PEZS1

3.1 GENERACIÓN DE VIAJES

3.1.1 Parámetros urbanísticos

De acuerdo con la Memoria del PEZS1, las superficies computables y edificabilidades correspondientes a cada uso son las siguientes:

USO	CÓDIGO USO	TIPOLOGÍA	SUPERFICIE m2s	EDIFICABILIDAD m2t
Parque de la desembocadura	ZV-P	Parque Metropolitano	63308,95	0
Parque sur Nazaret	ZV-J	Jardín	7864,91	0
Zona Verde-Deportivo	ZV-DP	Espacio Libre deportivo	94999,66	18.650
Deportivo cubierto	DP	Equipamiento deportivo	3940,51	6.000
Equipamiento múltiple Marblau	DM	Equipamiento multifuncional	2246	1.100
Área Terciaria-Dotacional múltiple	TER/QM	Terciario-Dotacional múltiple	4710,36	25.000

3.1.2 Movilidad generada

Para evaluar cuál va a ser la movilidad generada por las actuaciones contempladas en el PEZS1, se emplean ratios de viajes generados/día para las diferentes actividades y usos del suelo previstos. Los valores de dichos ratios empleados en el presente Estudio, a falta de otros valores recogidos en la Normativa de aplicación a nivel de la Comunidad Valenciana o estatal, son los recogidos en el Decreto 344/2006, de 19 de setiembre, de regulación de los estudios de evaluación de la movilidad generada de la Generalitat de Catalunya (única referencia oficial en España):

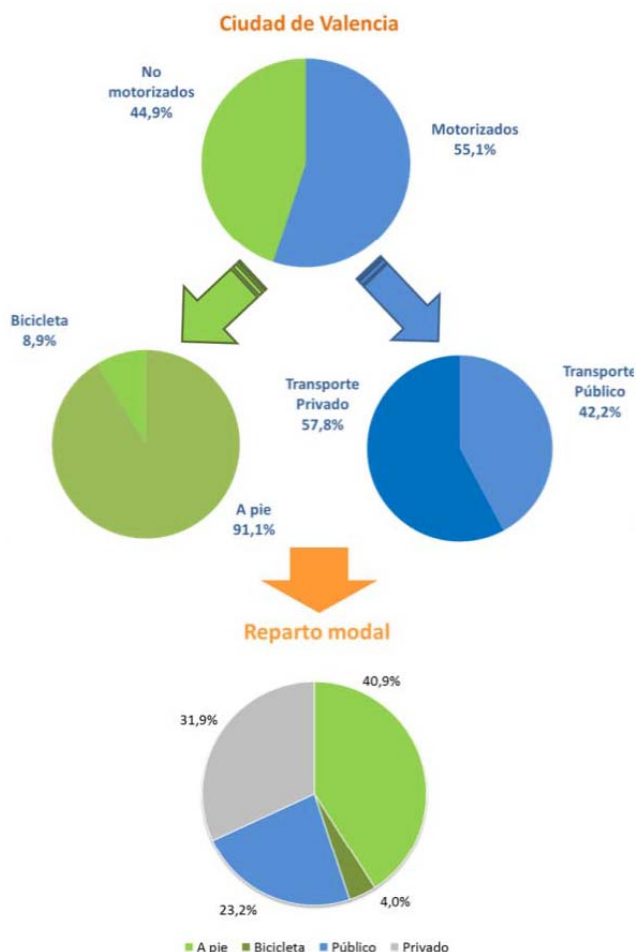
VIAJES GENERADOS /DÍA	
Uso residencial	10 viajes/100 m2 de techo
Uso comercial	50 viajes/100 m2 de techo
Uso de oficinas	15 viajes/100 m2 de techo
Uso industrial	5 viajes/100 m2 de techo
Equipamientos	20 viajes/100 m2 de techo
Zonas verdes	5 viajes/100 m2 de suelo
Franja costera	5 viajes/m de playa

Aplicando estos ratios a los distintos usos se obtiene la siguiente generación de viajes:

CÓDIGO	USO	USO MOVILIDAD	VIAJES GENERADOS/ DÍA
ZV-P	Parque de la desembocadura	Zona verde	3.165
ZV-J	Parque sur Nazaret	Zona verde	393
ZV-DP	Zona Verde-Deportivo	Equipamiento	3.730
DP	Deportivo cubierto	Equipamiento	1.200
DM	Equipamiento múltiple Marblau	Equipamiento	220
TER/QM	Área Terciaria-Dotacional múltiple	Oficinas	3.750
TOTAL			12.459

3.1.3 Distribución modal

Para obtener la distribución modal de los viajes generados, vamos a emplear lo indicado al respecto el PMUS de València, a partir de los datos la Encuesta Domiciliaria de Movilidad realizada en el último trimestre de 2012 sobre los hábitos y pautas de movilidad de los ciudadanos de València:



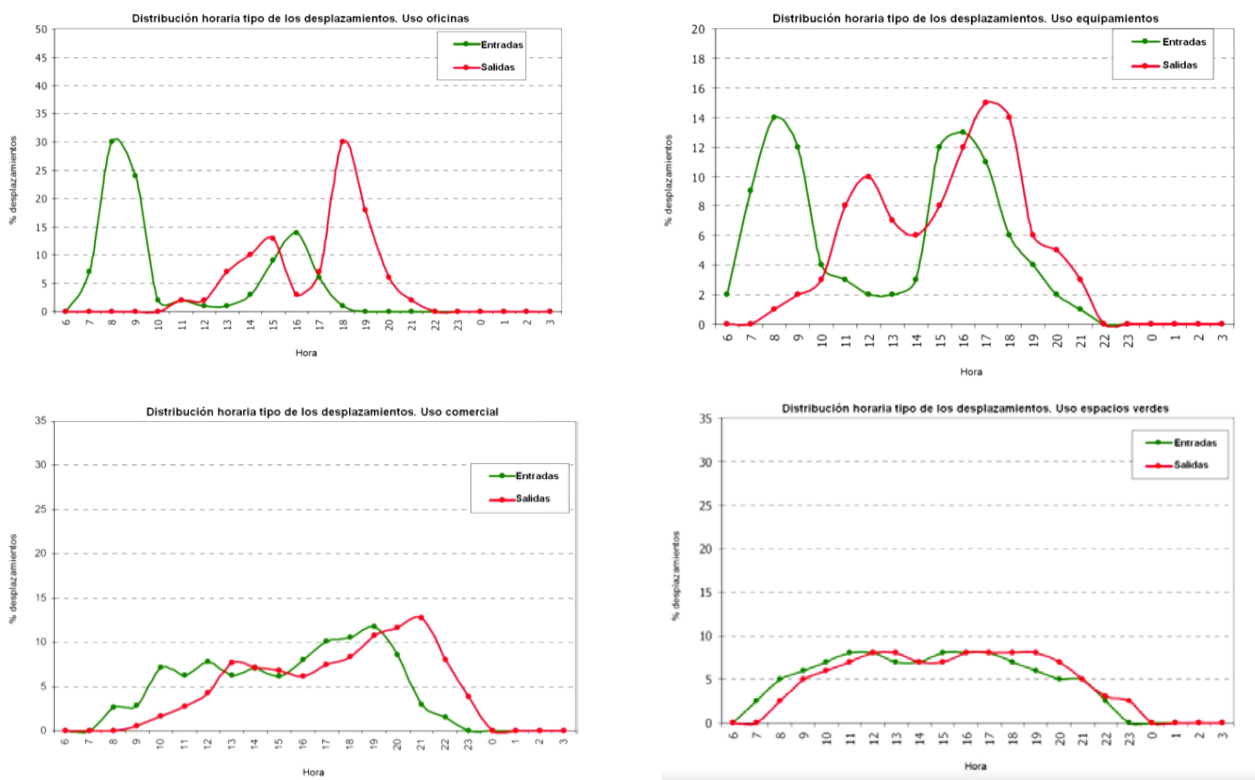
Distribución modal de los viajes en la ciudad de València (Fuente: PMUS València)

Aplicando estos porcentajes se obtiene la siguiente distribución modal en los viajes generados en el ámbito del PEZS1:

CÓDIGO	USO	MOTORIZADOS (55,1%)		NO MOTORIZADOS (44,9%)		TOTAL
		TRANSPORTE PÚBLICO (23,2%)	VEHÍCULO PRIVADO (31,9%)	A PIE (40,9%)	EN BICICLETA (4,0%)	
ZV-P	Parque de la desembocadura	601	823	1586	155	3.165
ZV-J	Parque sur Nazaret	75	102	197	19	393
ZV-DP	Zona Verde-Deportivo	708	970	1869	183	3.730
DP	Deportivo cubierto	228	312	601	59	1.200
DM	Equipamiento múltiple Marblau	42	57	110	11	220
TER/QM	Área Terciaria-Dotacional multiple	712	975	1879	184	3.750
TOTAL		2.366	3.241	6.242	610	12.459

3.1.4 Distribución temporal

Los viajes generados se distribuyen por franjas horarias en función del uso considerado. Así, para obtener la distribución horaria de los viajes generados, a falta de datos concretos de la ciudad de Valencia, se ha considerado oportuno el empleo de las gráficas incluidas en la publicación del Ministerio de Medio Ambiente y la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona “Metodología para la elaboración de planes de movilidad más sostenibles”. La distribución horaria de los viajes (de entrada y salida) según uso es la que se reproduce a continuación:



Distribución horaria de los desplazamientos según uso (Fuente: MMA y AEUB)

A partir de estas curvas se obtiene el porcentaje de viajes generados y atraídos por uso y franja horaria en concreto. Para las franjas horarias de 8 a 9 horas y de 18 a 19 h, las más desfavorables de la mañana y tarde respectivamente, estos porcentajes son:

FRANJA HORARIA		USO			
		Terciario	Comercial	Equipamientos	Zonas verdes
8-9 h	Salida (generación)	0%	0	1%	2%
	Entrada (atracción)	30%	3%	14%	5%
18-19 h	Salida (generación)	30%	8%	14%	8%
	Entrada (atracción)	1%	11%	6%	7%

Porcentaje de desplazamientos sobre el total diario en hora punta según uso (Fuente: MMA y AEUB)

3.2 VIAJES GENERADOS EN HORA PUNTA POR EL DESARROLLO DEL PEZS1

Como consecuencia, los viajes por modo de transporte generados por los usos contemplados en el PEZS1, en las franjas más desfavorables (horas punta), diferenciando entre entradas y salidas, se recogen en las siguientes tablas:

	Código	Uso	Transporte público	Vehículo privado	A pie	En bicicleta	Total entradas
Franja 8-9 h Entradas	ZV-P	Parque de la desembocadura	30	41	79	8	158
	ZV-J	Parque sur Nazaret	4	5	10	1	20
	ZV-DP	Zona Verde-Deportivo	99	136	262	26	522
	DP	Deportivo cubierto	32	44	84	8	168
	DM	Equipamiento múltiple Marblau	6	8	15	2	31
	TER/QM	Área Terciaria-Dotacional múltiple	214	293	564	55	1.125
	TOTAL			384	526	1014	99

Viajes atraídos por uso y modo en la franja 8-9 horas

	Código	Uso	Transporte público	Vehículo privado	A pie	En bicicleta	Total salidas
Franja 8-9 h Salidas	ZV-P	Parque de la desembocadura	12	16	32	3	63
	ZV-J	Parque sur Nazaret	2	2	4	0	8
	ZV-DP	Zona Verde-Deportivo	7	10	19	2	37
	DP	Deportivo cubierto	2	3	6	1	12
	DM	Equipamiento múltiple Marblau	0	1	1	0	2
	TER/QM	Área Terciaria-Dotacional múltiple	0	0	0	0	0
	TOTAL			23	32	61	6

Viajes generados por uso y modo en la franja 8-9 horas

	Código	Uso	Transporte público	Vehículo privado	A pie	En bicicleta	Total entradas
Franja 18-19 h Entradas	ZV-P	Parque de la desembocadura	42	58	111	11	222
	ZV-J	Parque sur Nazaret	5	7	14	1	28
	ZV-DP	Zona Verde-Deportivo	42	58	112	11	224
	DP	Deportivo cubierto	14	19	36	4	72
	DM	Equipamiento múltiple Marblau	3	3	7	1	13
	TER/QM	Área Terciaria-Dotacional múltiple	7	10	19	2	38
	TOTAL			113	155	298	29

Viajes atraídos por uso y modo en la franja 18-19 horas

	Código	Uso	Transporte público	Vehículo privado	A pie	En bicicleta	Total salidas
Franja 18-19 h Salidas	ZV-P	Parque de la desembocadura	48	66	127	12	253
	ZV-J	Parque sur Nazaret	6	8	16	2	31
	ZV-DP	Zona Verde-Deportivo	99	136	262	26	522
	DP	Deportivo cubierto	32	44	84	8	168
	DM	Equipamiento múltiple Marblau	6	8	15	2	31
	TER/QM	Área Terciaria-Dotacional múltiple	214	293	564	55	1.125
	TOTAL			405	554	1068	105

Viajes generados por uso y modo en la franja 18-19 horas

3.2.1 Transporte público

Para el transporte público, el máximo incremento de viajes generado sobre la situación actual es de 405 viajes adicionales en las salidas y 113 en las entradas que se producen entre las 18 y las 19 horas, fundamentalmente generadas por la actividad del Área Terciaria.

Código	Elemento	Salidas 8-9 h	Entradas 8-9h	Salidas 18-19 h	Entradas 18-19 h
ZV-P	Parque de la desembocadura	12	30	48	42
ZV-J	Parque sur Nazaret	2	4	6	5
ZV-DP	Zona Verde-Deportivo	7	99	99	42
DP	Deportivo cubierto	2	32	32	14
DM	Equipamiento múltiple Marblau	0	6	6	3
TER/QM	Área Terciaria-Dotacional múltiple	0	214	214	7
TOTAL		23	384	405	113

Viajes generados en transporte público por uso en hora punta

3.2.2 Movilidad no motorizada

El desarrollo de los usos previstos en el PEZS1 tendrá un aumento de la circulación de peatones de 2082 viajes en la franja de las 18 a las 19 horas, tal como se ve en la siguiente tabla:

Código	Elemento	Salidas 8-9 h	Entradas 8-9h	Salidas 18-19 h	Entradas 18-19 h
ZV-P	Parque de la desembocadura	32	79	127	111
ZV-J	Parque sur Nazaret	4	10	16	14
ZV-DP	Zona Verde-Deportivo	19	262	262	112
DP	Deportivo cubierto	6	84	84	36
DM	Equipamiento múltiple Marblau	1	15	15	7
TER/QM	Área Terciaria-Dotacional múltiple	0	564	564	19
TOTAL		61	1014	1068	298

El desarrollo de los usos previstos en el PEZS1 tendrá un aumento de la circulación de bicicletas de 204 viajes en la franja de las 18 a las 19 horas, tal como se ve en la siguiente tabla:

Código	Elemento	Salidas 8-9 h	Entradas 8-9h	Salidas 18-19 h	Entradas 18-19 h
ZV-P	Parque de la desembocadura	3	8	12	11
ZV-J	Parque sur Nazaret	0	1	2	1
ZV-DP	Zona Verde-Deportivo	2	26	26	11
DP	Deportivo cubierto	1	8	8	4
DM	Equipamiento múltiple Marblau	0	2	2	1
TER/QM	Área Terciaria-Dotacional múltiple	0	55	55	2
TOTAL		6	99	105	29

3.2.3 Vehículo privado

Para el vehículo privado, el máximo incremento de viajes generado sobre la situación actual es de 554 viajes adicionales en las salidas y 155 en las entradas que se producen entre las 18 y las 19 horas, fundamentalmente generadas por la actividad del Área Terciaria.

Código	Elemento	Salidas 8-9 h	Entradas 8-9h	Salidas 18-19 h	Entradas 18-19 h
ZV-P	Parque de la desembocadura	16	41	66	58
ZV-J	Parque sur Nazaret	2	5	8	7
ZV-DP	Zona Verde-Deportivo	10	136	136	58
DP	Deportivo cubierto	3	44	44	19
DM	Equipamiento múltiple Marblau	1	8	8	3
TER/QM	Área Terciaria-Dotacional múltiple	0	293	293	10
TOTAL		32	526	554	155

3.3 NECESIDADES DE APARCAMIENTO

De acuerdo con la Memoria Justificativa del PEZS1, su desarrollo lleva aparejado la necesidad de generar unas plazas de aparcamiento adicionales en la vía pública, que serán las que corresponden a la edificabilidad del Área Terciaria.

Por lo que se refiere a las plazas correspondientes a la edificabilidad terciaria de los usos ZV-DP (Zona Verde-Deportivo) y DP (Equipamiento deportivo), el artículo 5.3 del Anejo IV de la Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunitat Valenciana (LOTUP) indica que “La reserva mínima de plazas de aparcamiento públicas será de una plaza por cada 100 metros cuadrados, o fracción, de edificabilidad terciaria. Se admite que estén en parcelas privadas siempre que las plazas de aparcamiento sean de uso público, entendiendo por tales aquellas plazas situadas en aparcamientos accesibles para cualquier usuario, sin otro requisito que las limitaciones del gálibo, y durante, al menos, el horario de funcionamiento de la instalación terciaria a que da servicio, sea o no gratuito su uso.”

El PEZS1 prevé que dichas plazas de aparcamiento públicas, correspondientes a la edificabilidad terciaria de las parcelas ZV-DP y DP, se situarán en parcela privada, siendo su uso público como establece la LOTUP, pudiendo situar total o parcialmente las plazas en una única parcela.

Por lo que se refiere a las plazas de aparcamiento correspondientes al área terciaria, que son las que se tiene previsto disponer en la vía pública, al ser la edificabilidad asignada a este uso de 25.000 m²t, se deberán disponer en vía pública un total de 250 plazas de aparcamiento.

4_ REPERCUSIÓN SOBRE LA MOVILIDAD EN EL ÁREA DEL PEZS1

4.1 LA NUEVA CONFIGURACIÓN DE VIALES

El PEZS1 prevé la reserva y ordenación de un total de 23.651,63 m²s de suelo para uso viario, en el que se aplican los criterios establecidos en el Anexo IV de la LOTUP para la red viaria urbana (diseño en materia de movilidad y accesibilidad en el medio urbano). El PEZS1 ha optado por proponer a modo indicativo una ordenación viaria en los viales perimetrales y/o de acceso al ámbito del plan.

El Plan propugna la creación de dos tipos de nuevos viales: los llamados viales internos de nueva creación y los viales de borde, que son viarios existentes en cuyo ámbito se ubica el linde de la actuación con el frente urbano de Nazaret, y que deben ser objeto de reurbanización de sus anchos funcionales y adecuación a las nuevas necesidades de movilidad del Sector.

En este sentido, la ordenación del PEZS1 propone una reordenación de las secciones funcionales de los viarios de borde, con el fin de adecuar la accesibilidad y su utilización a la nueva realidad de la actuación y del entorno. En consecuencia, y, en coherencia con lo anterior y la nueva jerarquía viaria planteada, así como condición de conexión, sugiere también la remodelación de ámbitos viarios contiguos y externos al Sector.

El PEZS1 distingue entre los ámbitos viarios internos del sector de nueva creación y aquellos de borde y existentes en la actualidad, en los que se materializan los lindes de la actuación. En el suelo destinado a uso viario, se aplican criterios establecidos en el Anexo IV de la LOTUP para la red viaria urbana para su diseño en materia de movilidad y accesibilidad en el medio urbano. La ordenación justifica y garantiza su cumplimiento.

En los viarios existentes de borde el PESZ1 redefine los anchos funcionales y los adecua a las nuevas necesidades de movilidad del Sector, con los objetivos siguientes:

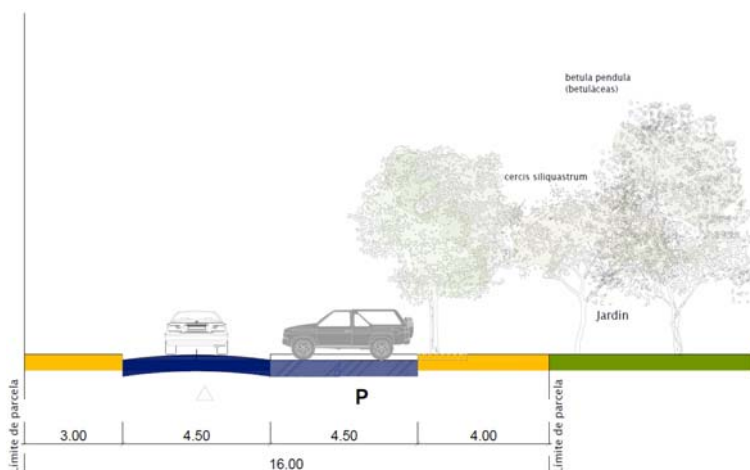
- Garantizar una dotación de aparcamiento suficiente de acuerdo con la normativa aplicable.
- Accesibilidad del medio urbano de acuerdo la normativa municipal y autonómica aplicable.
- Accesibilidad del ámbito del Plan y de cada una de las dotaciones previstas en él, a partir de la naturaleza de las mismas con la estructura y jerarquía viaria existente y prevista a escala municipal.
- Movilidad Interna del ámbito de acuerdo una jerarquización viaria clara que permita la ordenación de los tráficos generados y previsto de manera fluida sin generar afectaciones negativas a las tramas colindantes existentes.
- Renovación de la Urbanización viaria de acuerdo con criterios de pacificación del tráfico rodado y la inclusión de medios de transporte no motorizados.

Dichas obras se consideran complementarias a la actuación y quedarán sometidas a los criterios de gestión que determine el Convenio entre el Ayuntamiento de València y la Autoridad Portuaria de València, y sus posibles modificaciones.

Los viales de nueva creación y las secciones tipo propuestas son los siguientes:

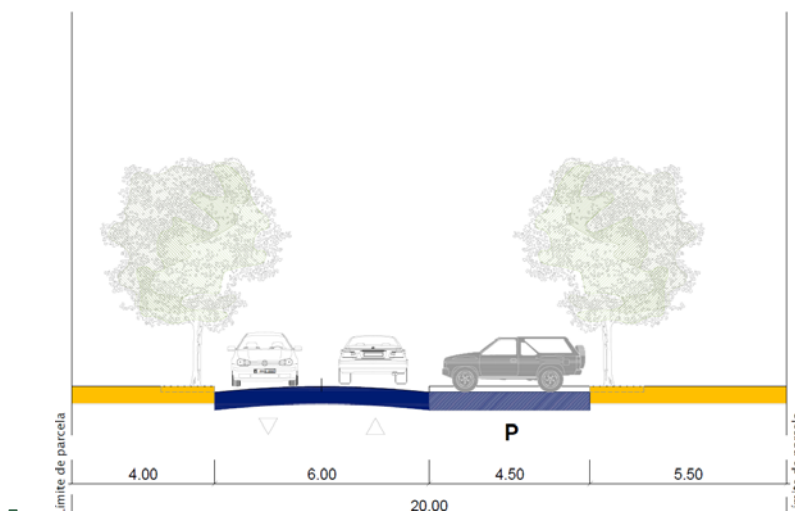
■ **Calle A:**

- Viario de 16m de ancho que enlaza el calle de Jesús de Nazaret con la calle del Castell de Pop como prolongación del calle Mascarat.
- Tiene la función de delimitar y permitir el acceso a cada una de las parcelas edificables incluidas del área de uso terciario.
- Cuenta con una sección funcional única formada por el siguiente programa: acera de 3m de ancho, calzada de un único carril de 4,5m de ancho, aparcamiento en batería con plazas de 4,5m de largo y 2,5 m de ancho, acera de 4,00m de ancho cuyo límite materializa el linde con el Parque de la Desembocadura. Ambas aceras cuentan con arbolado de alineación dispuestos cada 7,5 m mediante alcorques individuales.



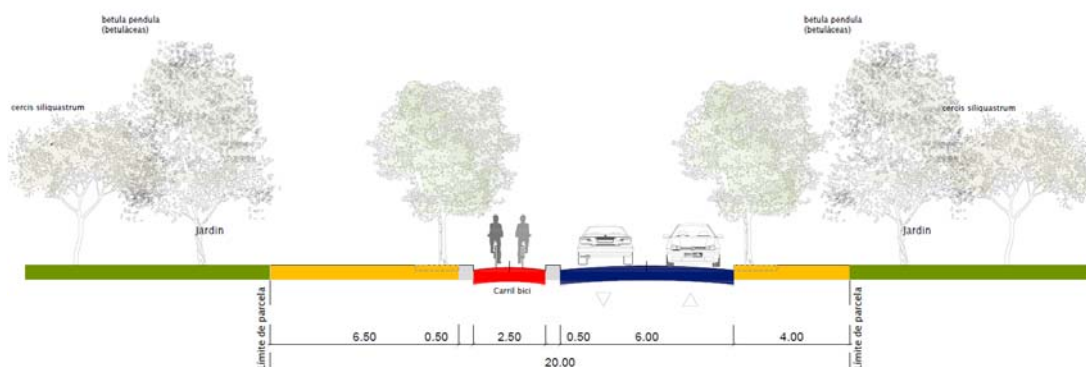
■ **Calle B, Calle C y Calle D:**

- Viarios de 20m de ancho que enlazan con el Calle A, que permiten el acceso a cada una de las parcelas destinadas a uso terciario, mediante la tipología de calle en fondo de saco con glorieta de 14m de diámetro para permitir el giro en su tramo final.
- La circulación prevista es de doble sentido y se resuelve mediante un carril independiente para cada uno de ellos.
- Cuenta con una sección funcional única formada por el siguiente programa: acera de 4,00m de ancho, calzada de dos carriles con un ancho total de 6,00m, aparcamiento en batería en uno de sus lados, con plazas de 4,5m de largo y 2,5 m de ancho, y acera de 5,50m. Ambas aceras cuentan con arbolado de alineación dispuestos cada 7,5m mediante alcorques individuales.



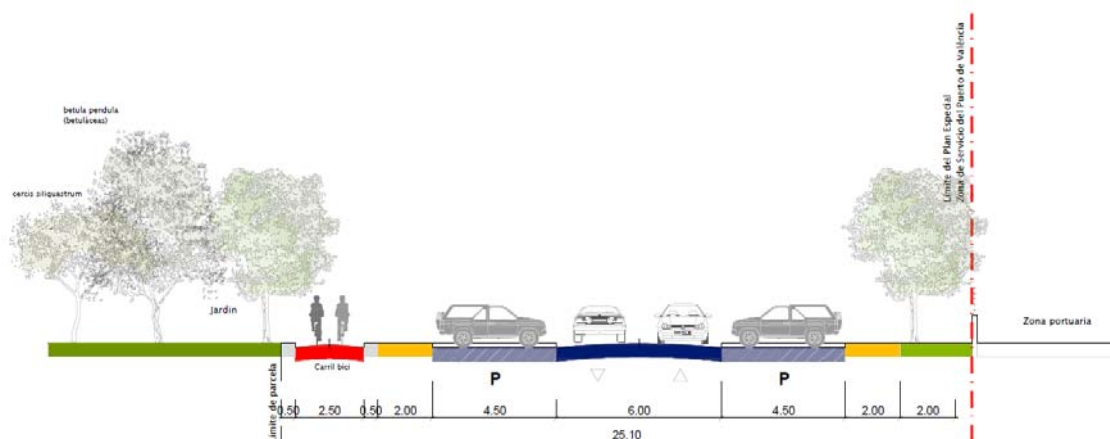
■ **Calle E**

- Viario de 20m de ancho que enlaza con la calle de Algemés en su encuentro con la calle de Carlos Pau Español.
- Tiene la función de dar acceso a la zona de estacionamiento formada por los viales Calle F y Calle G.
- La circulación prevista es de doble sentido y se resuelve mediante un carril independiente para cada uno de ellos.
- Cuenta con una sección funcional única formada por: acera de 6,50m de ancho, carril bici segregado mediante separadores de 50cm de ancho a cada lado y ancho funcional de 2,50m en plataforma a nivel de la calzada, calzada de dos carriles con un ancho total de 6,00m, acera de 4,00m de ancho. Ambas aceras cuentan con arbolado de alineación dispuestos cada 7,5m mediante alcorques individuales.



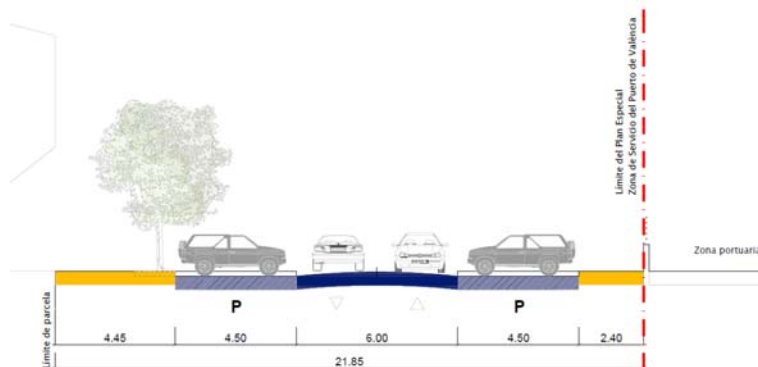
■ **Calle F**

- Área de estacionamiento de 25,10m de ancho que enlaza con la Calle E y la Calle G
- Tiene la función de estacionamiento exterior abierto, con tipología de calle en fondo de saco con glorieta de 16m de diámetro para permitir el giro en su tramo final.
- La circulación prevista es de doble sentido y se resuelve mediante un carril independiente para cada uno de ellos.
- Cuenta con una sección funcional única formada por: carril bici segregado mediante separadores de 50cm de ancho a cada lado y ancho funcional de 2,50m en plataforma a nivel de la calzada, acera de 2,00m de ancho, calzada de dos carriles con un ancho total de 6,00m, aparcamiento en batería en ambos lados con plazas de 4,5m de largo y 2,5 m de ancho, acera de 2,00m de ancho y espacio libre de ancho mínimo de 2,00 m hasta alcanzar el linde de la actuación con la zona portuaria aduanera.



■ **Calle G**

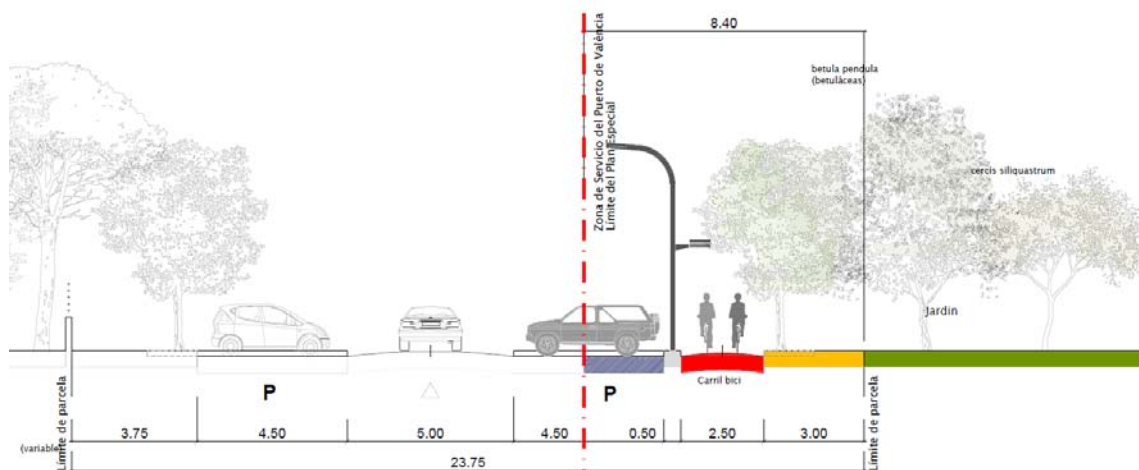
- Área de estacionamiento de 21,85m de ancho que enlaza con la Calle E y la Calle F.
- Tiene la función de estacionamiento exterior abierto, con tipología de calle en fondo de saco con glorieta de 16m de diámetro para permitir el giro en su tramo final.
- La circulación prevista es de doble sentido y se resuelve mediante un carril independiente para cada uno de ellos.
- Cuenta con una sección funcional única formada por: acera de 4,45m de ancho, calzada de dos carriles con un ancho total de 6,00m, aparcamiento en batería en ambos lados con plazas de 4,5m de largo y 2,5 m de ancho, acera de 2,40m de ancho.



Por lo que se refiere a los viales de borde, que son objeto de reurbanización de sus anchos funcionales y adecuación a las nuevas necesidades de movilidad del Sector, son los siguientes:

■ *Calle de Jesús de Nazaret (Tramo entre calle de Fontilles y Calle A)*

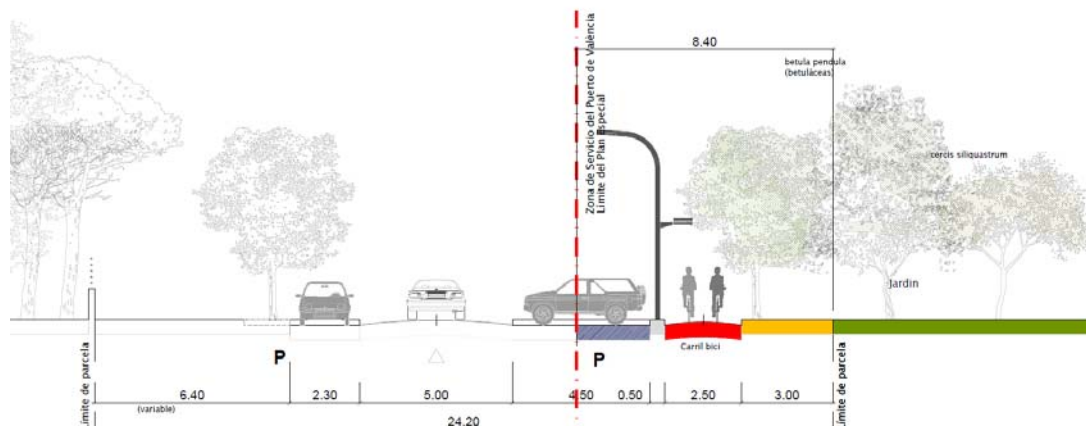
- Tramo de vial con ancho variable, con un valor mínimo de 19,55m y uno máximo de 23,75m
- La circulación prevista es de un único sentido mediante un único carril de 5,00 metros de ancho
- Se propone sección funcional renovada en todo su ancho consistente en: acera de 3,75m de ancho, aparcamiento en batería con plazas de 4,5m x 2,5m, calzada de un único carril de 5,00m de ancho, aparcamiento en batería con plazas de 4,5m x 2,5m, carril bici segregado mediante separadores de 50cm de ancho a cada lado y ancho funcional de 2,50m en plataforma a nivel de la calzada, acera de 3,00m de ancho. Ambas aceras cuentan con arbolado de alineación dispuestos cada 7,5m mediante alcorques individuales.



■ *Calle de Jesús de Nazaret (tramo entre calle de Fontilles y calle del Castell de Pop)*

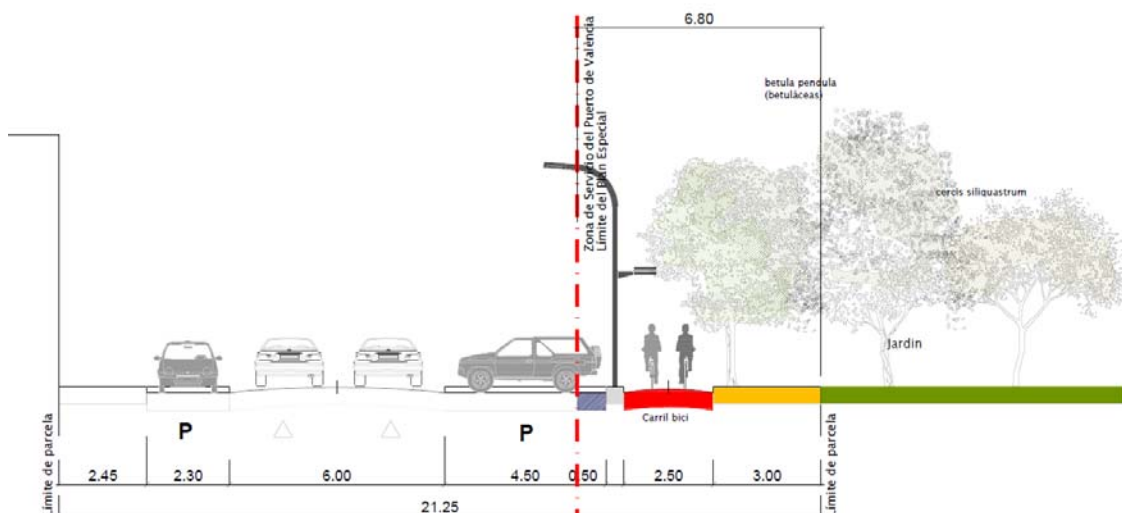
- Tramo de vial con ancho variable, con un valor mínimo de 19,55m y uno máximo de 24,20m
- La circulación prevista es de un único sentido mediante un único carril de 5,00 metros de ancho

- Se propone sección funcional renovada en todo su ancho consistente en: acera de 6,40m de ancho, aparcamiento en cordón con plazas de 4,5m x 2,3m, calzada de un único carril de 5,00m de ancho, aparcamiento en batería con plazas de 4,5m x 2,5m, carril bici segregado mediante separadores de 50cm de ancho a cada lado y ancho funcional de 2,50m en plataforma a nivel de la calzada, acera de 3,00m de ancho. Ambas aceras cuentan con arbolado de alineación dispuestos cada 7,5m mediante alcorques individuales.



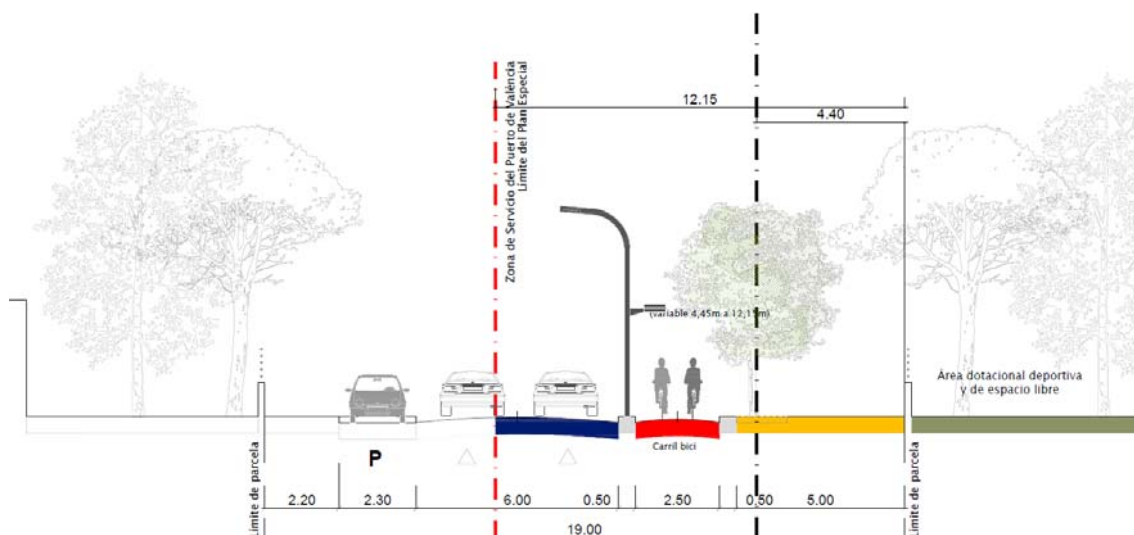
■ *Calle del Castell de Pop (tramo entre calle de Santa Pola y calle del Sec)*

- Tramo de vial con ancho 21,25m
- La circulación prevista es de un único sentido mediante dos carriles con un ancho total de calzada de 6,00 m.
- Se propone sección funcional renovada en todo su ancho consistente en: acera de 2,45m, aparcamiento en cordón con plazas de 4,50m x 2,30m, calzada de doble carril de 6,00m, aparcamiento en batería con plazas de 4,5m x 2,5m, carril bici de 2,50m en plataforma a nivel de la calzada segregado mediante separadores de 50cm de ancho a cada lado, acera de 3,00m de ancho. Este último encintado cuenta con arbolado de alineación dispuestos cada 7,5m mediante alcorques individuales.



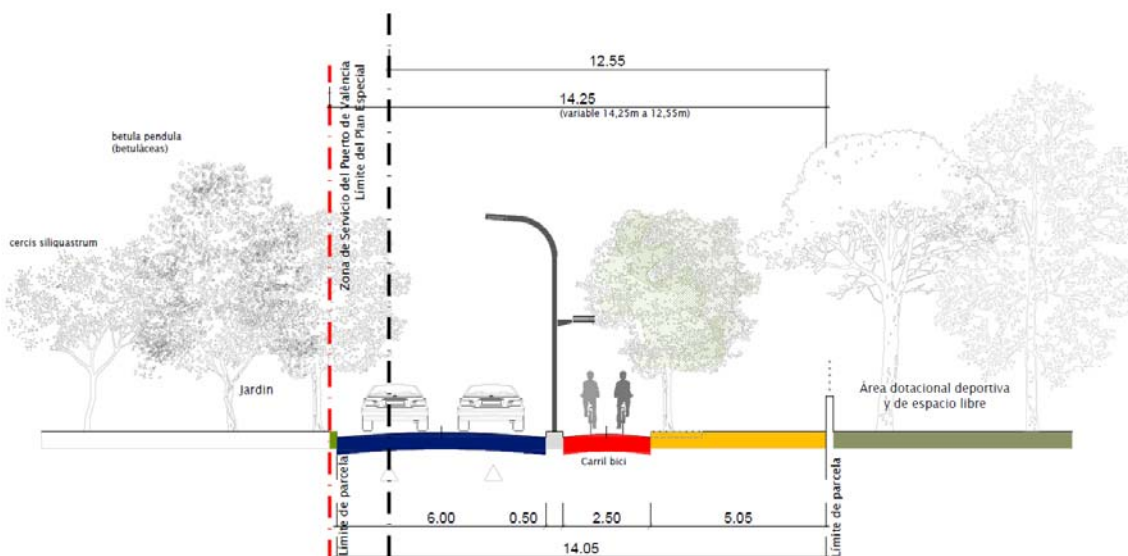
■ *Calle del Sec (tramo entre calle de Sant Francesc de Paula. Paula y calle del Castell de Pop)*

- Tramo de vial con ancho 19,00m
- La circulación prevista es de un único sentido mediante dos carriles con un ancho total de calzada de 6,00 m.
- Se propone sección funcional renovada en todo su ancho consistente en: acera de 2,20m, aparcamiento en cordón con plazas de 4,50m x 2,30m, calzada de doble carril de 6,00m, carril bici de 2,50m en plataforma a nivel de la calzada segregado mediante separadores de 50cm de ancho a cada lado, acera de 5,00m de ancho. Este último encintado cuenta con arbolado de alineación dispuestos cada 7,5m mediante alcorques individuales.



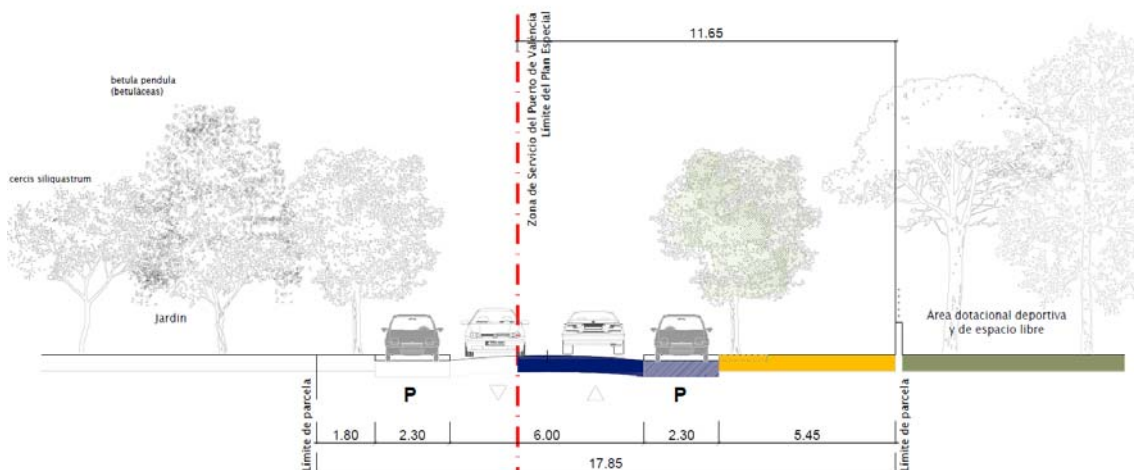
■ *Calle del Sec (tramo entre calle de Sant Francesc de Paula y camino de la Punta a la Mar)*

- Tramo de vial con ancho 14,05m hasta bordillo delimitador de jardín central a modo de boulevard.
- La circulación prevista es de un único sentido mediante dos carriles con un ancho total de calzada de 6,00 m.
- Se propone sección funcional renovada en todo su ancho consistente en: calzada de doble carril de 6,00m, carril bici de 2,50m en plataforma a nivel de la calzada segregado mediante separadores de 50cm de ancho a cada lado, acera de 5,05m de ancho. Este último encintado cuenta con arbolado de alineación dispuestos cada 7,5m mediante alcorques individuales.



■ *Calle del Sec (tramo entre camino de la Punta a la Mar y Equipamiento Marblau)*

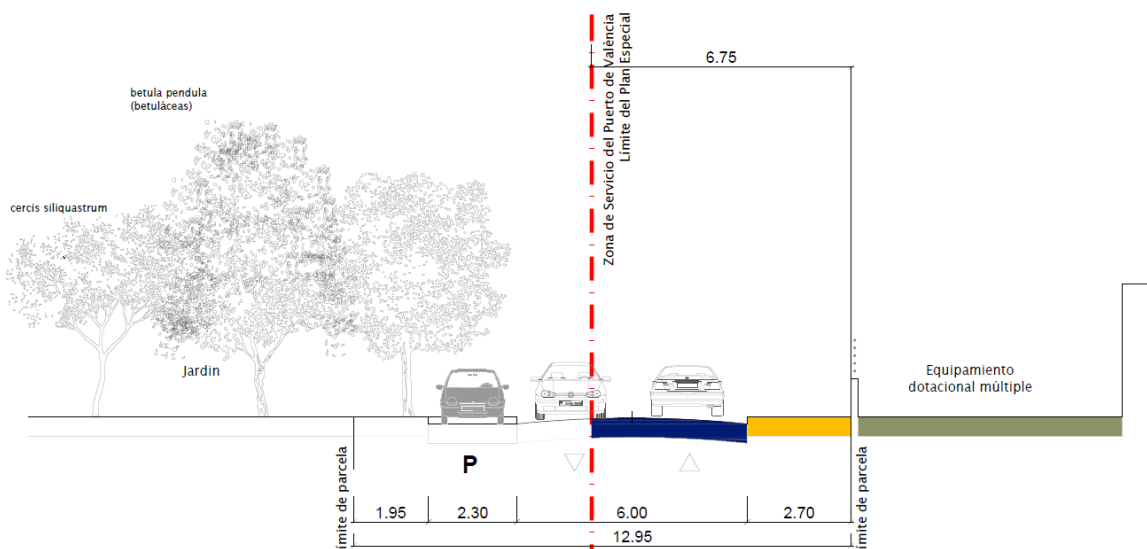
- Tramo de vial con ancho 17,85m de reciente urbanización. La ordenación en este tramo de vial no se prevé actuación alguna, si bien incorpora su urbanización a la ordenación del espacio viario con el fin de hacerlo compatible con el plan.
- La circulación prevista es de doble sentido mediante dos carriles con un ancho total de calzada de 6,00 m.
- La sección funcional consiste en: alcorque corrido de 1,80 m, aparcamiento en cordón con plazas de 2,30m de ancho y 4,50m de largo, calzada de doble carril de 6,00m, acera de 5,45m. Este último encintado cuenta con arbolado de alineación dispuestos cada 7,5m mediante alcorques individuales.



■ *Calle del Sec (tramo entre Equipamiento Marblau y calle de Algemesí)*

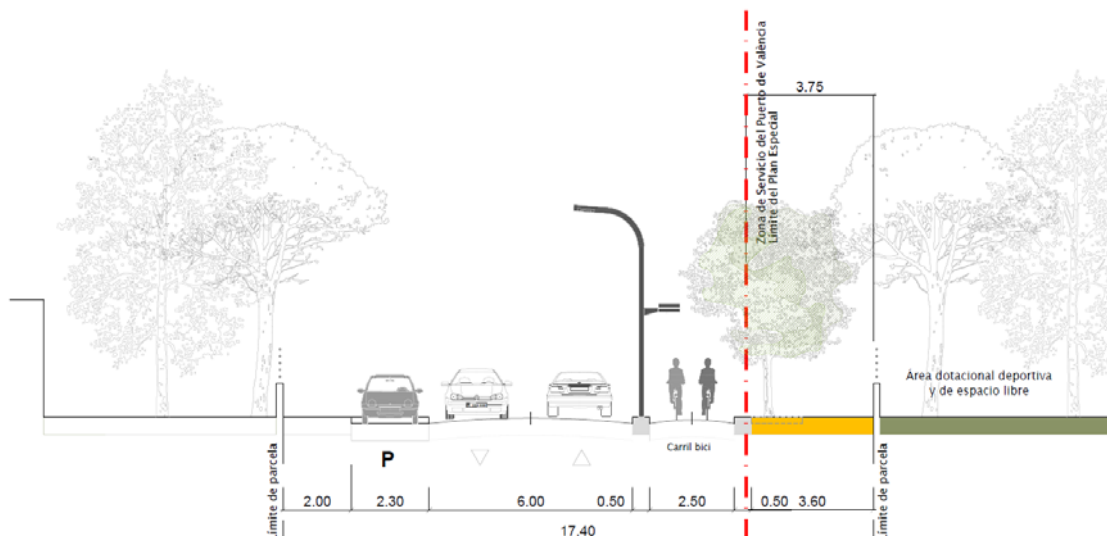
- Tramo de vial con ancho 12,95m de reciente urbanización. La ordenación en este tramo de vial no se prevé actuación alguna, si bien incorpora su urbanización a la ordenación del espacio viario con el fin de hacerlo compatible con el plan.

- La circulación prevista es de doble sentido mediante dos carriles con un ancho total de calzada de 6,00 m.
- La sección funcional consiste en: alcorque corrido de 1,95 m, aparcamiento en cordón con plazas de 2,30m de ancho y 4,50m de largo, calzada de doble carril de 6,00m, acera de 2,75m.



■ *Calle de Algemesí (trama entre camino de la Punta a la Mar y calle de Carlos Pau Espanyol)*

- Tramo de vial con ancho 17,40m
- La circulación prevista es de doble sentido mediante dos carriles con un ancho total de calzada de 6,00 m.
- Se propone sección funcional renovada en todo su ancho consistente en: acera de 2,00m, aparcamiento en cordón con plazas de 4,50m x 2,30m, calzada de doble carril de 6,00m, carril bici de 2,50m en plataforma a nivel de la calzada segregado mediante separadores de 50cm de ancho a cada lado, acera de 3,60m. Este último encintado cuenta con arbolado de alineación dispuestos cada 7,5m mediante alcorques individuales.



4.2 TRANSPORTE PÚBLICO

Como se vio en el apartado correspondiente, la demanda máxima horaria de transporte público generada por el PEZS1 era de 405 viajes/hora en las salidas del ámbito de 18 a 19 horas.

En la actualidad Nazaret sólo se encuentra servido por la red de transporte público de la EMT, pero como ya se ha comentado, está prevista la ejecución de la línea L10 de Metrovalencia, cuyo final de línea, ya construido como hemos visto, se localiza frente al Mercado de Nazaret, en la zona peatonalizada del centro urbano.

El barrio de Nazaret es cubierto por las líneas 4, 15, 30 y 95 de EMT. Las frecuencias de paso de estas líneas en las horas punta son las que se recogen en la siguiente tabla, en la que se ha consignado la capacidad máxima de transporte horario de cada una de estas líneas (la capacidad de los autobuses de la EMT es de 70 pasajeros por expedición, excepto las líneas 89 y 90 que admiten 110 pasajeros):

LÍNEA EMT	FRECUENCIA MÁXIMA	CAPACIDAD HORARIA MÁXIMA
L4	7 minutos	600
L15	30 minutos	263
L30	16 minutos	140
L95	7 minutos	600
TOTAL		1603

Considerando un porcentaje de ocupación del 75% en estas líneas, se tendrían 401 plazas disponibles con la configuración actual de las líneas de la EMT para cubrir la demanda generada, por lo que bastaría con aumentar mínimamente la frecuencia de alguna de las líneas para cubrirla. Así, bastaría con aumentar la frecuencia de paso de la línea 30 a 10 minutos para cubrirla holgadamente. De esta forma, mediante los numerosos transbordos que permiten estas líneas, se cubre la práctica totalidad de la ciudad mediante la red de EMT.

Pero como es fácilmente comprensible, la próxima puesta en servicio de la línea L10 de Metrovalencia, debe cambiar por completo el panorama de la movilidad en el barrio de Nazaret, lo que tendrá sin duda una influencia relevante sobre la absorción de los viajes generados por la actuación.

En este sentido, Metrovalencia, opera su línea 4 tranviaria con vehículos de la Serie 4200, con capacidad para 277 viajeros, y vehículos de la Serie 3800, de 201 pasajeros de capacidad (aunque pueden unirse dos composiciones de ambas series en un único convoy, doblando las capacidades).

Por lo tanto, con una frecuencia de paso de 15 minutos y considerando convoyes de una única composición de la serie 3800 (201 pasajeros/convoy), se puede considerar que la demanda generada que no cubren las líneas de EMT en su actual configuración puede ser cubierta holgadamente con el transporte público previsto.

4.3 VEHÍCULO PRIVADO

4.3.1 Trafico motorizado

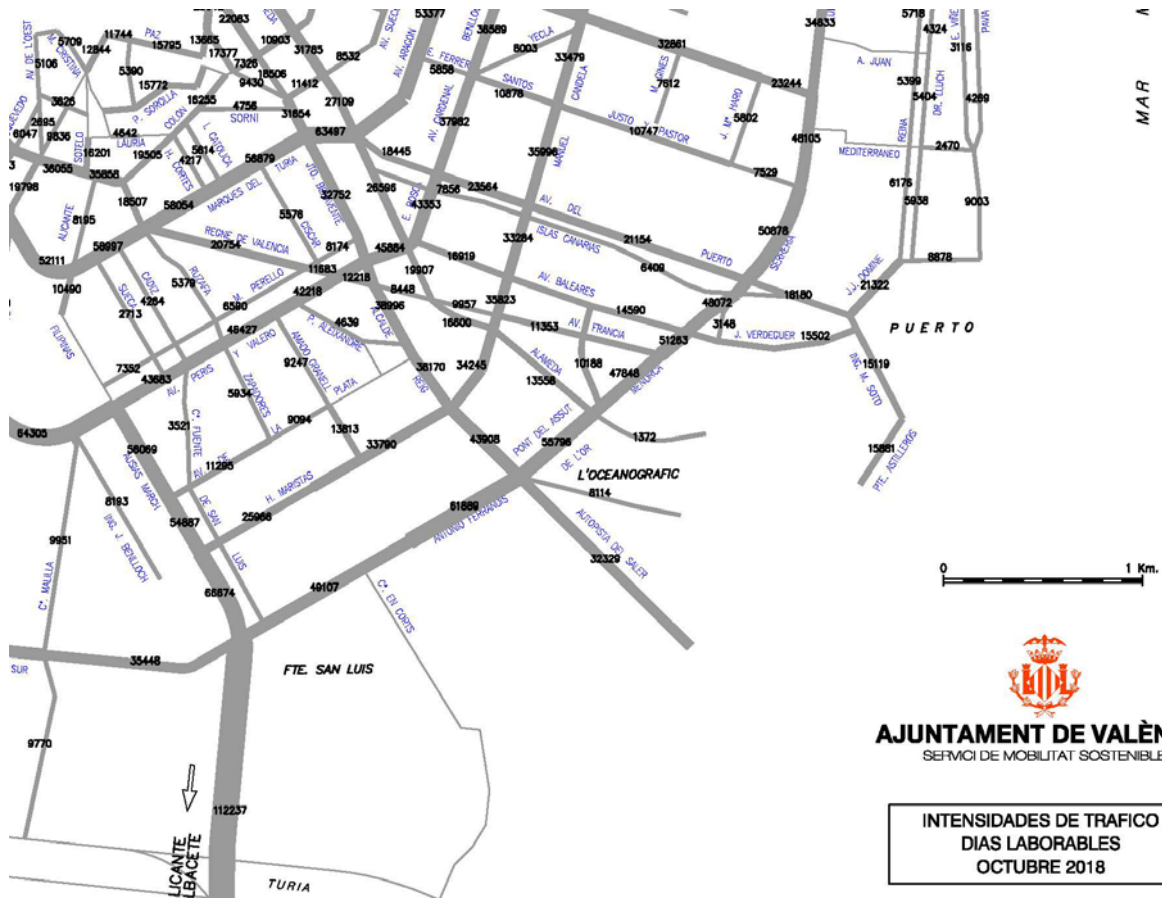
Los usos presentes en el ámbito del PEZS1 generan una movilidad en vehículo privado en la hora punta de 554 viajes de salida y 155 de entrada.

Si consideramos un nivel de ocupación de los vehículos en la línea de lo indicado en el PMUS de València, según el cual los desplazamientos como conductor en vehículo privado son del 80,6% del total, se tendrá que los vehículos que se incorporan al flujo circulatorio son de 442 en sentido de salida y de 125 en sentido de entrada durante la hora punta de las 18 a las 19 horas.

Se ha evaluado la repercusión que tendría esta cantidad de vehículos sobre el vario troncal de acceso al barrio, en concreto sobre el eje Puente de Astilleros-Camino de las Moreras (único punto aforado por el Servicio de Tráfico en el barrio) y como podría afectar al Nivel de Servicio en el mismo, definido de acuerdo con la siguiente tabla:

Nivel de servicio	Intensidad de saturación en hora punta
A	0-36
B	36-61
C	61-78
D	78-90
E	90-100
F	>100

Para ello se ha consultado el Mapa de Intensidades de Tráfico en los días laborables de Octubre de 2018 del Servicio de Movilidad sostenible del Ayuntamiento de València, tal como se puede ver en la siguiente figura, obteniendo que la IMD en el citado eje es de 15.881 veh/día.



También se dispone de la distribución de tráfico por sentidos en este tramo, a partir de la información incluida en el Estudio de Movilidad de la Marina Real de València (APV 2012), resultando que son del 47% en dirección Grao y del 53% en dirección Moreras; asimismo, de los aforos realizados para la redacción de este Estudio, se obtiene que la intensidad horaria correspondiente a la hora punta es del 9% de la IMD, tanto para entradas como para salidas.

Con estos datos, se obtiene el Nivel de Servicio del vial en el eje, considerando una capacidad máxima a la saturación de 900 vehículos/hora por carril:

	IMD	% HP	Intensidad veh/hora	Carriles	Intensidad de saturación	% Intensidad de saturación	Nivel de servicio
Sentido Moreras	8.417	9	758	3	2400	32%	B
Sentido Grao	7.464	9	672	3	2400	28%	A

Si consideramos que un 80% de la movilidad en vehículo privado se distribuye hacia la ciudad a través de este eje troncal, la intensidad horaria en la hora punta aumenta en 567 vehículos. Considerando el reparto por sentido anterior, el Nivel de Servicio esperable en la situación futura será:

	I actual veh/hora	I futura Veh/hora	% Intensidad de saturación	Nivel de servicio
Sentido Moreras	758	950	40%	B
Sentido Grao	672	842	35%	A

Como vemos, se mantienen los niveles de servicio actuales, pero en el sentido Grao se está muy próximo a entrar en el Nivel B. No obstante se considera que incluso un nivel de servicio B sería admisible ya que el nivel de comodidad se ve afectado levemente. En el resto de accesos troncales a Nazaret (camino de las Moreras y CV-5010), dada la intensidad con la que cuentan en la actualidad y la capacidad máxima que presentan (avenidas amplias de dos carriles o más), no es previsible que se introduzcan variaciones que alteren significativamente los niveles de servicio.

Por lo que se refiere a las repercusiones que tendrá sobre la circulación rodada por el interior del barrio, la nueva disposición de viales prevista, junto con la ya existente, debe permitir la distribución de los viajes generados sin introducir impactos negativos en la movilidad en el entorno y garantizar que la actuación cuente con los accesos y dotaciones viarias de conexión necesarias para su buen funcionamiento sin hipotecar la ordenación general del ámbito.

La nueva configuración de viales propuesta se articula sobre un nuevo eje rodado con calzada de dos carriles que rodea toda la actuación por el O, que se inicia en la calle Carlos Pau Español, junto al Equipamiento deportivo previsto, y finaliza en la calle Castell del Pop, en el Área Terciaria.

A través de este eje se deben vehicular las circulaciones hacia los nuevos equipamientos previstos, y para ello resulta fundamental mejorar la conexión del mismo con la trama urbana existente. Para ello, deberá modificarse la jerarquía actual de alguno de los viles existentes.

Así, parece oportuno potenciar el acceso por recorridos alternativos a los actuales hacia el área en la que se localizan tanto el Equipamiento deportivo cubierto (DP) como el Equipamiento múltiple Marblau; para ello se puede emplear un vial como el de Carlos Pau Español, el cual, a través del camino del Canal pone en contacto el área con el camino de la Punta al Mar y la glorieta de la CV-5010 desde la que se conecta con la autovía V-15 y con el camino de las Moreras al N. Esta solución de acceso permitiría que los vehículos que se dirigen hacia los equipamientos citados no tuvieran que atravesar el barrio de Nazaret, evitando aumentar de esta forma la circulación en las calles interiores del Núcleo Central.

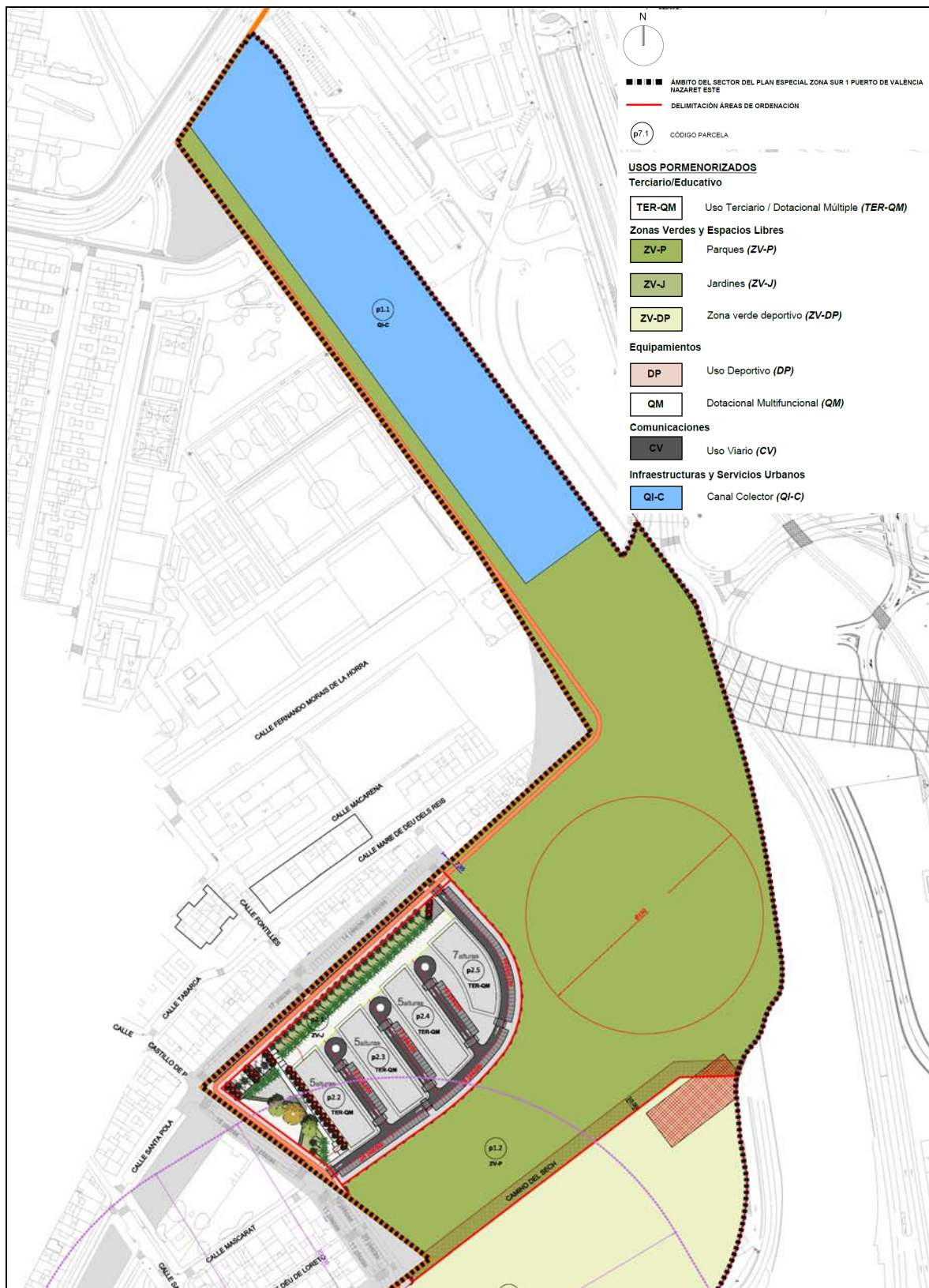
El propio camino de la Punta al Mar, si se regulariza su sección y se elimina el estrechamiento existente en su confluencia con la calle Ifach, es capaz de soportar dos carriles de circulación con el ancho de aceras existente, por lo que o bien se puede mantener el doble sentido actual, o bien servir únicamente de entrada o salida a las instalaciones, en función de la configuración viaria que finalmente se proponga.

El espacio libre de edificación en su confluencia con la calle permitiría la construcción de una glorieta que mejoraría las circulaciones hacia el S del ámbito del PEZS1. Algo similar a lo que sucede con la calle José Luis Hidalgo, que si fuera regularizada en su sección en el tramo entre las calles Fuenterrobles y Algemesí, se podría convertir en un itinerario alternativo desde el camino del Canal hacia el equipamiento Marblau.

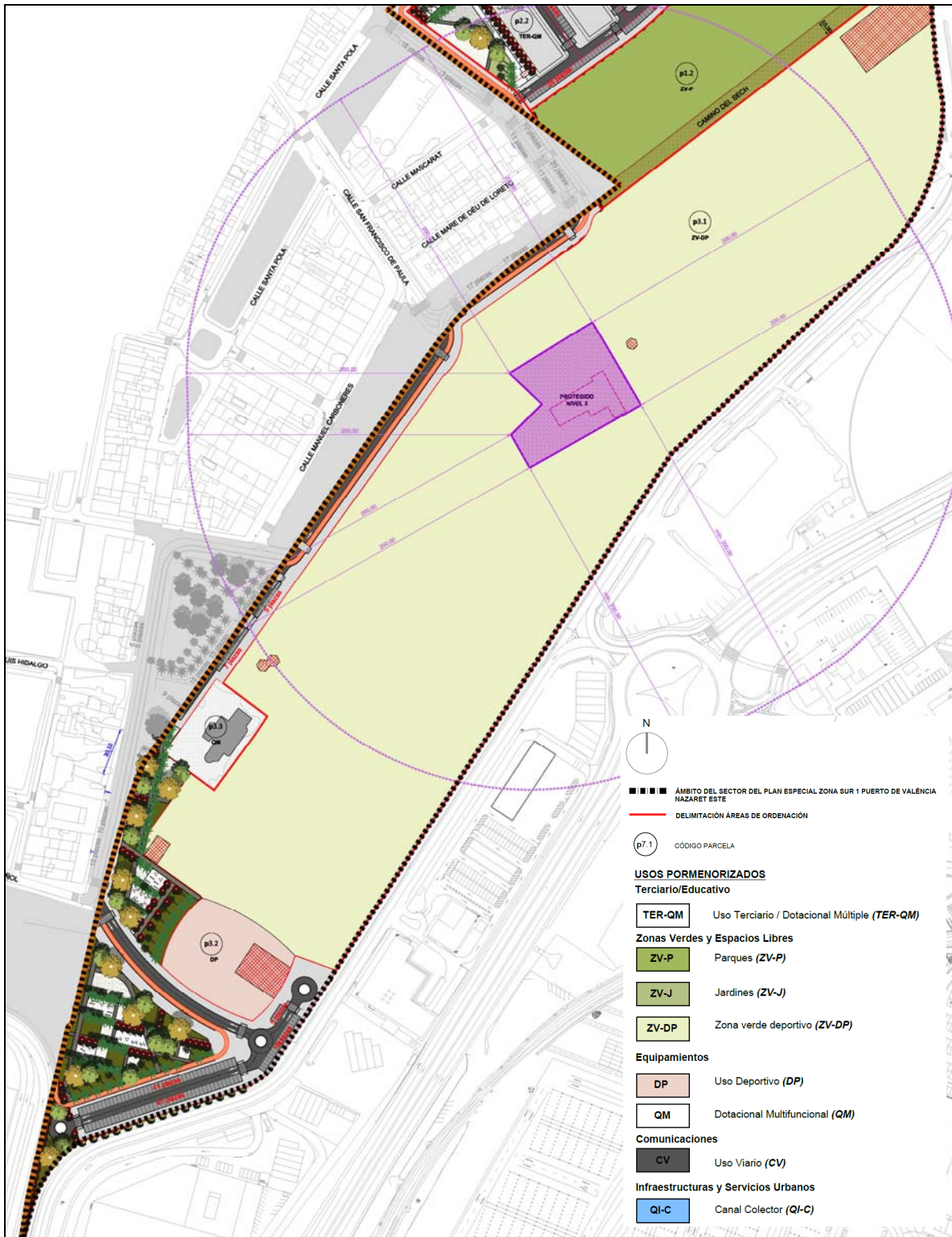
Hacia la zona central del Espacio Libre deportivo, el acceso más directo desde el núcleo central del barrio se realiza por la calle San Francesc de Paula, que es un vial unidireccional que parte de la rotonda de la Plaza de Aras de Alpuente. Desde esta calle se puede circular hacia el S, por la calle Manuel Carboneras, o una vez llegados a la intersección con el vial de borde de la actuación (aquí calle del Sec), girar hacia el N perimetrando la zona verde deportiva.

Una vez llega este vial perimetral al extremo S del futuro Parque de la Desembocadura, el vial perimetral toma la traza de la calle Castell del Pop, y a través de esta enlaza con la calle Parque de Nazaret, la salida natural del barrio hacia el eje troncal Puente de Astilleros-Moreras, que como hemos visto es capaz de absorber el incremento de viajes generados. A la vista del espacio

disponible libre de edificación, se podría plantear la construcción de una intersección giratoria en la confluencia de las calles Castell de Pop y Jesus de Nazaret, lo que redundaría en una mejora de la fluidez del tráfico.



Ordenación del ámbito 1 (zona Norte)



Ordenación del ámbito 2 (zona Sur)

También desde el vial perimetral se puede acceder al vial A, que circunda por el E el Área Terciaria y a los viales B, C y D, de acceso a la edificación y la dotación de aparcamiento de uso público. El vial A presenta una única dirección y con plazas de aparcamiento en batería en el borde exterior, y los viales B, C y D se conciben como viarios en cul-de-sac con glorieta de giro final y plazas en uno de sus lados entre las edificaciones.

El último tramo de este vial perimetral coincide con la calle de Jesús de Nazaret. Aquí se prevé un vial de un único carril, al que confluye tanto el vial el vial A como la calle Fontilles. La calle Fontilles, en el tramo afectado tiene dos carriles y doble sentido, por lo que permite tanto la salida hacia la calle Parque de Nazaret como la entrada al área terciaria desde las calles Baja del Mar o Moraira.

Finalmente, se dispondría de un nuevo recorrido de salida desde la calle Jesús de Nazaret habilitando el final de la calle Virgen de los Reyes y disponiendo de un vial por el borde de la explanada pavimentada junto al campo de tiro al arco, para enlazar con la calle de Fernando Morais y desde aquí tomar cualquiera de los itinerarios de salida del barrio.

4.3.2 Plazas de aparcamiento

El plan asigna para las parcelas de uso Terciario-Dotacional multiple una edificabilidad de 25.000m²s. En consecuencia, las plazas públicas exigidas en caso de tratarse de una actuación de uso dominante terciario serían un total de 250 plazas de uso público.

Las plazas de aparcamiento públicas, correspondientes a la edificabilidad terciaria de las parcelas ZV-DP y DP, se situarán en parcela privada, siendo su uso público como establece la LOTUP, pudiendo situar total o parcialmente las plazas en una única parcela. El exceso de plazas situadas en vía pública, respecto del mínimo exigible, si existiese, computará a efectos de la dotación de plazas exigidas correspondientes a la citada edificabilidad terciaria.

La ordenación propone una reordenación de las secciones funcionales de los viarios de borde, con el fin de adecuar la accesibilidad y su utilización a la nueva realidad de la actuación y del entorno. El número de plazas de aparcamiento existentes y previstas en cada uno de los viales afectados o de nueva creación es el que se recoge en la siguiente tabla:

Calle	Ámbito PEZS1			Ámbito ampliado		
	Nº Plazas Existentes	Nº Plazas Propuesta	Nº Plazas nuevas	Nº Plazas Existentes	Nº Plazas Propuesta	Nº Plazas nuevas
Jesús de Nazaret	32	70	38	20	55	35
Castell de Pop	0	28	28	24	46	22
Calle A	0	96	96	-	-	-
Calle B	0	16	16	-	-	-
Calle C	0	17	17	-	-	-
Calle D	0	15	15	-	-	-
Calle del Sec (St Fcsc. Paula - Castell de Pop)	0	0	0	17	17	0
Calle del Sec (Camino de la Punta a la Mar-St Fcsc. Paula)	0	0	0	0	0	0
Calle del Sec (Camino de la Punta a la Mar-C. Algemesí)	14	14	0	27	27	0
Calle E	0	0	0	-	-	-
Calle F	0	82	82	-	-	-
Calle G	0	23	23	-	-	-
Calle Algemesí	0	0	0	15	15	0
TOTAL	46	361	315	103	160	57

La ordenación del PEZS1 prevé, delimita y ubica en espacio viario incluido en el ámbito, un total de 361 plazas, lo que supone un incremento de dicha dotación de 315 plazas respecto a las 46 plazas existentes previamente e implica el cumplimiento de lo indicado en la LOTUP, es decir, un

mínimo de 250 plazas en la vía pública. La reurbanización propuesta permitirá, adicionalmente, un incremento de 57 plazas respecto a las 103 existentes, resultando un total de 160 plazas.

4.4 LA MOVILIDAD NO MOTORIZADA

4.4.1 Tráfico peatonal

De acuerdo con las estimaciones efectuadas, los usos presentes en el Sector generan una movilidad peatonal en hora punta de estimada en 1366 desplazamientos.

Estos desplazamientos se producirán, preferentemente, desde el núcleo central de Nazaret, y para vehicularlos convenientemente, se deberá establecer varios itinerarios peatonales apoyados en los nuevos viales que se proyectan, tanto en el ámbito estricto del PEZS1 como en el ámbito ampliado (viales próximos).

Se definirán aquellos itinerarios que presenten un ancho suficiente como para que las circulaciones peatonales hacia las instalaciones previstas puedan llevarse a cabo con comodidad, seguridad y fluidez. Dada la estrechez de algunas secciones de calle, que no permite la ampliación del ancho dedicado a la circulación peatonal, estos itinerarios deberán discurrir por calles en la que se establezca un acceso restringido para vehículos (viales de coexistencia).

Por otro lado, en la ordenación de los viales incluidos en el ámbito territorial del PEZS1 se ha tenido en cuenta la perspectiva de género, por ejemplo, en el diseño viario con aceras amplias, accesibles, iluminadas y seguras para facilitar el tránsito de carritos de bebé, de la compra o sillas de ruedas. Todas las zonas de la propuesta están interconectadas de alguna manera, dando seguridad al ámbito y potenciando el tráfico peatonal.

4.4.2 Bicicleta

El desarrollo de los usos previstos en el PEZS1 tendrá un aumento de la circulación de bicicletas de 204 viajes en la franja de las 18 a las 19 horas (entradas y salidas).

Como se ha descrito con anterioridad, la nueva configuración de viales se propone un carril bici de ancho mínimo de 2,50 metros segregado de la calzada y del ámbito peatonal, cuyo trazado discurre por las siguientes calles: en el cruce de la calle Mayor de Nazaret con la calle del Puente de Astilleros se conecta con el carril bici existente. Discurre por el tramo meridional de dicha calle (externa al puente) hasta alcanzar el paseo paralelo al antiguo cauce del Turia. Ya integrado en la red viaria urbana compartida con el borde de la ciudad consolidada, entre la dotación de aparcamiento público y la acera del vial su desarrollo es paralelo a la calzada de la calle Jesús Nazareno y Castell del Pop, bordeando el área de uso Terciario hasta alcanzar la calle del Sec.

En este vial hasta el camino de la Punta, el trazado se propone en el lado de la Espacio Libre-Deportivo, planteado también paralelo a la calzada entre esta y la acera.

Desde este punto el carril bici discurre exterior al ámbito, por este último vial y la calle de Algemés, hasta enlazar los viales internos de la ordenación denominados calle E, y la calle F que los bordea por la alineación interior de la zona verde, hasta enlazar con el parque preexistente de la Punta. Desde allí discurre hasta conectar con la dotación ya ejecutada.

Este nuevo carril bici es capaz de absorber la demanda de movilidad ciclista prevista en hora punta para el sector, y a través del mismo, conectar con la red de carriles bici de la ciudad de València a través del que circula por el camino de la Moreras. A su vez, por el extremo S y

bordeando la Zona de Actividades Logísticas del Puerto y paralelo a la V-15, se puede enlazar con el carril que discurre hacia Pinedo, completando de esta forma un itinerario ciclista que permite conectar los Poblados Marítimos con los Pobles del Sud y mediante conexiones con el Anillo Verde Metropolitano (actualmente en ejecución) acceder a los núcleos urbanos más relevantes del Área Metropolitana de València.

5_ PROPUESTAS DE MEJORA

En el apartado anterior se ha visto que los viajes generados por los usos previstos en el ámbito del PEZS1 son asumibles por la red viaria y peatonal existente con la introducción de pequeñas variaciones sobre la situación actual.

A continuación se realizan una serie de propuestas para mejorar la movilidad y prevenir los posibles impactos negativos que sobre la misma tendrá el desarrollo de los usos contemplados en el PEZS1. Adicionalmente, se propone un conjunto de medidas destinadas a mejorar la movilidad durante la celebración de eventos en las parcelas ZV-DP y DP.

5.1 CAMPAÑAS DE INFORMACIÓN Y VIGILANCIA

Para conseguir que los objetivos de mejora de la movilidad resulten efectivos, cobra la mayor relevancia potenciar el uso del transporte público y de la movilidad no motorizada en los desplazamientos hacia el ámbito del PEZS1. Pero no basta con que el usuario que acceda al ámbito del PEZS1 disponga de una red de transporte optimizada y de plazas de aparcamiento suficientes, es necesario, primero, que se realicen campañas de información y recomendación acerca de las opciones de movilidad disponibles y, segundo y no menos importante, que se controle y se actúe inflexiblemente ante las irregularidades en el aparcamiento, pues solo así se consigue disuadir la costumbre arraigada del uso del coche y del aparcamiento ilegal.

La acción complementaria de los agentes que regulen el tráfico y sancionen irregularidades será pues fundamental en la consecución de los objetivos de mejora.

5.2 TRANSPORTE PÚBLICO

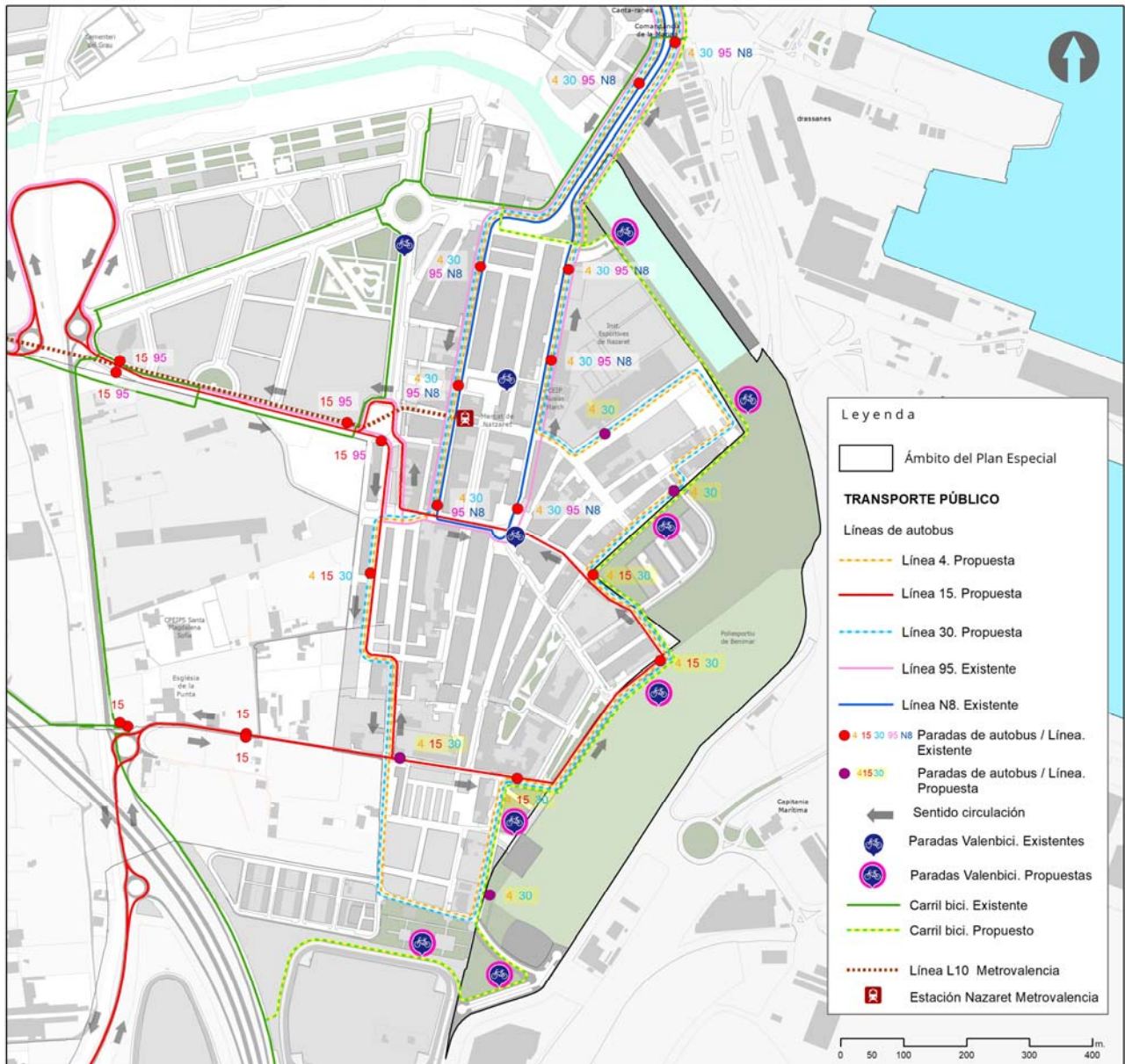
En general, se propone maximizar la capacidad del transporte público que sirve a los usos incluidos en el PEZS1, sobre todo durante la celebración de eventos en las parcelas ZV-DP y DP.

5.2.1 Autobús

Se propone un nuevo recorrido para algunas de las líneas de la EMT que circulan por el barrio de Nazaret, sin dejar de prestar servicio a los usuarios actuales.

Las modificaciones que se proponen van en la línea de localizar nuevas paradas de autobús en el entorno del vial perimetral de la actuación, para así mejorar la accesibilidad a los usos allí presentes.

Además, como ya ha sido apuntado en apartados anteriores, se puede modificar la frecuencia de paso de algunas líneas para aumentar la capacidad de transporte, lo que permitirá asumir con holgura los nuevos viajes generados.



Medidas propuestas para el transporte público y la circulación de bicicletas

5.2.2 Metrovalencia

Las propuestas de mejora van en la línea de desarrollar la Línea 10 de Metrovalencia hasta Nazaret. Los beneficios de esta medida, como resulta fácilmente comprensible y se ha visto en apartados anteriores, son fundamentales para conseguir que el aumento de viajes que generará el desarrollo del PEZS1 no tenga influencia en la dinámica actual de la movilidad en el barrio de Nazaret.

Una vez puesta en servicio esta línea tranviaria, la adopción de unos tiempos de paso y una capacidad de los convoyes acorde con necesidades de los usos establecidos por el PEZS1, resulta fundamental para fomentar el uso del transporte público en detrimento de la movilidad en vehículo privado motorizado.

5.3 MOVILIDAD NO MOTORIZADA

5.3.1 Tráfico peatonal

Para mejorar la circulación peatonal, se propone el establecimiento de varios itinerarios peatonales desde los principales nodos de acceso a la red de transporte público al núcleo central del barrio. Los nuevos viales que se proyectan, tanto en el ámbito estricto del PEZS1 como en el ámbito ampliado (viales próximos), presentan un ancho suficiente como para que las circulaciones peatonales hacia las instalaciones previstas puedan llevarse a cabo con comodidad, seguridad y fluidez. Estas aceras servirán para vehicular hacia las parcelas deportivas los viajes provenientes de la red de la EMT, si se modifica el trazado de las líneas en el sentido propuesto, ya que las nuevas paradas se localizan a lo largo del vial perimetral.

Por lo que se refiere a las circulaciones desde el núcleo de Nazaret, dada la estrechez de algunas secciones de calle, que no permite la ampliación del ancho dedicado a la circulación peatonal, se propone el establecimiento de itinerarios por calles en la que se establezca un acceso restringido para vehículos.

Estas áreas peatonales se separarán del tránsito rodado y deberán reunir las necesarias condiciones de seguridad frente al resto de medios de transporte motorizados. En estos casos, únicamente se podrá a través de ellas dar acceso a aparcamientos de uso privados y parcelas que no dispongan de otro acceso alternativo. Para su diseño, se tendrá en cuenta la perspectiva de género en el sentido ya apuntado en apartados anteriores: plataformas amplias, accesibles, iluminadas y seguras para facilitar el tránsito de carritos de bebé, de la compra o sillas de ruedas.

5.3.2 Bicicletas

Como hemos visto, con el nuevo carril bici se enlaza y da continuidad por el interior del ámbito a la red de carriles bici existente en la ciudad, y de esta forma distribuir los tráfico que se generan.

Para facilitar la movilidad en bicicleta, se propone aumentar el número de estaciones de Valenbici en las proximidades del ámbito del PEZS1, para lo cual se propone la instalación de 7 nuevas estaciones con 20 bornetas por estación, lo que supone un aumento en la oferta de 140 bicicletas.

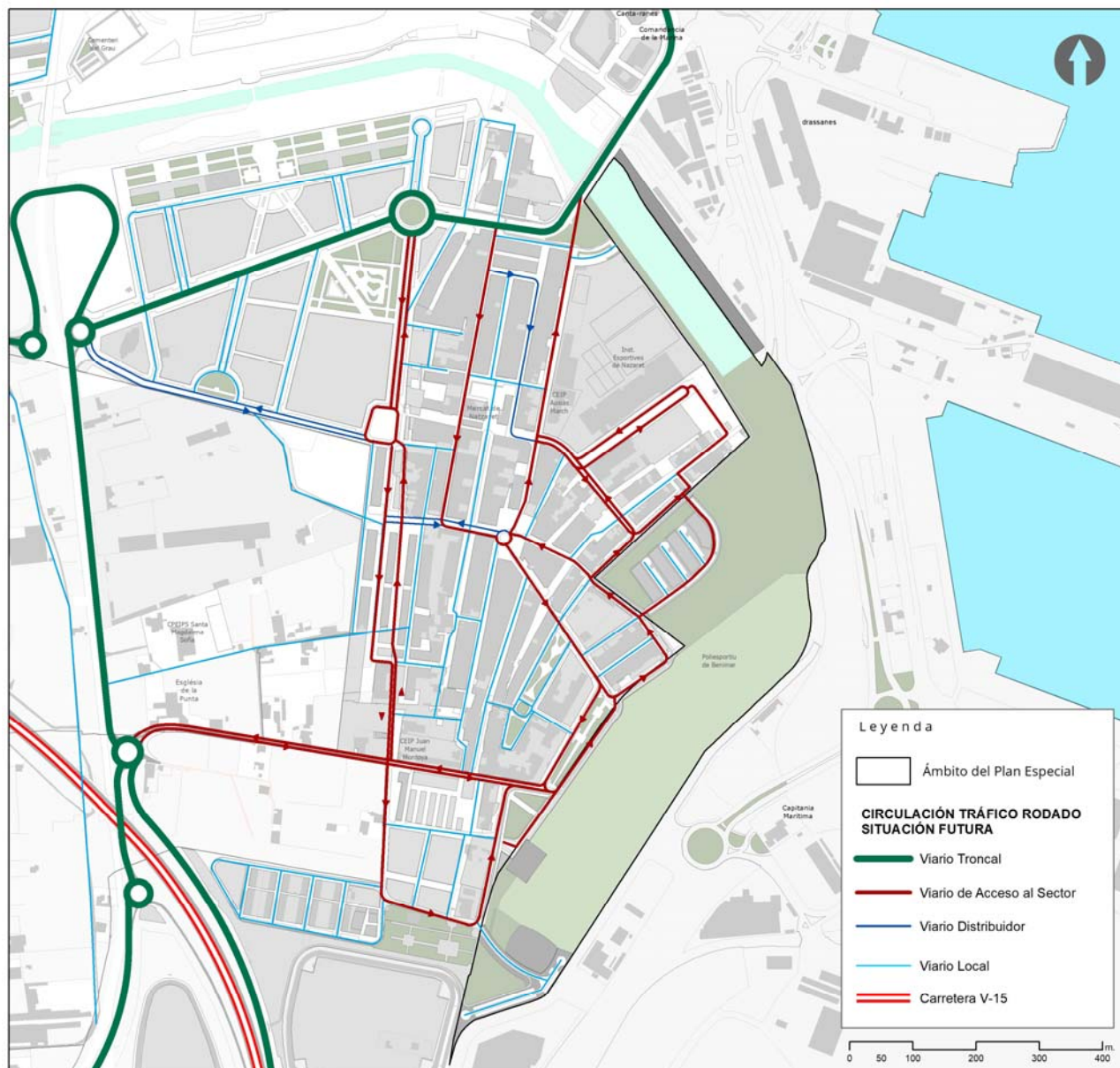
Además, se propone la reserva, dentro de las parcelas ZV-DP y DP de espacios donde entregar la bicicleta a personal encargado de aparcarlas y vigilarlas (guardabicis). Suponiendo 6 guardabicis, de 40 plazas se cubrirían los desplazamientos en bici de 240 personas, aunque si el recinto lo permite, sería conveniente aumentar la disponibilidad.

5.4 TRAFICO RODADO

5.4.1 Circulación interior del barrio

Todas las estrategias que se implementen en este aspectos deben ir encaminadas a reducir el impacto que los vehículos que se generan por los usos propuestos tengan una influencia negativa en la circulación por el interior del barrio, así como a no generar efectos sobre la red viaria troncal de la ciudad. Por lo tanto, es necesario que se fomente el empleo de itinerarios alternativos, en particular los que se localizan al E del núcleo de Nazaret.

En la siguiente figura se representa el esquema de tráfico planteado:



Propuesta de Itinerarios de acceso al sector

5.4.2 Aparcamiento

Se propone la optimización aparcamiento en calles adyacentes o sustituir en algunas calles adyacentes al ámbito del PEZS1 el sistema de aparcamiento en cordón por el de batería (ángulos de 45°-60° -90°), siempre que sea posible, aunque esta medida no se puede implementar de forma genérica, sino que sólo cobra razón de ser en aquellas calles donde no hace perder capacidad viaria.

Mediante la aplicación de esta medida, se conseguiría maximizar el espacio destinado a aparcamiento, agilizar las maniobras de estacionamiento e interferir menos en la circulación viaria de esas calles, lo que redundaría en una mayor fluidez de las circulaciones rodadas.

5.5 MEDIDAS ESPECÍFICAS A LLEVAR A CABO DURANTE LA CELEBRACIÓN DE EVENTOS DEPORTIVOS

5.5.1 Maximizar la capacidad del transporte público

Se propone, durante la celebración de eventos específicos, explotar las redes de transporte público (autobús y tranvía) con la máxima capacidad:

- En la hora anterior al inicio del evento
- En la hora posterior al final del evento
- Extender la máxima capacidad desde los 90 minutos previos al evento hasta 75 minutos después

Además, resulta conveniente desarrollar una alta capacidad en la segunda hora anterior al inicio del evento y en la segunda hora posterior al mismo

La máxima capacidad se consigue, tanto con la introducción de los vehículos con más plazas, como con la asignación de las frecuencias óptimas y sostenibles según cada modo de transporte y manteniendo los criterios fundamentales de seguridad y fiabilidad. En este sentido, la red de transporte público urbano existente con paradas en el entorno del PEZS1 es capaz de abarcar, mediante trasbordo, la gran mayoría de barrios de València, así como los principales accesos a la ciudad, por lo que el aumento de la frecuencia durante la celebración de eventos se considera imprescindible para que el empleo de estos modos resulten atractivos pen la desplazamientos hacia el ámbito del PEZS1.

5.5.2 Mejora del acceso peatonal desde otros modos de transporte

Para ello, se propone mejorar las condiciones de acceso al sector desde las paradas de autobús y estación de Metrovalencia, en particular en aquellos casos en los que en el recorrido se producen intersecciones con la red viaria.

Esta medida se complementaría con la dotación de elementos de seguridad y señalización, así como con la introducción de medidas que mejoren la accesibilidad viaria peatonal (rebajes e bordillos, separados del tráfico, etc.).

5.5.3 Gestión de los accesos a los aparcamientos en el interior de la parcelas ZV-DP o DP

Se deberá diferenciar los accesos a cada aparcamiento según el destino de los usuarios (bien a la parcela ZV-DP o bien a la parcela DP). A su vez, los aparcamientos se deberán dotar del número suficiente de entradas y salidas de acuerdo con lo indicado en la Ordenanza Reguladora de las Condiciones Funcionales de Aparcamientos del Ayuntamiento de València.

Se propone también la utilización de Paneles de Señalización Variable (PMV) en el exterior para orientar las entradas y salidas, así como para señalar en cada momento, los itinerarios más recomendables. Compaginar esta gestión del parking desde el exterior con PMV en el interior que organicen los recorridos de los vehículos coordinados con las entradas y salidas correspondientes.

5.5.4 Mejoras de la regulación semafórica y preferencia para el transporte público

Se propone durante la celebración de eventos supervisar las estructuras de regulación y los ciclos previstos en los viarios troncales desde los que se accede al PEZS1, incluso controlar dichos ciclos manualmente, si es necesario, prestando especial atención a los momentos más delicados previos y posteriores a la celebración del evento.

Además, se procurará el mantenimiento de criterios de beneficio del transporte público y movilidad peatonal, estableciendo siempre la preferencia a los mismos.

5.5.5 Fomento del empleo del transporte público en los desplazamientos a las instalaciones

Una de las medidas que más favorecerán el empleo de medios de transporte público podría ser la venta de entradas combinadas que sirven también como billetes de tren y de autobús. Además, se pueden establecer servicios especiales (vehículos lanzadera desde los principales orígenes de desplazamientos en la ciudad, como son las estaciones principales de ferrocarril o autobús interurbano).

València, diciembre de 2018
Por EVREN SLP, el Autor del Estudio:

Fdo.: Enric Cardona Borrás
ICCP colegiado nº21.586