

AICEQUIP

arquitectos & ingenieros

ANEXO 7

PLAN DE MOVILIDAD

PLAN ESPECIAL ZONA SUR 1 DEL PUERTO DE VALÈNCIA

Nazaret Este

46024 VALÈNCIA

Junio 2020



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

Diciembre 2019. 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	1
1.1 ANTECEDENTES.....	1
1.2 OBJETO DEL PLAN DE MOVILIDAD.....	7
1.3 OBJETO DEL PEZS1.....	7
1.4 ÁMBITO DE ACTUACIÓN. LOCALIZACIÓN.....	8
1.5 DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA.....	10
2_ ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD EN EL ÁMBITO DEL PEZS1 EN LA SITUACIÓN ACTUAL	13
2.1 EL ÁMBITO DELPEZS1 EN EL PMOME VALENCIA.....	13
2.2 EL TRANSPORTE PÚBLICO	14
2.2.1 Autobús.....	14
2.2.2 Ferrocarril	20
2.2.3 Taxi y VTC	24
2.2.4 Park&ride	24
2.3 LA MOVILIDAD NO MOTORIZADA	24
2.3.1 El tráfico peatonal	24
2.3.2 La bicicleta y los VMP.....	26
2.4 EL VEHÍCULO PRIVADO MOTORIZADO.....	28
2.4.1 El tráfico rodado.....	28
2.4.2 El aparcamiento en superficie	29
2.5 EL REPARTO MODAL.....	32
2.6 CONCLUSIONES	34
2.6.1 Red de EMT.....	34
2.6.2 Red de Metrovalencia	35
2.6.3 Taxi y VTC	35
2.6.4 Tráfico peatonal.....	35
2.6.5 La bicicleta y los VMP.....	36
2.6.6 El tráfico rodado.....	36
2.6.7 El aparcamiento en superficie	37
3_ ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD GENERADA POR EL DESARROLLO DEL PEZS1	38
3.1 INTRODUCCIÓN	38
3.2 PARÁMETROS URBANÍSTICOS.....	38
3.3 MOVILIDAD GENERADA POR LOS USOS ZV-P, ZV-J, DM Y TER/QM	38
3.3.1 Generación de viajes	38
3.3.2 Distribución modal.....	39
3.3.3 Distribución temporal	42

3.3.4	Viajes generados por franjas horarias	44
3.4	MOVILIDAD GENERADA POR EL USO ZV-DP Y DP	45
3.4.1	Las instalaciones de la Ciudad Deportiva del Levante UD en Buñol	45
3.4.2	Movilidad generada en la Ciudad Deportiva del Levante UD de Bunyol	47
3.4.3	Distribución modal	48
3.4.4	Resumen: Intensidades de vehículos por franjas horarias	49
3.4.5	Las necesidades de aparcamiento	49
3.4.6	Extrapolación a los usos ZV-DP y DP del PEZS1	52
3.5	SÍNTESIS: MOVILIDAD GENERADA EN EL CONJUNTO DE LOS USOS DEL PEZS1	55
3.5.1	Días laborables	55
3.5.2	Fin de semana normal	57
3.5.3	Fin de semana con eventos extraordinarios	59
3.6	ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS OBTENIDOS	60
3.6.1	Transporte público	60
3.6.2	El tráfico peatonal	61
3.6.3	La bicicleta y los VMP	61
3.6.4	El vehículo privado motorizado	61
3.6.5	El aparcamiento en superficie	62
4_	DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD TRAS LA APROBACIÓN DEL PEZS1 EN EL ENTORNO DE SU ÁMBITO TERRITORIAL.....	75
4.1	EL TRANSPORTE PÚBLICO	75
4.2	LA MOVILIDAD NO MOTORIZADA	76
4.2.1	El tráfico peatonal	76
4.2.2	La bicicleta y los VMP	77
4.3	EL VEHÍCULO PRIVADO MOTORIZADO.....	77
4.3.1	La falta de continuidad del entramado viario	77
4.3.2	El aparcamiento en superficie	80
5_	PROPUESTAS DE ACTUACIÓN	90
5.1	PROPUESTA DE ALTERNATIVAS A LA MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO.	90
5.1.1	Alternativa 1	90
5.1.2	Alternativa 2	92
5.1.3	Alternativa 3	94
5.1.4	Alternativa 4	95
5.1.5	Alternativa 5	97
5.2	PROPUESTAS PARA AUMENTAR EL NÚMERO DE PLAZAS DE APARCAMIENTO	99
5.3	PROPUESTAS PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO	100
5.4	PROPUESTAS PARA EL TRÁFICO PEATONAL	102
5.5	PROPUESTAS PARA LA BICICLETA Y LOS VMP	104
5.6	PROPUESTAS ESPECÍFICAS A LLEVAR A CABO DURANTE LA CELEBRACIÓN DE EVENTOS GENERADORES DE DESPLAZAMIENTOS.....	105

5.6.1	Maximizar la capacidad del transporte público.....	106
5.6.2	Mejoras de la regulación semafórica y preferencia para el transporte público.....	106
5.7	OTRAS PROPUESTAS.....	106
5.7.1	Aplicación de incentivos económicos a los trabajadores de las empresas que se localicen en el ámbito del PEZS1, para el fomento de los desplazamientos en modos sostenibles	106
5.7.2	Instalación en el interior de las parcelas privadas de aparcamientos de bicicletas y de VMP particulares.....	107
5.7.3	Gestión inteligente de los aparcamientos localizados en el ámbito del PEZS1	107
5.8	FICHAS DE LAS PROPUESTAS	107
6_	CONCLUSIONES	109

ANEJO Nº1: FICHAS DE LAS ACTUACIONES PROPUESTAS

ANEJO Nº2: CARTOGRAFÍA

1_ INTRODUCCIÓN

1.1 ANTECEDENTES

En fecha 30 de mayo de 2017, la Comisión de Evaluación Ambiental emitió Informe Ambiental y Territorial Estratégico favorable por el procedimiento simplificado de evaluación ambiental y territorial estratégica del Plan Especial de la Zona Sur del Puerto de València, subdividida está en dos ámbitos Zona Sur 1 y Zona Sur 2, considerando que no tiene efectos significativos en el medio ambiente.

El 8 de marzo de 2018, el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de València (en adelante APV) aprueba el: *“Convenio de colaboración entre el Excmo. Ayuntamiento de València y la Autoridad Portuaria de València para la utilización por aquel de Dominio Público Portuario ubicado en el área este del barrio de Nazaret (Área Sur de la Zona de Servicio del Puerto de València)”*.

La APV, en fecha 25 de enero de 2019, presentó la documentación relativa al Plan Especial de la Zona Sur 1 del Puerto de Valencia – Nazaret Este (en adelante PEZS1) aprobado por el Consejo de Administración de la APV el 10 de enero de 2019, a efectos de solicitar el inicio de tramitación del mismo.

El Pleno del Ayuntamiento, en la sesión celebrada el 28 de febrero de 2019, adoptó el acuerdo de someter a información pública la versión preliminar del PEZS1s (expediente 03001/2019/000050). Entre la Documentación sometida a información pública se encontraba el Estudio de Movilidad del PEZS1.

Con fecha de agosto de 2019, el Servicio de Planificación de la Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad Sostenible de la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad emite Informe favorable al citado Estudio de Movilidad, solicitando la redacción de un Plan de Movilidad del PEZS1 de acuerdo con lo indicado en el artículo 12 de la Ley de Movilidad 6/2011, de la Generalitat Valenciana. A continuación, se aporta copia de dicho Informe.



Direcció General d'Obres Públiques,
Transports i Mobilitat Sostenible

CIUTAT ADMINISTRATIVA 9 D'OCTUBRE – TORRE 1
C/ Democràcia, 77 - 46018 VALÈNCIA - Tel. 012



Data **09 AGO. 2019**

EIXIDA N.º **32081**

REGISTRE GENERAL



Nº registre:
00113 2019 024169

Data i hora: 14/08/2019 08:40



Ajuntament de Valencia
C/ Amadeu de Savoia, 11

SERVICIO DE PLANEAMIENTO
C/Amadeo de Saboya 11
46010 Valencia, (Valencia)

Id. Document: LsNo xpyN s8pE w5sx DKxp Ar8k tH8=
Comprovar autenticitat en <https://sede.valencia.es>
Expedient: E-03001-2019-000050-00

Nº INF: 12.615-2019
S. Ref: E-03001-2019-000050-00

ASUNTO: Información pública del Plan Especial de la Zona Sur 1 del Puerto València-Nazaret Este.

ANTECEDENTES

Con fecha 21de marzo de 2019 tiene entrada en este servicio de Planificación, solicitud de informe sectorial respecto al "Plan Especial de la Zona Sur 1 del Puerto València-Nazaret Este" en València, en la fase de información pública y consulta a organismos.

DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN

El Plan Especial propuesto supone una modificación estructural de planeamiento al implicar la reclasificación a Suelo Urbano (SU) de terrenos actualmente clasificados como Suelo No Urbanizable (SNU) en la zona sur y la adecuación del sistema General Portuario (GTR-3) sectorizándolo. Se propone la calificación de los terrenos como zona de uso mixto complementario comercial/interacción puerto-ciudad.

Con esta actuación se busca una prolongación del barrio Nazaret hasta la valla del Puerto, de modo que actúa como una transición entre el núcleo urbano puro y la actividad portuaria pura, aunque no por ello va a perder su carácter de dominio público portuario.

En el Plan se distingue las siguientes áreas de ordenación:

- Área 1. Parque de la Desembocadura del Túria: incluye el nuevo parque y el viejo cauce del Túria. Extensión aproximada: 86.000 m² s (Área A1 + Superficie del viejo cauce)
- Área 2. De uso terciario con una extensión de 18.454 m² y edificabilidad de 25.000 m2l.
- Área 3.- Dotacional deportiva. Con una extensión de 87.900 m² cuyo destino principal será el alojar instalaciones de carácter deportivo al aire libre. El uso principal es zona verde-deportivo, uso prohibido residencial e industrial, uso compatible hospedaje y hotelero como uso vinculado a todos los usos complementarios necesarios para el desarrollo de la actividad principal.
- Área 4. Equipamiento Marblau. Equipamiento en funcionamiento actualmente como centro de juventud, universidad popular y museo de la huerta. Extensión aproximada: 2.246 m²
- Área 5. Parque Sur de Nazaret con una extensión de 19.657 m².

En lo referente a la accesibilidad, el PE's se encuentra comunicado con la el resto de la ciudad a través del Puente de Astilleros y el camino de Las Moreras. En la documentación también se indica que con las futuras actuaciones urbanísticas de Las Moreras y Grao, se posibilitará conexión ejecutando un nuevo puente como continuación de la calle Cocoteros y la conexión con la calle Ibiza. Además, se contempla la ejecución del tramo del Jardín del Turia entre la calle Ibiza y el Puente de Astilleros, previo al Parque de Desembocadura.

Tel. 98 386 60 00 telefonades des de fora de la Comunitat Valenciana
llamadas desde fuera de la Comunitat Valenciana

CSV:GGMGR5XT-YB3SSEHH-HE5IS3GD URL de validació:<https://www.tramita.gva.es/csv-front/index.faces?cadena=GGMGR5XT-YB3SSEHH-HE5IS3GD>

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
Firma automatizada para Digitalización Certificada de documentos papel	SECRETARIA GRAL ADMINISTRACION MPAL AJUNTAMENT DE VALENCIA	14/08/2019	ACCVCA-120	1532844071135916133



Id. Document: LsNo xpyN s8pE w5sx DKxp Ar8k tH8=
 Comprovar autenticitat en <https://sede.valencia.es>
 Expedient: E-03001-2019-000050-00



Direcció General d'Obres Públiques,
Transports i Mobilitat Sostenible

CIUTAT ADMINISTRATIVA 9 D'OCTUBRE – TORRE 1
C/ Democràcia, 77 - 46018 VALÈNCIA - Tel. 012

En la documentación aportada se adjunta Estudio de Movilidad en el que se analiza movilidad generada por las actuaciones previstas en el Plan Especial y se realizan las propuestas correspondientes para absorberla de modo adecuado y sin crear impacto en núcleo urbano de Nazaret. Respecto al estudio de movilidad únicamente realizar una observación respecto a la obtención de la generación de viajes, ya que parece que no se ha considerado la movilidad generada la Zona Verde-Deportiva correspondiente a zona verde, con una superficie de 72.409,15 m² y 3.620 viajes generados/día (ratio 5 viajes/100m² suelo).

El ámbito del Plan Especial se ubica al este del barrio de Nazaret y delimitado tanto por el propio barrio como por el Puerto, por lo que necesariamente la movilidad se ha de resolver a través de dicha zona residencial consolidada, con urbanización de calles en general unidireccionales y problemas de aparcamiento.

La actuación urbanística propuesta no afecta a infraestructuras públicas de transporte de titularidad autonómica, no afecta la funcionalidad de la red viaria estructural de la ciudad de València ni es incompatible con la legislación sectorial vigente en la materia de este Servicio de Planificación.

CONCLUSIÓN

En función de lo expuesto en los apartados anteriores, este Servicio de Planificación emite informe FAVORABLE, en lo referente a infraestructuras públicas de competencia autonómica y planificación viaria, al Plan Especial Zona Sur 1 del Puerto de València-Nazaret Este.

Este Servicio de Planificación considera, tal y como se establece en el Estudio del Movilidad, que respecto al tráfico rodado "todas las estrategias que se implementen en este aspecto 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". En el mismo Estudio de Movilidad se propone mejorar el camino Punta a la Mar que conecta la carretera paralela al ferrocarril con la zona de actuación, que junto con el vial de borde de la zona de actuación, genera una ronda que evita el paso del tráfico motorizado por los viales internos de Nazaret.

De acuerdo a lo establecido en el artículo 12 de la Ley de Movilidad 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat Valenciana será necesario redactar Plan de Movilidad de área generadora de alta movilidad. La aprobación de dicho Plan de Movilidad será previa a la aprobación del instrumento de ordenación que posibilita el desarrollo de la implantación (punto 8 del artículo 12 de la Ley de Movilidad). Corresponde al Servicio de Movilidad Urbana de la Subdirección General de Movilidad informar los Planes de Movilidad.

Lo que se comunica para su conocimiento y a los efectos oportunos.

València,
El Servicio de Planificación

Firmat per M^a Jose Martinez Ruzafa el
09/08/2019 10:01:44
Càrrec: Técnico del Servicio de
Planificación

Firmado por Teresa Font Jiménez el
09/08/2019 10:07:44
Cargo: Jefe Servicio de Planificación

Tel. 96 386 60 00 telefonades des de fora de la Comunitat Valenciana
llamadas desde fuera de la Comunitat Valenciana

CSV:GGMGR5XT-YB3SSEHI-HI-SISIGD URL de validació:<https://www.tramita.gva.es/csv-front/index.faces?cadena=GGMGR5XT-YB3SSEHI-HI-SISIGD>

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
Firma automatizada para Digitalización Certificada de documentos papel	SECRETARIA GRAL ADMINISTRACION MPAL AJUNTAMENT DE VALENCIA	14/08/2019	ACCVCA-120	1532844071135916133

Por otro lado, con fecha 8 de octubre de 2019 y remitida por el Ayuntamiento de Valencia, se recibe en la APV el informe del Servicio de Movilidad Sostenible relativo al PEZS1; dicho informe fue solicitado por el Ayuntamiento en el marco del trámite de Información Pública de 45 días hábiles, desde el 22/3/2019 hasta el 29/5/2019. A continuación, se aporta copia de dicho Informe:

**AJUNTAMENT DE VALÈNCIA**
SERVICI DE MOBILITAT SOSTENIBLE
OFICINA TÈCNICA D'INFRAESTRUCTURES I DADES BÀSIQUES

INFORME

2019-03001-000050-01.DOC

En el Acuerdo Plenario de 28 de febrero de 2019 de sometimiento a información pública del PEZS1 Nazaret Este del Puerto de València se expone, en relación al estudio de movilidad, que se deben prever soluciones que posibiliten un buen funcionamiento de los viales de la zona para absorber el tránsito generado por el propio Sector. No parece acertada esta afirmación del expositivo del Acuerdo Plenario puesto que las soluciones a las que se refiere deben plantearse en el propio Plan, en el que se incluye un estudio de movilidad que debe contribuir a fijar los parámetros urbanísticos del planeamiento a desarrollar. A la vista de lo que a continuación se expone en el presente informe, se considera que el documento sometido a información pública no incluye soluciones o alternativas que garanticen el buen funcionamiento de los viales existentes en su entorno ante las nuevas condiciones de movilidad que se darán con la actividad generada por el propio Sector.

La generación de viajes calculada en el estudio de movilidad incluido en el PZES1 está basada en la estimación del número de desplazamientos que generan los diferentes usos y actividades previstos, así como en la superficie de cada uno de estos usos y actividades. No existe ninguna disposición de obligado cumplimiento que determine los valores mínimos a considerar en función del uso previsto, por lo que se ha recurrido a la única referencia oficial que hay en España (DECRET 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, de la Generalitat de Catalunya). En este Decreto se define una ratio de 20 viajes/día por cada 100 m² de techo en equipamientos, habiéndose hecho extensiva esta misma ratio a todo el espacio deportivo, sin considerar que los espacios deportivos sin edificabilidad también pueden generar desplazamientos.

No se puede valorar el procedimiento seguido en la estimación de la generación de viajes de los espacios deportivos, pues éstos dependerán de factores no cuantificables como es la respuesta que la afición tenga a la actuación del equipo en las distintas competiciones y del resultado de su actuación en cada temporada. En cualquier caso, sería de interés incorporar referencias del aforo que se ha registrado y de los viajes que se han generado en la ubicación actual de los usos que se van a trasladar a este Sector.

La distribución modal de los viajes generados por los distintos usos previstos se ha calculado aplicando el mismo reparto modal del PMUS, lo que contiene un alto grado de incertidumbre, fundamentalmente por la diferencia entre los motivos de los viajes que se consideran en uno y otro caso, así como por las particulares condiciones de accesibilidad que presenta el Sector desde el resto de la ciudad y el área metropolitana. Esta incertidumbre incide directamente en los valores de viajes generados y atraídos por franja horaria y en las intensidades de circulación en esos periodos en los itinerarios de acceso y salida del Sector.

Por otra parte, el cálculo de las necesidades de aparcamiento se ha realizado a partir de la

edificabilidad, asignando un valor de una plaza por cada 100 m² o fracción, lo que también debe cuestionarse puesto que parte de las actividades que se van a desarrollar lo harán en espacios deportivos sin edificabilidad y también generarán necesidad de aparcamiento, sin haber sido considerado. También es cuestionable que parte de las necesidades de aparcamiento se satisfagan en el viario existente de borde, periférico y ajeno al Sector por la incidencia que pueda tener en el uso que hagan de este aparcamiento los residentes y visitantes del barrio de Nazaret, por lo que se considera necesario que se cumpla con la reserva de aparcamiento íntegramente en el ámbito del Sector.

En relación con la urbanización de los viales, el PEZS1 propone una reordenación de las secciones funcionales de los viales de borde que deberán ejecutarse íntegra y simultáneamente con el propio Sector. El proyecto de urbanización se redactará con la planta viaria que facilite este Servicio de Mobilitat Sostenible.

En el estudio de movilidad se afirma, sin aportar justificación alguna, que los viajes generados por el Sector en vehículo privado motorizado no introducirán impactos negativos por el interior del barrio. A la vista de las indeterminaciones referidas anteriormente en cuanto a la generación de viajes y al reparto modal, en el sentido de que los viajes que se generarán pueden superar de manera significativa los previstos en el estudio, así como que el viario de acceso al Sector se compone de dos únicos itinerarios, a través del propio barrio de Nazaret o por el camino de la Punta al Mar, no se considera conveniente el incremento de intensidad de circulación que pudiera generar el Sector en ninguno de los dos itinerarios. Se considera imprescindible incorporar en el Plan un viario de acceso que sea independiente del viario existente en el barrio, para lo que se propone el itinerario alternativo a través del viario de la ZAL, habilitando una nueva conexión con la calle Algemés sobre el jardín existente al norte de los viales de la ZAL.

En relación con lo indicado en este Informe:

- En el presente Plan de Movilidad se toma como referencia para la obtención de la generación de viajes y las plazas de aparcamiento necesarias correspondientes a los usos ZV-DP/DP los procedentes de aforos directos en una instalación de análogas características a la que se va a implantar en el PEZS1. Por analogía, se han utilizado datos procedentes de la actual Ciudad Deportiva del Levante UD S.A.D. en Bunyol, obtenidos el último trimestre del año 2019.
- La distribución modal de los viajes que se aplica se ha obtenido considerando los datos procedentes del Plan de Movilidad Metropolitana de Valencia (PMoMe), obtenidos a partir de encuestas realizadas durante el año 2018 y publicados en el año 2019, que es la referencia más actualizada en el momento de redacción del presente Documento. A partir de los datos de la referencia, se han particularizado los mismos para el caso del PEZS1.
- Se han planteado cinco alternativas de acceso al ámbito del PEZS1, entre ellas un itinerario a través del viario de la ZAL que habilita una nueva conexión sobre el jardín existente al norte de los viales de la ZAL (Alternativa 3). De cada una de las alternativas planteadas se han obtenido sus ventajas e inconvenientes, así como el coste económico de las actuaciones necesarias para su puesta en servicio.

1.2 OBJETO DEL PLAN DE MOVILIDAD

El objeto del presente documento consiste en la elaboración de un Plan de Movilidad para el ámbito territorial del PEZS1 y su entorno para dar cumplimiento a lo recogido en el artículo 12 de la Ley de Movilidad 6/2011 respecto a áreas generadoras de alta movilidad, tal como se indica en el Informe de fecha 9 de agosto de 2019 del Servicio de Planificación de la Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad Sostenible de la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad.

Por otro lado, en el presente Documento se pretende dar respuesta a las cuestiones planteadas en el Informe del Servicio de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Valencia recibido en la APV con fecha 8 de octubre de 2019.

1.3 OBJETO DEL PEZS1

La APV, en aras a desarrollar una política de integración puerto-ciudad y a través de un convenio con el Ayuntamiento de Valencia, va a desarrollar el PEZS1 dentro del dominio público portuario en la zona próxima a Nazaret, donde se pretende desarrollar usos de interacción puerto-ciudad y complementarios.

Este PEZS1 se desarrolla en esta zona conforme a lo indicado en el 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.

1.4 ÁMBITO DE ACTUACIÓN. LOCALIZACIÓN

Los terrenos que conforman el ámbito territorial del PEZS1 se encuentran delimitados:

- 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 Sec 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 Valencia. La delimitación exacta de dichos ámbitos queda reflejada en los planos de Información del PEZS1. La superficie total es 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 y en el Plano nº1 se recoge la localización del ámbito del PEZS1.



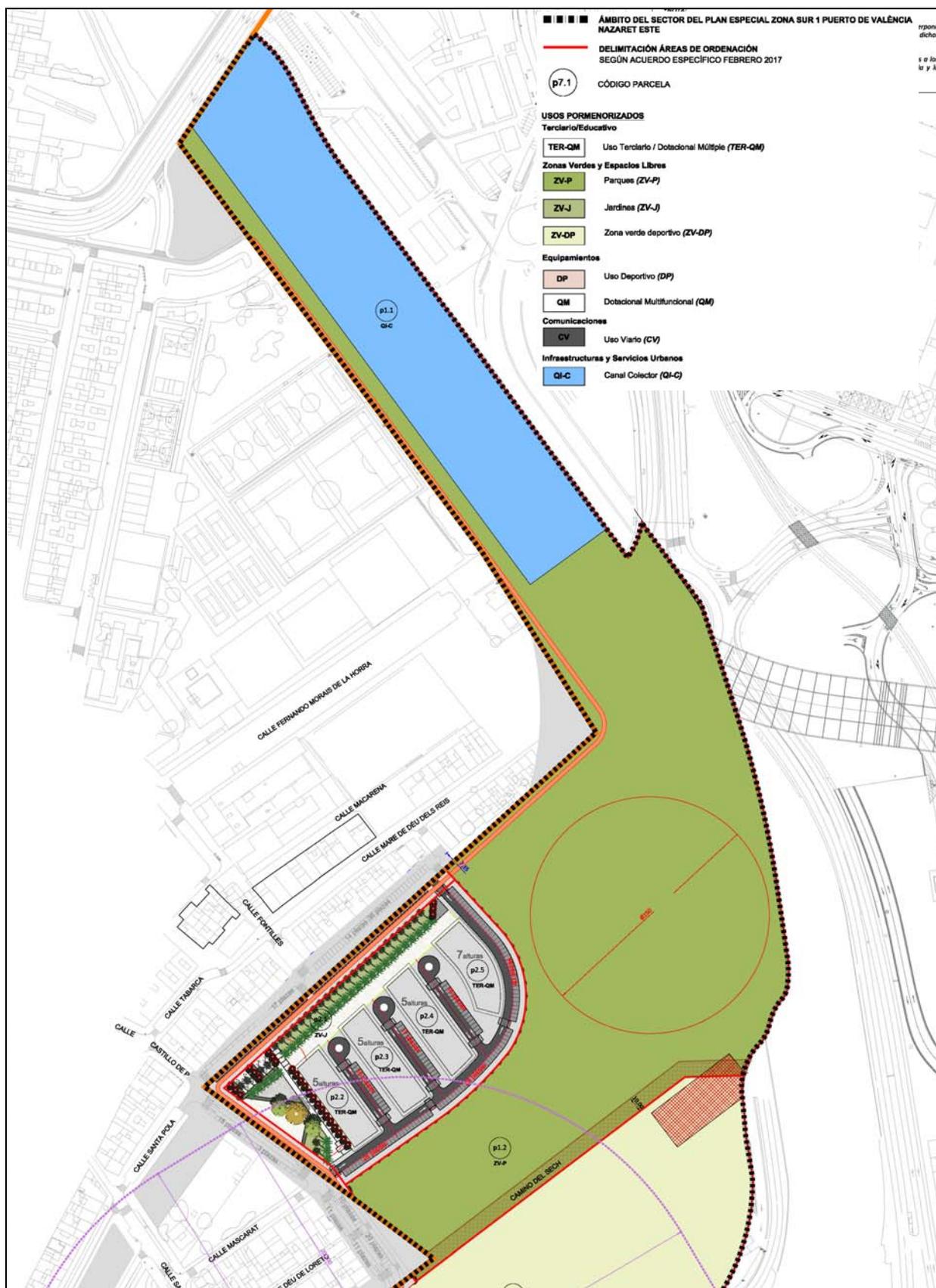
Localización del ámbito del PEZS1 (Fuente: Elaboración propia)

1.5 DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA

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.

En imágenes adjuntas y en los planos 2.1 y 2.2 se describe gráficamente la ordenación propuesta:



Ordenación del ámbito 1 -zona Norte. (Fuente: PEZS1)



Ordenación del ámbito 2 -zona Sur. (Fuente: PEZS1)

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

2.1 EL ÁMBITO DEL PEZS1 EN EL PMOME VALENCIA

El Plan de Movilidad Metropolitano Sostenible del Área de Valencia (en adelante el PMoMe) es un documento estratégico formulado por la Consellería de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad de la Generalitat Valenciana que pretende asentar las bases y las líneas de actuación del sistema de transporte y movilidad en los próximos 12 años en el Área Metropolitana de Valencia, de forma que, las futuras inversiones en infraestructuras y las estrategias a implantar sean fruto de una calmada reflexión, basada en datos, análisis técnicos, alineada con los principios de sostenibilidad promulgados por la Unión Europea, contando con la participación de administraciones, operadores de transporte y ciudadanía.

Para poder analizar la movilidad en el Área Metropolitana de València se llevó a cabo durante el año 2018 una encuesta domiciliaria telefónica de movilidad, realizándose un total de 19.128 encuesta validas.

De acuerdo con la zonificación del Área Metropolitana de Valencia establecida en el PMome, el ámbito territorial del PEZS1 afecta a las zonas de Transporte 138,139 y 140.



Zonas de transporte en el ámbito del PEZS1 (Fuente PMoMe)

La zona 138 incluye el flanco de poniente del barrio y la zona del PAI de las Moreras; la zona 139 se corresponde con el núcleo histórico de Nazaret incluyendo las instalaciones deportivas situadas al Norte del barrio; la zona 140 incluye el ámbito territorial del PEZS1 y las instalaciones de la ZAL del Puerto de Valencia

La matriz origen-destino del PMoMe nos proporciona los viajes en día medio que se originan o tienen como destino estas zonas. Así, la zona 139 (Núcleo de Nazaret) es origen de un total de 10.863 viajes, la 140 (ámbito PEZS1 y ZAL) de 874 viajes y la zona 138 (Oeste del barrio y zona PAI Moreras), de 2.620.

Zona de transporte	Total generación	Total atracción	Generados exteriores	Atraídos exteriores	Internos
138	2.620	2.547	2.309	2.236	311
139	10.863	10.707	7.707	7.551	3.156
140	874	874	874	874	0
Total	14.357	14.128	10.890	10.661	3.467

Por lo que se refiere a los viajes con destino en estas tres zonas, la zona 138 es destino de 2.547 viajes, la 139 de 10.707 y la 140 de 874.

Por otro lado, en ninguna de esas tres zonas de transporte se localiza algún centro atractor de viajes de acuerdo con lo indicado en el PMoMe:

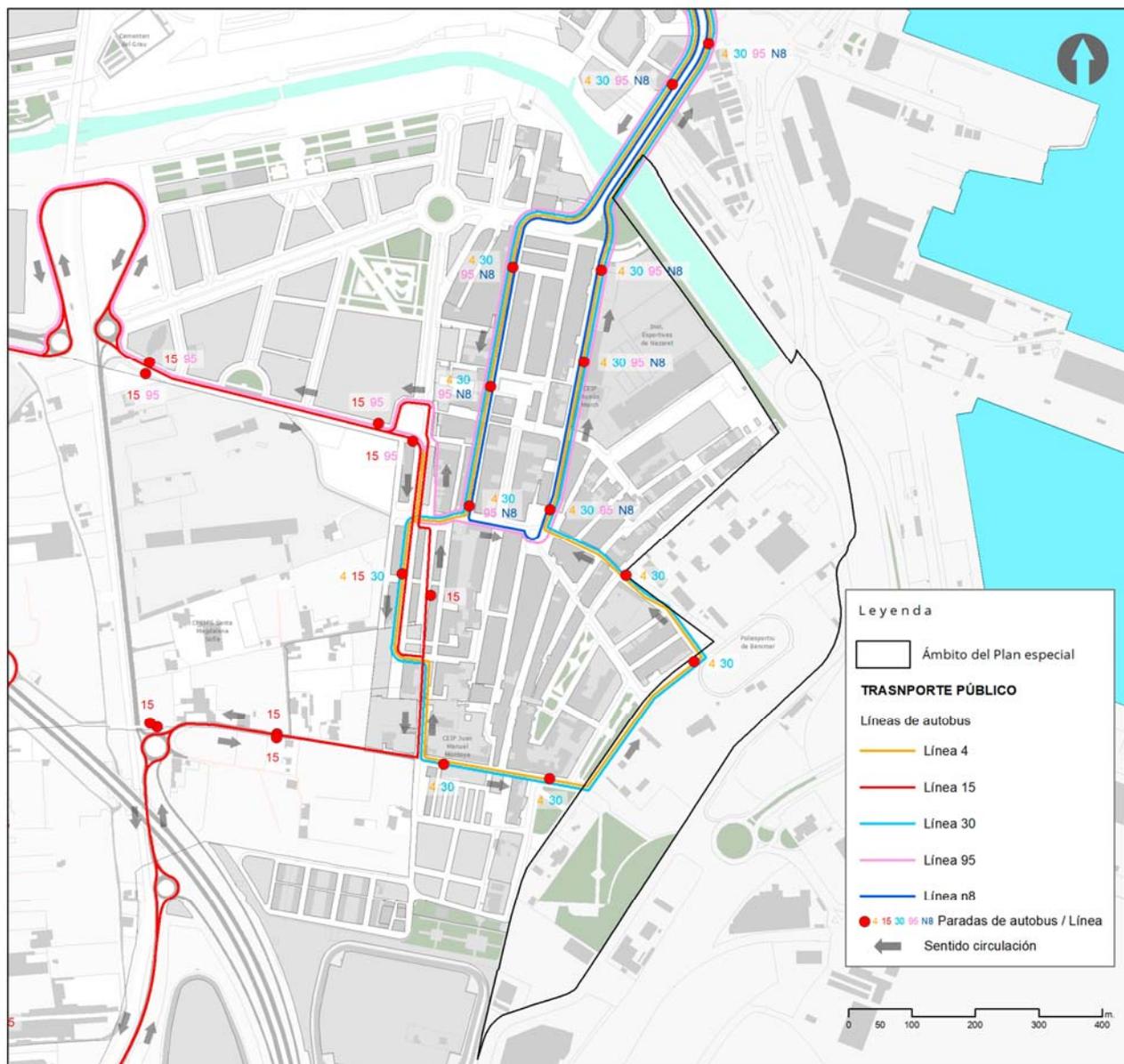
GRANS CENTRES ATRACTORS DE VIATJES		
València Capital		
Nre.	DESCRIPCIÓ	BARRI
1	Estación del Nord	LA ROQUETA
2	Estación Joaquín Sorolla	ARRACAPINS
3	Estación del Cabanyal	CABANYAL-CANYAMELAR
4	Estación Pont de Fusta	MORVEDRE
5	Ciudad de las Artes y las Ciencias	CIUTAT DE LES ARTS I CIENCIES
6	Ciudad de la Justicia	CIUTAT DE LES ARTS I CIENCIES
7	Universitat de València (Campus B. Ibáñez)	CIUTAT UNIVERSITARIA
8	Universitat de València (Campus Tarongers)	LA CARRASCA
9	Universitat Politècnica de València (Campus de Vera)	LA CARRASCA
10	Sede Nuevo Ayto. (Tabacalera)	EXPOSICIO
11	Ciutat Administrativa 9 d'Octubre (GV)	NOU MOLES
12	Eedificios PROP Gregorio Gea	MARXALENES
13	Acceso Puerto y Terminal Cruceros	EL GRAU
14	Centro Comercial El Saler	CIUTAT DE LES ARTS I DE LES CIENCIES
15	Centro Comercial Aqua y Corte Inglés Av. Francia	PENYA-ROJA
16	Centro Comercial Nuevo Centro	CAMPANAR
17	Centro Comercial Ademuz - El Corte Inglés	BENICALAP
18	Centro Comercial EspaiCampanar (Decathlon)	CAMPANAR
19	Centro Comercial Carrefour Campanar	SANT PAU
20	Centro Comercial Zona Centro - Colón	LA XEREA
21	Centro Comercial Arena	SANT LLORENS
22	Centro Comercial Media Markt Palacio Congresos	BENIFERRI
23	Mercado Central de Valencia	LA SEU
24	Hospital Clínico Universitario de Valencia	CIUTAT UNIVERSITARIA
25	Hospital General Universitario de Valencia	LA FONTSANTA
26	Hospital Universitario Dr. Peset Aleixandre	FAVARA
27	Hospital Universitari i Politècnic La Fe	MALILLA
28	Hospital Pare Jofré	FAVARA
29	Hospital Quironsalud de Valencia	CIUTAT UNIVERSITARIA
30	Hospital Arnau de Vilanova	SANT PAU
31	Hospital 9 de Octubre S.A.U.	SANT PAU
32	Hospital Virgen del Consuelo	LA RAIOSA
33	Hospital Católico Universitario Casa de Salud	ALBORS
34	Hospital Nisa Valencia al Mar	LA MALVA-ROSA
35	Instituto Valenciano de Oncología	CAMPANAR
36	Polígono Industrial Vara de Quart	VARA DE QUART
37	Polígono Industrial Horno de Alcedo	EL FORN D'ALCEDO
38	Mercavalencia	LA PUNTA
39	Conselleria de Educació	CAMPANAR
40	Conselleria de Sanitat	EXPOSICIO
41	Feria de Valencia	BENIMÀMET
42	Palau de Congresos	BENIFERRI
43	Bioparc	SANT PAU
44	Estadio de Mestalla	MESTALLA
45	Estadio Ciutat de València	SANT LLORENÇ

Centros atractores de viajes en la ciudad de Valencia (Fuente PMoMe Valencia)

2.2 EL TRANSPORTE PÚBLICO

2.2.1 Autobús

En la siguiente figura y en el Plano nº3 se representan los recorridos y las paradas de la EMT en el entorno del ámbito territorial del PEZS1:



Itinerarios y paradas de la EMT en el entorno del ámbito territorial del PEZS1 (Elaboración propia)

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



Esquema Línea 4 (Fuente: EMT Valencia)

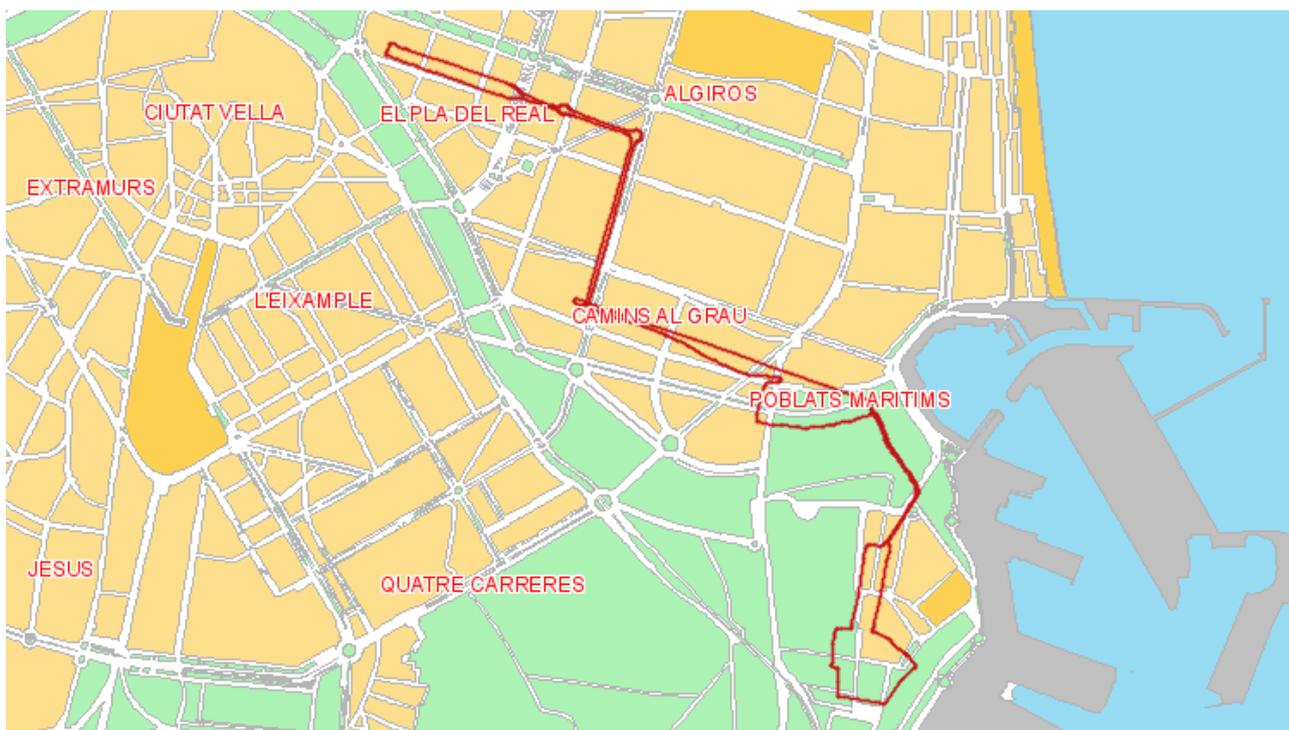
La línea, en días laborables tiene una frecuencia de paso media de entre 8 y 12 minutos. En su recorrido desde Nazaret hasta el centro de la ciudad, la primera salida en día laborable se produce a las 05:50 y la última a las 22:15; en día festivo la frecuencia media baja a 13-17 minutos (11-15 minutos los sábados), siendo su primera salida a las 06:45 (6:05 los sábados) 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 22:00, con una frecuencia aproximada a lo largo del día de 8-12 minutos. En festivo, la primera salida se produce a las 07:10 (6:30 los sábados) y la última a las 22:00, con una frecuencia aproximada de 13-17 minutos (11-15 minutos los sábados).

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, 15, 16, 19, 25, 26, 28, 30, 31, 32, 70, 71, 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 18-35 minutos con primera salida a las 7:00 y última a las 22:15. En festivo, la frecuencia pasa a aproximadamente 30 minutos, y está operativa de 7:40 (7:10 los sábados) a 22:15. En sentido Hospital la frecuencia de paso media en día laborable es de 18-35 minutos, con primera salida a las 6:30 y última a las 22:15. Los festivos la línea opera entre las 7:15 (6:45 los sábados) 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, 71, 80, 81, 90, 92 y 95.

La **línea 95** conecta el Hospital General con la Playa de la Arenas, discurrendo 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 Marítims, 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 8-12 minutos. En festivo, las salidas comienzan a las 07:30 (7:00 los sábados) y acaban a las 22:20, con una frecuencia media de 15-19 minutos (14-17 minutos los sábados).

La frecuencia media de paso hacia el Hospital en día laborable es de 8-12 minutos hasta las 20:57 y de 14-15 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 07:40 (7:00

los sábados) y las 22:20, con una frecuencia de 18-20 minutos hasta las 11:25 y de 15-18 minutos posteriormente.



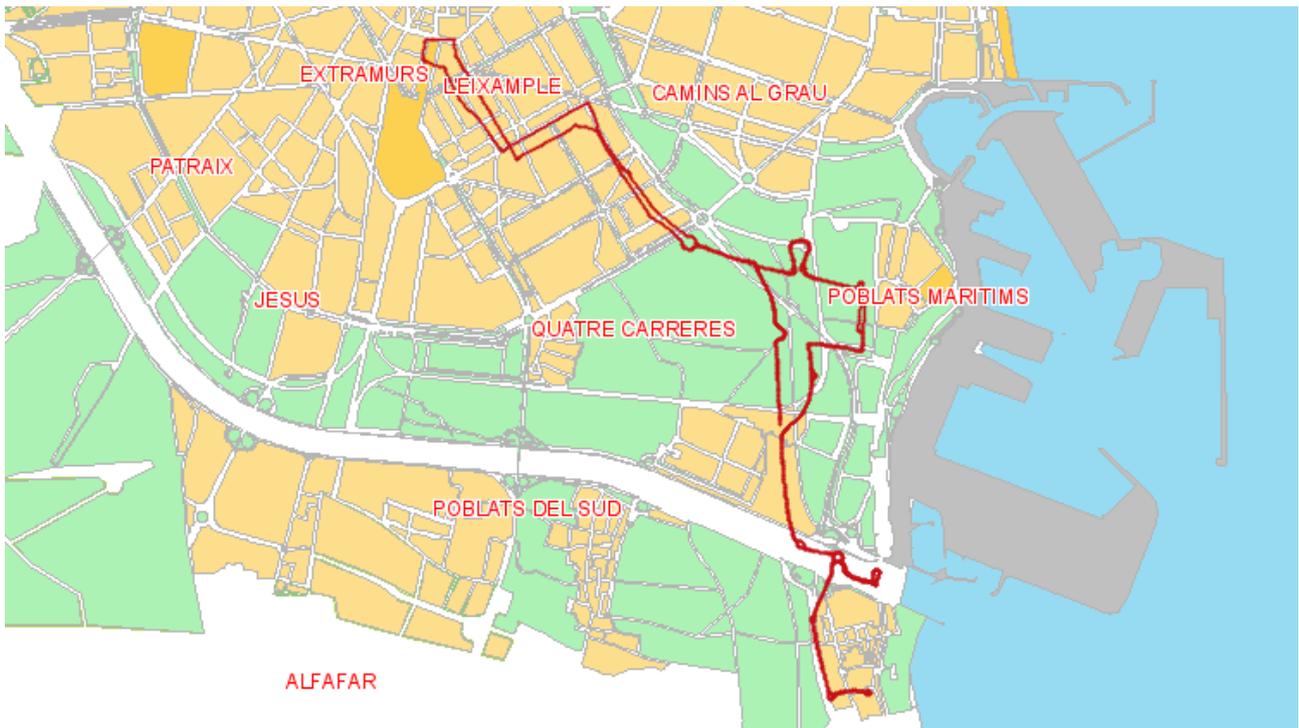
Esquema Línea 95 (Fuente: EMT Valencia)

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, 6, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 16, 19, 25, 26, 28, 30, 35, 67, 70, 7379, 92, 94, 98 y 99

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

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 Poblets Marítims.



Esquema Línea 15 (Fuente: EMT València)

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 (7:00 los sábados) 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.



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 22:15 y la última a la 01:30, con una frecuencia de paso de 50 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 25 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 14 viajes completos por noche entre la Plaza del Ayuntamiento y Nazaret, con una frecuencia de paso de 25 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 3:36.

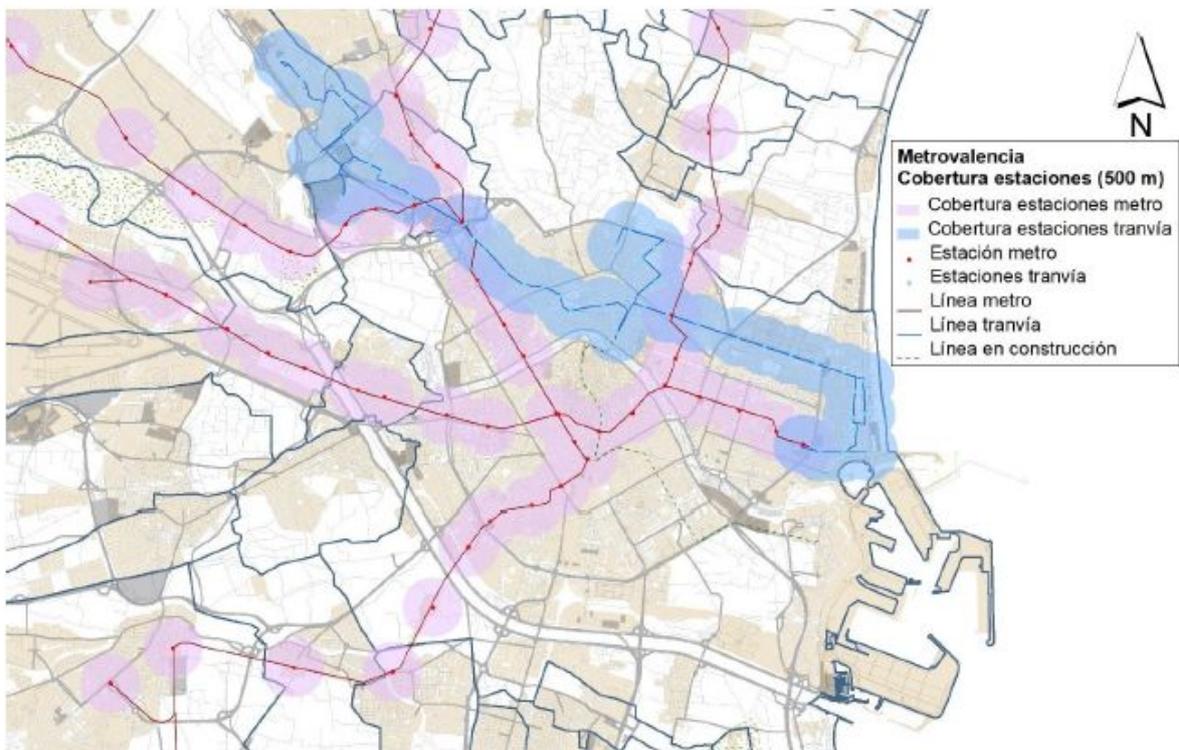
2.2.2 Ferrocarril

En la actualidad el ámbito del PEZS1 no cuenta con transporte público ferroviario. No obstante, la red de Metrovalencia en la ciudad en actualidad es la que se refleja en la siguiente figura:



Red de Metrovalencia en la actualidad (Fuente Metrovalencia)

Con esta red, la cobertura de las estaciones de Metrovalencia en la ciudad queda como sigue:



Cobertura de las estaciones de Metrovalencia (Fuente PMoMe Valencia)

Se muestra la red de Metrovalencia ya que como parte de la futura Línea 10, existe un ramal tranviario ya construido que penetra en el barrio de Nazaret 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. 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 el tendido de tranvía existente 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.

Todas estas actuaciones en proyectos y previstas en un futuro facilitarán la movilidad del área metropolitana con los centros generadores de movilidad del Plan PEZS1. No obstante, como no se encuentra en servicio la línea 10, y no todos los usos del PEZS1 se van a poner en funcionamiento simultáneamente, es imposible cuantificar con exactitud el

efecto de ambos, por lo que se tendrán en cuenta en futuros cálculos y previsiones, conforme vayan entrando en servicio.

A partir de las previsiones de crecimiento de la red, se ha podido elaborar un grafo aproximado de cómo quedará en el futuro la red de Metrovalencia, donde se puede ver que Nazaret contará con una estación de la futura línea 10:



Red prevista de Metrovalencia proyectada (Fuente <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=17621623>)

2.2.3 Taxi y VTC

El servicio taxi no disponen de ninguna parada fija en el ámbito analizado; sin embargo, tanto el conjunto de taxi y de VTCs de Valencia tienen servicio en el ámbito de la propuesta y se puede disponer de ellos por distintos medios, tanto aplicaciones móviles, teléfono o paradas por la calle.

2.2.4 Park&ride

Son los aparcamientos disuasorios ubicados en la periferia de las grandes ciudades, que permiten aparcar el vehículo privado y acceder tanto al centro de las mismas como a los diferentes focos generadores de movilidad, mediante el uso del transporte público, suelen ser aparcamientos gratuitos. En el área metropolitana de Valencia estos aparcamientos están asociados a estaciones de Metro y cercanías de Renfe para facilitar la intermodalidad entre transportes público y privado.

No existe ningún park&ride en el entorno del ámbito del PEZS1.

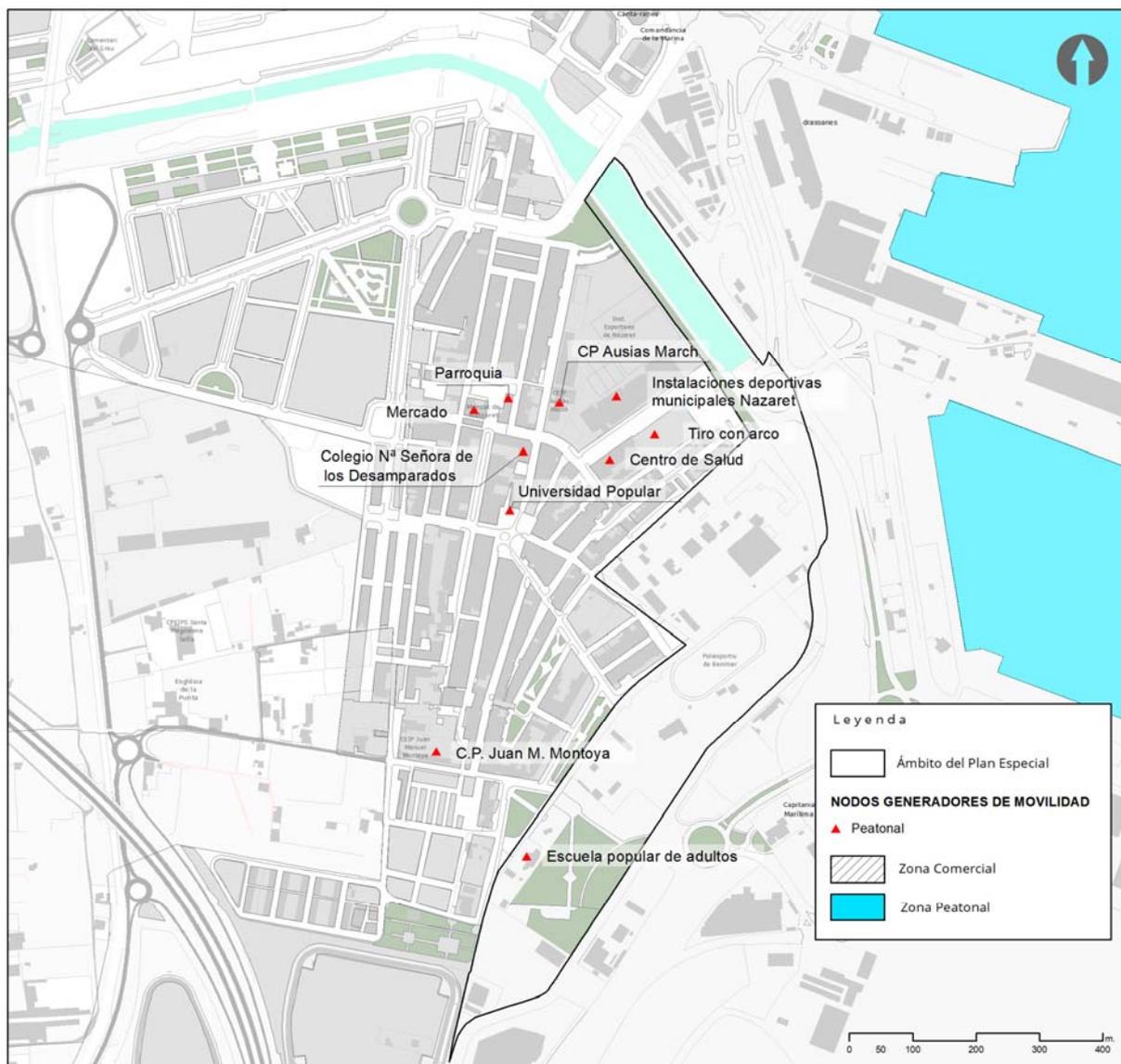
2.3 LA MOVILIDAD NO MOTORIZADA

2.3.1 El tráfico peatonal

Como se ha puesto de manifiesto con el análisis de la información de reparto modal procedente del PMoMe, la participación de los viajes a pie en el total de los desplazamientos en el entorno del ámbito del PEZS1 actualmente se encuentra del orden de un 10% por encima de la media de la ciudad, lo cual probablemente sea debido a su localización aislada respecto del resto de la ciudad, condicionada por la colindancia con el cauce del Turia al N, la Huerta y las infraestructuras viarias y ferroviaria al O y la zona portuaria al E, que hace que la movilidad peatonal tenga un carácter marcadamente local.

Se prevé que con el desarrollo de la actuación objeto del PEZS1, así como el desarrollo urbanístico de Moreras II, el Sector del Grao y la conexión del ámbito con el corredor verde de la ZAL que llega hasta la Albufera, se incremente este porcentaje.

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 peatonal (Fuente: elaboración propia)

Por lo que se refiere a la actividad comercial, el barrio de Nazaret 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 donde los usuarios externos al barrio 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, que queda integrada como área 4 en el PEZS1, sede de algunas asociaciones vecinales.

Respecto a las circulaciones peatonales externas al barrio de Nazaret, los tráficos son de reducida magnitud; de estos, el único relevante es el que conecta el barrio de Nazaret con el resto de Poblats Marítims, 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 intensidad de tráfico motorizado que soportan los viales, hacen que esta relación no se encuentre excesivamente desarrollada.



Sección puente de Astilleros

2.3.2 La bicicleta y los VMP

El entorno del PEZS1 se caracteriza por la práctica ausencia de carriles ciclistas segregados que discurran por su interior.

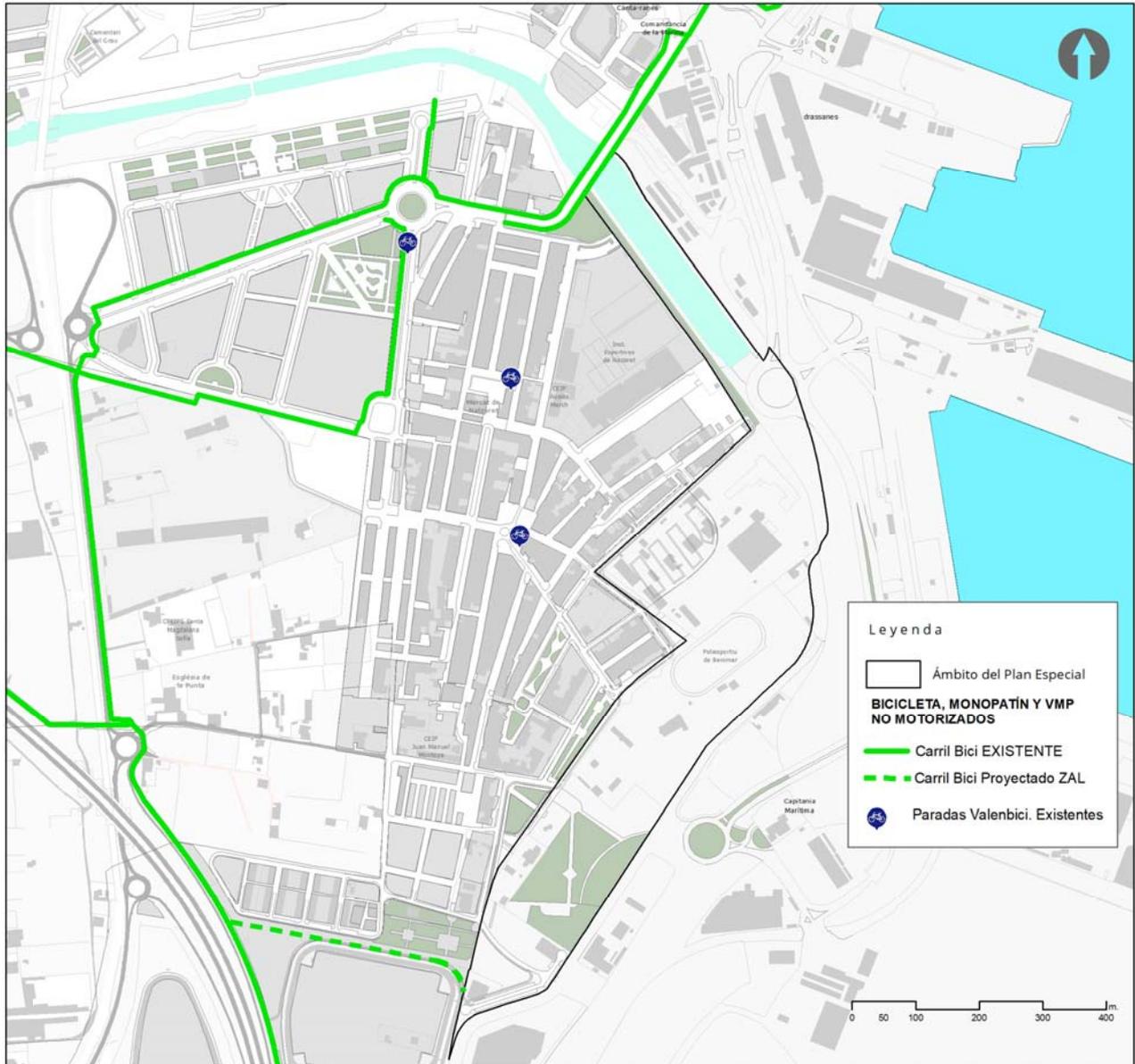
Los carriles ciclistas existentes discurren por los bordes exteriores del barrio, sin penetrar en este. Así, un primer carril ciclista es el proveniente de la Marina y que sigue por la avenida del Ingeniero Manuel Soto y por el Puente de Astilleros (donde recientemente se ha habilitado otro carril en la otra margen desde el edificio de la Autoridad Portuaria de Valencia, que muere al llegar a Nazaret), para una vez cruzado este continuar por el camino de las Moreras hasta que se ve interrumpido por las vías del ferrocarril en la Calle Fontilles donde el carril se dirige 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, por el borde este de la ZAL del Puerto de Valencia, en dirección a Pinedo y Pobles del Sud.

Este carril bici tiene un ramal que conecta con la ubicación del puente a construir como parte de la urbanización del PAI Grao-Cocoteros.

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.

Además de los anteriores, se encuentra proyectado otro ramal de carril bici por el límite N de la ZAL del Puerto de Valencia, entre el que discurre paralelo a la V-15 y el ámbito del PEZS1.

Por lo que se refiere a las estaciones del servicio público de bicicletas Valenbisi, en el entorno del PEZS1 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.



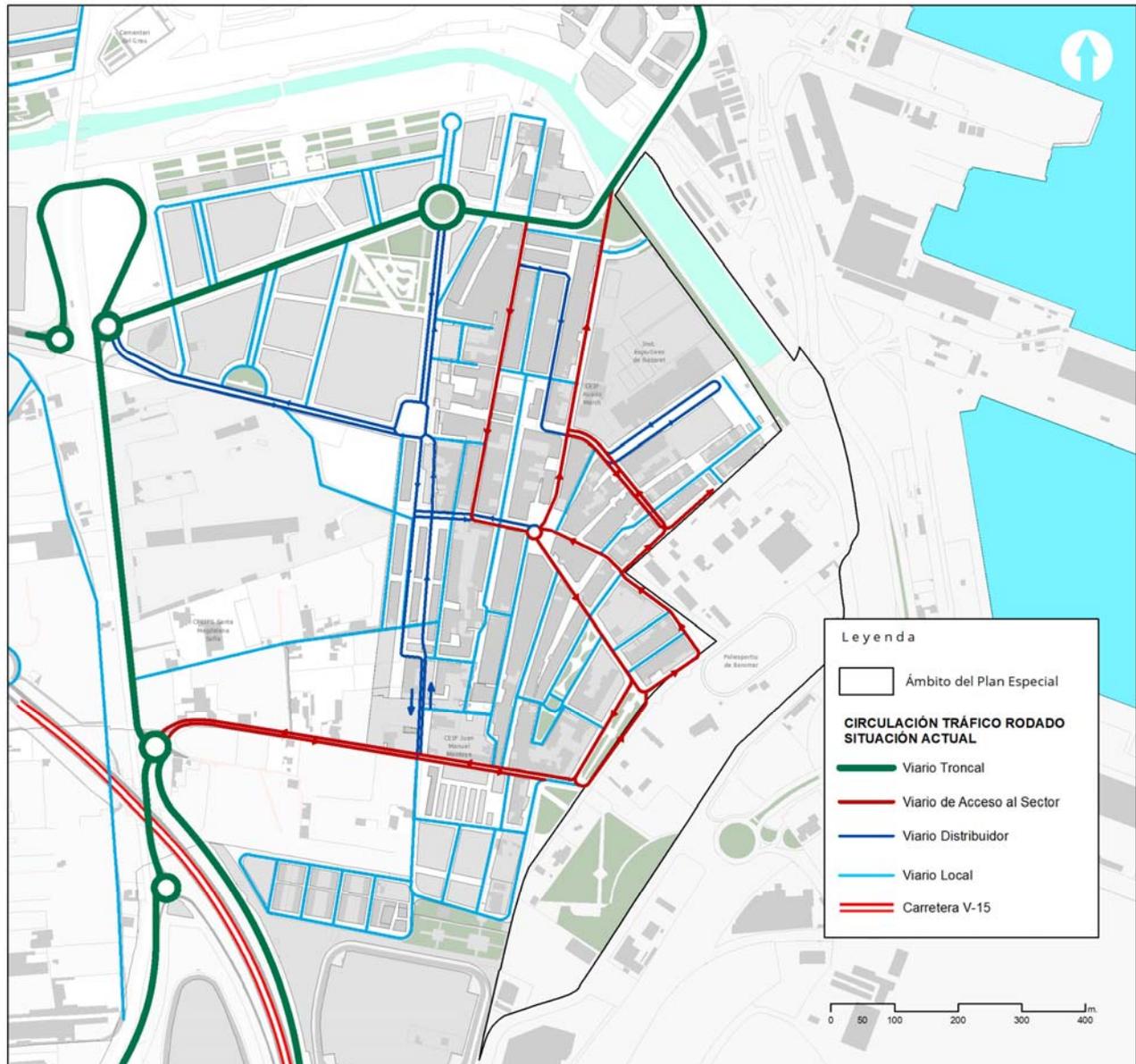
Carriles bici y paradas de Valenbisi en el entorno del ámbito territorial del PEZS1 (Fuente: Elaboración propia)

2.4 EL VEHÍCULO PRIVADO MOTORIZADO

2.4.1 El tráfico rodado

En la actualidad, los accesos rodados troncales al ámbito territorial del PEZS1 son:

1. El Puente de Astilleros por el NE, por el que se accede desde el barrio del Grao y la Marina, a través del barrio de Nazaret.
2. El camino de las Moreras por el NO, este último muy condicionado por el paso superior sobre las vías del ferrocarril,
3. La V-15 y posteriormente la CV-5010, hasta la rotonda del camino de las Moreras al N o el camino de la Punta al Mar (extremo S de Nazaret).



Principales vías de circulación actual (Fuente: Elaboración propia)

En lo referente a la situación concreta del tráfico en el entorno próximo del PEZS1, éste 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.

2.4.2 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.

2.4.2.1 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.

2.4.2.2 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 tiene 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

2.4.2.3 Calle del Sec

Actualmente la prolongación de 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

2.4.2.4 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

2.4.2.5 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

Calle	ÁMBITO DEL PEZS1	ENTORNO INMEDIATO
	Nº Plazas	Nº Plazas
Algemesi	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 350 plazas aproximadamente.



Aparcamiento en calle Fernando Morais



Explanada pavimentada al final de la calle Fernando Morais

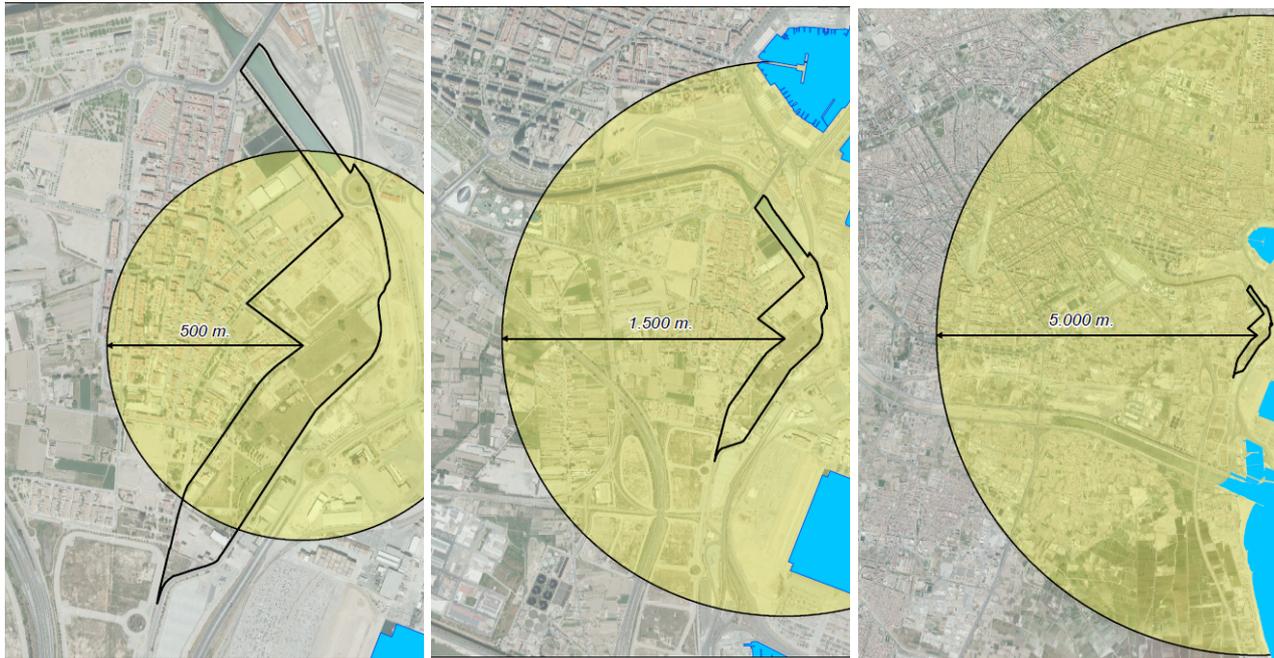
Estas plazas de aparcamiento se encuentran habitualmente desocupadas, y solo excepcionalmente, coincidiendo con eventos de amplia participación en las instalaciones deportivas, puede llegar a agotarse la capacidad de aparcamiento en la zona, por lo que en condiciones habituales se dispone de una capacidad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

2.5 EL REPARTO MODAL

A la hora del reparto modal afectan diversos factores entre los que destacan:

En nuestro contexto geográfico, las distancias de menos de 1,5 km se realizan a pie, lo que si sumamos los desplazamientos en el rango de los 1,5-5 km, susceptibles de realizarse en modos no motorizados (vehículos de movilidad personal, bicicleta y a pie), existe un potencial del 59% para este tipo de movilidad. Considerando que los desplazamientos entre 5 y 10 km son aptos para el transporte público, así como la mitad de los que alcanzan entre 10 y 25 km, el potencial para el transporte público colectivo es del 26,5%, lo que indica que un total de desplazamientos potencialmente sostenibles del 85,5%.

Por otro lado, el radio de acceso a los nodos de entrada a las redes de transporte público, como ya hemos visto, se establece en 500 m.



En las imágenes adjuntas se pueden ver los radios de cobertura de los distintos modos sostenibles en el ámbito territorial del PEZS1

Se aprecia como el área susceptible de movilidad peatonal abarca el barrio de Nazaret, parte de La Punta, zona protegida de la huerta y escasamente el Oceanográfico. En el caso de la movilidad ciclista prácticamente se abarca la mitad Este del Municipio de Valencia, pero sin abarcar el resto de Municipios del área Metropolitana.

En el caso de irnos a distancias aptas para movilidad de transporte urbano, desde el ámbito del PEZS1 se alcanzaría la práctica totalidad del núcleo central de la ciudad de Valencia, además de por el Norte: Alboraya, Tavernes Blanques, Almásera, Meliana, Foios y Port Saplaya, por el Oeste Burjassot, Xirivella, Quart de Poblet, Picanya y Paiporta y por el Sur: Sedaví, Benetusser, Massanasa, Catarroja, Albal y los Poblados del Sur.

El reparto modal actual en el ámbito de afección del PEZS puede obtenerse a partir de la explotación de la base de datos de desplazamientos del PMoMe.

En este sentido, como ya se ha comentado, el ámbito territorial del PEZS1 afecta a las zonas de Transporte 138, 139 y 140 de las definidas en el PMoMe.

La zona 138 incluye el flanco de poniente del barrio y la zona del PAI de las Moreras; la zona 139 se corresponde con el núcleo histórico de Nazaret incluyendo las instalaciones deportivas situadas al Norte del barrio; la zona 140 incluye el ámbito territorial del PEZS1 y las instalaciones de la ZAL del Puerto de Valencia

A partir de la explotación de la base de datos de desplazamientos del PMoMe, en los viajes con destino en estas tres zonas de transporte el reparto modal queda como sigue:

MODO DE TRANSPORTE	ZONA 138	ZONA 139%	ZONA 140%
A pie	49%	54%	30%
Bicicleta propia	5%	1%	0%
Bus urbano (EMT Valencia)	12%	18%	0%
Bus urbano (municipal)	7%	0%	0%
Coche como acompañante	11%	1%	0%
Coche como conductor	12%	25%	70%
Moto como conductor	1%	1%	0%
Taxi	3%	0%	0%
TOTAL	100%	100%	100%

Y en los que tienen destino en el barrio:

MODO DE TRANSPORTE	ZONA 138	ZONA 139%	ZONA 140%
A pie	49%	48%	40%
Bicicleta propia	5%	1%	0%
Bus urbano (EMT Valencia)	15%	22%	0%
Bus urbano (municipal)	5%	0%	0%
Coche como acompañante	10%	1%	0%
Coche como conductor	12%	26%	60%
Moto como conductor	1%	1%	0%
Taxi	1%	0%	0%
TOTAL	100%	100%	100%

Como comparación, se muestra el reparto modal global para la ciudad y para el AMV según el PeMome:

Ámbito	A pie	Bicicleta	Transporte público	Autobús discrecional	Regional/larga distancia/AVE	Vehículo privado	Cabify u otros	Taxi
Valencia	43,9	4,3	20,8	0,9	0,0	29,0	0,4	0,7
Área metropolitana	40,9	2,4	13,6	1,2	0,0	41,3	0,2	0,4

2.6 CONCLUSIONES

2.6.1 Red de EMT

En la actualidad, existen dos líneas de la EMT, la 4 y la 30 con paradas en el propio ámbito territorial del PEZS1. Una de estas paradas se localiza en la C/ Punta al Mar entre la C/ Algemesí y C/ Manuel Carboneres otra en la C/ Sec limítrofe con el PEZS1 y otra también en la C/ Castell de Pop junto a la intersección con C/Jesús Nazaret.

La línea 4 de EMT comunica el ámbito territorial del PEZS1 con la Plaza de l'Ajuntament/Reina, atravesando en su recorrido los distritos de Poblats Marítims, Camins al Grau, El Pla del Real y Ciutat Vella.

La línea 30 de EMT une ámbito territorial del PEZS1 con el Hospital Clínico de Valencia, atravesando los distritos de Poblats Marítims, Camins al Grau, Algirós y El Pla del Real.

Además, dentro del radio de afección de 500 m en torno al PEZS1, se localizan varias paradas de las líneas 15, 95 y N8, las tres más cercanas en la C/Parque de Nazaret , y otras tres en la C/ Mayor de Nazaret-Vilanova y Piera.

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, Pobltas Maritims, El Pla del Real, La Saldia y Campanar.

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

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. En viernes y vísperas de festivos realiza 14 viajes completos.

En consecuencia, se puede considerar que el ámbito territorial del PEZS1, y por extensión el barrio de Nazaret, cuenta con una adecuada cobertura de la red de transporte público municipal.

2.6.2 Red de Metrovalencia

En la actualidad, no existen paradas de Metrovalencia en el entorno inmediato del ámbito territorial del PEZS1.

Sin embargo, como parte de la futura Línea 10 de Metrovalencia, ya existe un ramal tranviario que penetra en el barrio de Nazaret por la calle Fontilles y finaliza en las proximidades del Mercado de Nazaret, donde se encuentran las toperas de las dos vías existentes. La distancia desde esta localización al ámbito territorial del PEZS1 es de unos 350 m, por lo que dicho ámbito queda de lleno en su radio de cobertura peatonal.

La línea 10 pone en comunicación los barrios de Russafa (calle Alicante) y Nazaret, con paradas en Reino de València, peris y Valero, Antonio Ferrandis, Ciutat de les Ciències, y Camino de las Moreras. 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.

2.6.3 Taxi y VTC

No existen paradas de taxi en el ámbito, aunque el servicio de taxi y VTC es accesible tanto a través de las distintas plataformas digitales como telefónicamente.

2.6.4 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.

Entre las áreas generadoras de movilidad destaca el casco antiguo de Nazaret, entorno a la Iglesia parcialmente peatonalizado. También los centros educativos, así como las

instalaciones deportivas municipales y el Centro de Salud al norte del barrio generan tráfico peatonal, vehiculado fundamentalmente por las calles Alta del Mar, Parque de Nazaret (donde también se localizan las paradas de la EMT más próximas) y Fontilles.

En la actualidad el único tráfico relevante peatonal hacia el ámbito del PEZS1 es el que puedan generar el equipamiento MarBlau o el Parque Sur, en cualquier caso, mayoritariamente de carácter local. No obstante, es previsible que con la puesta en servicio de la ZAI del Puerto y de su zona verde perimetral, aumenten las circulaciones peatonales hacia la misma.

2.6.5 La bicicleta y los VMP

El entorno del PEZS1 se caracteriza, en la actualidad, por la ausencia de carriles ciclistas segregados que discurran por su interior. Los carriles ciclistas existentes discurren por los bordes exteriores del barrio de Nazaret, sin penetrar en éste.

Destaca el que proviene de la Marina Real, pasa por el Puente de Astrilleros (que cuenta con carril bici en sus dos calzadas) sigue por Camino de las Moreras para continuar por el margen de la CV-5010 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, por el flanco oeste de la Zal del Puerto de Valencia. Este carril bici tiene un ramal que conecta con la ubicación del puente a construir como parte de la urbanización del PAI Grao-Cocoteros, y además tiene prevista su conexión con el ámbito del PEZS1 a través de la zona verde proyectada al norte de la ZAL del Puerto de Valencia.

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. 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 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 entorno del PEZS1 se cuenta con tres.

2.6.6 El tráfico rodado

Los principales viales troncales de acceso al ámbito del PEZS1 son el Puente de Astilleros por el NE, el camino de las Moreras por el NO, y la V-15 y posteriormente la CV-5010.

En lo referente a la situación concreta del tráfico en el entorno próximo del PEZS1, éste 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.

2.6.7 El aparcamiento en superficie

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. Algemesi)	14	27
Algemesi	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 en el entorno inmediato del ámbito territorial del PEZS1.

3_ ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD GENERADA POR EL DESARROLLO DEL PEZS1

3.1 INTRODUCCIÓN

Para la estimación de lo movilidad generada por los distintos usos previstos en el ámbito del PEZS1 se van a emplear distintos criterios, en función de la tipología y características de cada uno de ellos.

Así, en primer lugar, para los usos Parque (ZV-DP, ZV-J), Equipamientos (DM) y Terciario (TER/QM), se van a obtener los viajes generados a partir de la aplicación bien a su superficie en el primero de los casos o bien a su edificabilidad en los dos últimos de unos ratios de generación diaria de viajes/m² o viajes/m²t sancionados por la práctica urbanística.

En segundo lugar, para los usos Zona Verde Deportivo (ZV-DP) y Deportivo (DP), siguiendo lo indicado en el Informe del Ayuntamiento de Valencia citado en la Introducción del presente Plan de Movilidad, se va a partir de la experiencia de una instalación que previsiblemente tenga características análogas que la que se va a implantar en el ámbito del PEZS1, en este caso, la Ciudad Deportiva del Levante UD S.A.D. de Bunyol.

3.2 PARÁMETROS URBANÍSTICOS

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

USO	CÓDIGO USO	TIPOLOGÍA	SUPERFICIE m ² s	EDIFICABILIDAD m ² t
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	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

3.3 MOVILIDAD GENERADA POR LOS USOS ZV-P, ZV-J, DM Y TER/QM

3.3.1 Generación de viajes

Para evaluar cuál va a ser la movilidad generada por los usos ZV-P, ZV-J, DM y TER/Qm contemplados 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

VIAJES GENERADOS /DÍA	
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

Los ratios de aplicación en el caso del PEZS1 son:

- Para el uso TER/Qm, el ratio de uso de oficinas es de 15 viajes/100 m² de techo
- Para el uso DM, el ratio de generación de los equipamientos es de 20 viajes/100 m2 de techo
- Para los usos ZV-P y ZV-J, el ratio de generación de las zonas verdes es de 5 viajes/100 m2 de suelo.

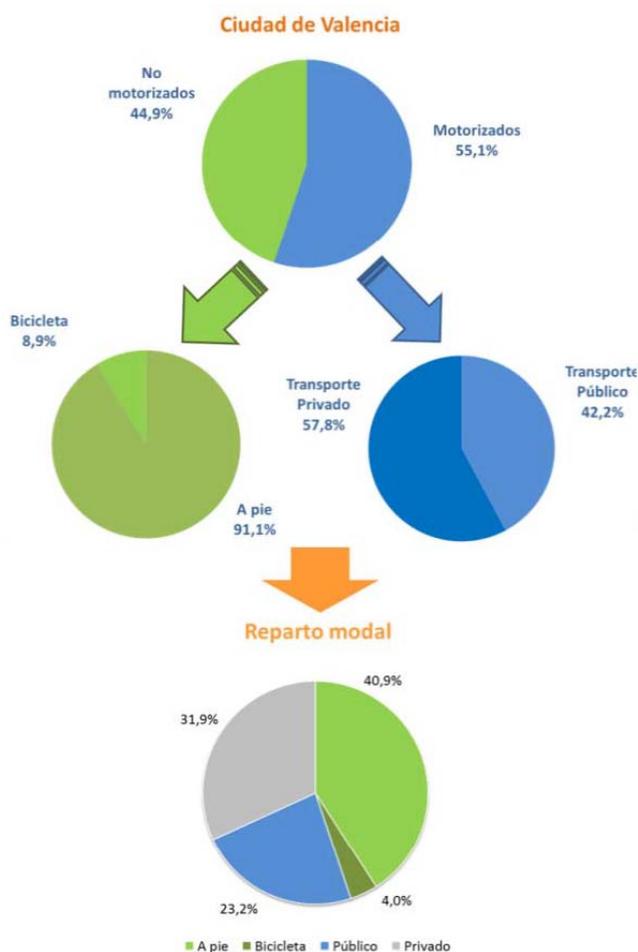
Con todo esto, el número de viajes generados por estos usos en el PEZS1 será el que se recoge en la siguiente tabla:

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
DM	Equipamiento múltiple Marblau	Equipamiento	220
TER/QM	Área Terciaria-Dotacional múltiple	Oficinas	3.750
TOTAL			7.528

3.3.2 Distribución modal

Para obtener la distribución modal de los viajes generados se cuenta con los datos procedentes de dos fuentes.

Por un lado, se tiene lo indicado en el PMUS de Valencia, a partir de datos procedentes de 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)

Como vemos, de acuerdo con esta fuente, el reparto modal queda como sigue:

Reparto modal PMUS	
A pie	40,9%
En bicicleta	4,0%
Transporte público	23,2%
Vehículo privado	31,9%

Por otro lado, también se cuenta con lo indicado en el PMoMe tanto para la ciudad de Valencia como para la totalidad del Área metropolitana, a partir de los datos de la Encuesta de Movilidad realizada durante el año 2018:

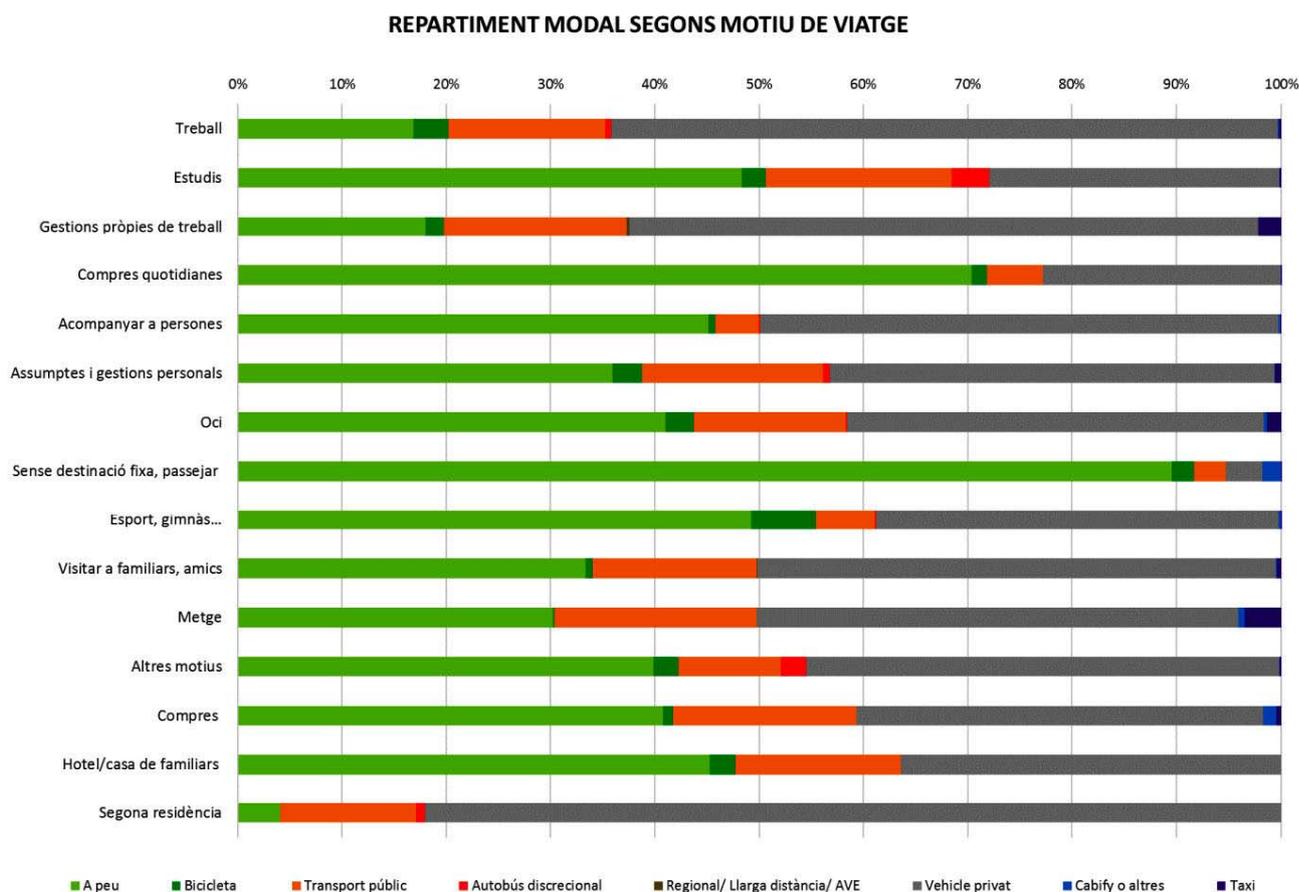
Ámbito	A pie	Bicicleta	Transporte público	Autobús discrecional	Regional/larga distancia/AVE	Vehículo privado	Cabify u otros	Taxi
Valencia	43,9	4,3	20,8	0,9	0,0	29,0	0,4	0,7
Área metropolitana	40,9	2,4	13,6	1,2	0,0	41,3	0,2	0,4

Con lo cual, el reparto modal queda como sigue:

	Reparto modal PMoMe	
	Ciudad de Valencia	Área metropolitana
A pie	43,9	40,9
En bicicleta	4,3	2,4
Transporte público	21,9	14,2
Vehículo privado	29,9	42,5

Como vemos, y por lo que respecta a la Ciudad de Valencia, los datos de ambas fuentes, PMUS y PMoMe son bastante similares, por lo que se puede optar por tomar una u otra fuente indistintamente. Sin embargo, si los comparamos con el global del área metropolitana, se puede observar que la participación del vehículo privado es mucho mayor en este caso, en detrimento fundamentalmente de la movilidad en transporte público.

No obstante, hay que considerar que el reparto modal está muy relacionado con los motivos del viaje. En este sentido, se dispone de los datos procedentes del PMoMe de distribución modal por motivos de viaje, que se muestran en la siguiente figura:



Distribución modal según motivo del viaje (Fuente: PMoMe)

Si consideramos los motivos “trabajo”, aplicables a los viajes generados por el uso TER/Qm y “ocio”, aplicables a los usos ZV-P, ZV-J y DM, el reparto modal queda como sigue:

	Reparto modal PMoMe	
	Motivo Trabajo	Motivo Ocio
A pie	16,9%	41,2%
En bicicleta	2,94%	2,95%
Transporte público	14,71%	16,17%
Vehículo privado	65,45%	39,68%

No obstante, y como ya se ha explicado, la posición del ámbito del PEZS1 en el contexto de la Ciudad de Valencia y del Área Metropolitana, hace que la participación de los viajes a pie y en bicicleta, previsiblemente, sean menores que los indicados en el PMoMe, en beneficio de los viajes en transporte público y en vehículo privado. Sobre todo, si se considera que la participación del transporte público se verá muy beneficiada, tanto por la actual cobertura de líneas de la EMT, y en mayor medida, por la puesta en funcionamiento de la Línea 10 de Metrovalencia.

Por todo ello, y a partir de las consideraciones efectuadas anteriormente, en el presente Plan de Movilidad se va a utilizar el siguiente reparto por modos de transporte para los usos presentes en el ámbito del PEZS1:

	Reparto modal Plan de Movilidad PEZS1	
	Motivo Trabajo	Motivo Ocio
A pie	2%	5%
En bicicleta	3%	5%
Transporte público	20%	30%
Vehículo privado	75%	60%

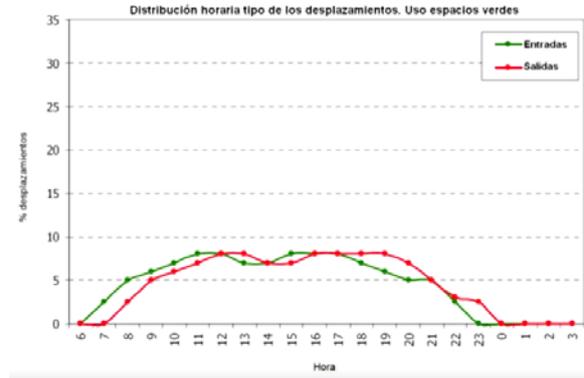
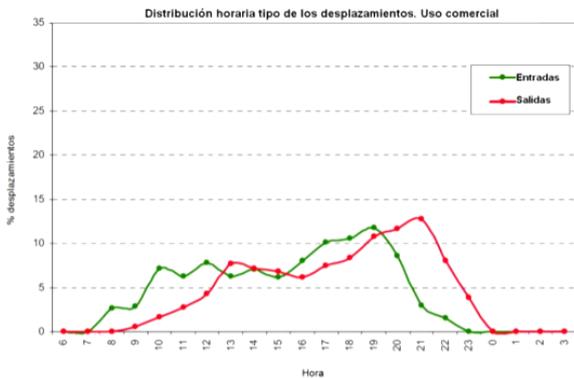
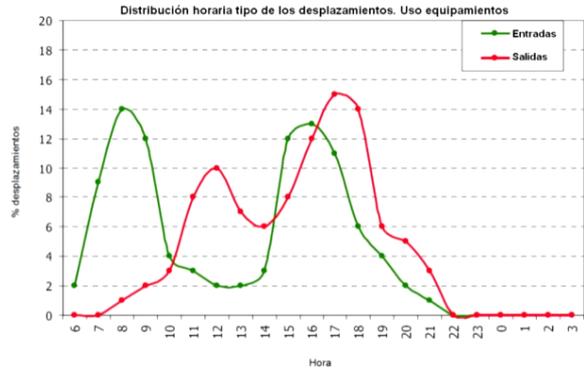
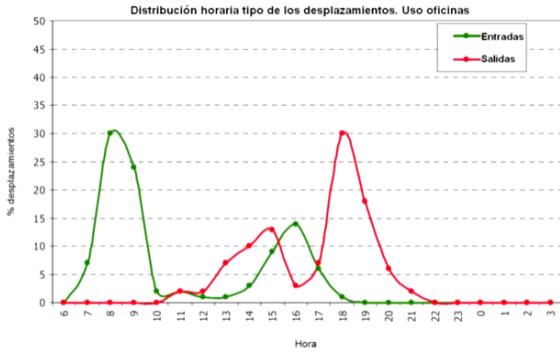
Con lo cual, los viajes generados diarios y el reparto modal para los usos considerados queda recogido en la siguiente tabla:

CÓDIGO	USO	Viajes generados	Viajes generados por modo			
			transporte público	vehículo privado	a pie	bicicleta
ZV-P	Parque de la desembocadura	3.165	950	1.899	158	158
ZV-J	Parque sur Nazaret	393	118	236	20	20
DM	Equipamiento múltiple Marblau	220	66	132	11	11
TER/QM	Área Terciaria-Dotacional multiple	3.750	750	2.813	75	113
TOTAL		7.528	1.883	5.079	264	301

3.3.3 Distribución temporal

Para obtener la distribución horaria de los viajes generados por usos, 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 concreta. Para las franjas horarias de 8 a 9 horas, de 14 a 16 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)	0,00%	0,00%	1,00%	5,00%
	Entrada (atracción)	30,00%	3,00%	14,00%	6,00%
14-15H	Salida (generación)	13,50%	7,00%	8,00%	7,00%
	Entrada (atracción)	9,00%	7,00%	12,00%	8,00%
18-19 H	Salida (generación)	30,00%	8,00%	14,00%	8,00%
	Entrada (atracción)	1,00%	11,00%	6,00%	7,00%

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

3.3.4 Viajes generados por franjas horarias

Aplicando el reparto modal indicado, y considerando la distribución temporal señalada, los viajes generados por estos usos en el ámbito del PEZS1 queda como sigue:

3.3.4.1 Franja 8-9 h Entradas

Código	Uso	Transporte público	Vehículo privado	A pie	En bicicleta	Total entradas
ZV-P	Parque de la desembocadura	57	114	9	9	190
ZV-J	Parque sur Nazaret	7	14	1	1	24
DM	Equipamiento múltiple Marblau	9	18	2	2	31
TER/QM	Área Terciaria-Dotacional múltiple	225	844	23	34	1.125
TOTAL		298	990	35	46	1.370

3.3.4.2 Franja 8-9 h Salidas

Código	Uso	Transporte público	Vehículo privado	A pie	En bicicleta	Total salidas
ZV-P	Parque de la desembocadura	47	95	8	8	158
ZV-J	Parque sur Nazaret	6	12	1	1	20
DM	Equipamiento múltiple Marblau	1	1	0	0	2
TER/QM	Área Terciaria-Dotacional múltiple	0	0	0	0	0
TOTAL		54	108	9	9	180

3.3.4.3 Franja 14-15 h Entradas

Código	Uso	Transporte público	Vehículo privado	A pie	En bicicleta	Total salidas
ZV-P	Parque de la desembocadura	76	152	13	13	253
ZV-J	Parque sur Nazaret	9	19	2	2	31
DM	Equipamiento múltiple Marblau	8	16	1	1	26
TER/QM	Área Terciaria-Dotacional múltiple	68	253	7	10	338
TOTAL		161	440	22	25	648

3.3.4.4 Franja 14-15 h Salidas

Código	Uso	Transporte público	Vehículo privado	A pie	En bicicleta	Total salidas
ZV-P	Parque de la desembocadura	66	133	11	11	222
ZV-J	Parque sur Nazaret	8	17	1	1	28
DM	Equipamiento múltiple Marblau	5	11	1	1	18
TER/QM	Área Terciaria-Dotacional múltiple	101	380	10	15	506
TOTAL		181	540	23	29	773

3.3.4.5 Franja 18-19 h Entradas

Código	Uso	Transporte público	Vehículo privado	A pie	En bicicleta	Total salidas
ZV-P	Parque de la desembocadura	66	133	11	11	222
ZV-J	Parque sur Nazaret	8	17	1	1	28
DM	Equipamiento múltiple Marblau	4	8	1	1	13
TER/QM	Área Terciaria-Dotacional múltiple	8	28	1	1	38
TOTAL		86	186	14	14	300

3.3.4.6 Franja 18-19 h Salidas

Código	Uso	Transporte público	Vehículo privado	A pie	En bicicleta	Total salidas
ZV-P	Parque de la desembocadura	76	152	13	13	253
ZV-J	Parque sur Nazaret	9	19	2	2	31
DM	Equipamiento múltiple Marblau	9	18	2	2	31
TER/QM	Área Terciaria-Dotacional múltiple	225	844	23	34	1.125
TOTAL		320	1.033	38	50	1.440

3.4 MOVILIDAD GENERADA POR EL USO ZV-DP Y DP

3.4.1 Las instalaciones de la Ciudad Deportiva del Levante UD en Buñol

Como ya se ha comentado, en el caso de la movilidad que se generará en los usos Zona Verde Deportiva (ZV-DP) y en el Deportivo (DP), dadas sus particulares características, se ha optado por analizar los datos reales procedentes de una instalación de referencia similar a la que se propone ubicar en la localización del PESZ1, es decir, una instalación del tipo "Ciudad Deportiva", y para ello en el presente Plan de Movilidad se ha optado por analizar el caso de la Ciudad Deportiva del Levante UD S.A.D. localizada en Bunyol.

Sin embargo, en el caso de la Ciudad Deportiva de Bunyol, su localización en el exterior de esta población hace que toda la movilidad generada tenga que ser atendida mediante vehículos privados motorizados, al carecer de transporte público o posibilidades de acceder a pie o en bicicleta, por lo que se puede considerar como una hipótesis que queda del lado de la seguridad, en cuanto al número de viajes generados, respecto a la implantación del uso en el ámbito del PEZS1.

La Ciudad Deportiva del Levante UD en Bunyol cuenta con 7 terrenos de juego donde diariamente se ejercitan tanto los jugadores del primer equipo como los del filial (Atlético Levante) y el equipo femenino de División de Honor.



Además, es empleada por las plantillas de los distintos conjuntos que componen la Escuela de Fútbol Base de la entidad. En total, las instalaciones de Buñol son utilizadas por 24 equipos, que se recogen en la siguiente tabla:

F11	Primer equipo
	Levante Femenino
	Atletico Levante
	Juvenil A
	Juvenil A Patacona
	Juvenil B
	Cadete A
	Cadete B
	Cadete A Patacona
	Infantil A
	Infantil B
	Infantil A Patacona
	F8
Alevin A Patacona	
Alevin B	
Alevin C	
Benjamin A	
Benjamin A Patacona	
Benjamin B	
Benjamin C	
Prebenjamin A	
Prebenjamin B	
Prebenjamin C	
Querubin	

En esta Ciudad Deportiva también tienen lugar, durante los fines de semana, los partidos que disputan como locales los equipos filial, femenino y los del fútbol base.

Además de lugar de entreno y de disputa de encuentros, las instalaciones de Bunyol cuentan con una Residencia para el primer equipo y otra Residencia para los jugadores de la cantera, junto con otras instalaciones auxiliares como despachos, cafetería, salas audiovisuales, Club Social, etc.

Como norma general los equipos de más nivel entrenan todos los días en horarios de mañana y el resto de la escuela 3 ó 4 días a la semana en horario de tarde. A modo de ejemplo se muestra a continuación una tabla con una semana tipo de horarios:

HORARIOS CIUDAD DEPORTIVA BUÑOL SEMANA TIPO											
TURNO MAÑANA 10:30-12:30											
LUNES 14		MARTES 15		MIÉRCOLES 16		JUEVES 17		VIERNES 18			
CN 1	3B 3A	JAP	CN 1	3B 3A	1 EQUIPO	CN 1	3B 3A	1 EQUIPO	CN 1	3B 3A	1 EQUIPO
CN 2	3B 3A	JAP	CN 2	3B 3A	1 EQUIPO	CN 2	3B 3A	1 EQUIPO	CN 2	3B 3A	1 EQUIPO
CN 3	3B 3A	FILIAL	CN 3	3B 3A	FEM	CN 3	3B 3A	FILIAL	CN 3	9:30-11 11-12:30	FILIAL FEM
C 1			C 1			C 1			C 1		
C 2	2A 2B	JA	C 2	2A 2B		C 2	2A 2B		C 2	2A 2B	
C 3	3B 3A	JAP	C 3	3B 3A		C 3	3B 3A	JA	C 3	3B 3A	JA
C 4	4B 4A	FEM	C 4	4B 4A	JAP	C 4	4B 4A	JA	C 4	4B 4A	JAP
PRIMER TURNO TARDE 17:00-19:00											
LUNES 14		MARTES 15		MIÉRCOLES 16		JUEVES 17		VIERNES 18			
C1	18:00 - 19:15	BB BC	C1	18:00 - 19:15	BA BP	C1	18:00 - 19:15	QUERU - PB BC	C1	18:00 - 19:15	QUERU PB
C 2	2B 2A	AB PORTEROS	C 2	18:00 - 19:15	PC PORTEROS	C 2	18:00 - 19:15	BB PORTEROS - PA	C 2	18:00 - 19:15	PA PORTEROS
C 3	3B 3A	LUD INT	C 3	3B 3A	LUD INT	C 3	3B 3A	LUD INT VS JB TORRE	C 3	3B 3A	LUD INT
C 4	17:15	JB	C 4	4B 4A		C 4	4B 4A	JB	C 4	4B 4A	JB
SEGUNDO TURNO TARDE 19:00-21:00											
LUNES 14		MARTES 15		MIÉRCOLES 16		JUEVES 17		VIERNES 18			
C1	1B 19:15-20:30 1A 19:15-20:30	AA AP-AC	C1	1B 19:15-20:30 1A 19:15-20:30	AA AP	C1	1B 19:15-20:30 1A 19:15-20:30	AB AC	C1	19:15 1A 19:15-20:30	AA AP
C 2	2B 2A	IA PORTEROS	C 2	2B 2A	CB PORTEROS	C 2	2B 2A	IAP PORTEROS	C 2	2B 2A	IA PORTEROS
C 3	3B 3A	IAP IB	C 3	3B 3A	CAP	C 3	3B 3A	IB CB	C 3	3B 3A	CAP IB
C 4	4B 4A	CA	C 4	4B 4A	CA	C 4	4B 4A	IA	C 4	4B 4A	CA CB

3.4.2 Movilidad generada en la Ciudad Deportiva del Levante UD de Bunyol

Para conocer la movilidad que se genera en las instalaciones de Bunyol, se ha llevado a cabo durante los meses de septiembre y octubre de 2019 un aforo completo del número de vehículos que han entrado, salido y estacionado en la instalación en las diferentes condiciones y franjas horarias de actividad, que pueden agruparse en las siguientes 4:

3.4.2.1 Días laborables en horario de mañana

En este horario entrenan los equipos del Levante UD de más nivel del club que son los siguientes:

- Primer equipo
- Primer equipo femenino
- Atlético levante (equipo filial)
- Juvenil A Levante UD
- Juvenil A Patacona

Los aforos realizados arrojan los siguientes datos:

- De 8 a 11 h: 125 entradas y 20 salidas (42 entradas/h y 7 salida/h)
- De 11 a 14 h: 30 entradas y 115 salidas (10 entradas/h y 39 salidas/h)

3.4.2.2 Días laborables en horario de tarde

En este horario entrenan los equipos de la Escuela de fútbol base del Levante UD, normalmente en tres turnos: el primero de 14 a 16.30 h, el segundo de 16.30 a 18.30 h y el tercero de 18.30 a 21.30 h:

Los aforos realizados arrojan los siguientes datos:

- De 14 a 16:30 h: 10 entradas y 12 salidas (4 entradas/h y 5 salidas/h)
- De 16:30 a 18:30 h: 120 entradas y 75 salidas (60 entradas/h y 38 salidas/h)
- De 18:30 a 21:30 h: 90 entradas y 150 salidas (30 entradas/h y 50 salidas/h)

3.4.2.3 Fines de semana de actividad normal

Por fin de semana de actividad normal se entienden aquellos fines de semana en que se disputan los partidos de la escuela habituales y también algún partido en el mini estadio del Atlético Levante o del primer equipo femenino con afluencia habitual de público. Esto ocurre el 90% de los fines de semana.

Los aforos realizados arrojan los siguientes datos:

- De 8 a 11 h: 163 entradas y 32 salidas (55 entradas/h y 11 salidas/h)
- De 11 a 14 h: 105 entradas y 195 salidas (35 entradas/h y 65 salidas/h)
- De 14 a 16:30 h: 16 entradas y 32 salidas (7 entradas/h y 13 salidas/h)
- De 16:30 a 18:30 h: 261 entradas y 55 salidas (131 entradas/h y 28 salidas/h)
- De 18:30 a 21:30 h: 103 entradas y 282 salidas (35 entradas/h y 94 salidas/h)

3.4.2.4 Fin de semana con algún partido de interés extraordinario en el mini estadio

Estas circunstancias se producen partido cuando se disputan los partidos de la escuela y además hay programado algún partido en el mini estadio del filial o del primer equipo femenino que tenga algún interés especial. Se producen 3-4 en toda la temporada.

Para este caso nos sirve de ejemplo el partido Atlético Levante – Hércules disputado el 7 de septiembre del 2019, así como, el del 13 de Octubre en el que al mismo tiempo de los partidos de la escuela se estaba disputando en el miniestadio el partido del primer equipo femenino del Levante U.D. y el Atlético de Madrid.

Los aforos realizados arrojan los siguientes datos:

- De 16:30 a 18:30 h: 360 entradas y 56 salidas (180 entradas/h y 28 salidas/h)
- De 18:30 a 21:30 h: 103 entradas y 380 salidas (35 entradas/h y 127 salidas/h)

3.4.3 Distribución modal

Como se ha comentado, la totalidad de los viajes generados en la actualidad en la Ciudad Deportiva de Bunyol son realizados en vehículo privado, debido a la propia localización de la instalación y a la ausencia de transporte público.

3.4.4 Resumen: Intensidades de vehículos por franjas horarias

FRANJA HORARIA	ENTRADAS	SALIDAS
Franja 8-11 h Lunes a Viernes	125	20
Franja 11-14 h Lunes a Viernes	30	115
Franja 14-16.30 h Lunes a Viernes	10	12
Franja 16.30 -18.30 h Lunes a Viernes	120	75
Franja 18.30-21.30 h Lunes a Viernes	90	150
Franja 8-11 h Fin de semana normal	163	32
Franja 11-14 h Fin de semana normal	105	195
Franja 14-16.30 h Fin de semana normal	16	32
Franja 16.30 -18.30 h Fin de semana normal	261	55
Franja 18.30-21.30 h Fin de semana normal	103	282
Franja 16.30 -18.30 h Fin de semana especial	360	56
Franja 18.30-21.30 h Fin de semana especial	103	380

3.4.5 Las necesidades de aparcamiento

Junto con el aforo de los vehículos que entran y salen en las instalaciones del Levante U.D. en Bunyol, durante el mes de septiembre y octubre de 2019 se ha llevado a cabo un conteo de los vehículos aparcados en estas instalaciones en las distintas franjas horarias consideradas.

También se ha estudiado la situación de otras ciudades deportivas que pueden servir de referencia como son la del Villarreal CF y la del Valencia CF (Paterna). Especialmente similar es la del Valencia CF pues tiene un tamaño y número de usuarios parecido. De hecho, se ha confirmado con el Valencia CF que los números en cuanto a ocupación de plazas de aparcamiento en las diferentes franjas horarias son muy similares a los que han constatado la Ciudad Deportiva del Levante. La del Villarreal en cambio tiene una configuración diferente pues está formada por dos instalaciones en diferentes puntos de la ciudad y además están ambas ubicadas en el interior del municipio de Villarreal con lo que muchos desplazamientos se realizan a pie.

Así, en días laborables, el máximo número de vehículos aparcados en las instalaciones entre las 8 y las 15 de la mañana fue de 119 vehículos. Para que fuera una muestra máxima, se han contado los coches que acudían a la ciudad deportiva en diversos días que coincidían los 5 equipos que entrenan en horario de mañana, es decir que no descansaba ninguno. Se adjunta fotos de las diferentes zonas de aparcamientos durante esta franja en esta franja horaria:



Zona de aparcamiento en las instalaciones de Bunyol en mañana de día laborable

En día laborable y horario de tardes (de 15 a 21 horas), el conteo llevado a cabo en diversos días durante 2019 nos da una máximo de vehículos aparcados en esta franja horaria de tarde de 145 vehículos al mismo tiempo.



Zona de aparcamiento en las instalaciones de Bunyol en tardes de día laborable

Los fines de semana normales, el máximo de vehículos aparcados contabilizados ha sido de 273 al mismo tiempo en horario de tardes:



Zona de aparcamiento en las instalaciones de Bunyol en tardes de fin de semana normal

Los fines de semana extraordinarios son aquellos en los que se disputan los partidos de la escuela y además hay programado algún partido en el mini estadio del Atlético Levante o del primer equipo femenino que tenga algún interés especial. Se producen 3-4 en toda la temporada.

Para este caso nos sirve de ejemplo el partido Atlético Levante – Hércules disputado el 7 de septiembre del 2019, así como, el del 13 de Octubre en el que al mismo tiempo de los partidos de la escuela se estaba disputando en el miniestadio el partido el primer equipo femenino del Levante U.D. y el Atlético de Madrid



Zona de aparcamiento en las instalaciones de Bunyol en tardes de fin de semana extraordinario

El número máximo de vehículos contabilizados fueron 382 vehículos al mismo tiempo.

Como resumen, en la siguiente tabla se puede ver el número máximo de vehículos aforados en la instalación de Bunyol en las tres situaciones consideradas:

Días laborables	Fin de semana normal	Fin de semana extraordinario
145	273	382

Destacar que por sus características, los aparcamientos de una instalación como la analizada sufren una fuerte rotación: no existe una salida o entrada masiva de vehículos, sino que lo más habitual es una rotación continua a lo largo de todo el día y vehículos que vienen y están un espacio corto de tiempo para carga y descarga de usuarios.

3.4.6 Extrapolación a los usos ZV-DP y DP del PEZS1

En el presente Plan se van a estimar los viajes generados por los usos ZV-DP y DP del PEZS1, para un caso de implantación de una instalación tipo “Ciudad Deportiva” a partir de la experiencia de la actual Ciudad Deportiva del Levante UD de Bunyol, al considerar que la citada instalación puede ser representativa de la que finalmente se instale en estas zonas de ordenación del PEZS1.

Para ello, se va a obtener el número de viajes generados en tres situaciones: la correspondiente a los días laborables, la correspondiente a un fin de semana normal y la correspondiente a los fines de semana extraordinarios, en los términos en que estos han sido definidos en apartados anteriores.

Hay que tener en consideración que en el caso de la Ciudad Deportiva de Bunyol la totalidad de los desplazamientos se realizan en vehículo privado al carecer de transporte público y no realizarse desplazamientos a pie por su localización exterior al municipio. Por ello, en el caso del ámbito del PEZS1, se debe tener en cuenta la participación de otros modos diferentes del vehículo privado, ya que en la localización del PEZS1 en se cuenta con un servicio de la EMT ya establecido y con la próxima ejecución de la línea 10 de Metrovalencia, con parada en el núcleo urbano de Nazaret. Además, algunos de los asistentes a las instalaciones localizadas en el PEZS1 lo harán o bien en bicicleta y vehículos de movilidad personal VMP o bien a pie. Por ello, a los viajes generados en Bunyol se le debe aplicar un reparto modal, que en nuestro caso va a ser el mismo que el indicado para el motivo ocio en el apartado dedicado a la evaluación de la movilidad generada por el resto de usos presentes en el PEZS1.

	Raparto modal ZV-DP/DC
A pie	5%
En bicicleta	5%
Transporte público	30%
Vehículo privado	60%

Por otro lado, parece previsible que la localización de la instalación en la ciudad de Valencia hará que, si bien los usuarios propiamente dichos no aumenten respecto a los de la instalación de Bunyol, sí que lo puedan hacer el número de visitantes o espectadores, lo que influirá particularmente en los viajes correspondientes a los fines de semana.

De los datos procedentes de los aforos realizados en la instalación de Bunyol, se obtienen las siguientes intensidades máximas de vehículos en las tres franjas consideradas, discriminando entre entradas y salidas:

- Días laborables:

Franja Horaria	vehículos entrada	vehículos salida	TOTAL
8-9	125	20	145
14-15	30	115	145
18-19	120	150	270
TOTAL	275	285	560

- Fines de semana de actividad normal

Franja Horaria	vehículos entrada	vehículos salida	TOTAL
8-9	163	32	195
14-15	105	195	300
18-19	261	282	543
TOTAL	529	509	1038

- Fin de semana con algún partido de interés extraordinario en el mini estadio

Franja Horaria	vehículos entrada	vehículos salida	TOTAL
8-9	163	32	195
14-15	105	195	300
18-19	360	380	740
TOTAL	628	607	1235

Para la obtención de estas intensidades, de cara a la comparación de las generadas por los otros usos del PEZS1, se ha considerado la situación más desfavorable dentro de la franja horaria de los aforos realizados en Bunyol, así por ejemplo, la situación 9-10 horas se obtiene con las máximas salidas o entradas de la franja 8-11.

Para pasar de intensidades de vehículos a número de viajes, vamos a considerar un porcentaje de ocupación de 2 pasajeros/vehículo. Se considera del lado de la seguridad en cuanto a la generación, ya que en la actualidad es muy frecuente que un adulto acuda a las instalaciones llevando a su hijo con algún compañero y los recoja otro adulto. Además, el club dispone de furgonetas que hacen recorridos discrecionales para llevar a los niños hasta Bunyol.

Además, se va a considerar un aumento del 10% respecto de las intensidades aforadas en Bunyol.

Con estas condiciones, el número de viajes generados y atraídos por modos de transporte y franja horaria para el uso ZV-DP/DP queda como sigue:

■ Días laborables:

Franja Horaria	Viajes atraídos	Viajes por modo			
		transporte público	vehículo privado	a pie	bicicleta
8-9	275	55	206	6	8
14-15	66	13	50	1	2
18-19	264	53	198	5	8

Viajes atraídos en los usos ZV-DP/DC por modo y franja horaria en día laborable

Franja Horaria	Viajes generados	Viajes por modo			
		transporte público	vehículo privado	a pie	bicicleta
8-9	44	9	33	1	1
14-15	253	51	190	5	8
18-19	330	66	248	7	10

Viajes generados en los usos ZV-DP/DC por modo y franja horaria en día laborable

■ Fin de semana normal

Franja Horaria	Viajes atraídos	Viajes por modo			
		transporte público	vehículo privado	a pie	bicicleta
8-9	359	71,72	269	7	11
14-15	231	46,2	173	5	7
18-19	574	114,84	431	11	17

Viajes atraídos en los usos ZV-DP/DC por modo y franja horaria en fin de semana normal

Franja Horaria	Viajes generados	Viajes por modo			
		transporte público	vehículo privado	a pie	bicicleta
8-9	70	14	53	1	2
14-15	429	86	322	9	13
18-19	620	124	465	12	19

Viajes generados en los usos ZV-DP/DC por modo y franja horaria en fin de semana normal

■ Fin de semana de actividad extraordinario

Franja Horaria	Viajes atraídos	Viajes por modo			
		transporte público	vehículo privado	a pie	bicicleta
8-9	359	v	269	7	11
14-15	231	46	173	5	7
18-19	792	158	594	16	24

Viajes atraídos en los usos ZV-DP/DC por modo y franja horaria en fin de semana extraordinario

Franja Horaria	Viajes generados	Viajes por modo			
		transporte público	vehículo privado	a pie	bicicleta
8-9	70	14	53	1	2
14-15	429	86	322	9	13
18-19	836	167	627	17	25

Viajes generados en los usos ZV-DP/DC por modo y franja horaria en fin de semana extraordinario

3.5 SÍNTESIS: MOVILIDAD GENERADA EN EL CONJUNTO DE LOS USOS DEL PEZS1

3.5.1 Días laborables

Durante los días laborables se ha considerado la totalidad de la movilidad generada por los usos ZV-DP/DP (Zona Verde Deportiva), TER-Qm (Área Terciaria-Dotacional múltiple) y DM Equipamiento MarBlau.

Para los usos ZV-P (parque de la Desembocadura) y ZV-J (jardín) se ha considerado un 50% de la movilidad calculada con anterioridad. Ello es así por que se ha analizado el número de viajes que se generan en algunas de las zonas verdes presentes en la ciudad de Valencia que pudieran compararse con estos usos.

Así, por ejemplo, la zona 158 corresponde con el Parque de Cabecera e incluye el Bioparc. Esta zona, además de los viajes generados por la Zona Verde, incluye los del Bioparc, que cuenta con visitas diarias de numerosos grupos de escolares y turistas, lo que no es el caso previsible para la ZV-P del PEZS1. En cualquier caso, el número total de viajes que se generan en día medio esta zona es del orden de 3.000.

Por su parte, el Parque Central de Valencia corresponde con la zona 19 del PMoMe. En este caso, que sería más equiparable al del ZV-P del PEZS1 si no fuera por su localización en el centro del núcleo central de la ciudad (lo que lógicamente hace que los desplazamientos sean mayores previsiblemente respecto al caso de Nazaret), el número de viajes generados es del orden de 2.100 viaje/día. Por todo ello, se ha considerado que el uso ZV-P del PEZS1 generará un número de viajes diarios de 1.853.

Considerando estas hipótesis, los viajes en día laborable generados por la totalidad de usos presentes en el ámbito del PEZS1 queda como sigue:

3.5.1.1 Franja 8-9 h Entradas

CÓDIGO	USO	TTE PÚBLICO	VEHÍCULO PRIVADO	A PIE	BICICLETA	TOTAL ENTRADAS
ZV-P	Parque de la desembocadura	28	57	5	5	95
ZV-J	Parque sur Nazaret	4	7	1	1	12
ZV-DP/DP	Zona Verde-Deportivo	55	206	6	8	275
DM	Equipamiento múltiple Marblau	9	18	2	1	30
TER/QM	Área Terciaria-Dotacional múltiple	225	844	23	34	1.125
Total		321	1.133	35	48	1.537

3.5.1.2 Franja 8-9 h Salidas

CÓDIGO	USO	TTE PÚBLICO	VEHÍCULO PRIVADO	A PIE	BICICLETA	TOTAL SALIDAS
ZV-P	Parque de la desembocadura	24	47	4	4	79
ZV-J	Parque sur Nazaret	3	6	0	0	10
ZV-DP/DP	Zona Verde-Deportivo	9	33	1	1	44
DM	Equipamiento múltiple Marblau	1	1	0	0	2
TER/QM	Área Terciaria-Dotacional múltiple	0	0	0	0	0
Total		36	88	5	6	135

3.5.1.3 Franja 14-15 h Entradas

CÓDIGO	USO	TTE PÚBLICO	VEHÍCULO PRIVADO	A PIE	BICICLETA	TOTAL ENTRADAS
ZV-P	Parque de la desembocadura	38	76	6	6	127
ZV-J	Parque sur Nazaret	5	9	1	1	16
ZV-DP/DP	Zona Verde-Deportivo	13	50	1	2	66
DM	Equipamiento múltiple Marblau	8	16	1	1	26
TER/QM	Área Terciaria-Dotacional múltiple	68	253	7	10	338
Total		131	404	17	21	572

3.5.1.4 Franja 14-15 h Salidas

CÓDIGO	USO	TTE PÚBLICO	VEHÍCULO PRIVADO	A PIE	BICICLETA	TOTAL SALIDAS
ZV-P	Parque de la desembocadura	33	66	6	6	111
ZV-J	Parque sur Nazaret	4	8	1	1	14
ZV-DP/DP	Zona Verde-Deportivo	51	190	5	8	253
DM	Equipamiento múltiple Marblau	5	11	1	1	18
TER/QM	Área Terciaria-Dotacional múltiple	101	380	10	15	506
Total		194	655	22	30	901

3.5.1.5 Franja 18-19 h Entradas

CÓDIGO	USO	TTE PÚBLICO	VEHÍCULO PRIVADO	A PIE	BICICLETA	TOTAL salidas
ZV-P	Parque de la desembocadura	33	66	6	6	111
ZV-J	Parque sur Nazaret	4	8	1	1	14
ZV-DP/DP	Zona Verde-Deportivo	53	198	5	8	264
DM	Equipamiento múltiple Marblau	4	8	1	1	13
TER/QM	Área Terciaria-Dotacional múltiple	8	28	1	1	38
Total		102	309	13	16	439

3.5.1.6 Franja 18-19 h Salidas

CÓDIGO	USO	TTE PÚBLICO	VEHÍCULO PRIVADO	A PIE	BICICLETA	TOTAL SALIDAS
ZV-P	Parque de la desembocadura	38	76	6	6	127
ZV-J	Parque sur Nazaret	5	9	1	1	16
ZV-DP/DP	Zona Verde-Deportivo	66	248	7	10	330
DM	Equipamiento múltiple Marblau	9	18	2	2	31
TER/QM	Área Terciaria-Dotacional múltiple	225	844	23	34	1.125
Total		343	1.195	38	52	1.628

3.5.2 Fin de semana normal

Para el caso de los fines de semana normales, se ha considerado el 100% de la movilidad generada por los usos ZV-P y ZV-J, el 50% de la generada en el uso DM y el 25% de la generada en el TER/QM. Lógicamente, ello es debido a la menor intensidad de uso del Terciario y los equipamientos durante el fin de semana.

Con todo ello, los viajes generados por franja horaria y modo de transporte quedan como sigue:

3.5.2.1 Franja 8-9 h Entradas

CÓDIGO	USO	TTE PÚBLICO	VEHÍCULO PRIVADO	A PIE	BICICLETA	TOTAL ENTRADAS
ZV-P	Parque de la desembocadura	57	114	9	9	190
ZV-J	Parque sur Nazaret	7	14	1	1	24
ZV-DP/DP	Zona Verde-Deportivo	72	269	7	11	359
DM	Equipamiento múltiple Marblau	5	9	1	0	15
TER/QM	Área Terciaria-Dotacional múltiple	56	211	6	8	281
Total		197	617	24	30	868

3.5.2.2 Franja 8-9 h Salidas

CÓDIGO	USO	TTE PÚBLICO	VEHÍCULO PRIVADO	A PIE	BICICLETA	TOTAL SALIDAS
ZV-P	Parque de la desembocadura	47	95	8	8	158
ZV-J	Parque sur Nazaret	6	12	1	1	20
ZV-DP/DP	Zona Verde-Deportivo	14	53	1	2	70
DM	Equipamiento múltiple Marblau	0	1	0	0	1
TER/QM	Área Terciaria-Dotacional múltiple	0	0	0	0	0
Total		68	160	10	11	249

3.5.2.3 Franja 14-15 h Entradas

CÓDIGO	USO	TTE PÚBLICO	VEHÍCULO PRIVADO	A PIE	BICICLETA	TOTAL ENTRADAS
ZV-P	Parque de la desembocadura	76	152	13	13	253
ZV-J	Parque sur Nazaret	9	19	2	2	31
ZV-DP/DP	Zona Verde-Deportivo	46	173	5	7	231
DM	Equipamiento múltiple Marblau	4	8	1	1	13
TER/QM	Área Terciaria-Dotacional múltiple	17	63	2	3	84
Total		152	415	21	24	613

3.5.2.4 Franja 14-15 h Salidas

CÓDIGO	USO	TTE PÚBLICO	VEHÍCULO PRIVADO	A PIE	BICICLETA	TOTAL SALIDAS
ZV-P	Parque de la desembocadura	66	133	11	11	222
ZV-J	Parque sur Nazaret	8	17	1	1	28
ZV-DP/DP	Zona Verde-Deportivo	86	322	9	13	429
DM	Equipamiento múltiple Marblau	3	5	0	0	9
TER/QM	Área Terciaria-Dotacional múltiple	25	95	3	4	127
Total		188	571	24	30	813

3.5.2.5 Franja 18-19 h Entradas

CÓDIGO	USO	TTE PÚBLICO	VEHÍCULO PRIVADO	A PIE	BICICLETA	TOTAL salidas
ZV-P	Parque de la desembocadura	66	133	11	11	222
ZV-J	Parque sur Nazaret	8	17	1	1	28
ZV-DP/DP	Zona Verde-Deportivo	115	431	11	17	574
DM	Equipamiento múltiple Marblau	2	4	0	0	7
TER/QM	Área Terciaria-Dotacional múltiple	2	7	0	0	9
Total		193	591	24	30	839

3.5.2.6 Franja 18-19 h Salidas

CÓDIGO	USO	TTE PÚBLICO	VEHÍCULO PRIVADO	A PIE	BICICLETA	TOTAL SALIDAS
ZV-P	Parque de la desembocadura	76	152	13	13	253
ZV-J	Parque sur Nazaret	9	19	2	2	31
ZV-DP/DP	Zona Verde-Deportivo	124	465	12	19	620
DM	Equipamiento múltiple Marblau	5	9	1	1	15
TER/QM	Área Terciaria-Dotacional múltiple	56	211	6	8	281
Total		270	856	33	42	1.202

3.5.3 Fin de semana con eventos extraordinarios

Para el caso de los fines de semana extraordinarios se ha operado como en el caso anterior, pero considerando en horario de tarde la mayor afluencia a las instalaciones deportivas que se produce en estos casos.

Para el resto de usos, se ha considerado el 100% de la movilidad generada por el Parque de la desembocadura y el Parque Sur, el 50% de la generada en el uso DM y el 25% de la generada en el TER/QM. Lógicamente, ello es debido a la menor afluencia al Terciario y al Equipamiento Mar-Blau durante el fin de semana.

Con todo ello, las viajes generados por franja horaria y modo de transporte quedan como sigue:

3.5.3.1 Franja 8-9 h Entradas

CÓDIGO	USO	TTE PÚBLICO	VEHÍCULO PRIVADO	A PIE	BICICLETA	TOTAL ENTRADAS
ZV-P	Parque de la desembocadura	57	114	9	9	190
ZV-J	Parque sur Nazaret	7	14	1	1	24
ZV-DP/DP	Zona Verde-Deportivo	72	269	7	11	359
DM	Equipamiento múltiple Marblau	5	9	1	0	15
TER/QM	Área Terciaria-Dotacional múltiple	56	211	6	8	281
Total		197	617	24	30	868

3.5.3.2 Franja 8-9 h Salidas

CÓDIGO	USO	TTE PÚBLICO	VEHÍCULO PRIVADO	A PIE	BICICLETA	TOTAL SALIDAS
ZV-P	Parque de la desembocadura	47	95	8	8	158
ZV-J	Parque sur Nazaret	6	12	1	1	20
ZV-DP/DP	Zona Verde-Deportivo	14	53	1	2	70
DM	Equipamiento múltiple Marblau	0	1	0	0	1
TER/QM	Área Terciaria-Dotacional múltiple	0	0	0	0	0
Total		68	160	10	11	249

3.5.3.3 Franja 14-15 h Entradas

CÓDIGO	USO	TTE PÚBLICO	VEHÍCULO PRIVADO	A PIE	BICICLETA	TOTAL ENTRADAS
ZV-P	Parque de la desembocadura	76	152	13	13	253
ZV-J	Parque sur Nazaret	9	19	2	2	31
ZV-DP/DP	Zona Verde-Deportivo	46	173	5	7	231
DM	Equipamiento múltiple Marblau	4	8	1	1	13
TER/QM	Área Terciaria-Dotacional múltiple	17	63	2	3	84
Total		152	415	21	24	613

3.5.3.4 Franja 14-15 h Salidas

CÓDIGO	USO	TTE PÚBLICO	VEHÍCULO PRIVADO	A PIE	BICICLETA	TOTAL SALIDAS
ZV-P	Parque de la desembocadura	66	133	11	11	222
ZV-J	Parque sur Nazaret	8	17	1	1	28
ZV-DP/DP	Zona Verde-Deportivo	86	322	9	13	429
DM	Equipamiento múltiple Marblau	3	5	0	0	9
TER/QM	Área Terciaria-Dotacional múltiple	25	95	3	4	127
Total		188	571	24	30	813

3.5.3.5 Franja 18-19 h Entradas

CÓDIGO	USO	TTE PÚBLICO	VEHÍCULO PRIVADO	A PIE	BICICLETA	TOTAL ENTRADAS
ZV-P	Parque de la desembocadura	66	133	11	11	222
ZV-J	Parque sur Nazaret	8	17	1	1	28
ZV-DP/DP	Zona Verde-Deportivo	158	594	16	24	792
DM	Equipamiento múltiple Marblau	2	4	0	0	7
TER/QM	Área Terciaria-Dotacional múltiple	2	7	0	0	9
Total		237	754	29	37	1.057

3.5.3.6 Franja 18-19 h Salidas

CÓDIGO	USO	TTE PÚBLICO	VEHÍCULO PRIVADO	A PIE	BICICLETA	TOTAL SALIDAS
ZV-P	Parque de la desembocadura	76	152	13	13	253
ZV-J	Parque sur Nazaret	9	19	2	2	31
ZV-DP/DP	Zona Verde-Deportivo	167	627	17	25	836
DM	Equipamiento múltiple Marblau	5	9	1	1	15
TER/QM	Área Terciaria-Dotacional múltiple	56	211	6	8	281
Total		313	1.018	37	49	1.417

3.6 ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS OBTENIDOS

3.6.1 Transporte público

Para el transporte público, el máximo incremento de viajes generado sobre la situación actual en día laborable es de 321 viajes adicionales en las entradas entre las 8-9 y de 343 en las salidas entre las 18.00-19.00, fundamentalmente generados por la actividad del Área Terciaria.

En fin de semana normal, se generará un aumento de 197 viajes de entrada en la franja 8-9 y de 270 en las salidas de 18.00 a 19.00. En este caso, la mayor generación proviene, en primer lugar de los usos ZV-DP/Dc y en segundo de las zonas verdes ZV-P y ZV-J.

En fin de semana extraordinario, se generará un aumento de 197 viajes de entrada en la franja 8-9 y de 313 en las salidas de 18.00 a 19.00. En este caso, la mayor generación proviene, lógicamente, del uso ZV-DP/DC.

3.6.2 El tráfico peatonal

Para los viajes a pie el máximo incremento sobre la situación actual en día laborable es de 48 viajes adicionales en las entradas entre las 8-9 y de 52 en las salidas entre las 18.00-19.00, fundamentalmente generados por la actividad del Área Terciaria.

En fin de semana normal, se generará un aumento de 24 viajes de entrada en las franjas 8-9 y 18-19 y de 33 en las salidas de 18.00 a 19.00. En este caso, la mayor generación proviene, en primer lugar de los usos ZV-DP/Dc y en segundo lugar de las zonas verdes ZV-P y ZV-J.

En fin de semana extraordinario, se generará un aumento de 24 viajes de entrada en la franja 8-9 y de 37 en las salidas de 18.00 a 19.00. En este caso, la mayor generación proviene, lógicamente, del uso ZV-DP/DP.

3.6.3 La bicicleta y los VMP

Para la bicicleta y los VMP, el máximo incremento de viajes generado sobre la situación actual en día laborable es de 48 viajes adicionales en las entradas entre las 8-9 y de 52 en las salidas entre las 18.00-19.00, fundamentalmente generados por la actividad del Área Terciaria.

En fin de semana normal, se generará un aumento de 30 viajes de entrada en la franja 8-9 y de 42 en las salidas de 18.00 a 19.00. En este caso, la mayor generación proviene, en primer lugar de los usos ZV-DP/DP y en segundo lugar de las zonas verdes ZV-P y ZV-J.

En fin de semana extraordinario, se generará un aumento de 30 viajes de entrada en la franja 8-9 y de 49 en las salidas de 18.00 a 19.00. En este caso, la mayor generación proviene, lógicamente, del uso ZV-DP/DP.

3.6.4 El vehículo privado motorizado

Para el vehículo privado motorizado, el máximo incremento de viajes generado sobre la situación actual en día laborable es de 1.133 viajes adicionales en las entradas entre las 8-9 y de 1.195 en las salidas entre las 18.00-19.00, fundamentalmente generados por la actividad del Área Terciaria.

En fin de semana normal, se generará un aumento de 617 viajes de entrada en la franja 8-9 y de 856 en las salidas de 18.00 a 19.00. En este caso, la mayor generación proviene, en primer lugar de los usos ZV-DP/DP y en segundo lugar de las zonas verdes ZV-P y ZV-J.

En fin de semana extraordinario, se generará un aumento de 617 viajes de entrada en la franja 8-9 y de 1.018 en las salidas de 18.00 a 19.00. En este caso, la mayor generación proviene, lógicamente, del uso ZV-DP/DC, con 269 y 627 viajes adicionales respectivamente.

3.6.5 El aparcamiento en superficie

3.6.5.1 La reordenación de los viales de borde en el entorno del ámbito del PEZS1

El PEZS1 prevé la reserva y ordenación de un total de 23.651,63 m²s de suelo para uso viario, en el que, aunque al tratarse de suelo de Dominio Público Portuario no se aplica la reserva dotacional exigida por la legislación urbanística vigente, se ha tenido en consideración 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). En este sentido, el PEZS1 ha optado por proponer a modo indicativo una ordenación viaria en los viales perimetrales y/o de acceso al su ámbito.

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.

El 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.

Vale la pena apuntar en este sentido que el PEZS1 solo puede actuar dentro de su ámbito territorial, coincidente con la Zona de Servicio Terrestre del Puerto (ZST). Fuera de la ZST la potestad de planeamiento es municipal, y por ello, el PEZS1 solo puede proponer soluciones, aunque las mismas ni sean vinculantes ni representen compromiso de ejecución para la misma. En consecuencia, las secciones que se aportan en el PEZS1 son meras propuestas, que el Ayuntamiento asumirá o no, cuando lleve a cabo su competencia de ordenar y urbanizar el entorno de la ZST del Puerto.

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 asimilan 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, como referencia no obligatoria. La ordenación justifica y garantiza su cumplimiento.

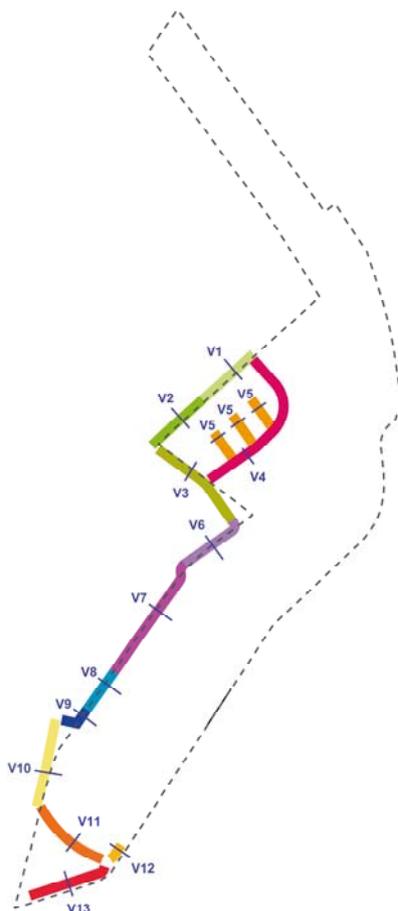
En los viarios existentes de borde el PEZS1 redefine los anchos funcionales y los adecua a las nuevas necesidades de movilidad del Sector, con los objetivos siguientes:

- Garantizar una dotación de aparcamiento suficiente para la implantación de los usos propuestos.
- 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.

En la siguiente figura se puede ver la localización de cada uno de los viales y secciones que ordena el PEZS1:

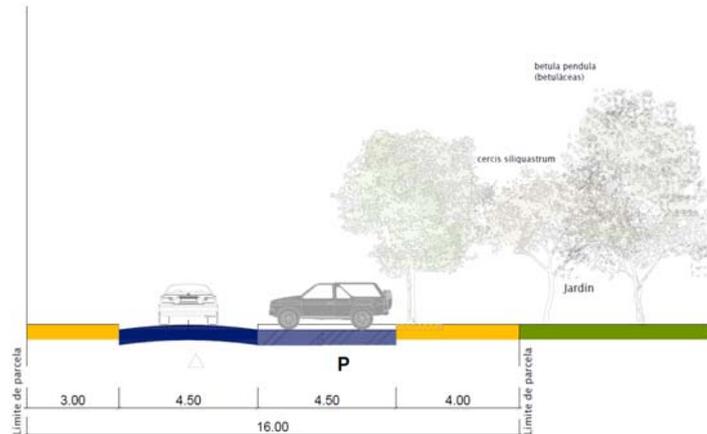


Localización de viales y secciones transversales en el ámbito del PEZS1 (Fuente: Elaboración propia)

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

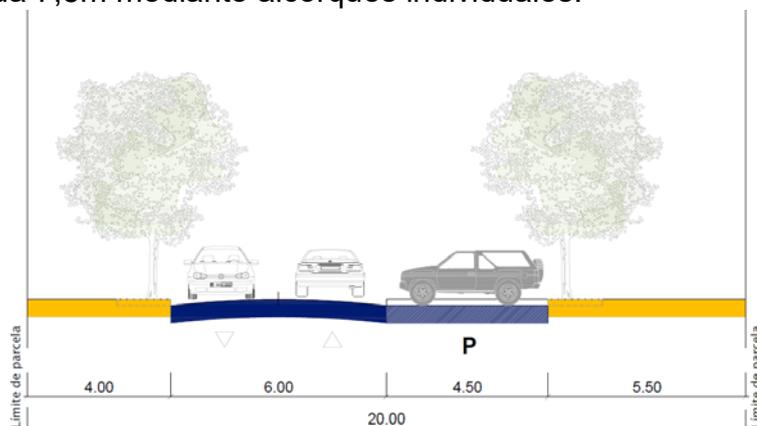
- Calle A (sección transversal V4):
 - Viario de 16m de ancho que enlaza el calle de Jesús de Nazaret con la calle del Castell de Pop como prolongación del calle Mascarat.

- 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.



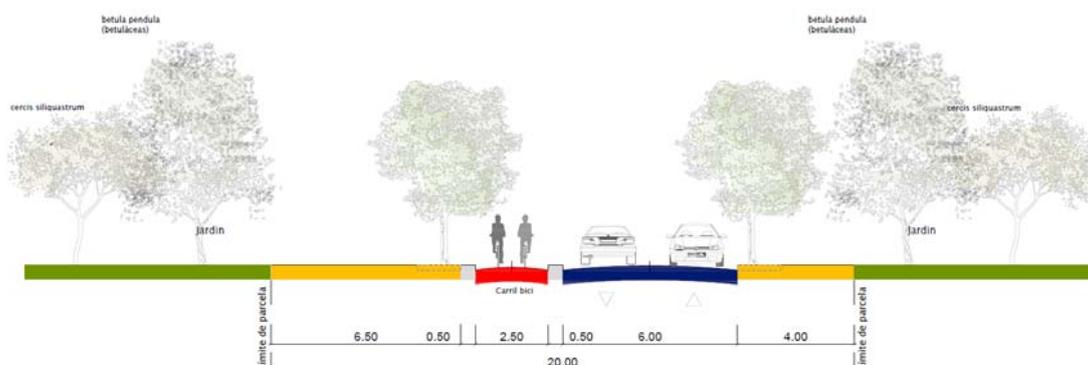
■ Calle B, Calle C y Calle D (sección transversal V5):

- Varios 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.



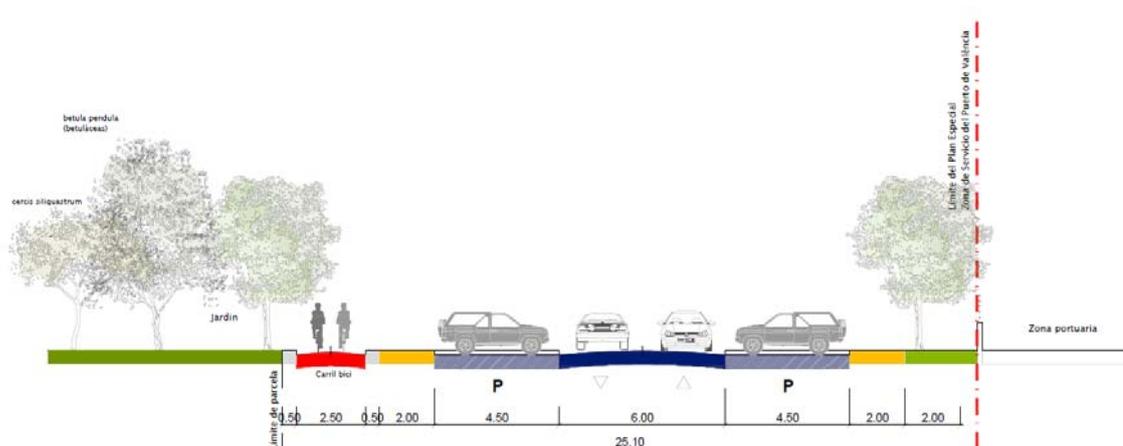
■ Calle E (sección transversal V11)

- 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.



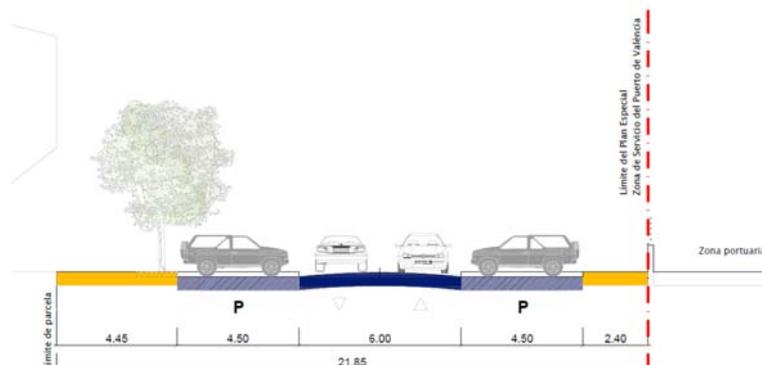
■ Calle F (sección transversal V13)

- 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 (sección transversal V12)

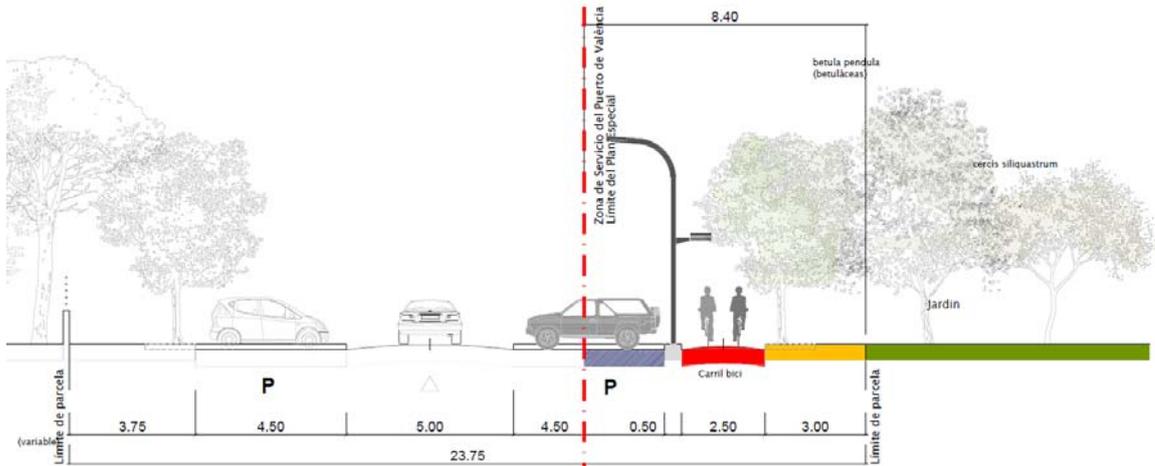
- Área de estacionamiento de 21,85m de ancho que enlaza con la Calle E y la Calle F.
- Tiene la función de estacionamiento exterior abierto, con tipología de calle en fondo de saco con glorieta de 16 m de diámetro para permitir el giro en su tramo final.
- La circulación prevista es de doble sentido 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:

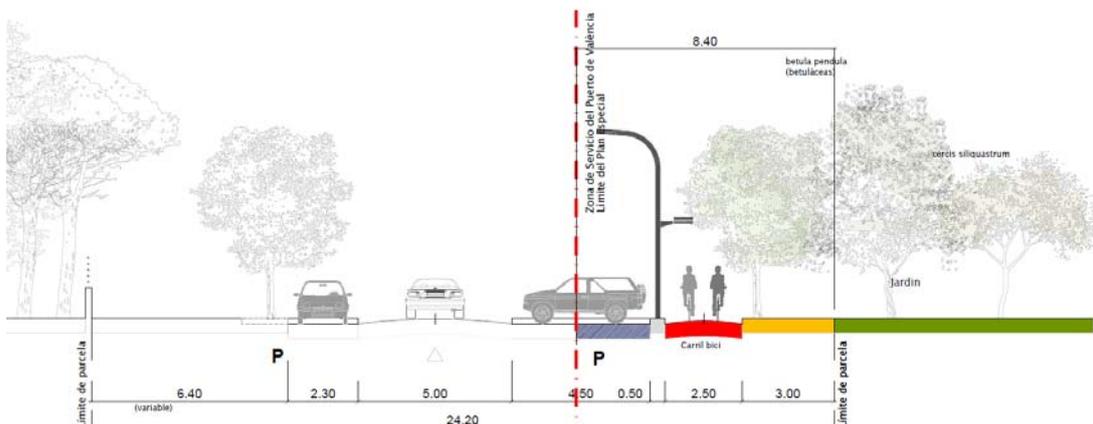
- Calle de Jesús de Nazaret (Tramo entre calle de Fontilles y Calle A, sección transversal V1)
 - Tramo de vial con ancho variable, con un valor mínimo de 19,55m y uno máximo de 23,75m
 - La circulación prevista es de un único sentido mediante un único carril de 5,00 metros de ancho

- 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.

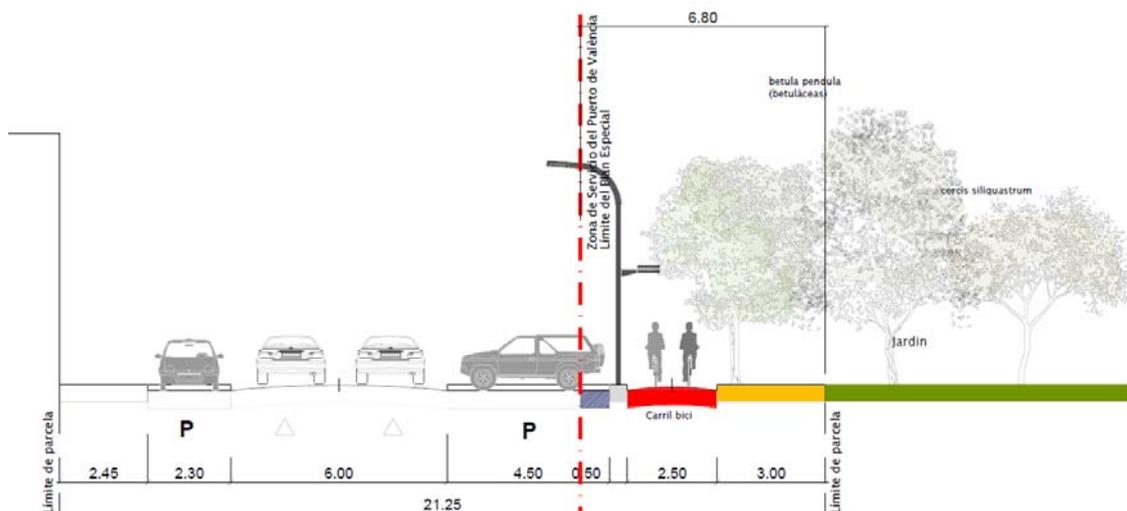


■ Calle de Jesús de Nazaret (tramo entre calle de Fontilles y calle del Castell de Pop, sección transversal V2)

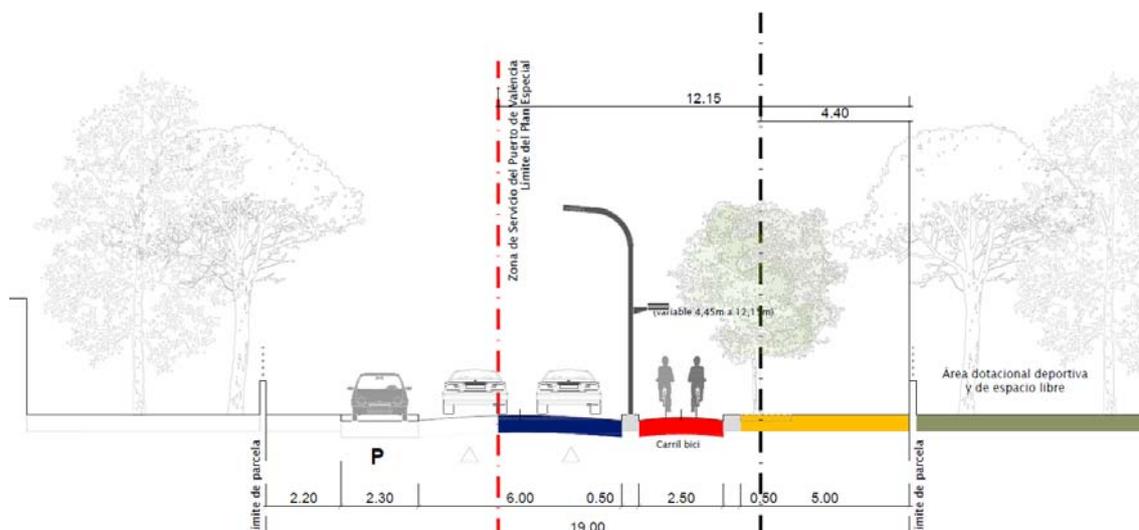
- Tramo de vial con ancho variable, con un valor mínimo de 19,55m y uno máximo de 24,20m
- La circulación prevista es de un único sentido mediante un único carril de 5,00 metros de ancho
- Se propone sección funcional renovada en todo su ancho consistente en: acera de 6,40m de ancho, aparcamiento en 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.



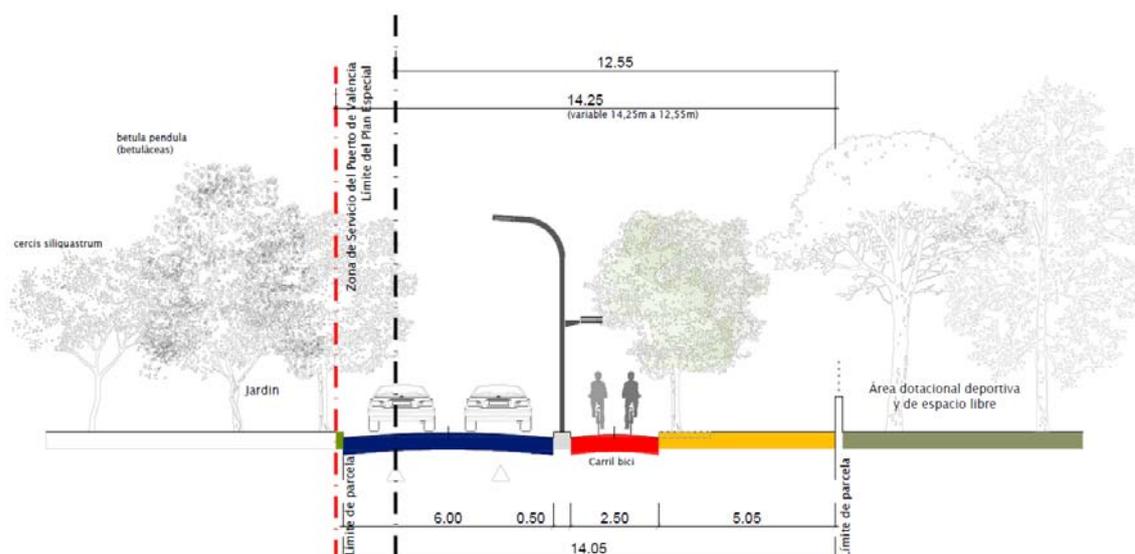
- Calle del Castell de Pop (tramo entre calle de Santa Pola y calle del Sec, sección transversal V3)
 - Tramo de vial con ancho 21,25m
 - La circulación prevista es de un único sentido mediante dos carriles con un ancho total de calzada de 6,00 m.
 - Se propone sección funcional renovada en todo su ancho 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.



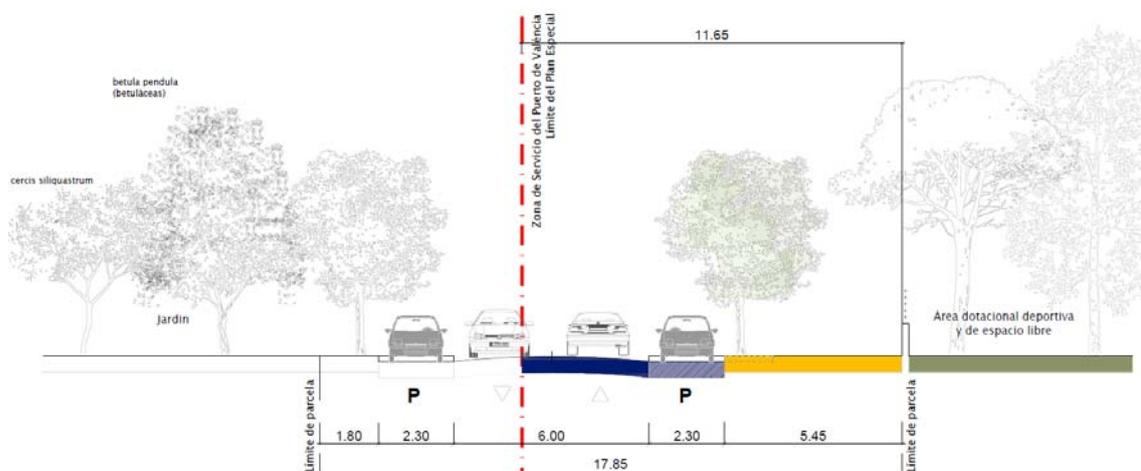
- Calle del Sec (tramo entre calle de Sant Francesc de Paula. Paula y calle del Castell de Pop sección transversal V6)
 - Tramo de vial con ancho 19,00m
 - La circulación prevista es de un único sentido mediante dos carriles con un ancho total de calzada de 6,00 m.
 - Se propone sección funcional renovada 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.



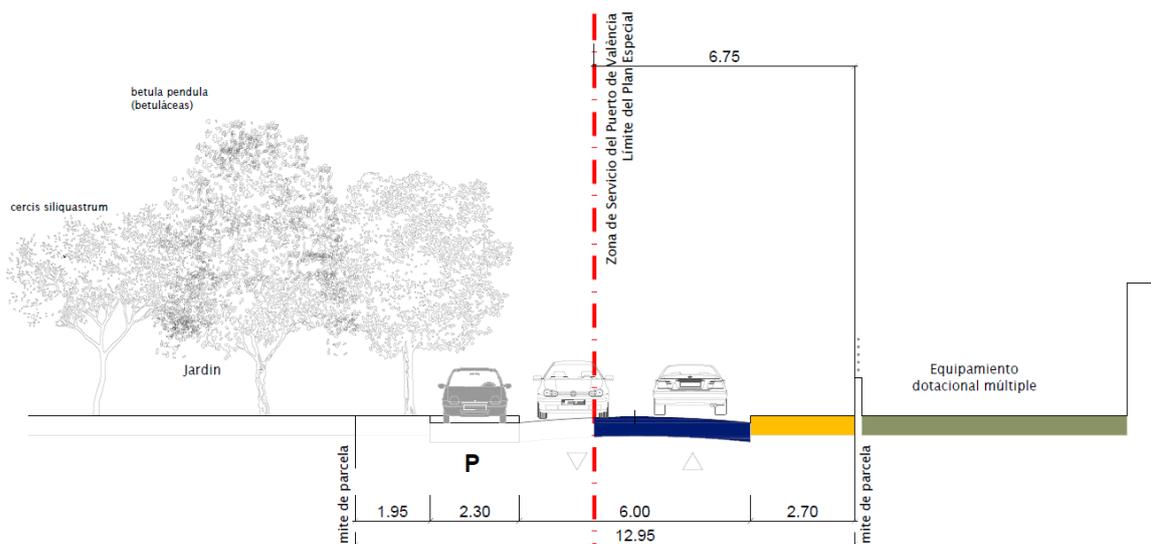
- Calle del Sec (tramo entre calle de Sant Francesc de Paula y camino de la Punta a la Mar, sección transversal V7)
 - Tramo de vial con ancho 14,05m hasta bordillo delimitador de jardín central a modo de boulevard.
 - La circulación prevista es de un único sentido mediante dos carriles con un ancho 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.



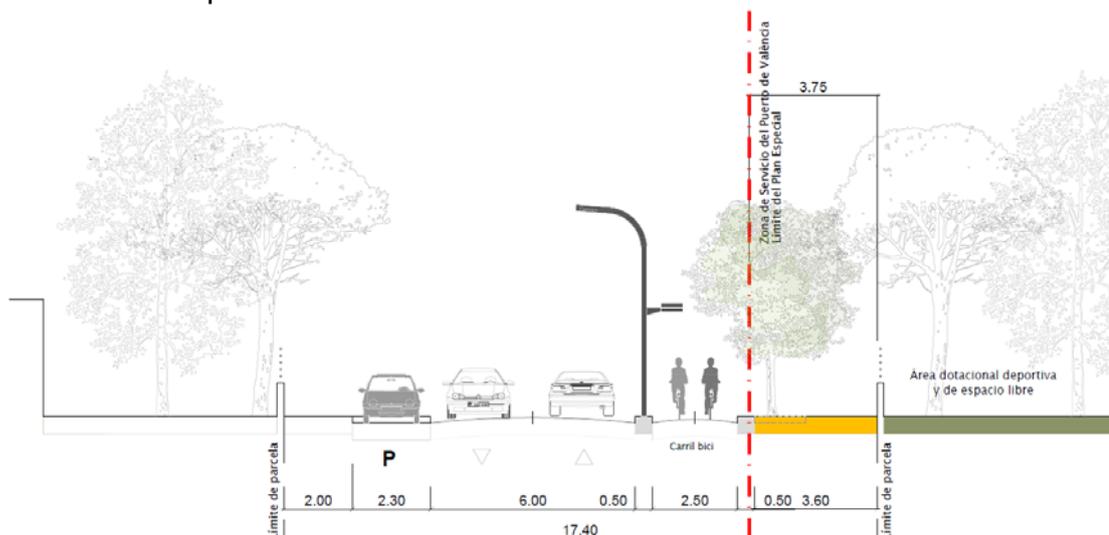
- Calle del Sec (tramo entre camino de la Punta a la Mar y Equipamiento Marblau, sección transversal V8)
 - Tramo de vial con ancho 17,85m de reciente urbanización. La ordenación en este tramo de vial no se prevé actuación alguna, si bien incorpora su urbanización a la ordenación del espacio viario con 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, sección transversal V9)
 - 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, sección transversal V10)
 - 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.



3.6.5.2 Las nuevas plazas de aparcamiento generadas

Con la nueva ordenación de los viales de borde que propone el PEZS1 se aumenta el número de plazas de aparcamiento disponibles tal como 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 su ámbito, un total de 361 plazas, lo que supone un incremento de dicha dotación de 315 plazas respecto a las 46 plazas existentes. La reurbanización propuesta permitirá, adicionalmente, un incremento de 57 plazas respecto a las 103 existentes, resultando un total de 160 plazas.

En consecuencia, en los viales públicos del PEZS1 y su entorno inmediato, manteniendo la ordenación propuesta, se generan un total de 372 plazas de aparcamiento nuevas.

3.6.5.3 Cumplimiento de la reserva mínima de plazas de aparcamiento.

El ámbito territorial del PEZS1 se desarrolla íntegramente en terrenos pertenecientes al Dominio Público Portuario, por lo que no resulta de aplicación la reserva de plazas para los distintos usos presentes que se recoge en la Ley 5/2014, de 25 de julio, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunitat Valenciana (LOTUP).

No obstante, para el diseño de su ámbito el PEZS1 sigue en la medida de lo posible lo apuntado en el artículo 5.3 del Anejo IV de la LOTUP, que 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, entendiéndose 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.”

Por aplicación de los criterios establecidos en el Anejo IV de la LOTUP, las plazas que serían necesarias en viales públicos en función de las edificabilidades previstas son:

CÓDIGO	USO	Edificabilidad	Plazas públicas
ZV-DP	Zona Verde-Deportivo	18.650	187
DP	Deportivo	6.000	60
TER/QM	Área Terciaria-Dotacional múltiple	25.000	250
TOTAL			497

En consecuencia, las plazas generadas permiten cubrir con holgura la reserva de plazas de aparcamiento en vía pública necesarias para el uso TER/Qm, resultando un sobrante de $372-250=122$ plazas para cubrir las necesidades de los otros dos usos.

Por lo tanto, para cubrir las plazas de aparcamiento correspondientes a los usos ZV-DP y DP serían necesarias $247-122=125$ plazas adicionales que, de mantenerse la ordenación propuesta por el PEZS1, deberían localizarse en el interior de las parcelas correspondientes a estos usos, tal como indica la LOTUP.

No obstante, como ya se ha visto, y por similitud de usos, se dispone de aforos concretos de las plazas de aparcamiento que se emplean en la Ciudad Deportiva del Levante UD S.A.D. en Bunyol en diferentes franjas horarias y situaciones.

Así, en días laborables se ha visto que la ocupación del aparcamiento máxima es la que se recoge en la siguiente tabla:

Días laborables	Fin de semana normal	Fin de semana extraordinario
145	273	382

Pero en el caso de la Ciudad Deportiva de Bunyol concurrían las circunstancias ya apuntadas de la falta de accesibilidad tanto en transporte público como en modos no motorizados. En consecuencia, es fácilmente deducible que en una localización como la propuesta en el PZS1, el número de plazas de aparcamiento necesarias sea mucho menor, al participar de la movilidad tanto el transporte público como los viajes a pie en bicicleta.

Tal como se ha justificado anteriormente, se puede considerar que la participación de los modos de transporte sostenible (transporte público y movilidad ciclopeatonal), será del orden del 40% en la nueva instalación deportiva de Nazaret, con lo que el número de plazas necesarias se verá presumiblemente disminuido en esa misma proporción, ya que en la actualidad la totalidad de la movilidad generada en la instalación de Bunyol se cubre con vehículos privados.

Además, es muy probable que aumente el uso de la motocicleta en estos desplazamientos, ya que la lejanía de la ciudad Deportiva de Bunyol respecto a la Ciudad de Valencia hace que el uso de este modo de transporte sea prácticamente inexistente frente al del turismo. Para considerar esta circunstancia, se va a realizar la hipótesis de que la motocicleta va a sustituir al coche en el 5% de los desplazamientos en la nueva localización.

Con todas estas consideraciones, y aplicando un aumento del 10% sobre el número de plazas necesarias obtenido mediante aforos reales en Bunyol, para cubrir el previsible

crecimiento en el número de desplazamientos que traerá aparejado la localización de la instalación en la ciudad de Valencia, las plazas necesarias serán las que se recogen a continuación:

Días laborables	Fin de semana normal	Fin de semana extraordinario
86	162	239

En consecuencia, con las plazas generadas por el PEZS1 en su ámbito territorial, se pueden cubrir las plazas de aparcamiento necesarias para el funcionamiento de una instalación como la que correspondiente a los usos ZV-DP/DP en día laborable, al disponerse como se ha comentado de un sobrante de 122 plazas en la vía pública.

Será los fines de semana, especialmente aquellos durante los que se celebren eventos extraordinarios, cuando las plazas definidas en la ordenación propuesta por el PEZS1 en los viales públicos no cumplan con el mínimo obtenido, por lo que, o bien deberán disponerse en el interior de las parcelas destinadas a estos usos o bien en los viales públicos. En concreto, para cubrir la demanda de aparcamiento serán necesarias 117 plazas adicionales.

Se vuelve a reiterar que el PEZS1 solo puede actuar dentro de su ámbito territorial, coincidente con la Zona de Servicio Terrestre del Puerto (ZST). Fuera de la ZST la potestad de planeamiento es municipal, y por ello, el PEZS1 solo puede proponer soluciones, aunque las mismas ni sean vinculantes ni representen compromiso de ejecución para la misma. En consecuencia, las secciones que se aportan en el PEZS1 son meras propuestas, que el Ayuntamiento asumirá o no, cuando lleve a cabo su competencia de ordenar y urbanizar el entorno de la ZST del Puerto.

Por otro lado, es posible utilizar la zona sur del ámbito territorial del PEZS1 (Zona DP) como zona de aparcamiento provisional hasta que se le dé el uso deportivo definitivo a dicha parcela, momento en el que se deberá valorar la situación, en función precisamente del uso concreto al que se destine la parcela, y articular, en su caso, las medidas correctoras que se estimasen oportunas.

En este sentido, la parcela destinada al uso DP tiene una superficie de 3.940,51 m², según el Cuadro de Superficies del PEZS1. Considerando un ratio de repercusión superficial por plaza de aparcamiento (incluidos viales de distribución interior y pasillos para circulación de peatones) de 25 m²/plaza, en esta parcela se podría disponer de 158 plazas de aparcamiento adicionales, por lo que las plazas de aparcamiento disponibles en el interior del ámbito del PEZS1 se elevarían a 122+158=280, con lo cual, incluso en los fines de semana con eventos extraordinarios, que como se ha visto corresponde a la situación más desfavorable de las analizadas, se cumpliría con lo indicado en el Informe del Servicio de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Valencia, en el sentido de que la reserva de aparcamiento necesaria se localice en el interior del ámbito territorial del PEZS1, sin contar con las plazas existentes y generadas en los viales limítrofes exteriores.

4_ DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD TRAS LA APROBACIÓN DEL PEZS1 EN EL ENTORNO DE SU ÁMBITO TERRITORIAL

A partir de los análisis efectuados en apartados anteriores, se extraen las siguientes conclusiones:

4.1 EL TRANSPORTE PÚBLICO

Como ya se ha indicado, en la actualidad el ámbito del PEZS1 únicamente cuenta con servicio de transporte público servido por los autobuses de la EMT.

En este sentido, se puede considerar que el ámbito territorial del PEZS1, y por extensión el barrio de Nazaret, cuenta con una adecuada cobertura de la red de transporte público municipal, ya que el entorno del ámbito territorial del PEZS1 está cubierto por las líneas 4, 15, 30 y 95 de EMT con paradas a menos de 500 metros del mismo. De esta forma, mediante los numerosos transbordos que permiten estas líneas, se cubre la práctica totalidad de la ciudad

No obstante, la cobertura de la red EMT se queda algo escasa en el límite sur del ámbito del PEZS1, siendo suficiente en la zona norte. Por ello, parece conveniente la modificación del recorrido de las líneas actuales en el sentido de acercarlo a la zona sur, al mismo tiempo que se establecen nuevas paradas a lo largo del flanco O del ámbito, de manera que el acceso a la red sea más inmediato y rápido.

Por lo que se refiere a la capacidad de las líneas actuales, el incremento máximo en la demanda de transporte público que generará el desarrollo del PEZS1 se corresponde con 334 desplazamientos en las salidas desde el PEZS1 en los días laborables en la franja de 18 a 19 horas. Esta demanda está asociada fundamentalmente al uso terciario TER-Dm.

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	8 minutos	525
L15	90 minutos	46
L30	18 minutos	233
L95	8 minutos	525
TOTAL		1.329

Considerando un porcentaje de ocupación del 75% en estas líneas, se tendrían 331 plazas disponibles con la configuración actual de las líneas de la EMT para cubrir la demanda generada, por lo que casi se cubriría el incremento de demanda de desplazamientos en transporte público.

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.

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.

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 de transporte público se verá atendida suficientemente, lo cual puede ser de la máxima relevancia durante la celebración de eventos extraordinarias en las instalaciones previstas en el ámbito del PEZS1 de cara a la reducción de los desplazamientos en vehículo privado.

4.2 LA MOVILIDAD NO MOTORIZADA

4.2.1 El tráfico peatonal

De acuerdo con las estimaciones efectuadas, los usos presentes en el ámbito del PEZS1 generan una movilidad peatonal de estimada en 38 desplazamientos en la hora punta de 18.00-19.00 de los días laborables. A estos desplazamientos habrá que unir los que atraviesen el barrio en busca de los nodos de acceso a las redes de transporte público, en particular a la futura parada de Metrovalencia situada en el centro del núcleo urbano de Nazaret.

Para vehicular convenientemente estos, se deberá establecer varios itinerarios peatonales apoyados en los nuevos viales que se proyectan dentro del PEZS1 y en la propuesta efectuada para el ámbito ampliado (viales próximos) y acceso a puntos de interés.

En este sentido, estos itinerarios peatonales deberán diseñarse y ejecutarse teniendo en cuenta los criterios integradores de la perspectiva de género, además de considerar las condiciones de accesibilidad para diversos colectivos de población, como son las personas mayores o las personas con movilidad reducida.

Por ejemplo, el diseño viario de estos itinerarios deberá considerar aceras amplias, accesibles, iluminadas y seguras para facilitar el tránsito de carritos de bebé, de la compra o sillas de ruedas. Será preferible que todos los itinerarios estén interconectadas de alguna manera, dando seguridad al ámbito y potenciando el tráfico peatonal.

Dada la escasa magnitud de los tráficos previsibles, se puede considerar que el incremento que sobre los actuales tráficos peatonales supone el desarrollo del PEZS1 no producirá ningún tipo de afección sobre el entorno de su ámbito territorial.

4.2.2 La bicicleta y los VMP

Ya en el análisis de la movilidad ciclista actual se destacó la carencia de red de carriles bici en el entorno del PEZS1, que facilite y fomente la movilidad no motorizada y la intermodalidad con medios de transporte público por la carencia del metro mencionada en el punto anterior.

Como ya se ha comentado, existe una carencia de carriles bici en el ámbito del PEZS 1 siendo el más cercano el que discurre por la Avenida de las Moreras y conecta con municipios como Pinedo al Sur, Valencia al Norte (zona playas, universidad, etc.)

El desarrollo de los usos previstos en el PEZS1 tendrá un aumento máximo de la circulación de bicicletas de 52 desplazamientos en las salidas en la franja de las 18 a las 19 horas en días laborables. Esta cifra es muy similar (49) a la que corresponde a las salidas en la misma franja horaria durante los fines de semana con evento extraordinario en los usos ZV-DP/DC

El nuevo carril ciclista preconizado en la ordenación propuesta en el PEZS1, que discurre por el vial perimetral que delimita su flanco oeste, es capaz de absorber sobradamente la demanda de movilidad ciclista prevista en hora punta para el sector. Cuenta con capacidad para aumentar el uso de la bicicleta y los VMP en detrimento del vehículo privado, y por el mismo, conectar con la red de carriles bici de la ciudad de València, y, a través del carril ciclista proyectado en la ZAL de Valencia, con el cual entronca, con los espacios naturales del sur de la ciudad (Devesa, Albufera, etc.).

4.3 EL VEHÍCULO PRIVADO MOTORIZADO

4.3.1 La falta de continuidad del entramado viario

En la actualidad, los accesos rodados troncales al ámbito territorial del PEZS1 son:

1. El Puente de Astilleros por el NE, por el que se accede desde el barrio del Grao y la Marina, a través del barrio de Nazaret.
2. El camino de las Moreras por el NO, este último muy condicionado por el paso superior sobre las vías del ferrocarril,
3. La V-15 y posteriormente la CV-5010, hasta la rotonda del camino de las Moreras al N o el camino de la Punta al Mar (extremo S de Nazaret).

Sin embargo una vez se llega a los viales locales secundarios y perimetrales del barrio de Nazaret se observa una red basada en los sentidos únicos, con un núcleo central peatonal y falta de continuidad en el viario en sentido O-E que conecte en condiciones adecuadas con el ámbito del PEZS1. En la actualidad esta conexión se produce a través de las calles Castell de Pop, Fontilles y Francisco de Paula.

La excepción se da en el Camino de Punta al Mar que conecta directamente el ámbito del PEZS1 con la CV-5010.

Los usos previstos en el ámbito del PEZS1 generan una movilidad máxima en vehículo privado en la hora punta de los días laborables de 18 a 19 horas de 1.195 viajes de salida

y 309 de entrada, mientras que en el caso de los fines de semana con eventos deportivos extraordinarios, los desplazamientos máximos en vehículo privado serán de 754 viajes de entrada y 1.417 de salida en la franja comprendida entre las 18 y las 19 horas.

En el caso de los días laborables, considerando que la mayor parte de los viajes procederán del uso Terciario, y considerando un índice de ocupación medio de los vehículos de 1,5 pasajeros/vehículo, las máximas intensidades horaria que generará el desarrollo del PEZS1 será de 797 vehículos de salida y 206 de entrada.

En el caso de los fines de semana con eventos extraordinarios, considerando, por las causas explicadas anteriormente, un índice de ocupación medio de los vehículos de 2 pasajeros/vehículo, las máximas intensidades horarias que generará el desarrollo del PEZS1 será de 377 vehículos de entrada y 709 de salida.

Se ha evaluado la repercusión que tendría esta cantidad de vehículos sobre el viario 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 Septiembre de 2019 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 15.521 veh/día.

	IMD	% HP	Intensidad veh/hora	Carriles	Intensidad de saturación	% Intensidad de saturación	Nivel de servicio
Sentido Moreras	8.226	9	993	2	1.800	55%	B
Sentido Grao	7.295	9	882	2	1.800	49%	B

Como se puede ver, en la situación en la que el desarrollo del PEZS1 genera la mayor cantidad de desplazamientos en vehículo privado (días laborables entre las 18 y las 19 horas), el nivel de servicio en este eje troncal no desciende del Nivel B.

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 propuesta de un viario de acceso al PEZS1 tipo ronda y 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.

Por ello, parece necesario realizar mejoras en la configuración de los viales distribuidores del tráfico hacia o desde el ámbito del PEZS1, de manera que se facilite la accesibilidad en vehículo privado al mismo.

4.3.2 El aparcamiento en superficie

Como se ha visto, las plazas generadas por el PEZS1 en la vía pública son suficientes para cubrir las reservas correspondientes al Uso Terciario-Dotacional Múltiple de acuerdo con lo indicado en la LOTUP, existiendo un remanente de 122 plazas que podrán emplearse para cubrir la demanda de plazas públicas del resto de usos.

Las plazas totales necesarias para cubrir la demanda de los usos ZV-DP/DP, obtenidas a partir de los aforos efectuados en la Ciudad Deportiva del Levante en Bunyol y las hipótesis empleadas son las de la siguiente tabla:

Días laborables	Fin de semana normal	Fin de semana extraordinario
86	162	239

En consecuencia, para que la totalidad de las plazas de aparcamiento necesarias para cubrir la demanda generada por estos usos en la situación más desfavorable analizada (fines de semana extraordinarios) se localice en el ámbito territorial del PEZS1, tal como se indica en el Informe del Servicio de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Valencia, serán necesarias 117 plazas adicionales.

Durante el proceso de Información Pública del PEZS1, se han recibido distintas alegaciones, entre ellas la del el Levante U.D, S.A.D, como solicitante de la concesión del suelo portuario correspondiente a los usos ZV-DP y DP del PEZS1, para la implantación de la nueva ciudad deportiva del club. En esta alegación se incluyen distintas alternativas (hasta 6) para la modificación de la configuración de los viales en el ámbito territorial del

PEZS1 y su entorno inmediato (ámbito ampliado) que permiten aumentar el número de plazas disponibles en vía pública. Además, en dicha alegación se indica que el número de plazas habilitadas en el interior de la parcela ZV-DP será de 269.

En las figuras de las páginas siguientes se muestran las 6 alternativas que se plantean en la Alegación del Levante UD S.A.D., cuya descripción, según el texto de la Alegación, es la siguiente:

Alternativa 1.1. Propone en las calles del Sec y Manuel Carboneres vías de un único sentido de circulación de acuerdo con el estudio de movilidad anexo al PE. De esta manera, se genera una circulación unidireccional alrededor del bulevar existente entre ambas calles, dando lugar a un vial de deceleración del tráfico rodado previo al acceso al equipamiento propuesto que soluciona posibles atascos en la C/San Francisco de Paula. En este tramo, se plantean aparcamientos en batería asociados a la actividad del equipamiento, produciéndose el acceso al recinto de forma más controlada y uniforme. Los aparcamientos propuestos, siempre en batería, se ubican en las inmediaciones del equipamiento deportivo.

Alternativa 1.2. En esta nueva alternativa se introduce una única modificación respecto a la ordenación propuesta en la Alternativa 1.1 que consiste en ampliar el espacio ajardinado junto a la calle Algemesí en el acceso proyectado a la parcela p3. I. Con esta alternativa se potencia la continuidad de las zonas ajardinadas en la citada calle al definir un espacio de mayores dimensiones

Alternativa 2.1. En esta propuesta, el acceso al equipamiento deportivo ubicado en la parcela p3. 1 del PE se resuelve mediante el proyecto de una glorieta que regula el tráfico entre las calles del Sec, Manuel Carboneres y San Francisco de Paula. Para su correcto funcionamiento, las calles del Sec y Manuel Carboneres son de un único sentido de circulación. Con esta solución viaria, se incrementan las posibilidades de giros y accesos a la nueva zona deportiva, sin mermar la posibilidad de disponer del vial de deceleración señalado en la Alternativa 1.1 y 1.2; Los aparcamientos propuestos, siempre en batería, se ubican en las inmediaciones del equipamiento deportivo.

Alternativa 2.2. En esta nueva alternativa se introduce una única modificación respecto a la ordenación propuesta en la Alternativa 2.1 que, al igual que ocurre en la alternativa 1.2 respecto a la 1.1 consiste en ampliar el espacio ajardinado junto a la calle Algemesí en el acceso proyectado a la parcela p3.1 y disponer plazas en batería colindantes al frente de dicha zona verde con la calle Algemesí.

Alternativa 3.1. En esta propuesta, el acceso al equipamiento deportivo ubicado en la parcela p3.1 del PE se resuelve mediante el proyecto de una glorieta que regula el tráfico entre las calles Manuel Carboneres y San Francisco de Paula, suprimiendo el tramo de la C/Sec que linda con la parcela del equipamiento, donde se propone una acera peatonal asociada a una zona verde más generosa. Los aparcamientos propuestos, siempre en batería, se resuelven en las inmediaciones del equipamiento deportivo.

Alternativa 3.2. En esta nueva alternativa se introduce una única modificación respecto a la ordenación propuesta en la Alternativa 3.1, que consiste en ampliar el espacio ajardinado junto a la calle Algemesí en el acceso proyectado a la parcela p3.1 y disponer plazas en batería colindantes al frente de dicha zona verde con la calle Algemesí.



LEYENDA:

- - - - - Límite del Plan Especial Nazaret Est.
- - - - - Parcela p3.1 de la Zona Sur del Puerto de Valencia.
- - - - - Uso: Espacio libre equipado deportivo.
- - - - - Ambito de la ciudad deportiva del Levante UD
- - - - - Parcela p3.2 de la Zona Sur del Puerto de Valencia.

Nº plazas aparcamientos:

Ciudad deportiva	299
Entorno próximo C.D.	277 (+160)
Total	576

CIUDAD DEPORTIVA DEL LEVANTE U.D. S.A.D.
ACCESIBILIDAD Y APARCAMIENTOS
ALTERNATIVA 1.2

 mayo 2019

Alternativa 1 de Accesibilidad v aparcamiento. Fuente (Aleación del Levante U.D.. S.A.D.)



LEYENDA:

- - - - - Límite del Plan Especial Nazaret Est.
- - - - - Parcela p3.1 de la Zona Sur del Puerto de Valencia.
- - - - - Uso: Espacio libre equipado deportivo.
- - - - - Ambito de la ciudad deportiva del Levante UD
- - - - - Parcela p3.2 de la Zona Sur del Puerto de Valencia.

Nº plazas aparcamientos:

Ciudad deportiva	299
Entorno próximo C.D.	231 (+164)
Total	530

Principal acceso rodado 1

Principal acceso rodado 2

CIUDAD DEPORTIVA DEL LEVANTE U.D. S.A.D.

ACCESIBILIDAD Y APARCAMIENTOS ALTERNATIVA 2.1

mayo 2019

Alternativa 2.1 de Accesibilidad v aparcamiento. Fuente (Aleación del Levante U.D.. S.A.D.)



LEYENDA:

- - - - - Límite del Plan Especial Nazaret Est.
- - - - - Parcela p3.1 de la Zona Sur del Puerto de Valencia.
- - - - - Uso: Espacio libre equipado deportivo.
- - - - - Ambito de la ciudad deportiva del Levante UD
- - - - - Parcela p3.2 de la Zona Sur del Puerto de Valencia.

Nº plazas aparcamientos:

Ciudad deportiva	299
Entorno próximo C.D.	277 (+160)
Total	576

Principal acceso rodado 1

Principal acceso rodado 2

CIUDAD DEPORTIVA DEL LEVANTE U.D. S.A.D.

ACCESIBILIDAD Y APARCAMIENTOS ALTERNATIVA 2.2

mayo 2019

Alternativa 2.2 de Accesibilidad v aparcamiento. Fuente (Aleación del Levante U.D.. S.A.D.)



LEYENDA:

- - - - - Límite del Plan Especial Nazaret Est.
- - - - - Parcela p3.1 de la Zona Sur del Puerto de Valencia.
- - - - - Uso: Espacio libre equipado deportivo.
- - - - - Ambito de la ciudad deportiva del Levante UD
- - - - - Parcela p3.2 de la Zona Sur del Puerto de Valencia.

Nº plazas aparcamientos:

Ciudad deportiva	269
Entorno próximo C.D.	278 (+161)
Total	547

Principal acceso rodado 1

Principal acceso rodado 2

C I U D A D D E P O R T I V A D E L L E V A N T E U . D . S . A . D .

ACCESIBILIDAD Y APARCAMIENTOS ALTERNATIVA 3.1

mayo 2019



Alternativa 3.1 de Accesibilidad y aparcamiento. Fuente (Aleación del Levante U.D.. S.A.D.)



LEYENDA:

- - - - - Límite del Plan Especial Nazaret Est.
- - - - - Parcela p3.1 de la Zona Sur del Puerto de Valencia.
- - - - - Uso: Espacio libre equipado deportivo.
- - - - - Ambito de la ciudad deportiva del Levante UD
- - - - - Parcela p3.2 de la Zona Sur del Puerto de Valencia.

Nº plazas aparcamientos:

Ciudad deportiva	299
Entorno próximo C.D.	274 (+157)
Total	573

Principal acceso rodado 1

Principal acceso rodado 2

C I U D A D D E P O R T I V A D E L L E V A N T E U D . S . A . D .

ACCESIBILIDAD Y APARCAMIENTOS

ALTERNATIVA 3.2

mayo 2019

Alternativa 3.2 de Accesibilidad v aparcamiento. Fuente (Aleación del Levante U.D.. S.A.D.)

En resumen, con estas alternativas el número de plazas de aparcamiento nuevas que se generan en vía pública en el ámbito del PEZS1 serían las siguientes:

Alternativas en Alegación Levante UD	Plazas de aparcamiento nuevas en vía pública en el ámbito del PEZS1
Alternativa 1.1	477
Alternativa 1.2	441
Alternativa 2.1	477
Alternativa 2.2	441
Alternativa 3.1	427
Alternativa 3.2	391

Si descontamos las 250 plazas en vía pública correspondientes al uso TER-Qm, quedan las siguientes plazas para los usos ZV-DP/DC en los viales públicos del ámbito del PEZS1:

Alternativas en Alegación Levante UD	Plazas de aparcamiento nuevas en vía pública en el ámbito del PEZS1 (descontadas las del uso TER-Qm)
Alternativa 1.1	227
Alternativa 1.2	191
Alternativa 2.1	227
Alternativa 2.2	191
Alternativa 3.1	177
Alternativa 3.2	141

Es decir, si a las plazas que se generan con cualquiera de estas alternativas, le unimos las 269 que se emplazarán en el interior de la parcela de uso ZV-DP de acuerdo con la Alegación del Levante UD, se tiene un número de plazas que estarían destinadas a los usos ZV-DP/DP comprendido entre las 410 plazas (alternativa 3.2) y las 496 (alternativas 1.1 y 2.1), con lo que se cumpliría sobradamente con la demanda previsible en la situación más desfavorable correspondiente a los fines de semana con algún evento extraordinario en las instalaciones, que como vimos era de 239 plazas.

Además, se debe considerar que durante los fines de semana la ocupación de las plazas de aparcamiento tanto en vía pública como en parcela privada correspondientes al uso TER-Qm se verá reducida notablemente (se ha estimado que en un 75%), por lo que además se dispondrá del orden de 376 plazas de aparcamiento adicionales (la mitad en viales y la mitad en parcela privada) para cubrir la demanda generada por los usos ZV-DP y DP durante los fines de semana, que como se ha justificado, corresponden a la situación más desfavorable de las analizadas.

En cualquier caso, como ya se ha indicado en varias ocasiones, el PEZS1 sólo puede actuar dentro de su ámbito territorial, coincidente con la Zona de Servicio Terrestre del Puerto (ZST), por lo que las secciones que se aportan en el PEZS1 son meras propuestas, que el Ayuntamiento asumirá o no, cuando lleve a cabo su competencia de ordenar y urbanizar el entorno de la ZST del Puerto; por lo tanto, será en ese momento procedimental cuando quedarán establecida de manera definitiva la ordenación de los viales circundantes del ámbito del PEZS1, y en consecuencia, el número de plazas que se dispongan en la vía pública.

Por otro lado, incluso sin tener en cuenta las alternativas propugnadas en la Alegación del Levante UD, como también se ha indicado en el apartado 3 del presente Documento, es posible utilizar la zona sur del ámbito territorial del PEZS1 (Zona DP) como zona de

aparcamiento provisional hasta que se le dé el uso deportivo definitivo a dicha parcela. El empleo de esta zona, de 3940 m² de superficie, proporcionaría otras 158 plazas de aparcamiento adicionales por lo que las plazas de aparcamiento disponibles en el interior del ámbito del PEZS1 destinadas al uso ZV-DP se elevarían a 122 (en viales públicos)+158 (en parcela DP) =280, cumpliendo con lo indicado en el Informe del Servicio de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Valencia.

Pero además, como ya ha sido indicado, en el entorno del ámbito territorial del PEZS1, en concreto en las proximidades 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 aproximadamente 350 plazas de aparcamiento adicionales.

Por todo ello, se considera que se dispone de bastantes alternativas para garantizar la suficiencia de plazas de aparcamiento destinadas a satisfacer la demanda generada por los usos propuestos por el PEZS1 dentro de su propio ámbito o en sus proximidades inmediatas.

Respecto a las plazas de aparcamiento necesarias para satisfacer las demandas de los usos ZV-P (parque de la desembocadura), ZV-J (parque sur) y DM (equipamiento Mar Blau), la normativa urbanística vigente no exige ninguna reserva de plazas de aparcamiento.

5_ PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

A partir del diagnóstico efectuado, en el presente apartado se realizan unas propuestas de actuación de cara a mejorar las problemáticas generadas por el incremento de movilidad que supondrá el desarrollo del PEZS1.

Estas propuestas se plantean con el objetivo básico de conseguir una Movilidad Urbana Sostenible, fomentando los modos de transporte alternativos y el transporte público, mejorando las condiciones de seguridad y la protección de las partes, y que no solo resultan más respetuosos con el medio ambiente sino que además mejoran la calidad y el atractivo del entorno urbano con beneficios para la sociedad en general.

En línea con todas estas premisas se quiere potenciar el uso de la bicicleta y otros VMP apoyados por la puesta en servicio de la Línea 10 de Metro hasta Nazaret prevista para 2021. Además, se plantean diversas estrategias de reurbanización de viario de borde, encaminadas a minimizar el paso del tráfico motorizado generado por los usos del PEZS1 por los viales internos del barrio de Nazaret.

5.1 PROPUESTA DE ALTERNATIVAS A LA MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO.

Como ya se ha comentado, las características del viario en Nazaret, con mayoría de calles con sentido único, dificultan los accesos al ámbito territorial del PEZS1.

Por otro lado, como ya ha quedado dicho anteriormente, desde el PEZS1, debido a su naturaleza y a lo indicado en el artículo 56 DEL TRLPEMM, no se puede establecer la ordenación de áreas exteriores a su ámbito territorial, por lo que la configuración definitiva de los viales perimetrales debe ser objeto de los correspondientes Proyectos de Urbanización a desarrollar por el Ayuntamiento de Valencia.

Por ello, desde el presente Plan de Movilidad se van a efectuar una serie de propuestas alternativas para mejorar los accesos al ámbito del PEZS1, de manera que sea posible la conexión de éste con el viario troncal de la ciudad, con el objetivo de interferir lo menos posible en la circulación del tráfico en el interior del barrio de Nazaret.

En cualquier caso, y tal como se recoge en el Informe del Servicio de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Valencia, la solución viaria que finalmente se desarrolle deberá hacerlo de acuerdo con la planta viaria que facilite el Servicio de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Valencia.

En las fichas que acompañan al presente Documento se describen con mayor detalle estas alternativas, indicando sus principales ventajas e inconvenientes y realizando una valoración económica aproximada de su coste.

5.1.1 Alternativa 1

En esta alternativa, el acceso hacia el norte del ámbito del PEZS1 desde el viario troncal se puede realizar desde el norte por el Camino del Canal o por el oeste por la calle Barracas del Figueró. Desde ambas se alcanza la calle Ignacio de Zuloaga y desde ésta y a través de la calle Castell de Pop se llega a la Plaza Aras de Alpuente.

A partir de aquí se accede a la la Zona ZV-DP y al equipamiento MarBlau por la calle Francisco de Paula (de sentido único) y, una vez llegados la calle del Sec, vial que limita el ámbito del PEZS1, en dirección norte a la Zonas Terciaria y Parque de Desembocadura.

Un primer itinerario de salida de la zona ZV-DP y del equipamiento MarBlau se puede realizar por la calle Castell de Pop hacia la glorieta de la plaza Aras de Alpuente en un tramo en que la primera es de sentido único, y desde aquí, bien continuando por Castell de Pop, ahora de doble sentido, hasta el Camino Canal, por el que se llega a los accesos principales norte y oeste o bien por por Parque de Nazaret hacia Puente de Astilleros y Moreras.

Para las salidas desde la zona de uso terciario el itinerario preferente es por la calle Fontilles, de doble sentido hasta Parque de Nazaret, llegando desde esta al puente de Astilleros. Otra opción alternativa, que también permitiría la salida desde el Parque de Desembocadura es por Jesús de Nazaret, y Virgen de los Reyes y luego atravesando una zona de aparcamiento junto a las instalaciones deportivas municipales existentes hasta la Calle Fernando Morais y continuando hasta Fontilles y desde ahí por calle Parque de Nazaret a Puente de Astilleros.

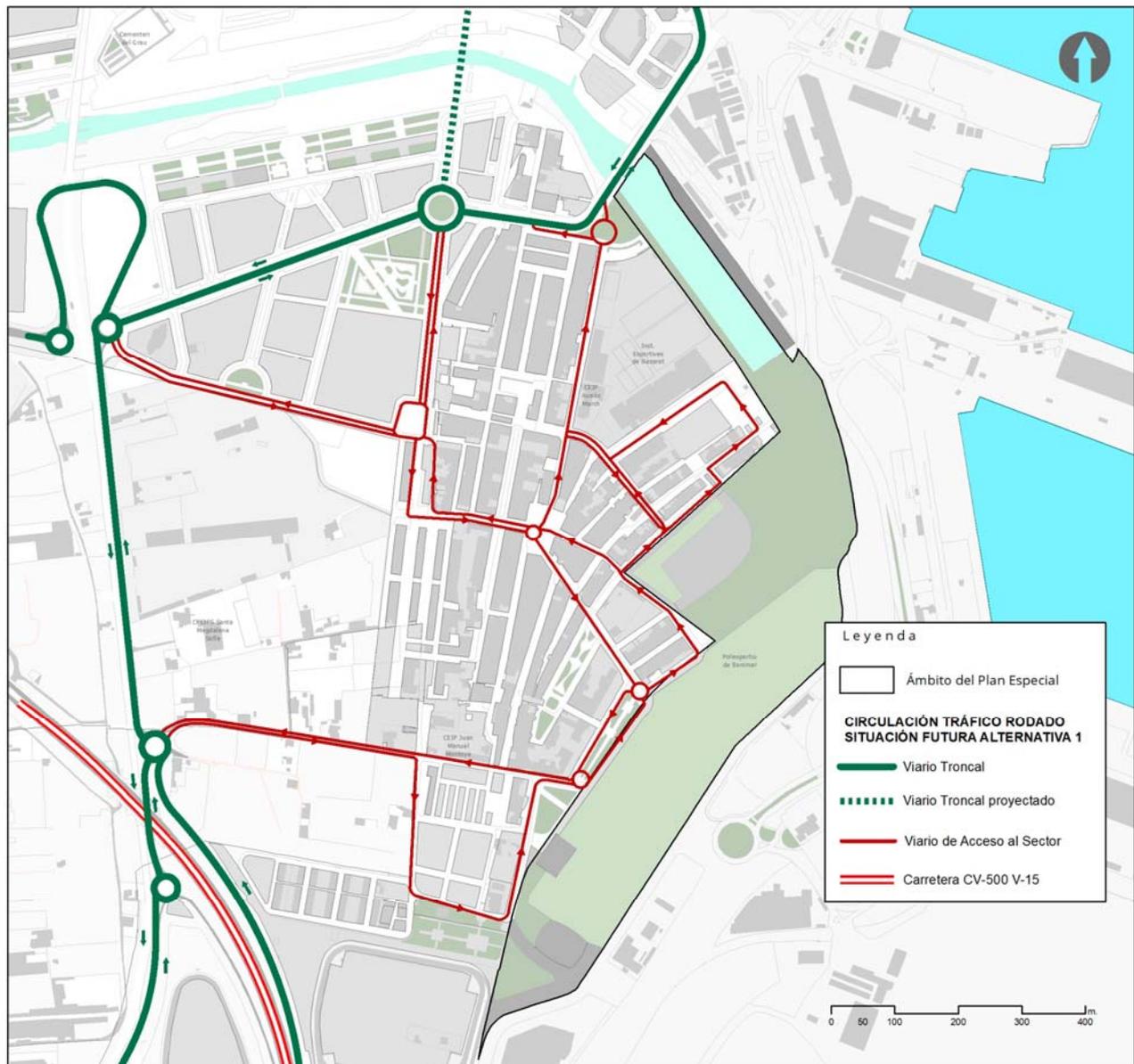
El acceso principal al extremo sur del ámbito del PEZS1 se realiza desde la rotonda de intersección entre la CV-5010 y la calle de La Punta al Mar. En, un primer tramo, hasta el Camino Canal, esta última presenta doble sentido de circulación. En esta alternativa se propone desviar el tráfico de entrada hacia la localización de los usos ZV-DP (sur) y DP por el Camino Canal, y la calle Carlos Pau Español hasta llegar a la calle Algemesí, perimetral al ámbito del PEZS1, desde la que se puede circular hacia el norte por una de las calzadas de la calle Manuel Carboneres y continuar por la calle del Sec hacia el extremo norte del ámbito del PEZS1 y acceder a la localización del resto de usos previstos.

El desvío por Camino Canal y Carlos Pau y Algemesí permite que el tramo de la calle de la Punta al Mar recayente al colegio CP Juan de Montoya sea de un único sentido.

De esta forma, la calle de la Punta al Mar se constituye en este primer tramo como el itinerario preferente para la salida desde la zona sur del PEZS1, tras pasar por Manuel Carboneres hacia el Sur, seguir por la primera y tras cruzar el Camino Canal, ya con doble sentido en Punta al Mar, incorporarse a la glorieta de la CV-5010 y enlazar con el viario troncal .

También, como en el caso de la zona norte, se puede salir de las localizaciones de ZV-DP, equipamiento Marblau y DP a través de la calle Castell del Pop para llegar a la plaza de Aras de Alpuente y continuar bien por la calle Parque de Nazaret o bien por la propia Castell de Pop hasta Camino Canal y desde ahí hacia Moreras o Barraques de Figuero.

En la siguiente figura y en el plano 10.1 se recoge gráficamente la alternativa propuesta. La definición completa de la misma, sus ventajas e inconvenientes, así como el coste aproximado de las actuaciones que conlleva queda recogido en la Ficha nº1:



Alternativa 1 (Fuente: Elaboración propia)

5.1.2 Alternativa 2

El acceso hacia el norte del ámbito del PEZS1 se mantiene como en la Alternativa 1: por el Camino del Canal o Barracas del Figueró. Desde ambas se alcanza la calle Ignacio de Zuloaga y desde ésta y a través de la calle Castell de Pop se llega a la Plaza Aras de Alpuente.

A partir de aquí se accede a la Zona ZV-DP/DP y al equipamiento MarBlau por Francisco de Paula (de sentido único) y, una vez llegados la calle del Sec, por Castell de Pop en dirección norte a las zonas Terciaria y Parque de Desembocadura.

Un primer itinerario de salida de la zona ZV-DP/DP y del equipamiento MarBlau sería por Castell de Pop, bien hasta el Camino Canal, por el que se llega a los viarios troncales norte y oeste o bien por Parque de Nazaret hacia la Avenida de las Moreras y Puente de

Astilleros; por Fontilles, hasta en enlazar con esta última salida hacia el N, se da servicio a la Zona Terciaria y N de la ZV-DP.

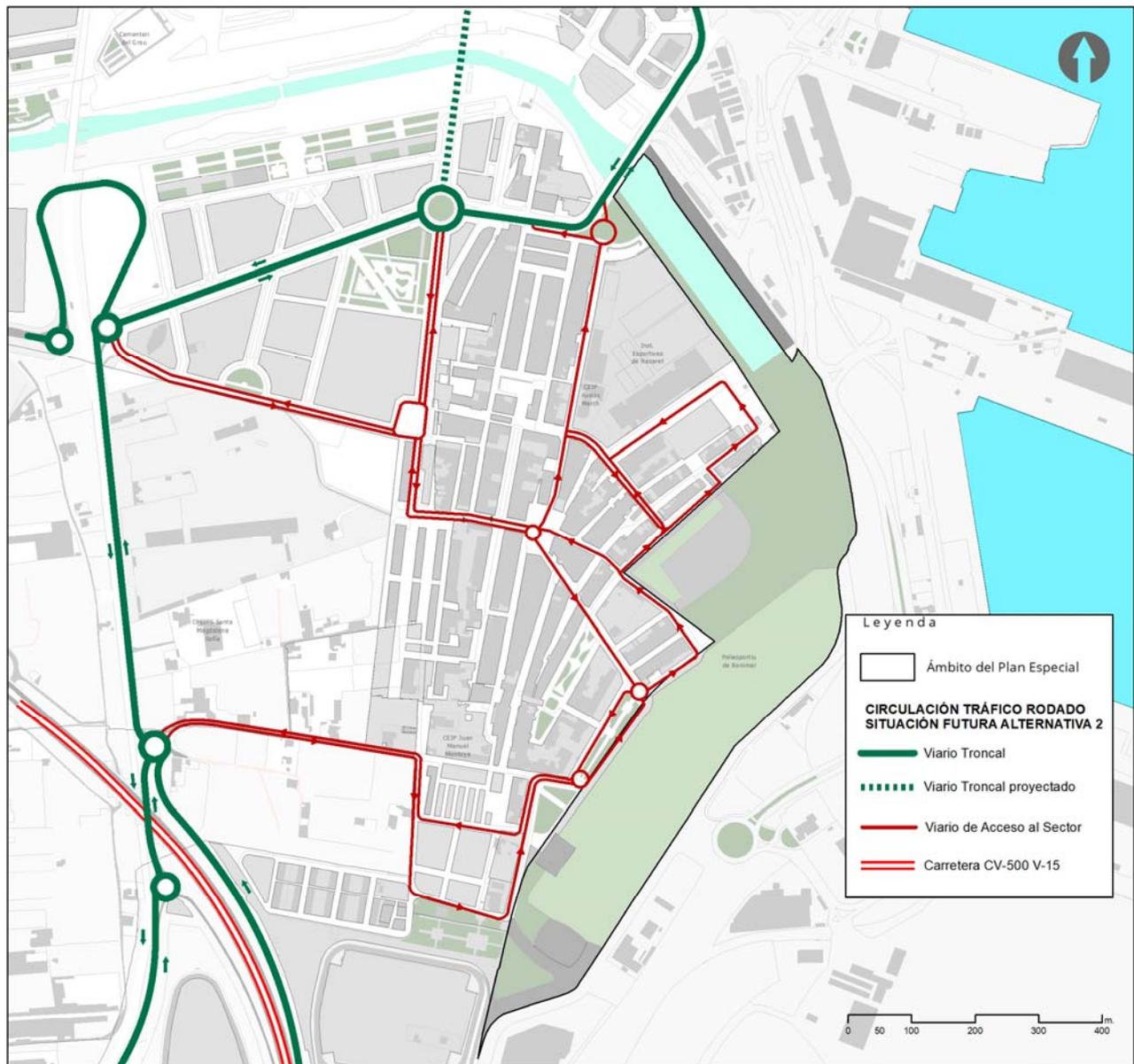
También se cuenta con un itinerario alternativo por la zona de aparcamiento junto a las instalaciones deportivas municipales desde la calle Virgen de los Reyes hasta Fernando Morais.

Por lo que se refiere a los accesos a la zona sur, a principal diferencia con la Alternativa 1 radica en que se elimina el tráfico en el Camino del Canal, en su tramo recayente al Colegio CP Juan M. Montoya. El tráfico de entrada se direcciona por la calle Carlos Pau Español hasta llegar a la calle Algemés, perimetral al ámbito del PEZS1 y desde la que se puede circular hacia el norte por Manuel Carboneres y continuar por la calle del Sec hacia el extremo norte del ámbito del PEZS1 y así acceder a la localización del resto de usos previstos.

El itinerario de salida se inicia en Manuel Carboneres hacia el Sur y tras alcanzar la calle Algemés continúa por calle José Luis Hidalgo y Camino Canal hasta la Punta al Mar, con doble sentido de circulación, para incorporarse a la glorieta de la CV-5010 y enlazar con el viario troncal.

También, como en el caso de la zona norte, se puede salir de las localizaciones de ZV-DP, equipamiento Marblau y DP a través de la calle Castell del Pop para llegar a la plaza de Aras de Alpuente y continuar bien por la calle Parque de Nazaret o bien por la propia Castell de Pop hasta el viario troncal.

En la siguiente figura y en el plano 10.2 se recoge gráficamente la alternativa propuesta. La definición completa de la misma, sus ventajas e inconvenientes, así como el coste aproximado de las actuaciones que conlleva queda recogido en la Ficha nº2:



Alternativa 2 (Fuente: Elaboración propia)

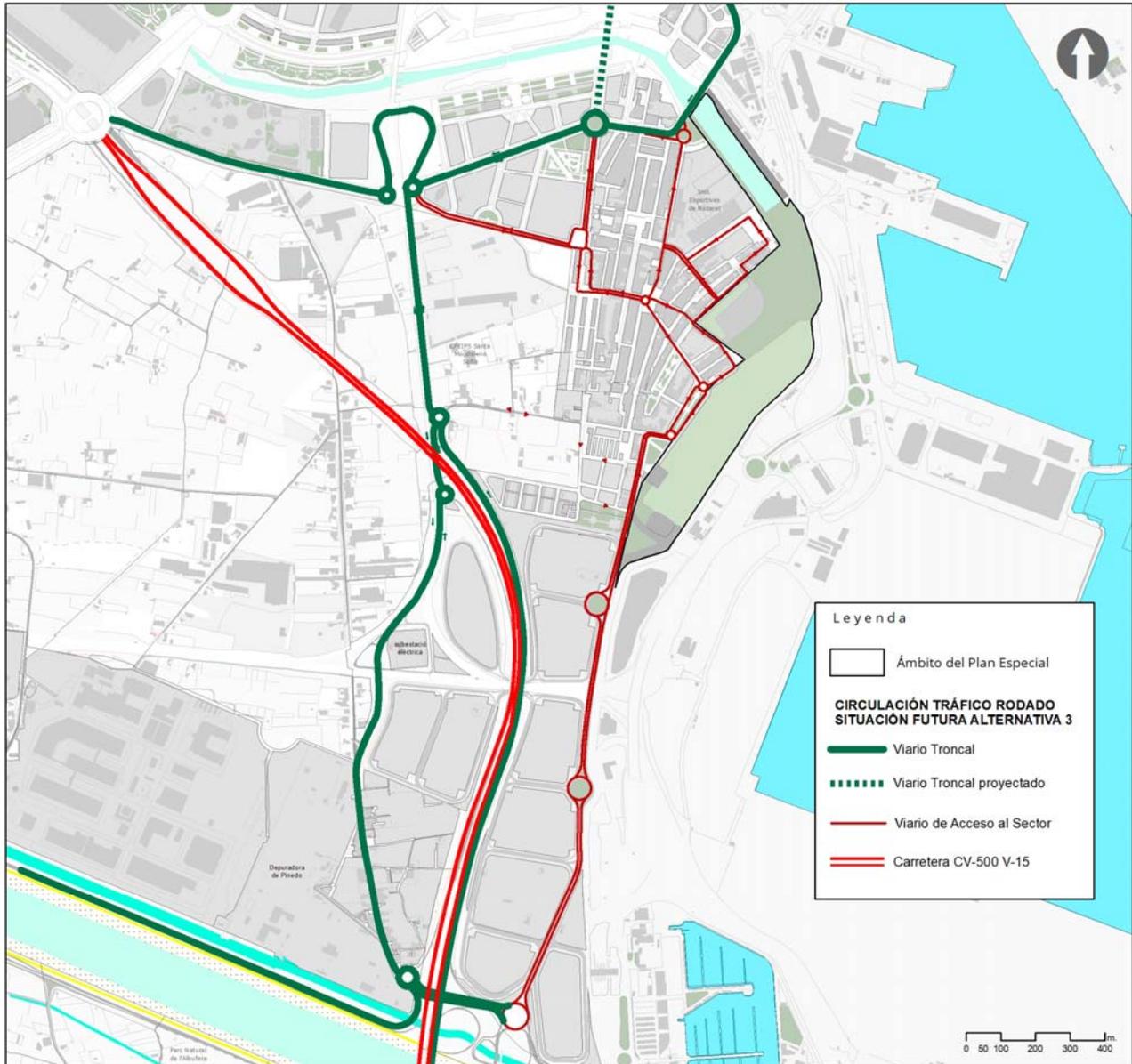
5.1.3 Alternativa 3

En la Alternativa 3, se mantienen los accesos a la zona norte como en las dos anteriores.

El acceso a la zona sur, y tal como se indica en el Informe del Servicio de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Valencia, se realiza desde la rotonda de intersección entre la CV-5010, la V-15 y V-30, al sur de la ZAL. Con doble sentido se recorre el viario interno de la ZAL en dirección norte hasta llegar al sur del ámbito del PEZS1. Aquí debe abrirse un nuevo vial que atraviese la zona verde perimetral de la ZAL, junto a la calle María Moliner, y que entronque con la calle Algemesí, desde la que se puede circular hacia el norte hasta llegar a Manuel Carboneres pasando por un pequeño tramo de Punta al Mar, y continuar por la calle del Sec hacia el extremo norte del ámbito del PEZS1.

También, como en el caso de la zona norte, se puede salir de las localizaciones de ZV-DP, equipamiento Marblau y DP a través de la calle Castell del Pop para llegar a la plaza de Aras de Alpuente y continuar bien por la calle Parque de Nazaret o bien por la propia Castell de Pop hasta el viario troncal

En la siguiente figura y en el plano 10.3 se recoge gráficamente la alternativa propuesta. La definición completa de la misma, sus ventajas e inconvenientes, así como el coste aproximado de las actuaciones que conlleva queda recogido en la Ficha nº3:



Alternativa 3 (Fuente: Elaboración propia)

5.1.4 Alternativa 4

En la Alternativa 4, se mantienen los accesos a la zona norte como en las tres anteriores.

El acceso principal al extremo sur del ámbito del PEZS1 se realiza desde la rotonda de intersección entre la CV-5010 y el ramal de acceso desde la CV-500, por un vial de nueva

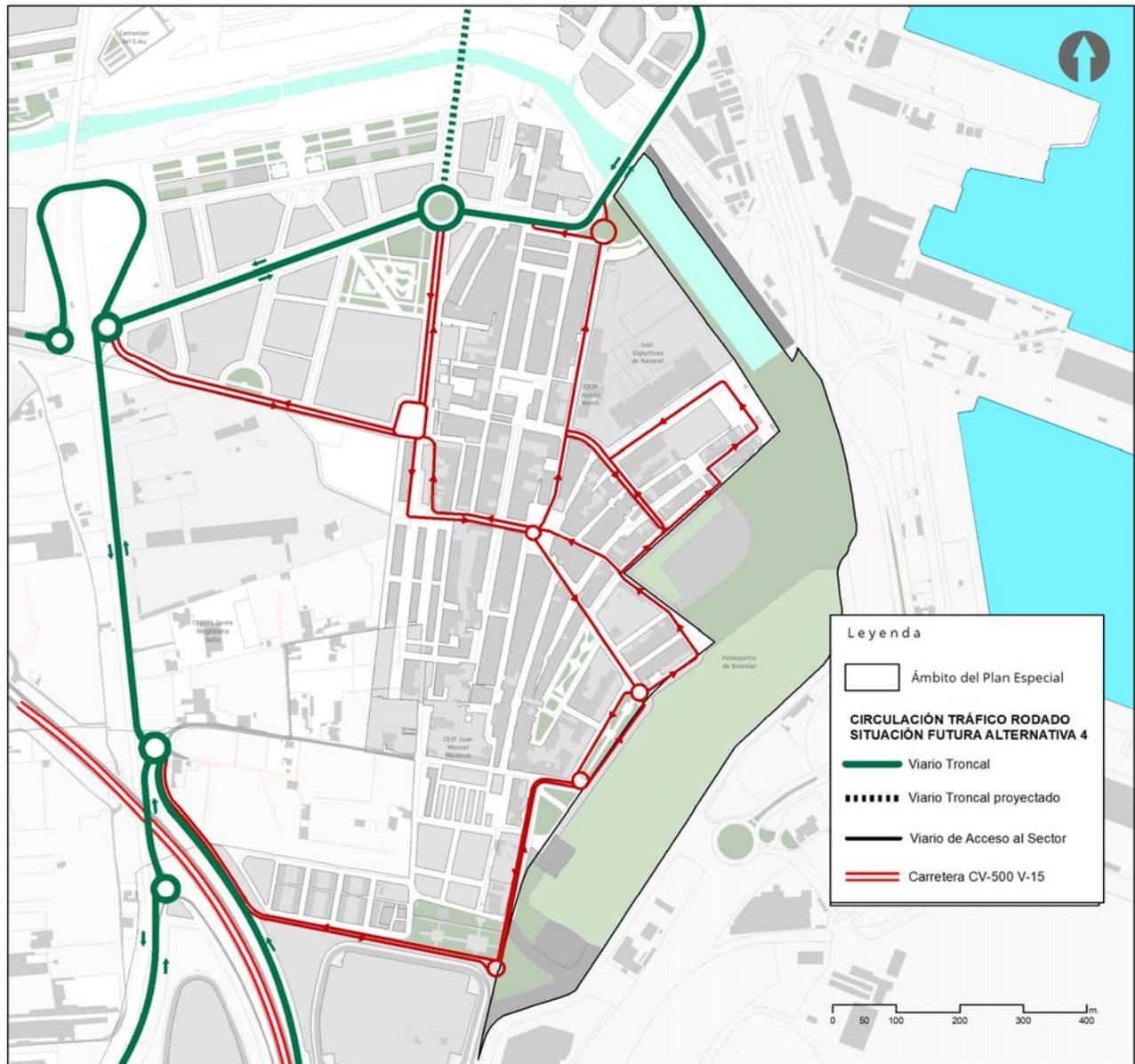
creación paralelo al ramal, que entronca con la calle María Moliner hasta la calle Algemesí, que también deberá ser prolongada.

Continuando el recorrido por la calle Algemesí, se puede circular hacia el norte por una de las calzadas de la calle Manuel Carboneres y continuar por la calle del Sec hacia el extremo norte del ámbito del PEZS1 y acceder a la localización del resto de usos previstos. El desvío por María Moliner y Algemesí permite no afectar al viario interno del núcleo del barrio, más allá de esta calle y la calle Algemesí.

De forma análoga, la salida desde la zona sur del PEZS1 se realiza, tras pasar por Manuel Carboneres hacia el Sur, siguiendo por la calle Algemesí hasta su prolongación que debe construirse en la zona verde existente, para continuar por la calle María Moliner y su continuación paralela al acceso desde la CV-500 hasta la rotonda de la CV-5010 y desde aquí al viario troncal.

También se puede salir de las localizaciones de ZV-DP, equipamiento Marblau y DP a través de la calle Castell del Pop para llegar a la plaza de Aras de Alpuente y continuar bien por la calle Parque de Nazaret o bien por la propia Castell de Pop hasta Camino Canal y desde ahí hacia Moreras o Barraques de Figuro.

En la siguiente figura y en el plano 10.4 se recoge gráficamente la alternativa propuesta. La definición completa de la misma, sus ventajas e inconvenientes, así como el coste aproximado de las actuaciones que conlleva queda recogido en la Ficha nº4.



Alternativa 4 (Fuente: Elaboración propia)

5.1.5 Alternativa 5

Esta alternativa se plantea a instancias del Servicio de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Valencia.

La Alternativa 5 presenta una variación respecto de las anteriores en los itinerarios de entrada y salida al norte del PEZS1, que consiste en habilitar dos sentidos de circulación en la calle Santa Pola, en el tramo existente entre Francisco de Paula y Castell de Pop, así como en Jesús de Nazaret entro Castell de Pop y Fontilles.

Con esta variación se habilita otro itinerario de entrada a la zona norte del PEZS1, fundamentalmente a la Zona Terciaria, por Aras de Alpuente, Francisco de Paula, Santa Pola y Jesús De Nazaret.

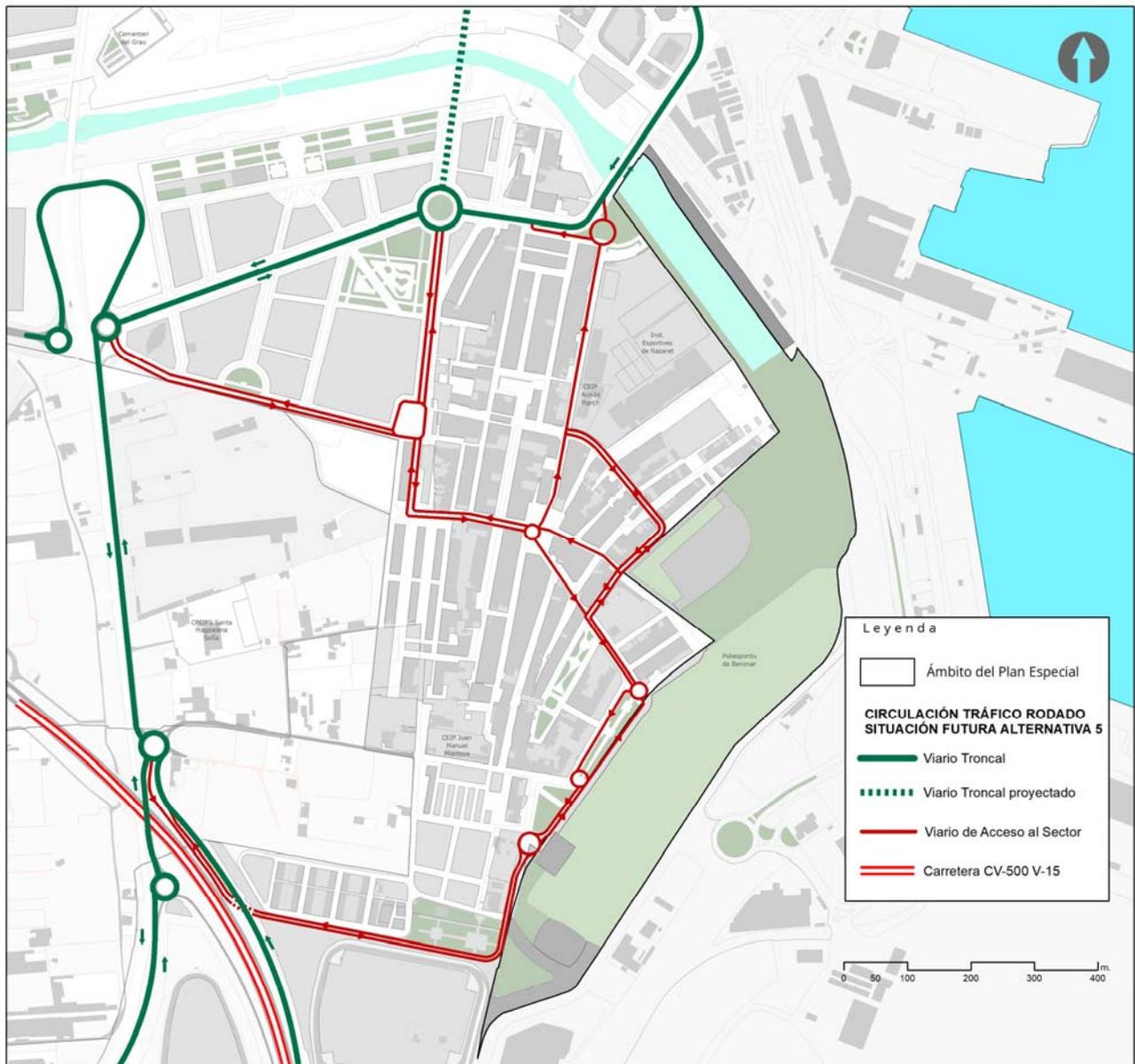
Respecto las salidas, se mantiene la de la calle Fontilles y desde ésta a Parque de y Puente de Astilleros. Al considerar Jesús de Nazaret de doble sentido, la parte norte del ámbito del PEZS1 tiene salida también por Fontilles o Castell de Pop, siempre buscando Parque de Nazaret en dirección Astilleros o Camino Canal hacia Barraques de Foguero y Avenida de las Moreras. Esta Alternativa prescinde del vial de nueva creación en la zona de aparcamiento junto a las instalaciones deportivas municipales.

Para los accesos a la zona sur, la alternativa 5 es similar en trazado a la alternativa 4, pero presenta una diferencia sustancial que radica en que no se emplea la calle Maria Moliner como acceso a la zona sur desde la glorieta de la CV-50510, si no que se genera un vial de doble sentido y nueva creación que discurre entre el ramal de acceso desde la CV-500 a la CV-5010 y la propia CV-500, al pie del talud de esta, para posteriormente, tras cruzar mediante un paso inferior bajo este ramal de la CV-500 y el carril bici existente, desarrollarse ex-novo por la zona verde del norte de la ZAL (no por la calle Maria Moliner, que no resulta afectada).

Este vial de nueva creación gira hacia el N por la zona verde existente y la calle Algemesí hasta enlazar con uno de los viales que delimita el flanco oeste del ámbito del PEZS1 y empalmar con la calle Manuel Carboneres, pudiendose continuar por ésta a la localización de los usos previstos al norte.

En este caso, para mejorar las circulaciones también se construiría una pequeña rotonda en la confluencia del nuevo vial proyectado con el tramo ya urbanizado de la calle Algemesí y la calle Jose Luis Hidalgo, que mejorará la distribución de tráfico hacia las distintas zonas del ámbito del PEZS1.

En la siguiente figura y en el plano 10.5 se recoge gráficamente la alternativa propuesta. La definición completa de la misma, sus ventajas e inconvenientes, así como el coste aproximado de las actuaciones que conlleva queda recogido en la Ficha nº5.



Alternativa 5 (Fuente: Elaboración propia)

5.2 PROPUESTAS PARA AUMENTAR EL NÚMERO DE PLAZAS DE APARCAMIENTO

En esta propuesta, se identifican dos áreas próximas al entorno del PEZS1 o en su propia localización, que podrán ser utilizadas como campos de aparcamientos en caso de ser necesario durante la celebración de eventos de elevada asistencia.

Se propone la habilitación de una zona ya pavimentada junto a las instalaciones deportivas municipales del norte de Nazaret (pabellón y campo de tiro al arco), a la que se accede por las calles Fernando Morais y Virgen de los Reyes, y el empleo como zona de aparcamiento, hasta que definitivamente se implante el uso previsto, de la zona DP en el interior del ámbito del PEZS1, tal como ha sugerido la DG de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia

Por lo que respecta a la primera, ya que la zona se encuentra en la actualidad pavimentada con mezclas bituminosas y destinada al uso previsto, la actuación propuesta

se ciñe a la señalización vial de las plazas de parcamiento y pasillos interiores de circulación y a la adecuación de los accesos, tanto desde la calle Virgen de los Reyes como desde la calle Fernando Morais.

Esta área tiene una superficie aproximada de unos 3.500 m², por lo puede albergar, una vez ordenada y regulada convenientemente, hasta 140 plazas de aparcamiento adicionales, considerando un modulo de repercusión por plaza de 25 m²/plaza, (incluidos viales de distribución interior y pasillos para circulación de peatones)

Por lo que se refiere a la otra de las zonas que podría ser usada como aparcamiento, de 3940 m² de superficie proporcionaría otras 158 plazas de aparcamiento adicionales, aplicando el mismo ratio de repercusión por plaza. En este caso y como ya se ha indicado, se cumpliría con la condición de que todas las plazas de aparcamientos necesarias se localizarían en el propio ámbito del PEZS1.

Además, esta zona, de acuerdo con la ordenación propuesta por el PEZS1, cuenta ya con accesos tanto de entrada como de salida desde la calle Algemesí.

5.3 PROPUESTAS PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO

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.

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

Por otro lado, parece conveniente la modificación del recorrido de las líneas actuales de la EMT y un aumento del número de paradas en las proximidades del ámbito del PEZS1, de manera que el acceso a la red sea más fácil y rápido.

La propuesta modifica el recorrido de las líneas 4 y 30, tanto en la zona sur para facilitar el acceso a los usos ZV-DP, DP y Parque de Nazaret, que ya se encuentran servidos en la actualidad por la línea 15, como en la zona norte, para dar servicio a la Zona Terciaria y al Parque de Desembocadura Estas líneas incluyen paradas de nueva implantación junto en el vial que perimetra el PEZS1 en su flanco oeste.

Las líneas de EMT que prestarán servicio al ámbito del PEZS1 de acuerdo con la propuesta que se efectúa son:

- Parque de Desembocadura (líneas 4 y 30)
- Zona Terciaria (líneas 4, 15 y 30)
- MarBlau y ZV-DP (líneas 4, 15 y 30)
- DP y Parque de Nazaret (líneas 4, 15 y 30)

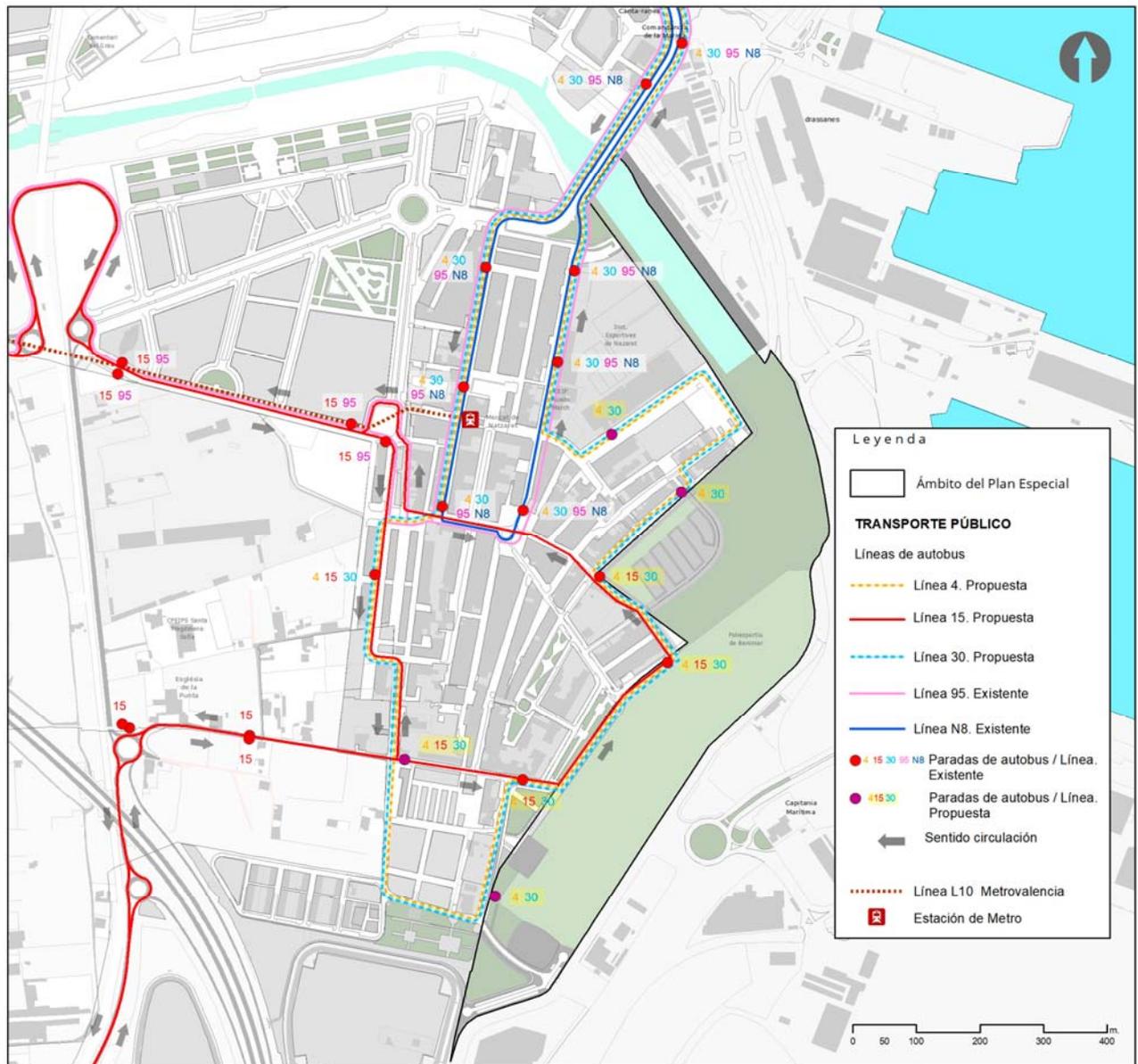
Para mejorar los itinerarios en la zona norte desde el ámbito del PEZS1 (Zona terciaria, Parque de Desembocadura y ZV-DP) se propone ampliar los itinerarios de recorrido y paradas de las líneas 4 y 30 desviando en la intersección de Castell de Pop con calle

Jesus de Nazaret por esta, para saliendo por Fernando Morais a calle Fontilles buscar la salida del barrio en calle Parque de Nazaret. El itinerario atravesaría una gran área pavimentada situada al norte del campo de tiro al arco, que actualmente es utilizada como zona de aparcamiento en eventos deportivos singulares.

Para mejorar la accesibilidad a los usos que se localizan al sur del ámbito del PEZS1, como son los usos DP y ZV-DP, así como al Parque de Nazaret, se modifican los recorridos de las líneas 4 y 30.

Además, se habilitan nuevas paradas, tanto en el entorno inmediato del PEZS1 como exteriores al mismo, para compensar las modificaciones introducidas por los cambios propuestos en estas líneas.

En la siguiente figura y en el plano nº7 queda reflejada la propuesta de modificación de las líneas de la EMT que circulan por el entorno del ámbito del PEZS1.



Propuestas para la red de EMT en el entorno del PEZS1(Fuente: Elaboración propia)

5.4 PROPUESTAS PARA EL TRÁFICO PEATONAL

Para mejorar la circulación peatonal, se propone el establecimiento de itinerarios peatonales desde los nodos de acceso a la red de transporte público al ámbito del PEZS1, así como para comunicar las distintas zonas que lo componen entre sí, y estas con el núcleo de Nazaret.

En el ámbito perimetral, donde se ha propuesto prolongar y modificar los trayectos de algunas líneas de EMT, para dar servicio a los usos del PEZS1, la anchura de las aceras prevista es suficiente para absorber el aumento de la movilidad peatonal generada.

Cuando entre en funcionamiento la Línea 10 de Metrovalencia, con parada en las proximidades del Mercado Municipal, se espera que este tipo de movilidad aumente significativamente.

Los viales por los que se propone generar itinerarios peatonales son las calles Francisco de Paula, Castell del Pop y Fontilles, que serán previsiblemente más utilizadas por el tránsito peatonal hacia el PEZS1. Todas estas calles disponen de secciones de acera suficiente para soportar este aumento de movilidad peatonal.

En la propuesta se incluye generar un itinerario peatonal aprovechando el ajardinamiento existente en la calle Santa Pola, para luego llegar a Manuel Carboneres y desde aquí a las distintas zonas situadas al centro y sur, como las Zonas ZV-DP, DP, el equipamiento MarBlau y el Parque de Nazaret, ya a través del viario interior del ámbito.

Finalmente, se propone otro itinerario a través del vial ciclopeatonal que discurre por la zona verde que limita la ZAL del Puerto por el norte, para enlazar con el corredor que discurre paralelo a la CV-500 y que pondrá en contacto el ámbito del PEZS1 con los espacios naturales de la Devesa y L'Albufera.

No obstante, debería prestarse especial atención a las condiciones de las mismas para que en aras de garantizar la integración de la perspectiva de género y la accesibilidad universal, dispongan de las condiciones físicas necesarias en materia de accesibilidad, seguridad, iluminación, etc. y puedan ser utilizadas por todos los usuarios adecuadamente y en cualquier franja horaria.



Aceras existentes en calle Fontilles

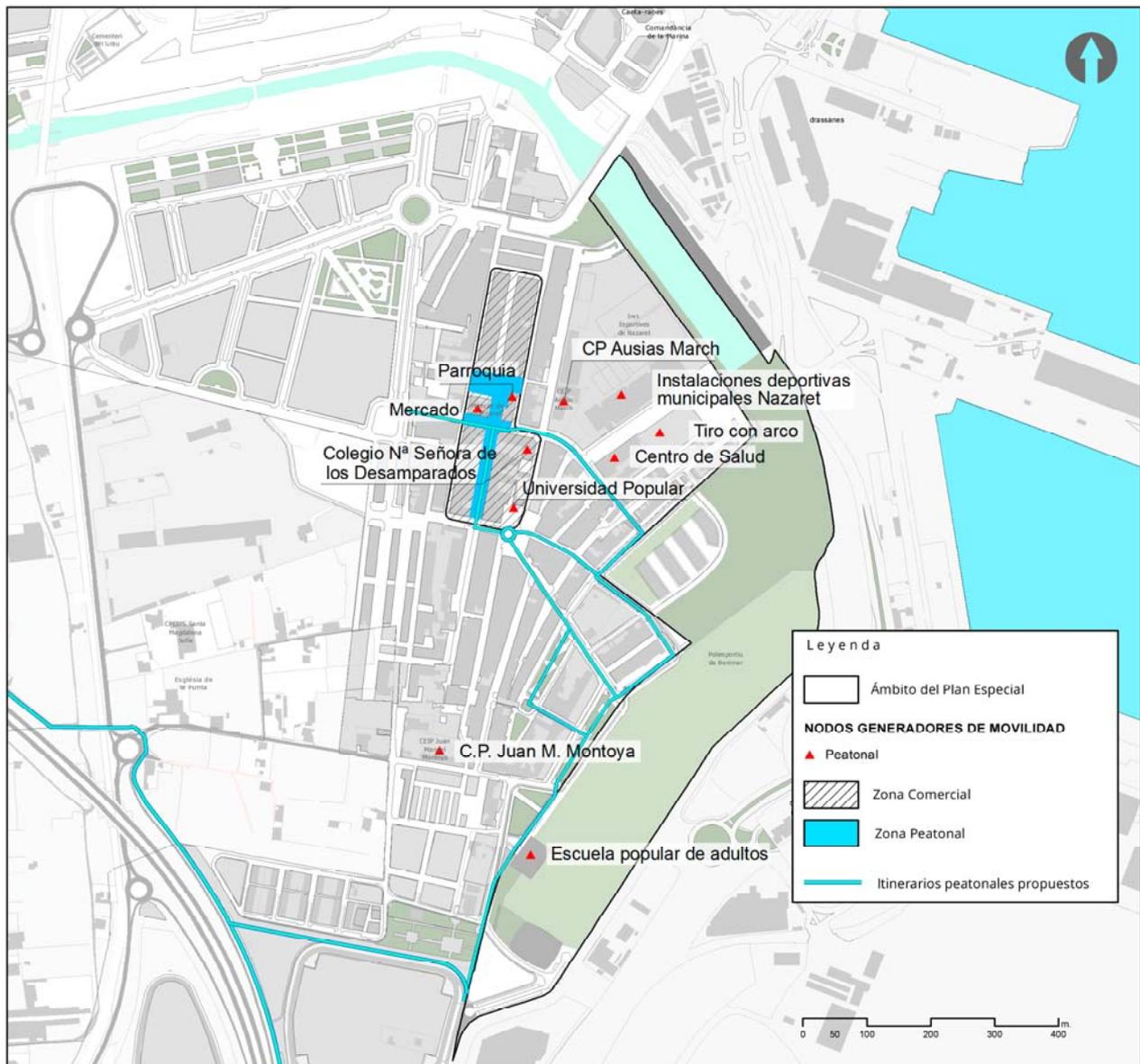


Aceras existentes en calle Francisco de Paula



Aceras en calle Castell de Pop

En la siguiente figura y en el plano nº9 queda reflejados los itinerarios propuestos:



Propuestas de itinerarios peatonales de acceso al entorno del PEZS1 (Fuente: Elaboración propia)

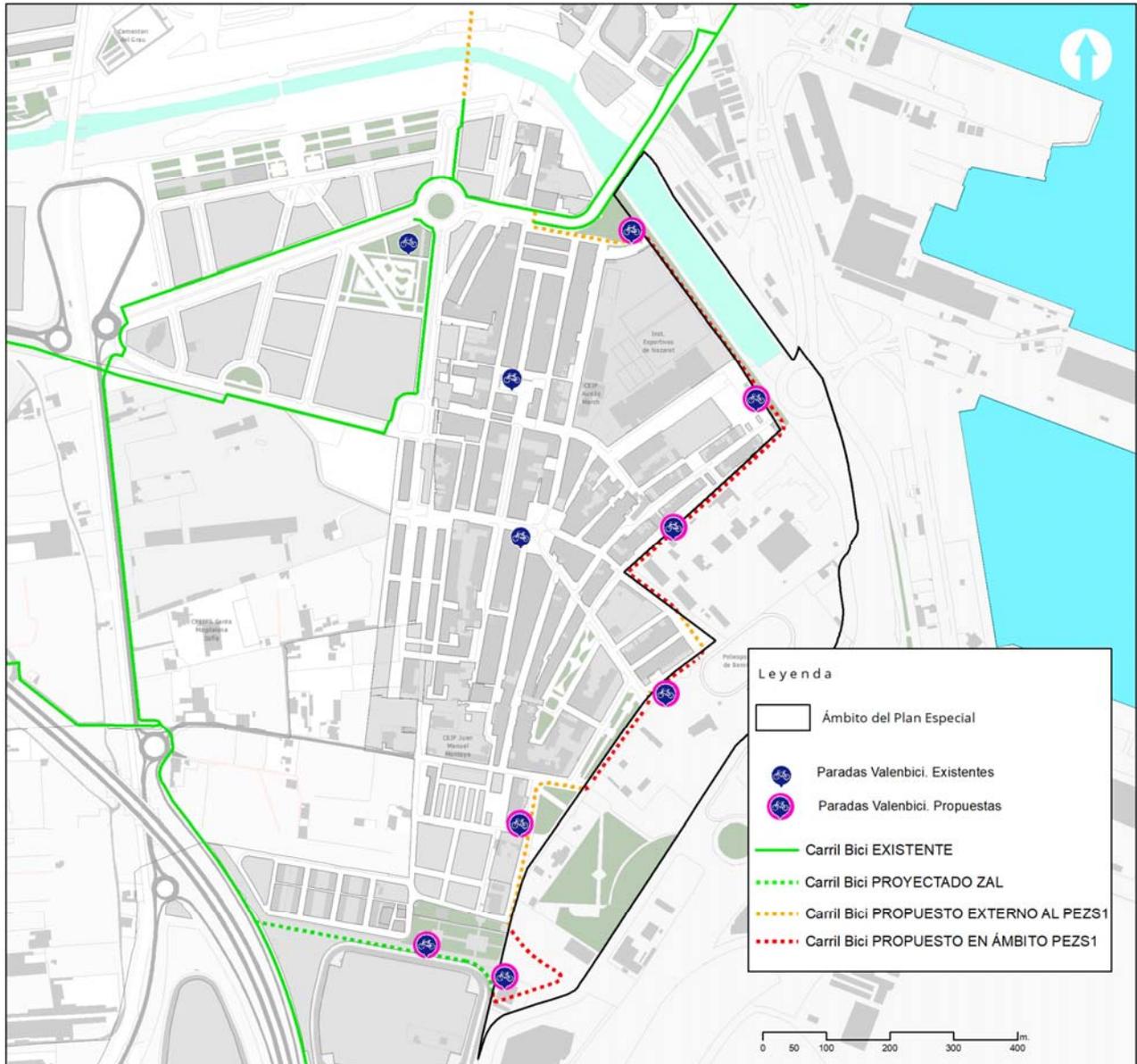
5.5 PROPUESTAS PARA LA BICICLETA Y LOS VMP

La propuesta que se efectúa propone anillar la red existente en la ronda perimetral que discurre por Puente de Astilleros, generando un nuevo carril ciclista que circula integrado en el viario de borde del PEZS1, en su límite oeste, en sentido norte-sur por calles Jesús de Nazaret, Castell de Pop, Sec, Manuel Carboneros, Algemés y, fuera ya del ámbito, a través del que discurrirá por la zona verde de la ZAL para unirse con el carril bici existente en la CV-5010 y que llega hasta la Albufera por el sur.

Además, se propone la prolongación del mismo por el borde del futuro Parque de la Desembocadura hasta enlazar con los dos carriles ciclistas que provienen de la Marina a través del Puente de Astilleros, y que enlazan a su vez con el que se dirige a la Ciudad de las Ciencias por la Avenida de las Moreras.

Por otro lado, se propone también la instalación de hasta siete paradas de Valenbici en el entorno del ámbito del PEZS1.

Así la red ciclista quedará tal como se puede ver en la siguiente figura y en el plano nº8.



Propuestas de red de carriles bici en el entorno del PEZS1 (Fuente: Elaboración propia)

5.6 PROPUESTAS ESPECÍFICAS A LLEVAR A CABO DURANTE LA CELEBRACIÓN DE EVENTOS GENERADORES DE DESPLAZAMIENTOS

Se plantean aquí algunas propuestas que podrían aplicarse en aquellos casos puntuales en que algunos de los usos a implantar en el ámbito del PEZS1 fueran generadores de atracción de público, como podrá ser algún acontecimiento deportivo de carácter excepcional. La definición completa de las mismas se puede ver en la correspondiente Ficha.

5.6.1 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 existente y prevista, 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 en la desplazamientos generados.

5.6.2 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.

5.7 OTRAS PROPUESTAS

Bajo este epígrafe se reúnen una serie de propuestas transversales que en general están destinadas a favorecer la movilidad en medios sostenibles y la accesibilidad al ámbito del PEZS1. A continuación se describen estas propuestas, que quedan reflejadas con detalle en la Fichas correspondiente.

5.7.1 Aplicación de incentivos económicos a los trabajadores de las empresas que se localicen en el ámbito del PEZS1, para el fomento de los desplazamientos en modos sostenibles

Esta propuesta, encaminada prioritariamente a las empresas que se localicen en la Zona Terciaria del PEZS1 aunque no de manera exclusiva, consiste en la aplicación de incentivos económicos a los trabajadores que accedan a su puesto de trabajo en medios sostenibles (transporte público, bicicleta-VMP o a pie).

Estos incentivos podrían ser incorporados en las nóminas de los trabajadores, o en su defecto, podrían traducirse en días de vacaciones adicionales o en otras retribuciones en especies (como por ejemplo, hacerse cargo de los títulos de transporte de autobús, metro o Valenbisi por parte de la empresa)

Otra medida, aunque más impopular, será o bien el establecimiento de incentivos “negativos” para aquellos que sigan utilizando el transporte privado motorizado, o establecer unas precios elevados en los aparcamientos localizados en e parcela privada.

5.7.2 Instalación en el interior de las parcelas privadas de aparcamientos de bicicletas y de VMP particulares.

Con esta propuesta se favorecerá que los trabajadores de las empresas que se localicen en el ámbito del PEZS1 empleen sus vehículos particulares, habilitando para ello los correspondientes espacios donde poder depositarlos con seguridad durante la jornada de trabajo, y en este sentido, es previsible que se incremente la participación de estos modos en los desplazamientos habituales durante los días laborables.

5.7.3 Gestión inteligente de los aparcamientos localizados en el ámbito del PEZS1

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.

5.8 FICHAS DE LAS PROPUESTAS

En el Anejo nº1 se aportan diversas fichas en las que se describen con detalle las propuestas efectuadas, estableciendo las principales ventajas e inconvenientes, describiendo y valorando las actuaciones a llevar a cabo para su consecución y designando el agente encargado de las mismas.

Además, en las fichas dedicadas al transporte público, a la movilidad peatonal y la bicicleta-VMP, se calcula el ahorro en emisiones de CO2 que supondrá la puesta en marcha de las actuaciones propuestas.

Cada ficha responde a un programa de actuación y un objetivo temático, tal como se puede ver en la siguiente tabla:

PROGRAMA DE ACTUACIÓN	OBJETIVO TEMÁTICO	Nº DE FICHA
1. Alternativas de accesibilidad en vehículo privado al ámbito del PEZS1	Mejorar el acceso actual de vehículos privados a los puntos de interés generados por el PEZS1	FICHAS Nº1 a Nº5
2. Mejora del servicio de transporte público	Ampliar la cobertura de la infraestructura de autobús de EMT y Metrovalencia para aumentar la participación del transporte público en el reparto de los desplazamientos generados por el pezs1	FICHA Nº6
3. Propuestas de itinerarios peatonales de acceso al ámbito del PEZS1	Generar una red de itinerarios peatonales que conecte las distintas zonas del PEZS1 con los nodos de acceso a la red de transporte público (futura estación de Metrovalencia de Nazaret y paradas de la EMT).	FICHA Nº7
4. Mejora de la movilidad en bicicleta y VMP	Favorecer el empleo de la bicicleta y los VMP en los desplazamientos generados por el desarrollo del PEZS1	FICHA Nº8
5. Aumento de las plazas de aparcamiento para vehículos en el ámbito del PEZS1 y su entorno	Obtener un número de plazas adicionales a las contempladas por el PEZS1 para su uso durante la celebración de eventos de elevada afluencia	FICHA Nº9
6. Otras propuestas	Aplicar medidas de alcance transversal que fomenten el uso de los modos sostenibles y mejoren la circulación rodada en el barrio de Nazaret, reduciendo los posibles efectos negativos que, en su caso, pudieran generarse por el aumento de desplazamientos que supone el desarrollo del PEZS1	FICHA Nº10

6_ CONCLUSIONES

En el presente Documento se realiza un análisis de la movilidad actual en el entorno del ámbito territorial del PEZS1, así como del aumento de los desplazamientos que supondrá el desarrollo de este Plan. Para ello, se han estimado los viajes que se generarán en cada de las zonas correspondientes a los distintos usos contemplados en el PEZS1 en tres casuísticas distintas (días laborable, fines de semana con actividad normal en el uso ZV-DP/DP y fines de semana con actividad extraordinaria en el uso ZV-DP/DP).

Los desplazamientos generados en el uso ZV-DP/DP han sido estimados a partir del análisis de los datos procedentes de aforos realizados en la Ciudad Deportiva del Levante UD en Bunyol durante el último trimestre de 2019, dado que está en tramitación una concesión en esta zona de carácter similar. Se da así cumplimiento a lo indicado en el Informe del Servicio de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Valencia citado en la Introducción. Para el resto de usos, los desplazamientos se han obtenido a partir de la aplicación de los ratios de generación en función de la edificabilidad previsible en cada parcela, sancionados por la práctica.

Una vez estimado el número de desplazamientos totales, se ha procedido a su distribución por modos de transporte (a partir de los datos de la base de datos de desplazamientos del PMoMe (la referencia más reciente disponible) y en tres franjas horarias (correspondientes a la hora punta del tráfico de 8 a 9 horas, de 14 a 15 horas y de 18 a 19 horas).

De los análisis efectuados se deduce que la situación más desfavorable para la movilidad generada en el ámbito del PEZS1 se corresponde con los días laborables en la franja de 8 a 9 de la tarde. Ello es debido a los viajes generados por la Zona Terciaria-Dotacional múltiple (TER-Qm). En los fines de semana, la mayor generación corresponde a los usos ZV-DP/DP, considerando que se celebrara algún evento deportivo de carácter extraordinario.

A partir de los análisis efectuados, en cuanto al transporte público, se puede considerar que el ámbito territorial del PEZS1, cuenta con una adecuada cobertura de la red de transporte público municipal, ya que el entorno del ámbito territorial del PEZS1 está cubierto por las líneas 4, 15, 30 y 95 de EMT con paradas a menos de 500 metros del mismo. No obstante, la cobertura de la red EMT se queda algo escasa en el límite sur del ámbito del PEZS1. Por ello, parece conveniente la modificación del recorrido de las líneas actuales en el sentido de acercarlo a la zona sur, al mismo tiempo que se establecen nuevas paradas a lo largo del flanco oeste del ámbito, de manera que el acceso a la red sea más inmediato y rápido. Se aporta una propuesta de nueva configuración de líneas y paradas. De esta forma, mediante los numerosos transbordos que permiten estas líneas, se cubre la práctica totalidad de la ciudad, y poder absorber la demanda generada para este modo por los usos del PEZS1

Adicionalmente, 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.

Por lo que se refiere al tráfico peatonal, de acuerdo con las estimaciones efectuadas, los usos previstos en el ámbito del PEZS1 generan una movilidad peatonal reducida en intensidad, y fundamentalmente ligada a los accesos a las redes de transporte público. Se realiza una propuesta para delimitar itinerarios peatonales considerando las condiciones de accesibilidad universal para diversos colectivos de población y la perspectiva de género.

En cuanto a la bicicleta y los VMP, el PEZS1 propone un itinerario ciclista por el borde del flanco oeste de su ámbito que permite la conexión con la red general de carriles bici de la ciudad. Este nuevo carril bici es capaz de absorber sobradamente la demanda de movilidad ciclista prevista en hora punta para el ámbito del PEZS1.

En relación con el tráfico en vehículo motorizado privado, el presente Plan de Movilidad efectúa varias propuestas de acceso al ámbito del PEZS1 con el objetivo de minimizar la afección sobre los viales locales del núcleo de Nazaret, algunas de ellas indicadas en el ya citado Informe del Servicio de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento Valencia (ver Fichas). No obstante, el PEZS1 sólo puede actuar dentro de su ámbito territorial, coincidente con la ZST. Fuera de la ZST la potestad de planeamiento es municipal, y por ello, el PEZS1 sólo puede proponer soluciones, aunque las mismas ni sean vinculantes ni representen compromiso de ejecución para la misma.

No obstante, tras el análisis de todas las alternativas que se han considerado viables y tras varias reuniones con el Servicio de Movilidad del Ayuntamiento de València, en el que se han analizado las soluciones propuestas, se considera que la mejor alternativa para resolver el acceso al sector de la manera más eficiente, minimizando las posibles alteraciones en el barrio, y en aras del mejor funcionamiento de la futura actividad en el ámbito de planeamiento, es la Alternativa nº5, ya que la alternativa nº3, propuesta en el Informe del Servicio de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Valencia resulta inviable, tal como queda justificado en la correspondiente Ficha nº3.

En cualquier caso, será el Ayuntamiento de Valencia cuando lleve a cabo su competencia de ordenar y urbanizar el entorno del PEZS1, el que decida finalmente la solución de acceso que considere más conveniente, bien entre las definidas en el presente Plan de Movilidad, bien a partir de otras que se proponga de manera alternativa. En este sentido, cualquier solución que se desarrolle lo hará de acuerdo con la planta viaria que proporcione el Servicio de Movilidad del Ayuntamiento de València, tal como dice el Informe incorporado al presente Documento.

Respecto al aparcamiento en superficie, el ámbito territorial del PEZS1 se desarrolla íntegramente en terrenos pertenecientes al Dominio Público Portuario, por lo que no resulta de aplicación la reserva de plazas para los distintos usos presentes que se recoge en la Ley 5/2014, de 25 de julio, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunitat Valenciana (LOTUP). No obstante, para atender a lo indicado en el Informe del Servicio de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Valencia, en el sentido de que todas las plazas de aparcamiento necesarias se dispongan en el interior del ámbito del PEZS1, en el presente Plan de Movilidad se realizan varias propuestas que permitirían dar cumplimiento a este extremo. Por otro lado, en el Documento también se recogen distintas alternativas de configuración de los viales circundante incluidos en la alegación del Levante U.D, S.A.D, como solicitante de la concesión del suelo portuario correspondiente a los usos ZV-DP y DP del PEZS1, durante el periodo de información

pública de la versión preliminar del mismo, que van en el mismo sentido, ya que permiten aumentar el número de plazas disponibles en vía pública respecto a la ordenación propuesta en el PEZS1, lo que unido a las 269 plazas de aparcamiento. que se habilitarán en las parcelas correspondientes a estos usos, de acuerdo con la alegación presentada, permiten cubrir la demanda de plazas en la vía pública tal como indica el Informe municipal.

En cualquier caso, al igual que sucedía con los accesos al ámbito del PEZS1 desde la red troncal, será el Ayuntamiento de Valencia cuando lleve a cabo su competencia de ordenar y urbanizar el entorno del PEZS1, el que establecerá de manera definitiva la ordenación de los viales circundantes del ámbito del PEZS1, y en consecuencia, el número de plazas que se dispongan en la vía pública.

En Valencia, Diciembre de 2019
Por EVREN SLP, el Autor del Documento:



Fdo.: Enric Cardona Borrás
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
Colegiado nº 21.586

ANEJO Nº1: FICHAS DE LAS ACTUACIONES PROPUESTAS