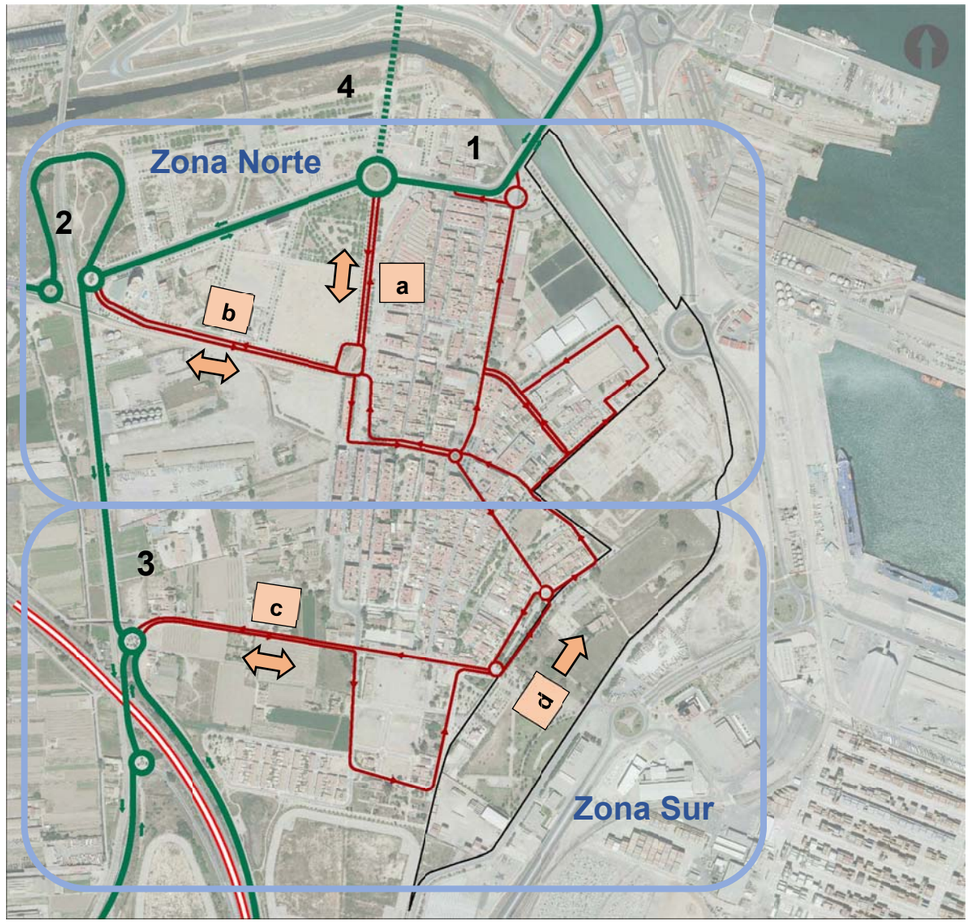
Firmado digitalmente por: 24341131R MANUEL LATORRE (R:P4625200C)
Motivo: Para hacer constar que el presente documento fue Aprobado Provisionalmente por acuerdo del Ayuntamiento Pleno de fecha 25 de junio de 2020.
Fecha y hora: 01.07.2020 13:49:36

FICHA Nº1	
Programa de actuación	**1 Alternativas de accesibilidad en vehículo privado al ámbito del PEZS1** **Objetivo:** Mejorar el acceso actual de vehículos privados a los puntos de interés generados por el PEZS1
Solución propuesta	**ALTERNATIVA Nº 1**



Ámbito del Plan Especial

CIRCULACIÓN TRÁFICO RODADO SITUACIÓN FUTURA

- Viario Troncal
- Viario Troncal proyectado
- Viario de Acceso al Sector
- Carretera CV-500 V-15

1: Puente de Astilleros, acceso norte existente.
2: Ciudad de las Artes y Las Ciencias, acceso oeste existente.
3: CV-5010, acceso sur existente desde la CV-500.
4: Futuro puente de conexión con el Grao (PAI Cocoteros)

Descripción de la propuesta

El viario troncal de acceso al entorno del ámbito territorial del PEZS1 se compone del Puente de Astilleros y Avenida de las Moreras en el norte, la CV-5010 por el sur y el oeste (que enlaza con la CV-500) y por el camino de las Moreras, proveniente de la Ciudad de las Artes y las Ciencias al noroeste, que cuenta con un paso elevado sobre el trazado ferroviario.

Este viario troncal configura una ronda perimetral por el flanco oeste y norte del barrio de Nazaret y por extensión, del ámbito del PEZS1.

Desde el viario troncal, el acceso al entorno del ámbito del PEZS1 se puede realizar desde distintos itinerarios a través de los viales de distribución (ver figura adjunta):

a Desde el norte, el itinerario de acceso al ámbito del PEZS1 parte de la glorieta de la Avenida de las Moreras, continua por el Camino del Canal en dirección sur hasta su intersección con la calle Barraques del Figuero y desde aquí por la calle Ignacio Zuloaga y Castell de Pop.

b Desde el oeste, el acceso discurre por la calle Barraques del Figuero hasta llegar a la rotonda de intersección con Camino Canal, continuando, como en el caso anterior, por la calle Ignacio Zuloaga, Castell de Pop y Plaza Aras de Alpuente, prosiguiendo por la calle Francisco de Paula hasta el límite del PEZS1.

c El acceso a la zona sur se realiza por la calle Punta al Mar desde la rotonda de esta calle con la intersección con la CV-5010

d Por el este, existe una ronda perimetral que permite la circulación en sentido norte-sur compuesta por las calles Algemesí, Manuel Carboneres, Castell de Pop y Jesús de Natzaret

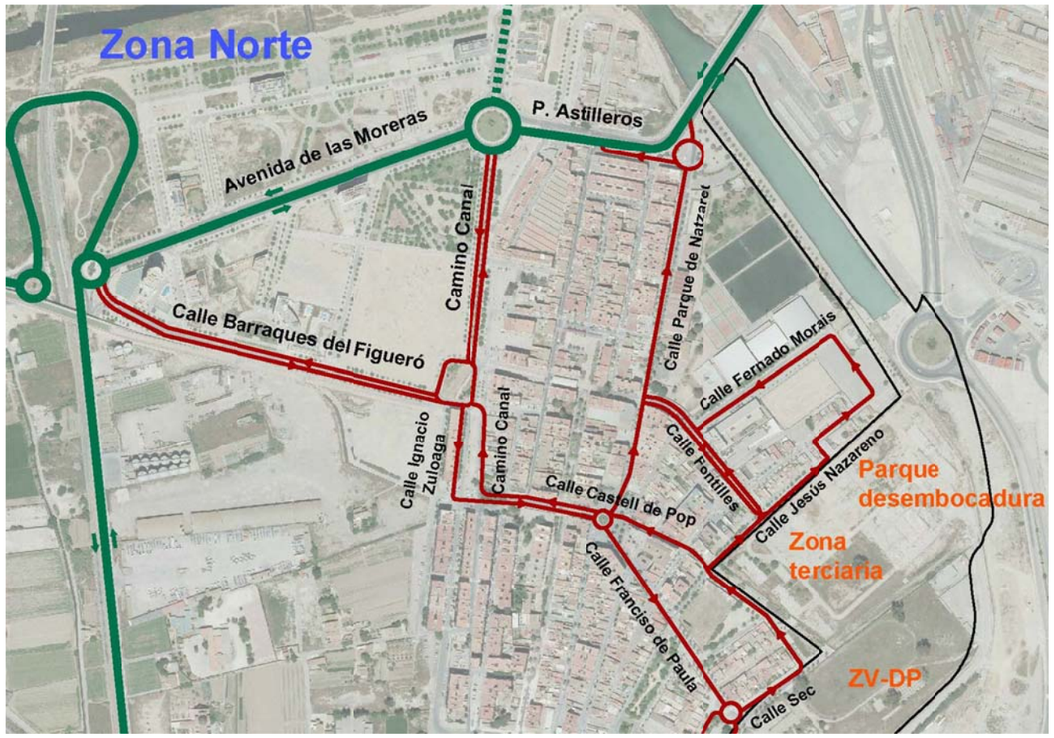
Itinerarios de entrada/salida a la Zona Norte

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 límita 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.



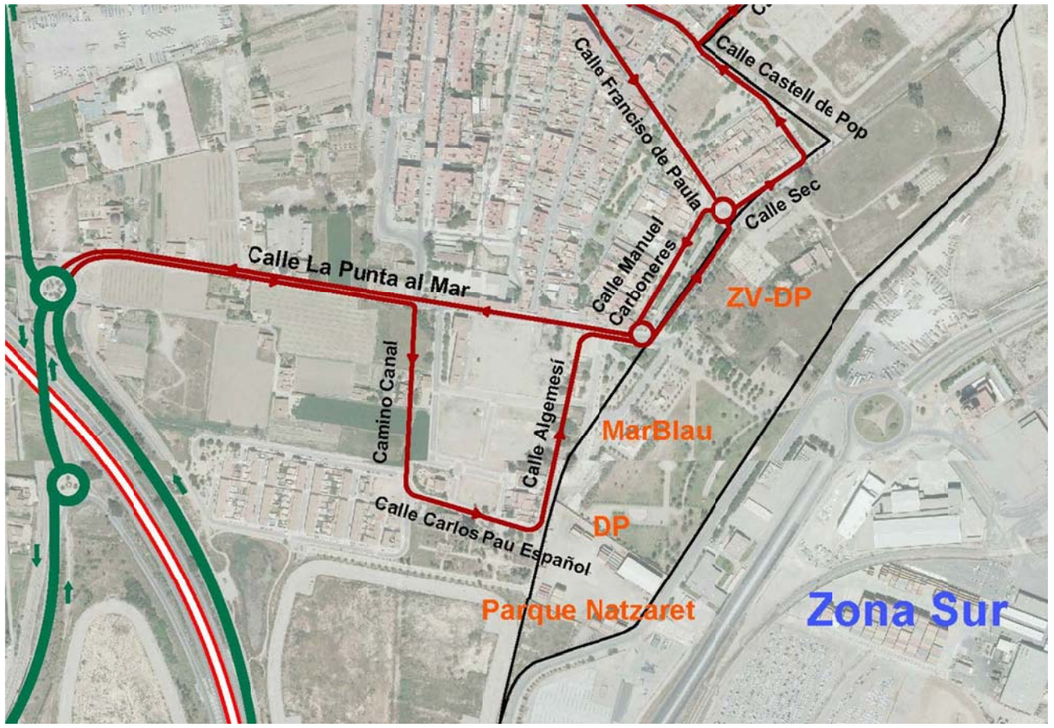
Itinerarios de entrada/salida a la Zona Sur

El acceso principal al extremo sur del ámbito del PEZS1 se realiza desde la rotonda de interseción 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 ciurculación. 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.



Principales ventajas e Inconvenientes de la alternativa

Ventajas

La principal ventaja es que puede darse el servicio con la ejecución de algunas actuaciones puntuales que mejorarán su funcionamiento, y que constituyen las propuestas de actuación.

La alternativa 1 presenta como ventaja que en la zona sur no se afecta al viario local interno del barrio, ya que los itinerarios de entrada y salida hasta la localización de los usos contemplados en el PEZS1 corresponde a viario perimetral actualmente existente, por lo que no es necesario actuar sobre el mismo, más allá de implementar las correspòndientes acutaciones de reurbanización puntual y señalización vial de los itinerarios desde los accesos troncales.

En la zona norte, una vez ejecutados los viales perimetrales del ámbito del PEZS1, sólo quedará actuar, para mantener la totalidad de la propuesta, sobre el final de la calle Viregn de los Reyes, al objeto de conectarla con la calle Fernando Morais a través de la explanada pavimentada actualmente existente, para generar un nuevo itinerario de salida desde la localización de la Zona Terciaria y el Parque de Desembocadura hacia la calle Parque de Nazaret y de esta al Puente de Astilleros.

Inconvenientes

El principal inconveniente de esta alternativa es la posible afección del tráfico con origen en la zona sur del ámbito del PEZS1 sobre la calle de la Punta al Mar, en concreto sobre el tramo que recae el CP Juan M. Montoya.

No obstante, al desviarse el tráfico de entrada a la zona sur del PEZS1 por las calles Camino Canal, Carlos Pau Español y Algemesí, es previsible que esta afección no resulte excesivamente significativa, siempre que se implementen medidas destinadas a calmar el tráfico en la calle y evitar las interferencias durante los periodos de entrada o salida al equipamiento escolar.

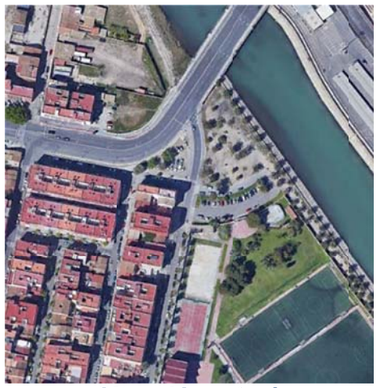
Por el contrario, serán estas últimas calles la que sufran un mayor incremento del tráfico.

Además, se tendrán que remodelar las intersecciones del Camino Canal con la Calle Punta al Mar y Carlos Pau y también la de esta última con la Calle Algemesí, al objeto de redireccionar los tráficos y facilitar los itinerarios sugeridos.

Propuestas de actuación

1. Mejora de la intersección de la calle Parque de Nazaret y Puente de Astilleros

Para mejorar la conexión entre la calle Parque de Nazaret y la calle Puente de Astilleros (y con el propio puente) se propone la construcción de una pequeña glorieta en los terrenos disponibles, con un ramal de salida hacia el puente (dirección norte) y otro a la calle Puente de Astilleros, desde la que puede enlazar con el flanco oeste del barrio por la Avenida de las Moreras. Para su implantación se pueden aprovechar unos terrenos vacantes junto al canal de la desembocadura.



Situación actual

Propuesta de mejora

2. Mejora de la circulación en el vial perimetral del ámbito del PEZS1: construcción de dos pequeñas intersecciones giratorias en los extremos del bulevard de la calle Manuel Carboneres.

Con esta actuación se mejoraría la accesibilidad al área central del ásmbito del PEZS1 desde el sur, así como desde el centro del barrio. Permitiría, así mismo, la mejora de la accesibilidad a las zonas ZV-DP, DP y MarBlau sin interferir en los viales locales del barrio, al vehicular las circulaciones por la calle Punta al Mar, fundamentalmente las salidas.

Situación actual intersección Punta al Mar-Manuel Carboneres

Situación actual intersección Francisco de Paula-Manuel Carboneres-Sec

Propuesta de mejora

La actuación consistiría en la construcción de sendas intersecciones giratorias en los extremos de la calle Manuel Carboneres, que cuenta con tipología de bulevard. La situada al norte enlazaría las calles Francisco de Paula, Sec y Manuel Carboneres y la situada al sur, Punta al Mar y Manuel Carboneres, de manera que se mejore la distribución y el direccionamiento de los tráficos de entrada y salida hasta las distintas zonas del PEZS1.

3. Construcción de un vial de enlace entre las calles Virgen de los Reyes y Fernando Morais.

Con esta actuación se genera un nuevo itinerario de salida desde la zona norte del ámbito del PEZS1 (Zona terciaria, Parque de Desembocadura y ZV-DP) que permite alcanzar la calle Parque de Nazaret por Fernando Morais y Fontilles y la salida hacia Puente de Astilleros, de manera que estas circulaciones no interfieran sobre los viales interiores del núcleo de Nazaret.

El vial propuesto discurriría por una gran área pavimentada situada al norte del campo de tiro al arco, y de hecho, numerosos vehículos utilizan esta posibilidad en la actualidad, además de ser habitualmente utilizada como zona de aparcamiento.

Situación actual

Propuesta de mejora

4. Actuaciones puntuales de reurbanización, señalización y canalización de tráficos.

El estado de la urbanización en algunos tramos de los accesos considerados aconseja realizar actuaciones puntuales de reurbanización y canalización de tráficos, que en la práctica se traducen en una reordenación de los elementos separadores de tráfico (isletas, deflectores, etc.) y a la introducción de elementos de señalización vial tanto horizontales como verticales.

Intersección La Punta al Mar con Algemesí, con perdida de sección condicionado por plantaciones y cerramiento existentes fuera de ordenación.

Estas operaciones llevan aparajedas el remate de las calzadas y aceras de los viales sobre los que se opera; en cualquier caso el proyecto de urbanización correspondiente se redactará de acuerdo con la planta viaria que facilite el Servicio de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Valencia, en el caso de ser esta la alternativa seleccionada.

Intersecciones a remodelar

Valoración económica y agentes implicados

Como se ha visto, con tan sólo algunos ajustes puntuales en el viario local, se puede mejorar la circulación en el entorno del ámbito del PEZS1 y la accesibilidad a las distintas instalaciones que en él se preveen según los itinerarios contemplados en esta alternativa.

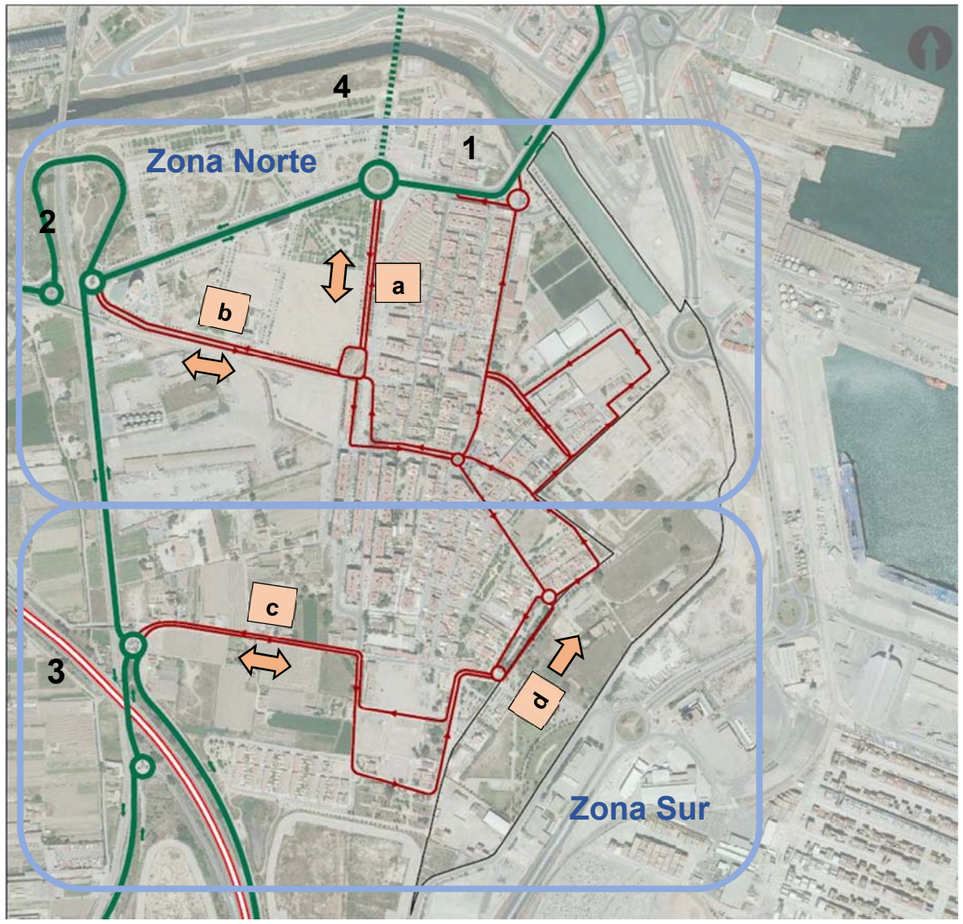
Todas estas actuaciones puntuales se desarrollan fuera del ámbito del PEZS1, por lo que el agente encargado de su implementación será el Ayuntamiento de Valencia,

Se incluye una partida para la señalización de los itinerarios desde el viario troncal hasta el ámbito del PEZS1.

El presupuesto aproximado de las mismas es el que se recoge en la siguiente tabla:

ACTUACIÓN PROPUESTA	PRESUPUESTO APROXIMADO	AGENTES IMPLICADOS
1. Glorieta de intersección entre calle Parque de Nazaret y Puente de Astilleros	84.822,99 €	Ayuntamiento de Valencia
2.1. Intersección giratoria entre calles Francisco de Paula y Manuel Carboneres	39.269,90 €	Ayuntamiento de Valencia
2.2. Intersección giratoria entre calle Punta al Mar y Manuel Carboneres	39.269,90 €	Ayuntamiento de Valencia
3. Nuevo viario de conexión entre calle Manuel Morais y Virgen de los Reyes	49.269,90€	Ayuntamiento de Valencia
4. Actuaciones puntuales de reorbanización, señalización y canalización de tráficos.	30.000,00 €	Ayuntamiento de Valencia
5.Señalización de itinerarios de acceso	10.000 €	Ayuntamiento de Valencia

FICHA Nº2	
Programa de actuación	**1 Alternativas de accesibilidad en vehículo privado al ámbito del PEZS1** **Objetivo:** Mejorar el acceso actual de vehículos privados a los puntos de interés generados por el PEZS1
Solución propuesta	**ALTERNATIVA Nº 2**



Ámbito del Plan Especial

CIRCULACIÓN TRÁFICO RODADO SITUACIÓN FUTURA

- Viario Troncal
- Viario Troncal proyectado
- Viario de Acceso al Sector
- Carretera CV-500 V-15

1: Puente de Astilleros, acceso norte existente.
2: Ciudad de las Artes y Las Ciencias, acceso oeste existente.
3: CV-5010, acceso sur existente desde la CV-500.
4: Futuro puente de conexión con el Grao (PAI Cocoteros)

Descripción de la propuesta

El viario troncal de acceso al entorno del ámbito territorial del PEZS1 se compone del Puente de Astilleros y Avenida de las Moreras en el norte, la CV-5010 por el sur y el oeste (que enlaza con la CV-500) y por el camino de las Moreras, proveniente de la Ciudad de las Artes y las Ciencias al noroeste, que cuenta con un paso elevado sobre el trazado ferroviario.

Este viario troncal configura una ronda perimetral por el flanco oeste y norte del barrio de Nazaret y por extensión, del ámbito del PEZS1.

Desde el viario troncal, el acceso al entorno del ámbito del PEZS1 se puede realizar desde distintos itinerarios a través de los viales de distribución (ver figura adjunta):

a Desde el norte, el itinerario de acceso al ámbito del PEZS1 parte de la glorieta de la Avenida de las Moreras, continua por el Camino del Canal en dirección sur hasta su intersección con la calle Barraques del Figuero y desde aquí por la calle Ignacio Zuloaga y Castell de Pop.

b Desde el oeste, el acceso discurre por la calle Barraques del Figuero hasta llegar a la rotonda de intersección con Camino Canal, continuando, como en el caso anterior, por la calle Ignacio Zuloaga, Castell de Pop y Plaza Aras de Alpuente, prosiguiendo por la calle Francisco de Paula hasta el límite del PEZS1.

c El acceso a la zona sur se produce por la calle Punta al Mar desde la rotonda de esta calle con la intersección con la CV-5010

d Por el este, existe una ronda perimetral que permite la circulación en sentido norte-sur compuesta por las calles Algemesí, Manuel Carboneres, Castell de Pop y Jesús de Natzaret

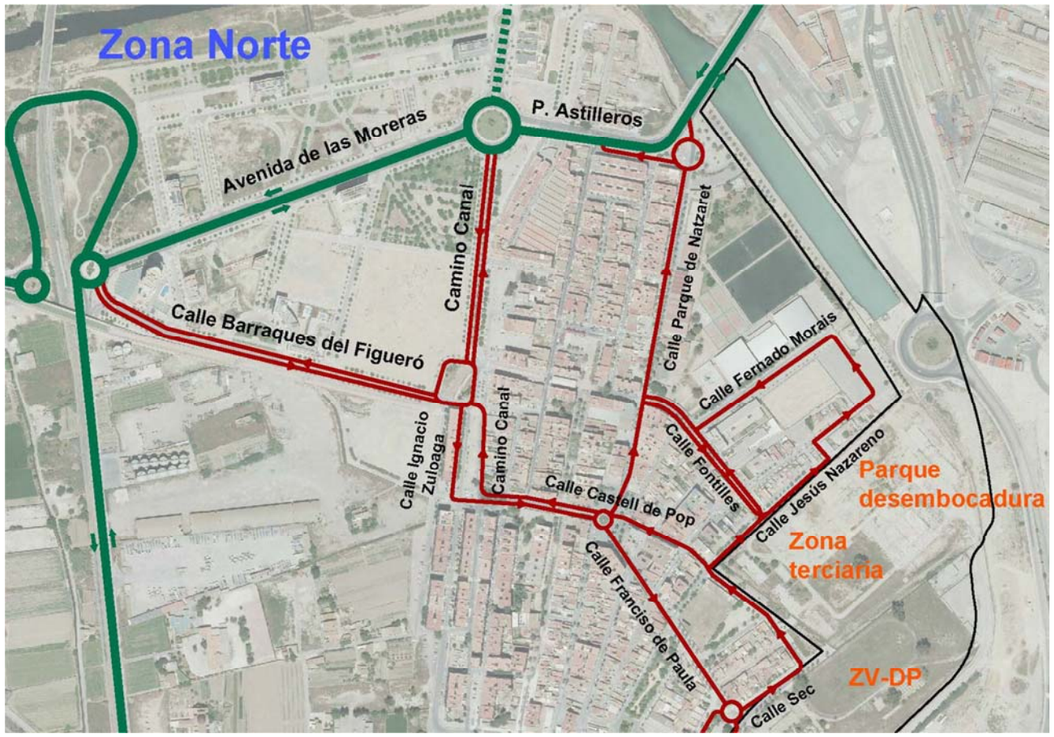
Itinerarios de entrada/salida a la Zona Norte

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.



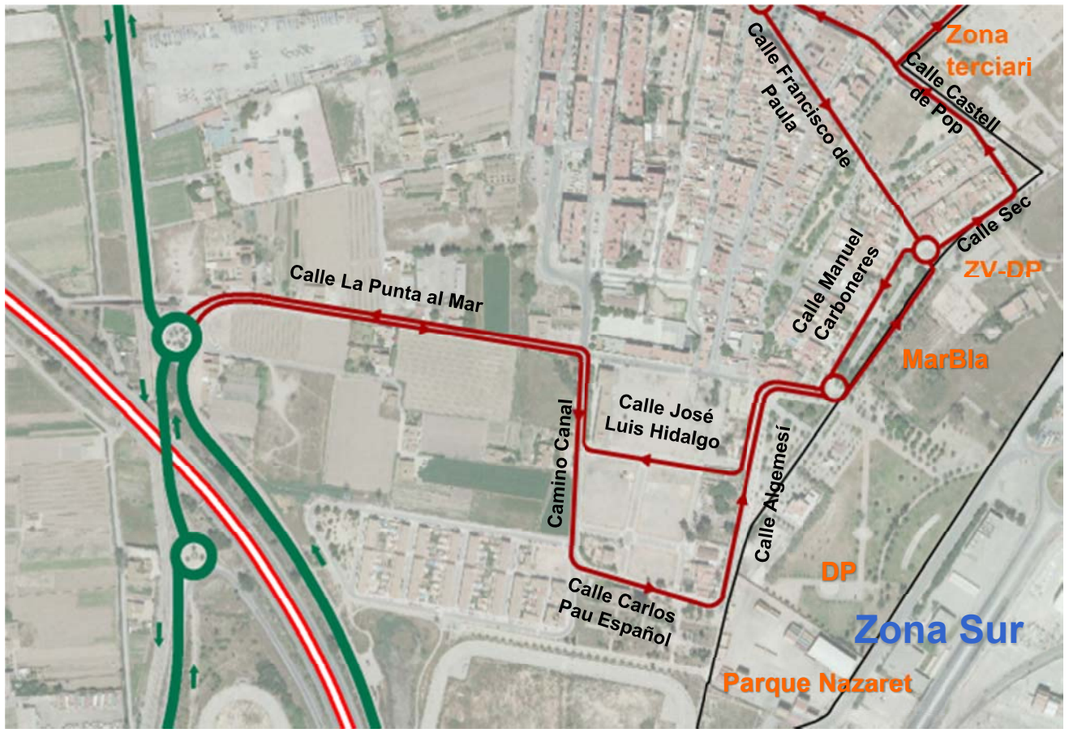
Itinerarios de entrada/salida a la Zona Sur

La 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 Algemesí, 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 Algemesí continua 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.

.



Principales ventajas e Inconvenientes de la alternativa

Ventajas

La alternativa 2 presenta la ventaja frente a la 1 que, en la zona sur, al eliminar la circulación en un tramo del Camino Canal, se reduce muy significativamente la posible afección sobre el CP Juan M. Montoya.

En la zona norte, una vez ejecutados los viales perimetrales del ámbito del PEZS1, sólo quedará actuar, para mantener la totalidad de la propuesta, sobre el final de la calle Virgen de los Reyes, al objeto de conectarla con la calle Fernando Morais a través de la explanada pavimentada actualmente existente, para generar un nuevo itinerario de salida desde la localización de la Zona Terciaria y el Parque de Desembocadura hacia la calle Parque de Nazaret y de esta al Puente de Astilleros.

La alternativa puede ser puesta en servicio de manera inmediata, aunque se ha previsto la ejecución de algunas actuaciones puntuales que mejorarán su funcionamiento.

Inconvenientes

El principal inconveniente de esta alternativa es la mayor longitud de los itinerarios de salida desde la zona sur, al desviarse el tráfico por José Luis Hidalgo entre el Camino Canal y Algemesí

La calle José Luis Hidalgo recibirá más tráfico que en la alternativa 1, y, por otro lado, el itinerario propuesto implica la urbanización de su último tramo y de su intersección con la calle Algemesí, que en la actualidad se encuentra muy condicionada por la presencia de un cerramiento fuera de ordenación que interrumpe el recorrido.

Propuestas de actuación

Las actuaciones comunes con la alternativa 1 sólo se enuncian; para su deficinición completa se remite a la ficha de esta alternativa.

1. Prolongación de la sección viaria de la calle José Luis Hidalgo entre la calle Fuenterrobles y la calle Algemesí.

Para posibilitar la circulación por el vial José Luis Hidalgo entre la calle Algemesí y el Camino Canal en el recorrido de salida por la zona sur, se propone regularizar la sección de esta calle, manteniendo la tipología existente de calzadas y aceras..

Situación actual

Propuesta de mejora

La actuación consistiría en la prolongación en planta de la sección del vial existente, eliminado el “tapón” que constituye en la actualidad un cerramiento fuera de ordenación que interrumpe la trama urbana de esta zona.

2. Actuaciones puntuales de reurbanización, señalización y canalización de tráficos.

El estado de la urbanización en algunos tramos de los accesos considerados aconseja realizar actuaciones puntuales de reurbanización y canalización de tráficos, que en la práctica se traducen en una reordenación de los elementos separadores de tráfico (isletas, deflectores, etc.) y a la introducción de elementos de señalización vial .

Para esta alternativa, se deberá actuar, sobre las intersecciones del Camino Canal con las calles Punta al Mar, José Luis Hidalgo y Carlos Pau Español y sobre la intersección de esta última con la calle Algemesí, además de lo ya indicado para el final de José Luis Hidalgo respecto del tapón existente

Estas operaciones llevan aparajedas el remate de las calzadas y aceras de los viales sobre los que se opera; en cualquier caso el proyecto de urbanización correspondiente se redactará de acuerdo con la planta viaria que facilite el Servicio de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Valencia, en el caso de ser esta la alternativa seleccionada.

Intersecciones a remodelar

3. **Mejora de la intersección de la calle Parque de Nazaret y Puente de Astilleros (ver Ficha Alternativa 1).**

4. **Mejora de la circulación en el vial perimetral del ámbito del PEZS1: construcción de dos pequeñas intersecciones giratorias en los extremos del bulevard de la calle Manuel Carboneres (ver Ficha Alternativa 1).**

5. **Construcción de un vial de enlace entre las calles Virgen de los Reyes y Fernando Morais (ver Ficha Alternativa 1).**

Valoración económica y agentes implicados

Como se ha visto, con tan sólo algunos ajustes puntuales en el viario local, se puede mejorar la circulación en el entorno del ámbito del PEZS1 y la accesibilidad a las distintas instalaciones que en él se preveen según los itinerarios contemplados en esta alternativa 2.

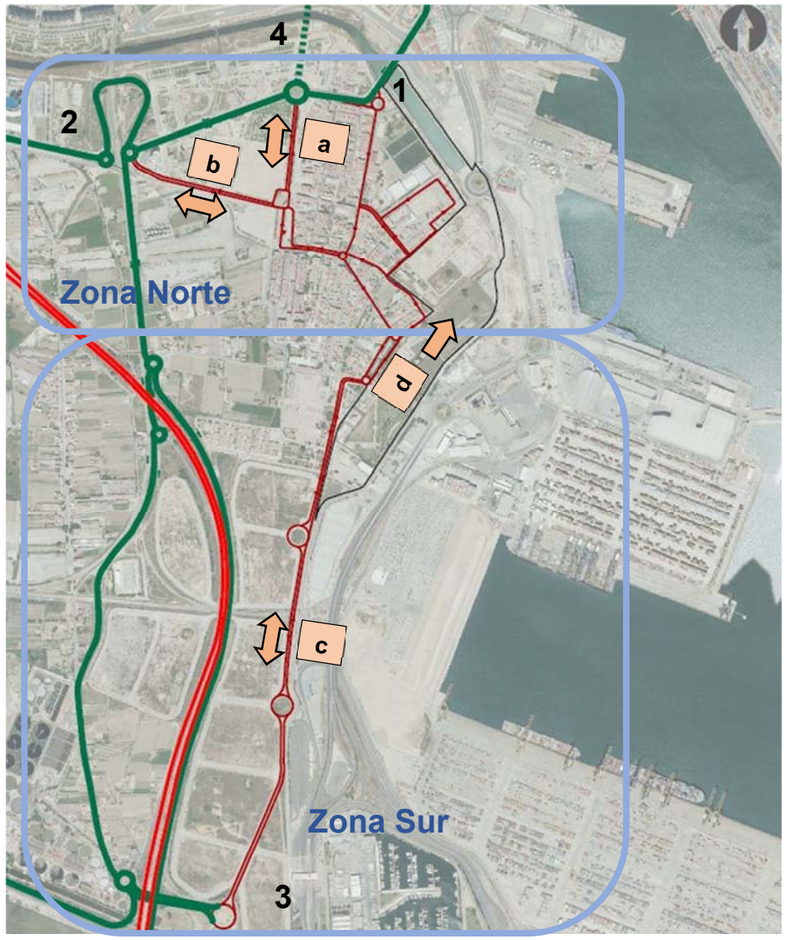
Se incluye una partida para la señalización de los itinerarios desde el viario troncal hasta el ámbito del PEZS1.

Todas estas actuaciones puntuales se desarrollan fuera del ámbito del PEZS1, por lo que el agente encargado de su implementación será el Ayuntamiento de Valencia.

El presupuesto aproximado de las mismas es el que se recoge en la siguiente tabla:

ACTUACIÓN PROPUESTA	PRESUPUESTO APROXIMADO	AGENTES IMPLICADOS
1 Prolongación de calle José Luis Hidalgo con sección del encuentro con Camino Canal hasta el encuentro con Calle Algemesí	35.500,00 €	Ayuntamiento de Valencia
2. Actuaciones puntuales de reorbanización, señalización y canalización de tráficos.	30.000,00 €	Ayuntamiento de Valencia
3.Glorieta de intersección entre calle Parque de Nazaret y Puente de Astilleros	84.822,99 €€	Ayuntamiento de Valencia
4.1. Intersección giratoria entre calles Francisco de Paula y Manuel Carboneres	39.269,90 €	Ayuntamiento de Valencia
4.2. Intersección giratoria entre calle Punta al Mar y Manuel Carboneres	39.269,90 €	Ayuntamiento de Valencia
5. Nuevo viario de conexión entre calle Manuel Morais y Virgen de los Reyes	49.269,90 €	Ayuntamiento de Valencia
6. Señalización de itinerarios	10.000 €	Ayuntamiento de Valencia

FICHA Nº3	
Programa de actuación	**1 Alternativas de accesibilidad en vehículo privado al ámbito del PEZS1** **Objetivo:** Mejorar el acceso actual de vehículos privados a los puntos de interés generados por el PEZS1
Solución propuesta	**ALTERNATIVA Nº 3**



Ámbito del Plan Especial

CIRCULACIÓN TRÁFICO RODADO SITUACIÓN FUTURA

- Viario Troncal
- Viario Troncal proyectado
- Viario de Acceso al Sector
- Carretera CV-500 V-15

1: Puente de Astilleros, acceso norte existente.
2: Ciudad de las Artes y Las Ciencias, acceso oeste existente.
3: Glorieta en Carrera del Riu, acceso sur desde la CV-500.y V-30
4: Futuro puente de conexión con el Grao (PAI Cocoteros)

Descripción de la alternativa

En esta alternativa el viario troncal de acceso al entorno del ámbito territorial del PEZS1 se compone del Puente de Astilleros y Avenida de las Moreras en el norte, la CV-5010 por el oeste (que enlaza con la CV-500) y desde la glorieta situada en la Carrera del Riu, con accesos a la V-30 y CV-500, junto al nuevo cauce, al sur.

Este viario troncal configura una ronda perimetral por el flanco oeste y norte del barrio de Nazaret y por extensión, del ámbito del PEZS1.

Desde el viario troncal, el acceso al entorno del ámbito del PEZS1 se puede realizar desde distintos itinerarios (ver figura adjunta):

a Desde el norte, el itinerario de acceso al ámbito del PEZS1 parte de la glorieta de la Avenida de las Moreras, continua por el camino del Canal en dirección sur hasta la intersección con la calle Barraques del Figuero y desde aquí por la calle Ignacio Zuloaga y Castell de Pop.

b Desde el oeste, el discurre por la calle Barraques del Figuero hasta llegar a la rotonda de intersección con Camino Canal, continuando, como en el caso anterior por la calle Ignacio Zuloaga, Castell de Pop y Plaza Aras de Alpuente, prosiguiendo por la calle Francisco de Paula hasta el límite del PEZS1.

c El acceso a la zona sur se produce por el viario interno de la ZAL desde la rotonda situada en la Carrera del Riu. Desde la rotonda de acceso se recorre el viario interno de la ZAL hasta el límite sur con el barrio de Nazaret .

d Por el este, existe una ronda perimetral que permite la circulación en sentido norte-sur compuesta por las calles Algemesí (que continua desde el viario interno de la ZAL), Manuel Carboneres, Castell de Pop y Jesús de Natzaret

La alternativa 3 se plantea a indicaciones del Servicio de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Valencia

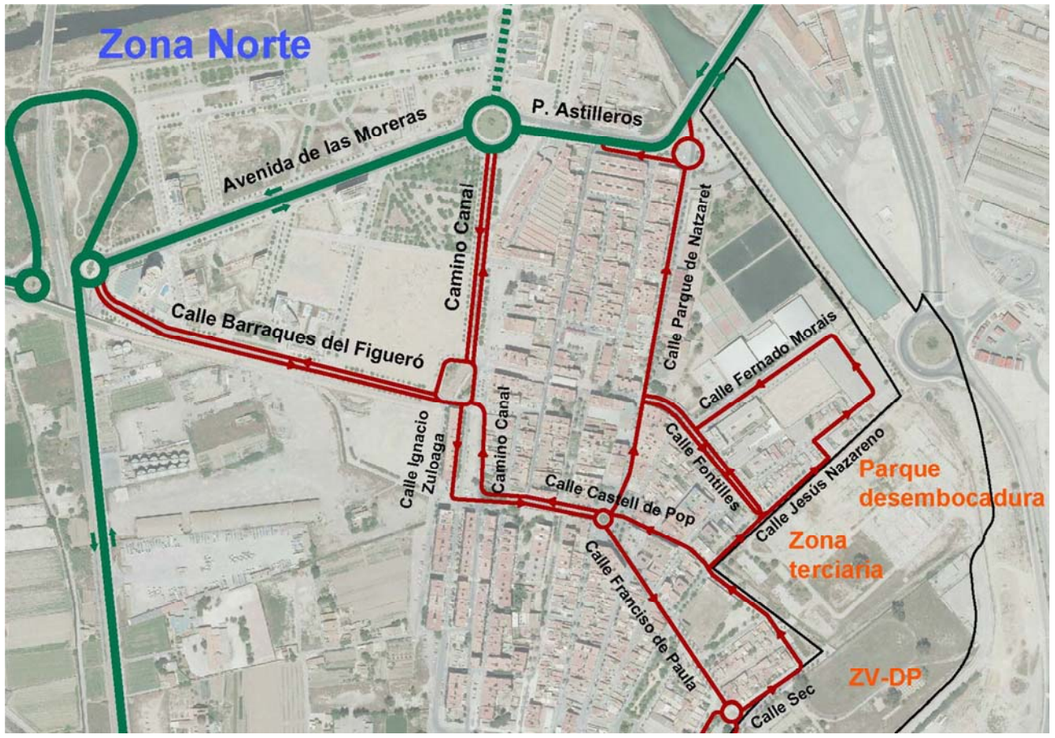
Itinerarios de entrada/salida a la Zona Norte

El acceso N se mantiene como en la alternativa 1: hacia el norte del ámbito del PEZS1 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.

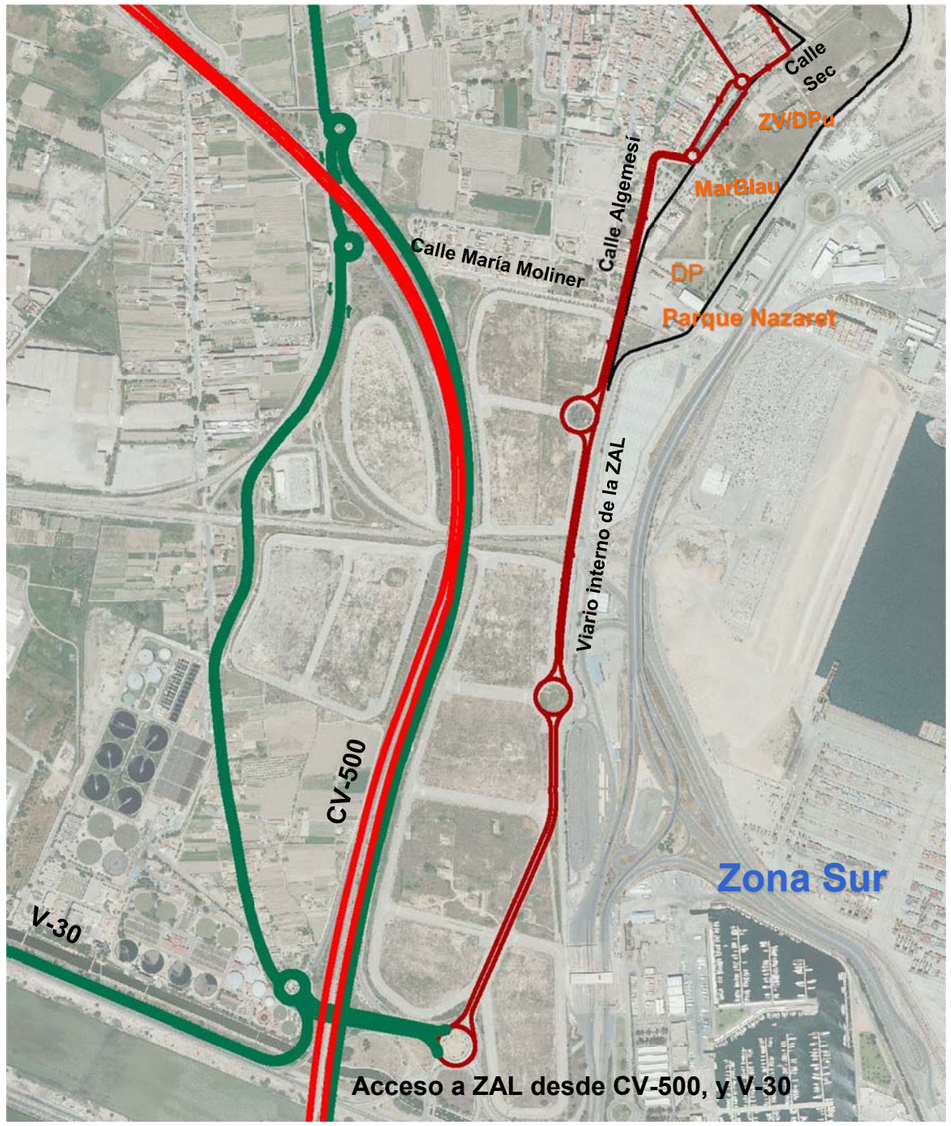
Un primer itinerario de salida de la zona ZV-DP/DP y del equipamiento MarBlau sería por Castell de Pop, bien hasta el Camino Canal, por el que se llega a los viarios troncales norte y oeste o bien por Parque de Nazaret hacia la Avenida de las Moreras y Puente de Astilleros; por Fontilles, hasta en enlazar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



Itinerarios de entrada/salida a la Zona Sur

El acceso principal en esta alternativa al extremo sur del ámbito del PEZS1 se realiza desde la rotonda de interseción 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 direccion norte hasta llegar al sur del ámbito del PEZS1. Aquí debe aperturarse 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.



Esta alternativa plasma lo indicado en el Informe del Servici de Mobilitat sostenible del Ayuntamiento de Valencia en el sentido de habilitar una nueva conexión sobre el jardín existente que enlace con el viario interno de la ZAL.

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.

Principales ventajas e Inconvenientes de la alternativa

Ventajas

La alternativa 3 presenta la ventaja que en la zona sur no se afecta al viario interno del barrio, al vehicular el tráfico de entrada y salida a través de los viales de la ZAL y luego por la ronda perimetral este que delimita el ámbito del PEZS1..

En la zona norte, una vez ejecutados los viales perimetrales del ámbito del PEZS1, sólo quedará actuar, para mantener la totalidad de la propuesta, sobre el final de la calle Virgen de los Reyes, al objeto de conectarla con la calle Fernando Morais a través de la explanada pavimentada actualmente existente, para generar un nuevo itinerario de salida desde la localización de la Zona Terciaria y el Parque de Desembocadura hacia la calle Parque de Nazaret y de esta al Puente de Astilleros.

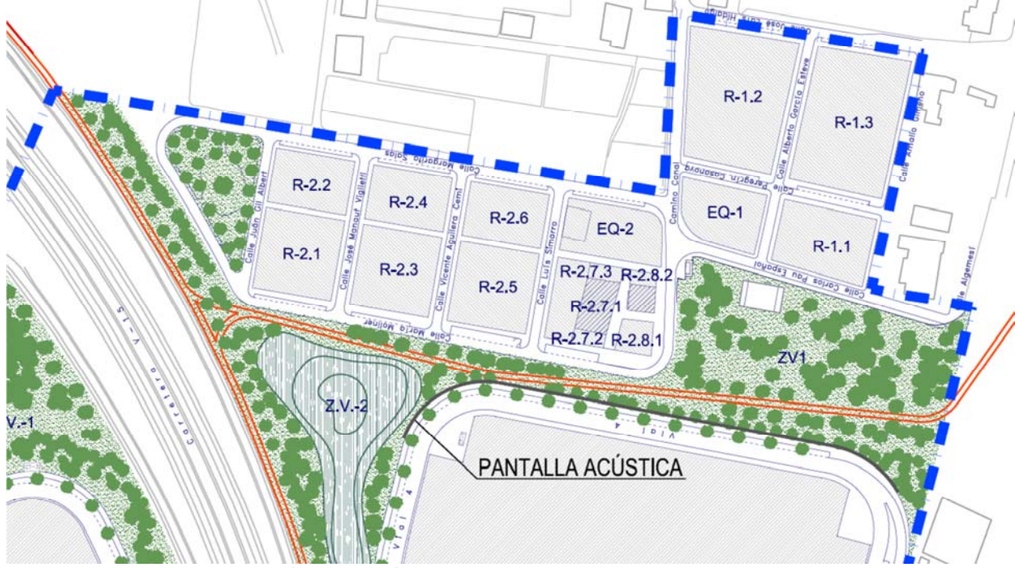
La alternativa puede ser puesta en servicio de manera inmediata en su zona norte, aunque se ha previsto la ejecución de algunas actuaciones puntuales que mejorarán su funcionamiento

Inconvenientes

Uno de los principales inconvenientes de esta alternativa es la longitud de los accesos por el sur, al tener que desviarse por el interior de la ZAL. Además aparece otra cuestión que parece difícil de soslayar: la ZAL del Puerto de Valencia es una instalación con control de accesos. Ello obligaría a establecer un nuevo control de accesos en el vial de conexión con la calle Algemesí, lo cual tendría una influencia muy negativa sobre los vehículos que accedan al al ámbito del PEZS1, que deberían detenerse dos veces y mostrar alguna acreditación en un corto espacio de tiempo, generando previsiblemente colas y esperas que podrían tener influencia sobre las circulaciones internas de la ZAL, así como sobre los vehículos que acceden a esta instalación portuaria..

Además, el tráfico principal de la ZAL corresponde a vehículos pesados de gran tamaño, y no parece aconsajable mezclar su circulación con la de los vehículos ligeros que accedan a los usos previstos en el ámbito del PEZS1.

Por otro lado, la apertura del vial entre la ZAL y la calle Algemesí supondría la pérdida de terrenos de zona Verde en el Parque Sur de Nazaret, además de que va en contra de las determinaciones del ya aprobado definitivamente PLAN ESPECIAL PARA DESARROLLO DE LA ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS (ZAL) DEL PUERTO DE VALENCIA. En concreto, entra en conflicto con la ordenación de las zonas verdes en él recogidas. Además, no basta con actuaciones puntiales para poner el servicio la alternativa, sino que se necesitan obras de mayor envergadura, ya que el vial proyectado afecta tanto a la zona verde como al viario interno de la ZAL, que debería ser remodelado sustancialmente



Ordenación prevista por el PE de la ZAL

Como se ha indicado, no basta con actuaciones puntuales para poner en servicio la alternativa en la zona sur, sino que se necesitan obras de mayor envergadura.

Propuestas de actuación

Las actuaciones comunes con la alternativa 1 sólo se enuncian; para su deficinición completa se remite a la ficha de esta alternativa.

En cualquier caso el proyecto de urbanización correspondiente se redactará de acuerdo con la planta viaria que facilite el Servicio de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Valencia, en el caso de ser esta la alternativa seleccionada.

1. Prolongación del viario interno de la ZAL hasta la calle Algemesí: eliminación de muro de hormigón y vallado delimitador de la ZAL y modificación de la zona verde aprobada en la ZAL.

Para generar un nuevo itinerario de acceso a la zona sur del ámbito del PEZS1, se propone prolongar el viario de la ZAL hasta la calle Algemesí, atravesando la zona verde que los separa (parque Sur de Natzaret) y eliminando la separación física entre el barrio y la ZAL.

Ello conllevaria también una reordenación del viario interno de la ZAL, para facilitar tanto los movimentos de entrada como de salida del ámbito del PEZS1

Propuesta de conexión

2. **Mejora de la intersección de la calle Parque de Nazaret y Puente de Astilleros (ver Ficha Alternativa 1).**

3. **Mejora de la circulación en el vial perimetral del ámbito del PEZS1: construcción de dos pequeñas intersecciones giratorias en los extremos del bulevard de la calle Manuel Carboneres (ver Ficha Alternativa 1).**

4. **Construcción de un vial de enlace entre las calles Jesús De Natzaret y Fernando Morais (ver Ficha Alternativa 1).**

Valoración económica y agentes implicados

En este caso, como ya se ha indicado, para la implentación de la alternativa no basta con actuaciones puntuales, sino que debe realizarse una actuación de mayor envergadura que incluye la prolongación de los viales de la ZAL por la zona verde existente en su extremo norte y la instalación de un nuevo control de accesos junto a ésta.

El resto de actuaciones ya fueron contempladas en la Alternativa 1.

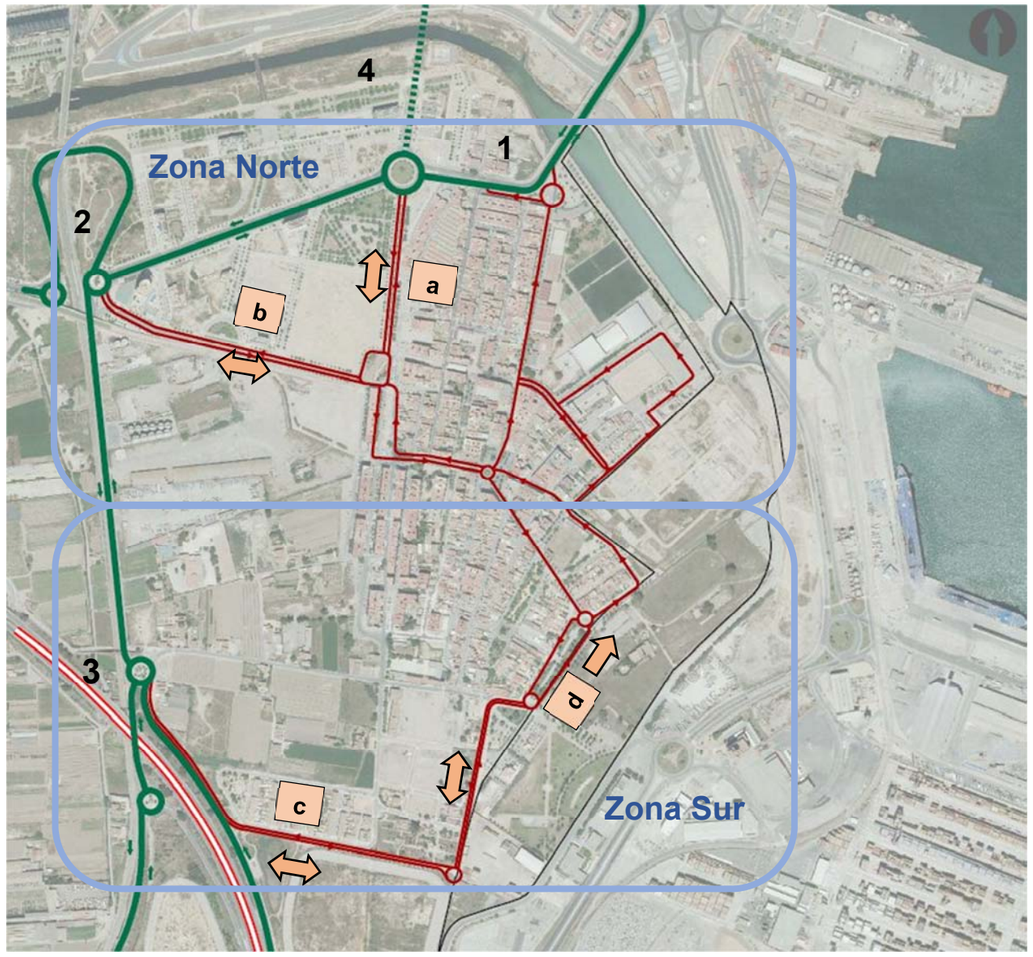
Además se va aconsiderar una partida para la instalación de la nueva señalización vial que facilite la accesibilidad al entono del PEZS1 según los itinerarios contemplados en esta alternativa.

Todas estas actuaciones se desarrollan fuera del ámbito del PEZS1, por lo que el agente encargado de su implementación será el Ayuntamiento de Valencia.

El presupuesto aproximado de las mismas es el que se recoge en la siguiente tabla:

ACTUACIÓN PROPUESTA	PRESUPUESTO APROXIMADO	AGENTES IMPLICADOS
1 Prolongación de viario interno de la ZAL, al sur del barrio, hasta su continuidad con la calle Algemesí, e instalación de un nuevo control de accesos	297.840,00 €	Ayuntamiento de Valencia
2.Glorieta de intersección entre calle Parque de Nazaret y Puente de Astilleros	84.822,99 €€	Ayuntamiento de Valencia
3.1. Intersección giratoria entre calles Francisco de Paula y Manuel Carboneres	39.269,90 €	Ayuntamiento de Valencia
3.2. Intersección giratoria entre calle Punta al Mar y Manuel Carboneres	39.269,90 €	Ayuntamiento de Valencia
4. Nuevo viario de conexión entre calle Manuel Morais y Virgen de los Reyes	49.269,90 €	Ayuntamiento de Valencia
5. Señalización de itinerarios	10.000 €	Ayuntamiento de Valencia

FICHA Nº4	AICEQUIP arquitectos & ingenieros · valenciaport Autoridad Portuaria de Valencia · AJUNTAMENT DE VALÈNCIA
Programa de actuación	**1 Alternativas de accesibilidad en vehículo privado al ámbito del PEZS1** **Objetivo:** Mejorar el acceso actual de vehículos privados a los puntos de interés generados por el PEZS1
Solución propuesta	**ALTERNATIVA Nº 4**



Ámbito del Plan Especial

CIRCULACIÓN TRÁFICO RODADO SITUACIÓN FUTURA

- Viario Troncal
- Viario Troncal proyectado
- Viario de Acceso al Sector
- Carretera CV-500 V-15

1: Puente de Astilleros, acceso norte existente.
2: Ciudad de las Artes y Las Ciencias, acceso oeste existente.
3: CV-5010, acceso sur existente desde la CV-500.
4: Futuro puente de conexión con el Grao (PAI Cocoteros)

Descripción de la alternativa

En esta alternativa el viario troncal de acceso al entorno del ámbito territorial del PEZS1 se compone del Puente de Astilleros y Avenida de las Moreras en el norte, la CV-5010 por el sur y el oeste (que enlaza con la CV-500) y por el camino de las Moreras, proveniente de la Ciudad de las Artes y las Ciencias al noroeste, que cuenta con un paso elevado sobre el trazado ferroviario.

Este viario troncal configura una ronda perimetral por el flanco oeste y norte del barrio de Nazaret y por extensión, del ámbito del PEZS1.

Desde el viario troncal, el acceso al entorno del ámbito del PEZS1 se puede realizar desde distintos itinerarios (ver figura adjunta):

a Desde el norte, el itinerario de acceso al ámbito del PEZS1 parte de la glorieta de la Avenida de las Moreras, continua por el Camino del Canal en dirección sur hasta su intersección con la calle Barraques del Figuero y desde aquí por la calle Ignacio Zuloaga y Castell de Pop.

b Desde el oeste, el acceso discurre por la calle Barraques del Figuero hasta llegar a la rotonda de intersección con Camino Canal, continuando, como en el caso anterior, por la calle Ignacio Zuloaga, Castell de Pop y Plaza Aras de Alpuente, prosiguiendo por la calle Francisco de Paula hasta el límite del PEZS1.

c El acceso a la zona sur se realiza desde la rotonda de la CV-5010 a través de un vial de nueva creación con doble sentido que enlaza con la calle Maria Moliner, y desde esta con la calle Algemesí atravesando la zona verde existente.

d Por el este, existe una ronda perimetral que permite la circulación en sentido norte-sur compuesta por las calles Algemesí, Manuel Carboneres, Castell de Pop y Jesús De Natzaret

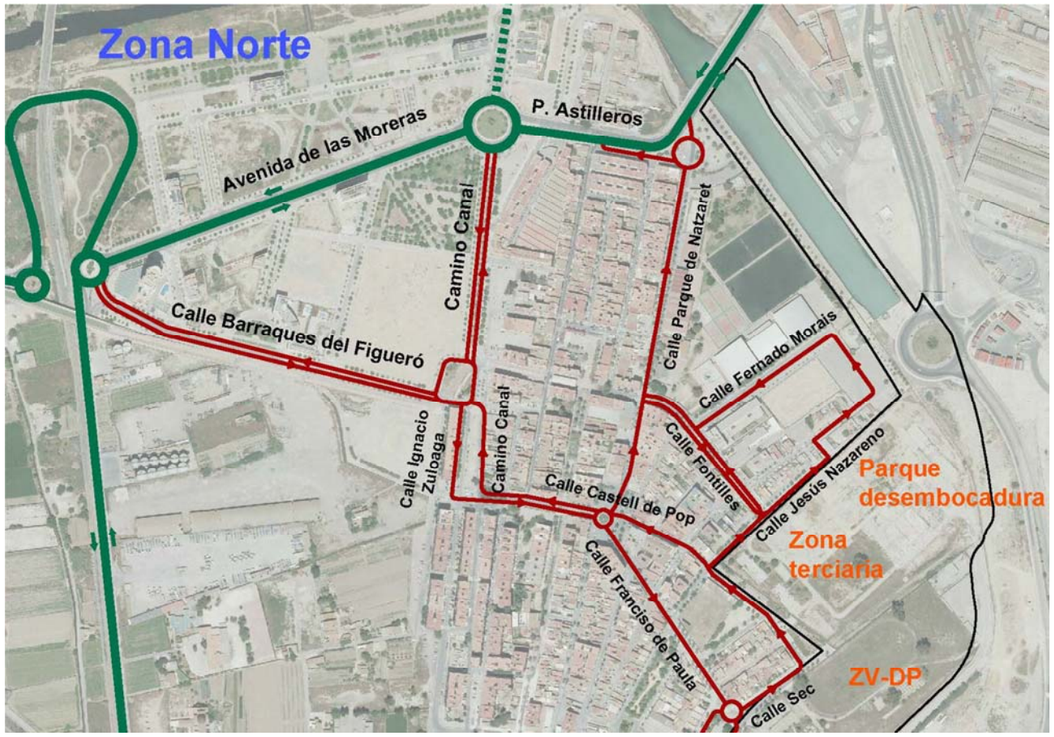
Itinerarios de entrada/salida a la Zona Norte

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.



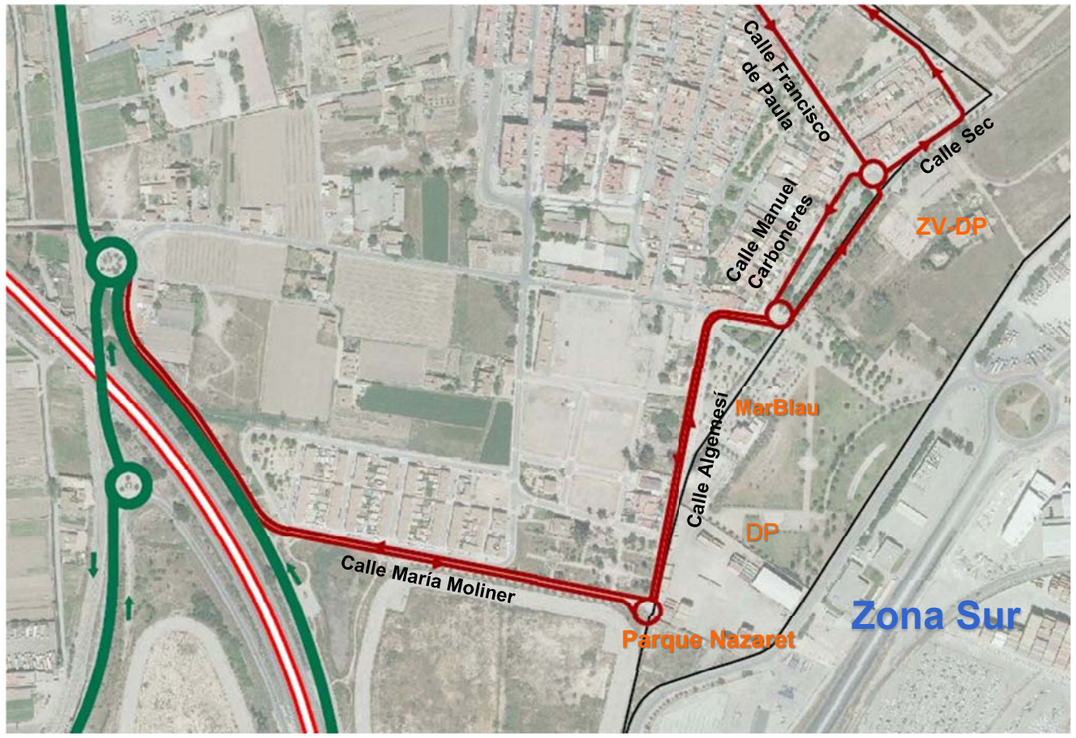
Itinerarios de entrada/salida a la Zona Sur

El acceso principal al extremo sur del ámbito del PEZS1 se realiza desde la rotonda de interseción 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 Maria 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, 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.



Principales ventajas e Inconvenientes de la alternativa

Ventajas

La alternativa 4 presenta la ventaja que en la zona sur no se afecta al viario local interno del núcleo del barrio, ya que los itinerarios de entrada y salida hasta la localización de los usos contemplados en el PEZS1 se realizan por viales de nueva creación o por la existente calle de Maria Moliner, que debería remodelarse en sección para dar cabida a dos sentidos de circulación. No se afecta al tramo de la calle Camino del Canal en el que se localiza el colegio CP Juan M. Montoya.

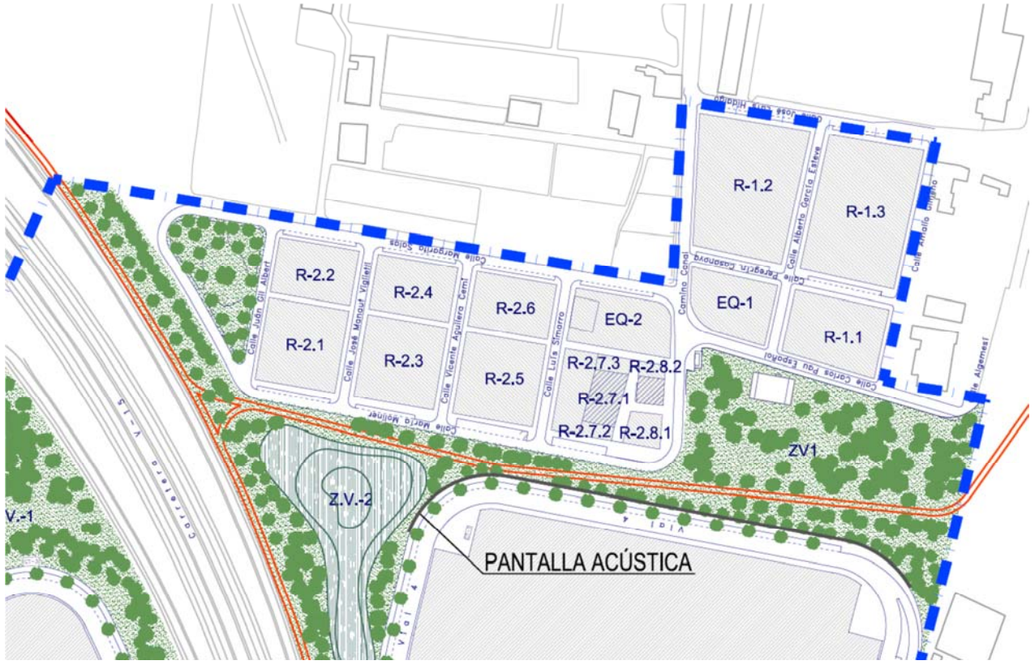
En la zona norte, una vez ejecutados los viales perimetrales del ámbito del PEZS1, sólo quedará actuar, para mantener la totalidad de la propuesta, sobre el final de la calle Jesús De Natzaret, al objeto de conectarla con la calle Fernando Morais a través de la explanada pavimentada actualmente existente, para generar un nuevo itinerario de salida desde la localización de la Zona Terciaria y el Parque de Desembocadura hacia la calle Parque de Nazaret y de esta al Puente de Astilleros.

Inconvenientes

El principal inconveniente de esta alternativa es que para su implementación es necesario generar un tramo de nueva construcción con doble sentido que enlace la glorieta de la CV-5010 con la calle Maria Moliner, además de las molestias que introducirá sobre los habitantes de esta calle debido al aumento de tráfico tanto de entrada como de salida al PEZS1.

Este nuevo tramo necesario para esta alternativa tiene dificil encaje territorial, ya que el espacio disponible entre el acceso de la CV-500 y las parcelas existentes al este del mismo es muy escaso, y podrá dar lugar a expropiaciones de edificaciones existentes junto a la glorieta.

Por otro lado, el propio trazado propuesto es incompatible a priori con las determinaciones del PLAN ESPECIAL PARA DESARROLLO DE LA ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS (ZAL) DEL PUERTO DE VALENCIA. En concreto, entra en conflicto, al igual que sudedía con la Alternativa 3, con la ordenación de las zonas verdes en él recogidas, ya que también implica la construcción de un vial de enlace con la calle Algemesí a través de la zona verde ya existente.



Ordenación prevista por el PE de la ZAL

Pero además, en este caso, el trazado introduce afecciones significativas sobre el carril bici ya existente que discurre al este de la CV-500 en dirección al sur, y que pone en contacto la ciudad con los espacios naturales de l'Albufera y la Devesa, pues debería ser remodelado con profundidad, introduciendo varios cruces a nivel que empeorarían la seguridad de los usuarios.

Esta alternativa de acceso por la calle María Moliner inviaviliza completamente la solución propuganada en el Plan Especial de la Zal (aprobado definitivamente) para generar una zona verde de amortiguación de impactos entre la zona residencial y la instalación portuaria y un vial de acceso sólo a residentes con carril ciclo-peatonal y cuya sección e imagen final se puede ver en las siguientes figuras:

Sección propuesta en el PE ZAL para la calle Maria Moliner y zona verde entre ésta y la ZAL

Por otro lado, el aumento de tráfico en las calles Maria Moliner y Algemesí es otro de los inconvenientes de esta alternativa.

Como se ha indicado, no basta con actuaciones puntuales para poner en servicio la alternativa, sino que se necesitan obras de mayor envergadura.

Propuestas de actuación

Las actuaciones comunes con la alternativa 1 sólo se enuncian; para su deficinición completa se remite a la ficha de esta alternativa.

En cualquier caso el proyecto de urbanización correspondiente se redactará de acuerdo con la planta viaria que facilite el Servicio de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Valencia, en el caso de ser esta la alternativa seleccionada

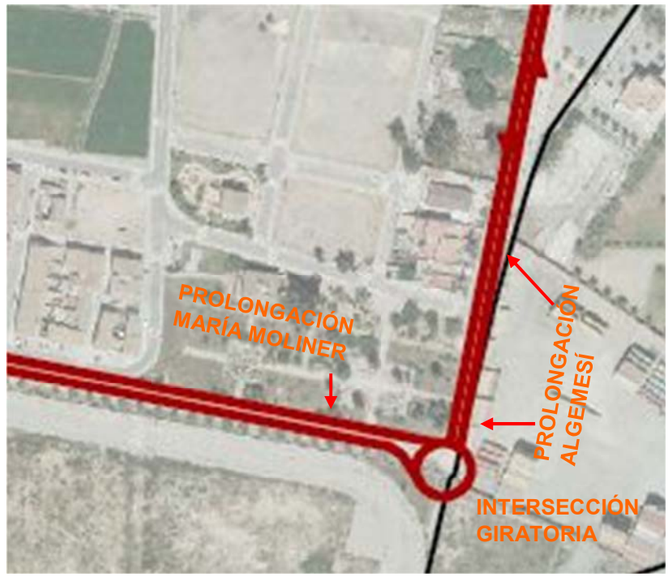
1. Construcción de un vial de doble sentido de circulación entre la rotonda de la CV-5010 y la prolongación de la calle Algemesí, a través de la calle Maria Moliner.

Se propone prolongar el trazado en planta de la calle María Moliner desde sus dos extremos tanto hasta llegar a la glorieta de la CV5010 en el enlace sur, en la ronda perimetral de la CV-5010, como hasta la prolongación de la calle Algemesí, que deberá ejecutarse a través de la zona verde existente. Esta prolonagación deberá ser de dos sentidos de circulación.

La intersección entre la calle Algemesí y la prolongación de calle Maria Moliner podría resolverse mediante una intersección giratoria si se considerara oportuno.

Situación actual

Situación propuesta



Situación propuesta

2. **Mejora de la intersección de la calle Parque de Nazaret y Puente de Astilleros (ver Ficha Alternativa 1).**

3. **Mejora de la circulación en el vial perimetral del ámbito del PEZS1: construcción de dos pequeñas intersecciones giratorias en los extremos del bulevard de la calle Manuel Carboneres (ver Ficha Alternativa 1).**

4. **Construcción de un vial de enlace entre las calles Virgen de los Reyes y Fernando Morais (ver Ficha Alternativa 1).**

Valoración económica y agentes implicados

La alternativa 4, requiere una actuación de cierta envergadura en la zona sur, al tener que remodelar la calle María Moliner para dar cabida a un vial de doble sentido de circulación y prolongarlo hasta la glorierta de la CV-5010 y la calle Algemesí.

El resto de actuaciones ya fueron contempladas en la Alternativa 1.

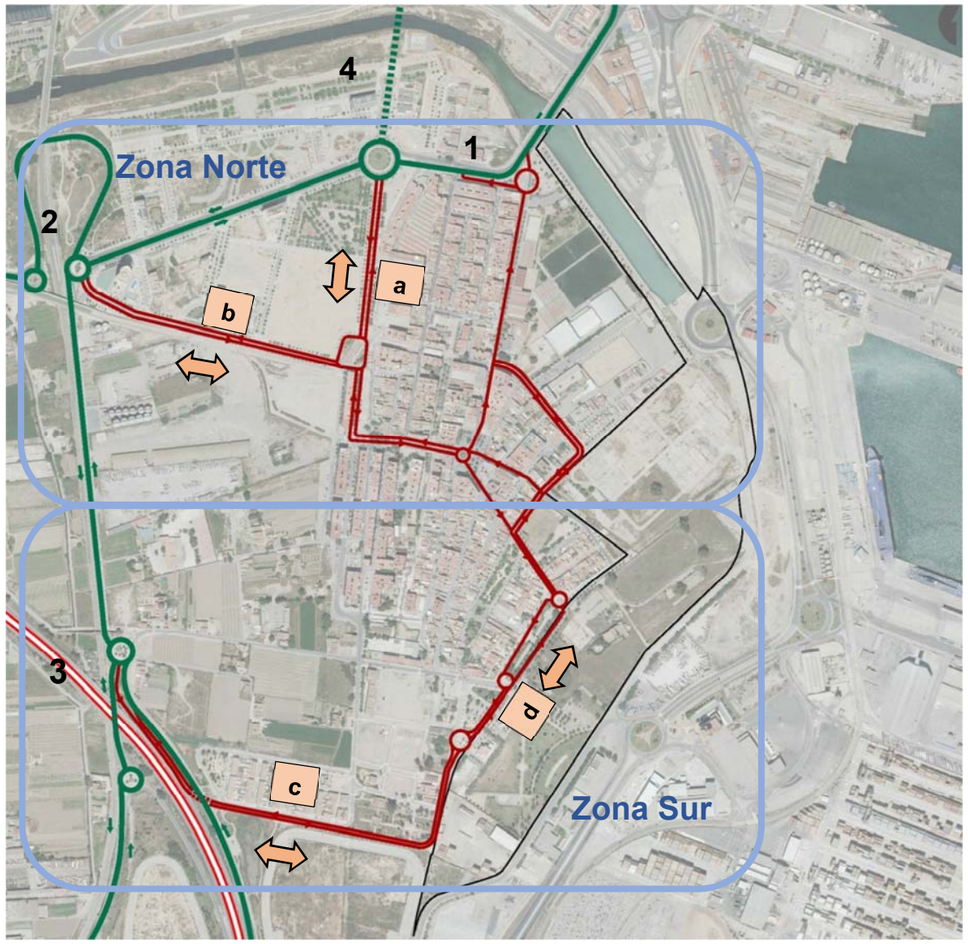
Además se va aconsiderar una partida para la instalación de la nueva señalización vial que facilite la accesibilidad al entono del PEZS1 según los itinerarios contemplados en esta alternativa.

Todas estas actuaciones se desarrollan fuera del ámbito del PEZS1, por lo que el agente encargado de su implementación será el Ayuntamiento de Valencia,

El presupuesto aproximado de las mismas es el que se recoge en la siguiente tabla:

ACTUACIÓN PROPUESTA	PRESUPUESTO APROXIMADO	AGENTES IMPLICADOS
1 Construcción de un vial de doble sentido de circulación entre la rotonda de la CV-5010 y la prolongación de la calle Algemesí, a través de la calle Maria Moliner	304.800,00 €	Ayuntamiento de Valencia
2.Glorieta de intersección entre calle Parque de Nazaret y Puente de Astilleros	84.822,99 €€	Ayuntamiento de Valencia
3.1. Intersección giratoria entre calles Francisco de Paula y Manuel Carboneres	39.269,90 €	Ayuntamiento de Valencia
3.2. Intersección giratoria entre calle Punta al Mar y Manuel Carboneres	39.269,90 €	Ayuntamiento de Valencia
4. Nuevo viario de conexión entre calle Fernando Morais y Virgen de los Reyes	49.269,90 €	Ayuntamiento de Valencia
5. Señalización de itinerarios	10.000 €	Ayuntamiento de Valencia

FICHA Nº5	
Programa de actuación	**1 Alternativas de accesibilidad en vehículo privado al ámbito del PEZS1** **Objetivo:** Mejorar el acceso actual de vehículos privados a los puntos de interés generados por el PEZS1
Solución propuesta	**ALTERNATIVA Nº 5**



Ámbito del Plan Especial

CIRCULACIÓN TRÁFICO RODADO SITUACIÓN FUTURA

- Viario Troncal
- Viario Troncal proyectado
- Viario de Acceso al Sector
- Carretera CV-500 V-15

1: Puente de Astilleros, acceso norte existente.
2: Ciudad de las Artes y Las Ciencias, acceso oeste existente.
3: CV-5010, acceso sur existente desde la CV-500.
4: Futuro puente de conexión con el Grao (PAI Cocoteros)

Descripción de la alternativa

En esta alternativa el viario troncal de acceso al entorno del ámbito territorial del PEZS1 se compone del Puente de Astilleros y Avenida de las Moreras en el norte, la CV-5010 por el sur y el oeste (que enlaza con la CV-500) y por la el camino de las Moreras, proveniente de la Ciudad de las Artes y las Ciencias al noroeste, que cuenta con un paso elevado sobre el trazado ferroviario.

Este viario troncal configura una ronda perimetral por el flanco oeste y norte del barrio de Nazaret y por extensión, del ámbito del PEZS1.

Desde el viario troncal, el acceso al entorno del ámbito del PEZS1 se puede realizar desde distintos itinerarios (ver figura adjunta):

a Desde el norte, el itinerario de acceso al ámbito del PEZS1 parte de la glorieta de la Avenida de las Moreras, continua por el camino del Canal en dirección sur hasta la intersección con la calle Barraques del Figuera y desde aquí por la calle Ignacio Zuloaga y Castell de Pop.

b Desde el oeste, el discurre por la calle Barraques del Figuera hasta llegar a la rotonda de intersección con Camino Canal, continuando, como en el caso anterior por la calle Ignacio Zuloaga, Castell de Pop y Plaza Aras de Alpuente, prosiguiendo por la calle Francisco de Paula hasta el límite del PEZS1.

c El acceso a la zona sur se produce por un vial de 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. Posteriormente discurre por la zona verde del norte de la ZAL para continuar, también con nuevo trazado por el inicio de la calle Algemesí hasta llegar a la calle Manuel Carboneres.

d Por el este, existe una ronda perimetral que permite la circulación en sentido norte-sur compuesta por la prolongade Natzaret

La alternativa 5 se plantea a indicaciones del Servicio de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Valencia

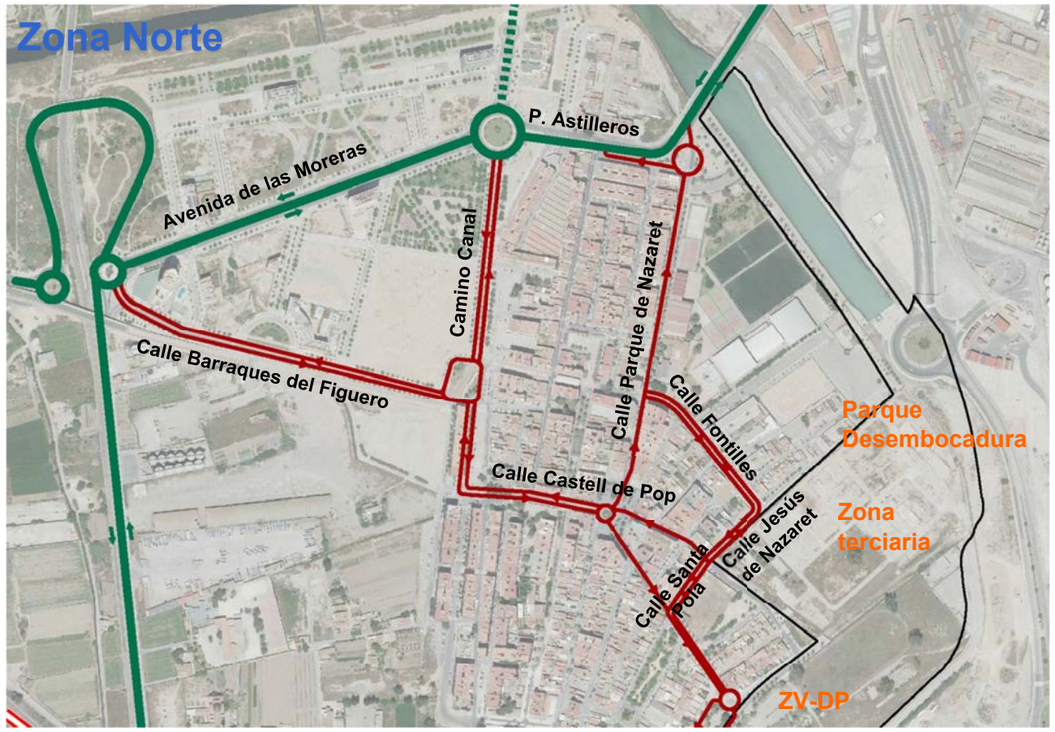
Itinerarios de entrada/salida a la Zona Norte

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 Natzaret 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 Natzaret.

Respecto las salidas, se mantiene la de la calle Fontilles y desde ésta a Parque de Natzaret y Puente de Astilleros. Al considerar Jesús de Natzaret de doble sentido, la parte norte del ámbito del PEZS1 tiene salida también por Fontilles o Castell de Pop, siempre buscando Parque de Natzaret 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.

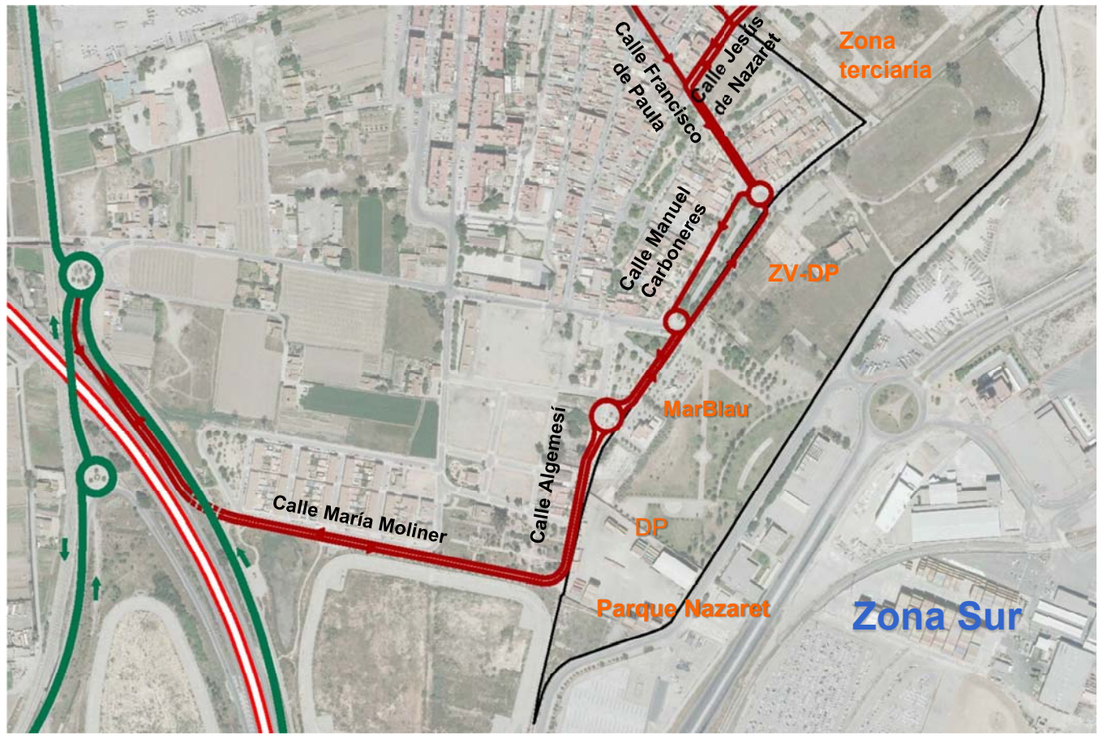


Itinerarios de entrada/salida a la Zona Sur

Esta alternativa 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 tráficos hacia las distintas zonas del ámbito del PEZS1.



Principales ventajas e Inconvenientes de la alternativa

Ventajas

La alternativa 5 presenta la ventaja que en la zona sur no se afecta al viario local interno del barrio, ya que los itinerarios de entrada y salida hasta la localización de los usos contemplados se realizan o bien por viales perimetrales existentes (ronda Algemesí-Manuel Carboneres-Francisco de Paula-Jesus de Nazaret) o por viales de nueva planta (desde la rotonda de la CV-500, prolongación por la zona verde de la ZAL y continuación de Calle Algemesí). El espacio existente entre la CV-500 y su ramal de acceso a la glorieta de la CV-5010 es suficiente, de acuerdo con las indicaciones del Servicio de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Valencia, para albergar el nuevo viario que se propone, por lo que es necesario expropiar terrenos.

No se afecta al tramo de la calle la Punta al Mar que recae al CP Juan M. Montoya, y la afección sobre el resto de viales internos es mínima, en particular sobre la calle María Moliner, que no se ve afectada. Tampoco se ve afectado el recorrido del carril bici ya existente que discurre al este de la CV-500 en dirección al sur, y que pone en contacto la ciudad con los espacios naturales de l'Albufera y la Devesa, ya que se prevé la construcción de un paso inferior.

En la zona norte, al no plantearse el vial de conexión entre las calles Jesús de Natzaet y Franciso Morais, sólo quedará actuar sobre las calles Santa Pola y Jesús de Natzaret, al objeto de dotarlas de doble sentido de circulación y conectarlas con las calles Francisco de Paula y Fontilles para generar un nuevo itinerario de salida sin que se requieran mayores modificaciones sobre el estado actual.

Inconvenientes

Esta actuación lleva aparajeda la construcción del nuevo vial descrito por la zona verde de la ZAL, como ya se ha visto. Esto incrementará notablemente el coste de la misma, además de que, como se indicó en el caso de la alternativa 4, en principio no resulta compatible con lo indicado en el Plan Especial de la ZAL. Valgan los inconveniente señalados en aquel caso.

Por otro lado, al eliminar el vial de conexión entre las calles Virgen de los Reyes y Francisco Morais, se pierde un itinerario de salida desde la zona norte, compensado en parte por la solución propuesta para la calle Santa Pola y Jesús de Natzaret (transformación de los viales a doble sentido de circulación. Esta actuación entra en contradicción con las secciones propuestas en el PEZS1 para la calle Jesús de Natzaret, además de que obligaría a una remodelación en profundidad de la calle Santa Pola que probablemente suponga la disminución de aparcamientos en la vía pública.

Propuestas de actuación

Las actuaciones comunes con la alternativa 1 sólo se enuncian; para su defiinición completa se remite a la ficha de esta alternativa.

En cualquier caso el proyecto de urbanización correspondiente se redactará de acuerdo con la planta viaria que facilite el Servicio de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Valencia, en el caso de ser esta la alternativa seleccionada

1. Construcción de un nuevo vial de acceso con inicio en la glorieta de la CV-5010, continuación por la zona verde de la ZAL y final en calle perimetral del ámbito del PEZS1

Para evitar el tráfico por la calle María Moliner, se propone un nuevo acceso a la zona sur mediante la construcción de un vial de nueva planta y doble sentido de circulación entre la rotonda de la CV-5010 y la prolongación de la calle Algemesí.

La calzada de entrada discurrirá adosada al talud de la CV-500, y tras un giro a izquierdas, pasará mediante un paso inferior bajo el ramal de la CV-500 por el que se accede a la glorieta de la CV-5010 y el carril existente.

Posteriormente discurrirá por la zona verde de la ZAL en paralelo a la calle María Moliner, para una vez superara la zona verde existente, girar hacia el norte; en un primer tramo el itinerario discurrirá por la prolongación de la calle Algemesí, para una vez llegados a la altura de la calle Peregrín Casanova, pasar a discurrir paralelo al límite del ámbito del PEZS1, hasta llegar a la calle Manuel Carboneres desde la que se podrá seguir hacia el N por los viarios perimetrales del PEZS1.

El itinerario de salida será el inverso, hasta que tras cruzar bajo el ramal de la CV-5010, la nueva calzada se incorporará a la de este, no siendo necesario modificar la embocadura existente en la citada glorieta.

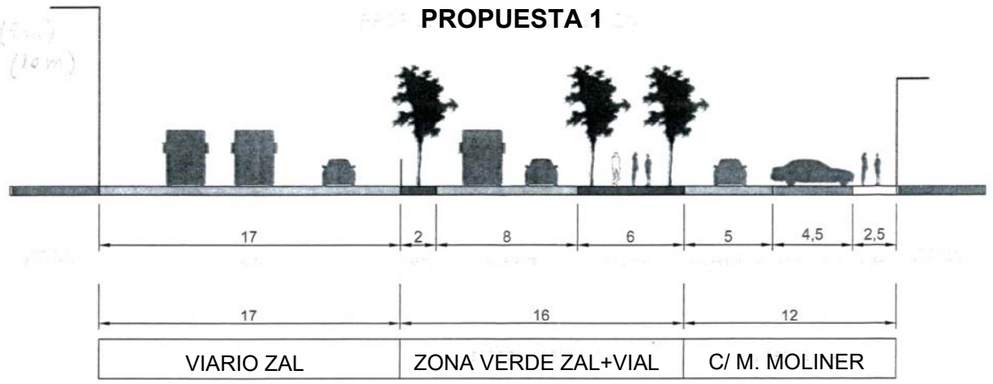
Situación actual

Propuesta de actuación

Propuesta de actuación

A título indicativo, se aportan dos secciones del nuevo vial paralelo a la calle María Moliner, proporcionadas por el Servicio de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Valencia:

PROPUESTA 1



PROPUESTA 2

Propuesta de sección transversal para el nuevo vial a la altura de la calle María Moliner

2. Implantación de doble sentido de circulación en las calles Santa Pola y Jesús de Natzaret

Con esta mejora se genera un nuevo itinerario de salida desde la zona norte del ámbito del PEZS1 (Zona terciaria, Parque de Desembocadura y ZV-DP) que permite alcanzar la calle Parque de Nazaret y la salida hacia Puente de Astilleros, de manera que estas circulaciones no interfieran sobre los viales interiores del barrio de Nazaret.

El vial propuesto discurriría por una gran área pavimentada situada al norte del campo de tiro al arco, y de hecho, numerosos vehículos ejercen esta posibilidad en la actualidad, además de ser habitualmente utilizada como zona de aparcamiento.

Situación actual

Propuesta de mejora

3. **Mejora de la intersección de la calle Parque de Nazaret y Puente de Astilleros (ver Ficha Alternativa 1).**

4. **Mejora de la circulación en el vial perimetral del ámbito del PEZS1: construcción de dos pequeñas intersecciones giratorias en los extremos del bulevard de la calle Manuel Carboneres (ver Ficha Alternativa 1).**

Valoración económica y agentes implicados

En este caso, para la implentación de la alternativa no basta con actuaciones puntuales, sino que debe realizarse una actuación de mayor envergadura que incluye la construcción de un nuevo vial quer discurra por la zona verde de la ZAL; y que salve el ramal de acceso desde la CV-500 a la CV-5010 y el carril bici existente mediante un paso inferior.

Además, se incluye la conversión de a doble sentido de circulación de las calles Santa Pola y un tramo de Jesús de Natzaret.

El resto de actuaciones ya fueron contempladas en la Alternativa 1.

Además se va aconsiderar una partida para la instalación de la nueva señalización vial que facilite la accesibilidad al entono del PEZS1 según los itinerarios contemplados en esta alternativa.

Todas estas actuaciones se desarrollan fuera del ámbito del PEZS1, por lo que el agente encargado de su implementación será el Ayuntamiento de Valencia,

El presupuesto aproximado de las mismas es el que se recoge en la siguiente tabla:

ACTUACIÓN PROPUESTA	PRESUPUESTO APROXIMADO	AGENTES IMPLICADOS
1.Construcción de un nuevo vial de acceso con inicio en la glorieta de la CV-5010, continuación por la zona verde de la ZAL y final en calle perimetral del ámbito del PEZS1	958.274,33 €	Ayuntamiento de Valencia
2. Modificación y cambio a doble sentido tramo de calle Santa Pola	51.392,00 €	Ayuntamiento de Valencia
3.Glorieta de intersección entre calle Parque de Nazaret y Puente de Astilleros	84.822,99 €€	Ayuntamiento de Valencia
4.1. Intersección giratoria entre calles Francisco de Paula y Manuel Carboneres	39.269,90 €	Ayuntamiento de Valencia
4.2. Intersección giratoria entre calle Punta al Mar y Manuel Carboneres	39.269,90 €	Ayuntamiento de Valencia
5. Señalización de itinerarios	10.000 €	Ayuntamiento de Valencia

FICHA Nº6

Programa de actuación	**2. Mejora del servicio de transporte público.** **Objetivo:** Ampliar la cobertura de la infraestructura de autobús de EMT y Metrovalencia para aumentar la participación de estos modos en el reparto de los desplazamientos generados por el PEZS1

Líneas de autobus

- Línea 4. Propuesta
- Línea 15. Propuesta
- Línea 30. Propuesta
- Línea 95. Existente
- Línea N8. Existente
- 4 15 30 95 N8 Paradas de autobus / Línea. Existente
- 4 15 30 Paradas de autobus / Línea. Propuesta
- Sentido circulación
- Línea L10 Metrovalencia
- Estación de Metro

Descripción de la propuesta

La red de transporte público propuesta (autobús EMT y Metrovalencia línea 10) refuerza la actual prolongando los recorridos de la red de EMT para facilitar el acceso a los usos previstos.

La propuesta modifica el recorrido de las líneas 4 y 30, según se señala en las figuras, tanto en la zona sur para facilitar el acceso a los usos ZV-DP, DP y Parque de Natzaret, 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 prestan servicio al ámbito del PEZS1 de acuerdo con la propuesta que se efectua 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)

La red de itinerarios de autobús EMT se verá complementada con la infraestructura de Metrovalencia con la línea10 ya ejecutada, cuya puesta en servicio está prevista a lo largo del año 2021, una vez se ejecute el tramo intermedio de la misma ya licitado fuera del ámbito del barrio.

En cualquier caso las distancias desde cualquier punto del PEZS1 a los itinerarios de las líneas de transporte público propuestas se encuentran dentro del rango de los recorridos peatonales (500 metros), facilitando el acceso a cualquier uso.

Estas líneas de EMT y metro fuera del ámbito del barrio tienen conexión con el resto de la red de transporte público municipal y metropolitano y por lo que respecta a los taxis y VTC, aunque no se prevé la implantación de nuevas paradas en el ámbito, con el uso de nuevas tecnologías y sus aplicaciones se puede solicitar su servicio desde cualquier punto, conocer las distancias a recorrer y el coste.

No obstante, será cuando se defina por parte del Servicio de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Valencia la Alternativa de acceso para el tráfico rodado al ámbito del PEZS1 cuando se pueda configurar de manera definitiva el recorrido y paradas de las líneas analizadas.

Por otro lado, se realizan una serie de propuestas adicionales, como el aumento de la frecuencia de paso durante la celebración de eventos singulares o la realización de campañas informativas que fomenten el uso del transporte público.

Principales ventajas e Inconvenientes de la propuesta

Ventajas

La propuesta presenta la ventaja que da cobertura a todos los usos contemplados en el PEZS1 con nuevas paradas que facilitan el uso de medios de transporte sostenible. Ello ayudará a conseguir los objetivos de participación del transporte público en el reparto de desplazamientos generados por el PEZS1. El empleo del transporte público en detrimento del vehículo privado contribuirá, obviamente, a la reducción de emisiones de CO_2.

Inconvenientes

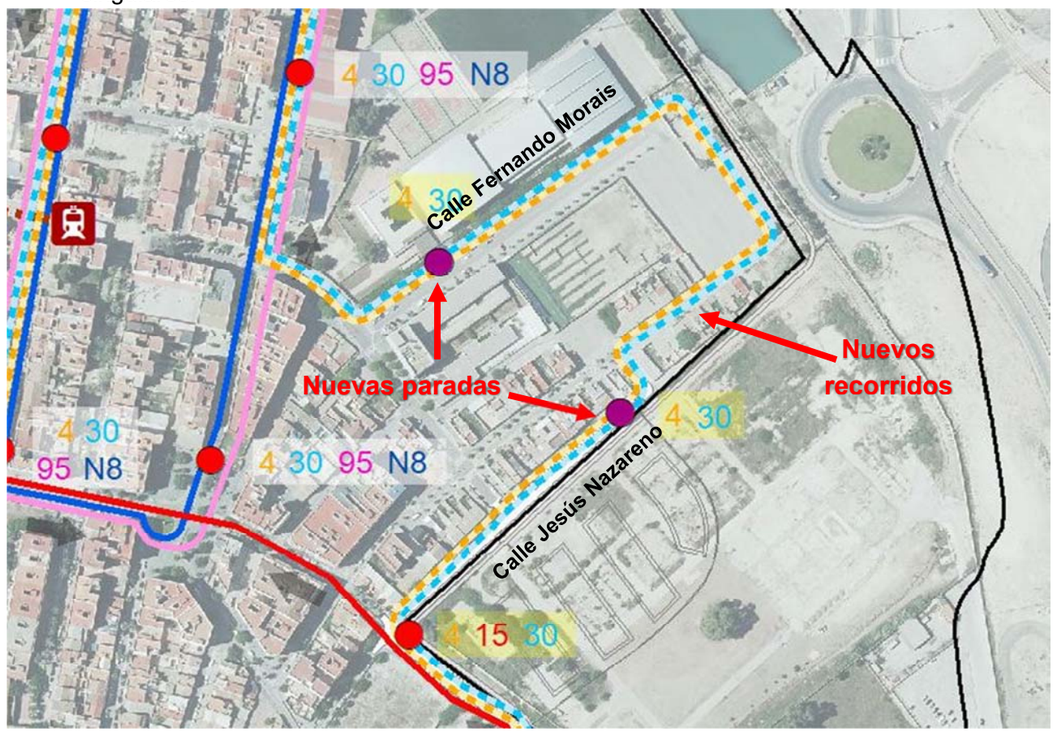
El principal inconveniente de esta propuesta es la posible afección a la frecuencia de las líneas existentes al prolongar itinerarios. No obstante, es previsible que esta afección no resulte muy significativa, siempre que se estudien las frecuencias del conjunto de líneas con el itinerario completo y teniendo en cuenta la demanda en los periodos de entrada o salida habituales a los diferentes usos.

Propuestas de mejora

1. Prolongación de itinerarios de las líneas de autobús en la zona norte

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 Fernado 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.

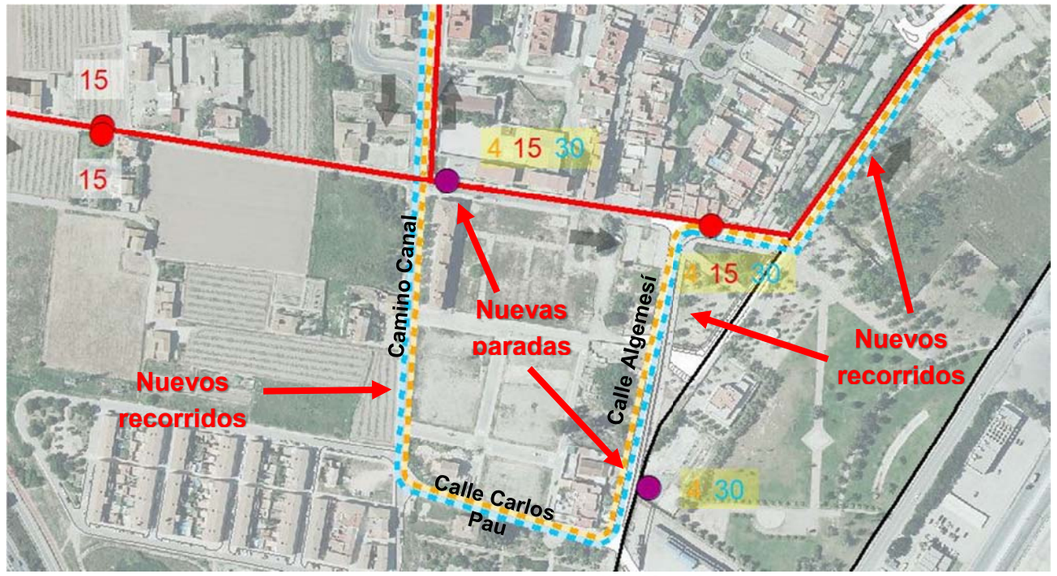


Propuesta de mejora con ampliación itinerarios

2. Prolongación de itinerarios de las líneas de autobús en la zona sur.

Con esta propuesta se mejora la accesibilidad en transporte público 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 Natzaret, a cuyos efectos se modifican los recorrridos de las líneas 4 y 30.

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.



Propuesta de mejora con ampliación itinerarios

3. Aumento de las frecuencias de paso de los vehículos durante la celebración de eventos singulares

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.

4. Campañas publicitarias para la potenciación del empleo del transporte público en los desplazamientos generados por el desarrollo del PEZS1

Para mejorar la captación de desplazamientos en transporte público, se propone realizar campañas informativas a tal efecto, principalmente en los centros generadores localizados en el ámbito del PEZS1 (Zona Terciaria, ZV-DP/DP), pero también entre la población en general que pueda acudir a las instalaciones previstas.

Ejemplo de campaña de información del Ayuntamiento de Valencia

Propuesta de campaña de información de Metro Valencia

Ejemplos de campaña de información de EMT

Ejemplos de campañas de información de Taxi y VTC

Valoración económica y agentes implicados

Como se ha visto, con tan sólo algunos ajustes puntuales en los itinerarios, se puede mejorar el servicio público de transporte en autobús EMT en el entorno del ámbito del PEZS1 y mejorar la accesibilidad a las distintas instalaciones que en él se preveen.

El presupuesto aproximado de las propuestas efectuadas es el que se recoge en la siguiente tabla:

ACTUACIÓN PROPUESTA	PRESUPUESTO APROXIMADO	AGENTES IMPLICADOS
1. Instalación de nuevas paradas en las líneas de autobus que se modifican	28.000 €	EMT Valencia
2 Campañas de Información y fomento del empleo del transporte público	150.000 €	EMT Valencia, Metrovalencia, taxi, VTC

Reducción de emisiones de CO2

La utilización de modos de transporte sostenible en los desplazamientos, como son los modos de Transporte Público, presentan una reducción de emisiones de CO2 frente a los desplazamientos en vehículo privado.

De acuerdo con los anáilsis efectuados, la movilidad generada por el PEZS1 que será atendida por EMT y Metrovalencia es la siguiente:

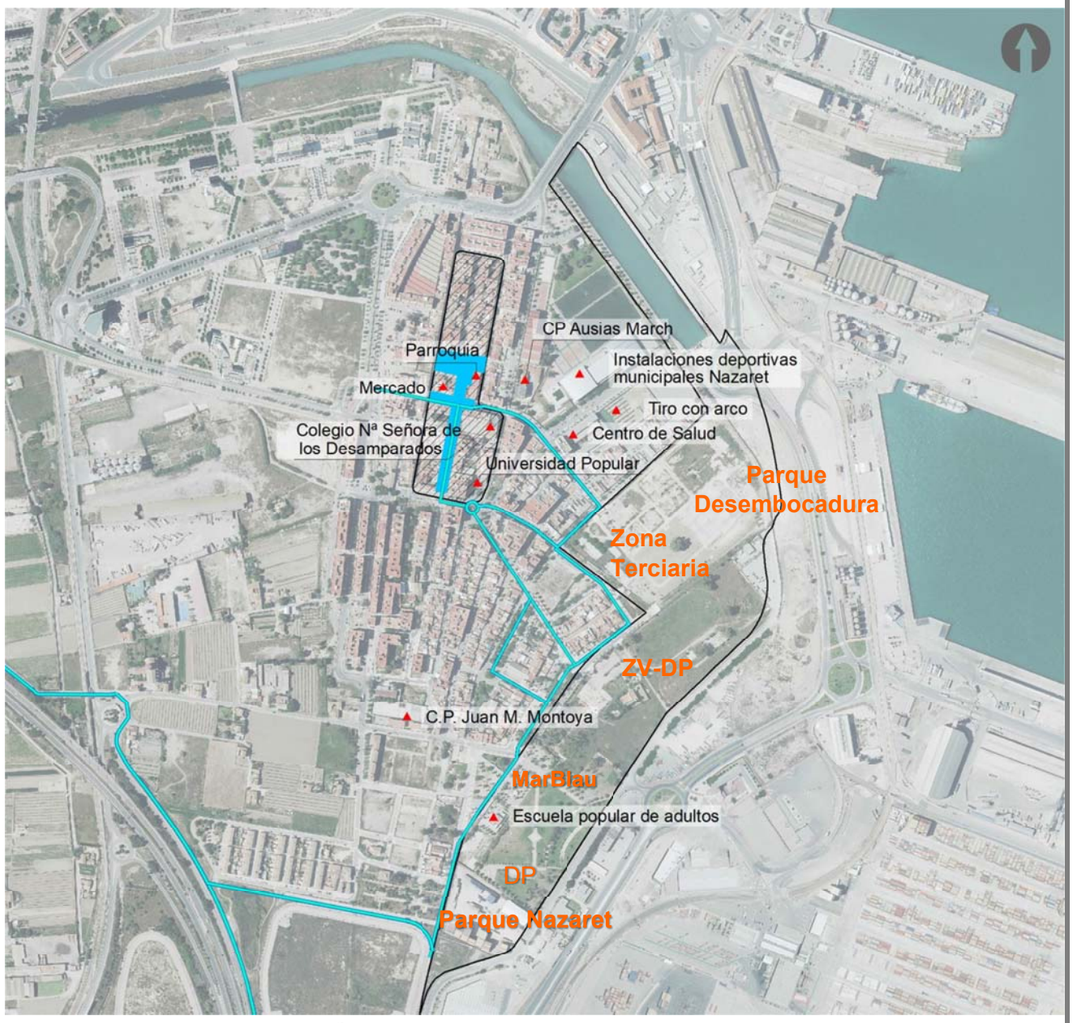
- 2.130 desplazamientos/día de lunes a viernes
- 2.340 desplazamientos/día sábados y domingos normales
- 2.426 desplazamientos/día en fines de semana con eventos especiales

Las emisiones de CO2 a la atmósfera según el modo de transporte, de acuerdo con datos recogidos en el Instituto para la diversificación y ahorro de la energía (IDAE), son de 121 gCO2/pKm para el coche, 32 gCO2/pKm para autobús interurbano, 30 gCO2/pKm para metro y 49 gCO2/pKm para el autobús urbano.

Considerando un recorrido medio por desplazamiento de 10 Km, la propuesta de ampliación de trayectos y paradas de transporte público va a permitir ahorrar en emisiones de CO2 en torno a 670.192,320 Kg CO2/ año, es decir, 670,19 Tn anuales de CO2.

FICHA Nº7

Programa de actuación	**3. Propuestas de itinerarios peatonales de acceso al ámbito del PEZS1** **Objetivo:** 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 Natzaret y paradas de la EMT.



Zona Comercial

Zona Peatonal

Itinerarios peatonales propuestos

Descripción de la propuesta

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 Natzaret.

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 significtivamente. 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 son las Zonas ZV-DP, DP, el equipamiento MarBlau y el Parque de Natzaret, 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 natuales del sur.

Deberá prestarse especial atención a las condiciones de estos itinerarios 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.

Principales ventajas e Inconvenientes de la propuesta

Ventajas

Como ventaja fundamental de la generación de estos itinerarios se encuentra el favorecer la participación del transporte público en los viajes generados en el ámbito del PEZS1, especialemente la de Metrovalencia, al generar unos itinerarios seguros y amables que permitan acceder desde la estación de Natzaret a los distintos usos que se localizan en el desarrollo urbanístivo previsto.

Estas ventajas cobran mayor relevancia durante la celebarción de eventos deportivos en las zonas de uso ZV-DP/DP, al tratarse el metro de un sistema de transporte de gran capacidad y que podrá cubrir la demanda generada en un corto espacio de tiempo.

Inconvenientes

El único inconveniente que puede encontrarse en la propuesta es el de la escasa anchura de las aceras existentes en algún tramo puntual, lo que puede dar lugar a la ejecución de obras para adaptar los itinerarios proyectados a las condiciones de género y accesibilidad universal.

Propuestas de actuación

1. Señalización indicativa de los itinerarios peatonales propuestos.

La propuesta consiste en la señalización y regulación de los itinerarios de uso peatonal, tanto los exclusivos como los compartidos con bicicletas y VMP. También el de las zonas restringidas al uso peatonal exclusivo, o de tráfico compartido con vehículos

Flechas de direccionamiento de itinerarios peatonales hacia distintas zonas

Restricción de accesos en itinerarios peatonales

Señalización en aceras de rutas peatonales seguras

Valoración económica y agentes implicados

Como se ha visto, esta propuesta se puede implementar sin necesidad de actuaciones singulares, mejorando la situación actual con una señalización e inclusión de paneles de orientación y recorridos hacia los diferentes usos y medios de transporte urbano.

Las actuaciones propuestas se desarrollan fuera del ámbito del PEZS1, por lo que el agente encargado de su implementación será el Ayuntamiento de Valencia.

El presupuesto aproximado es el que se recoge en la siguiente tabla:

ACTUACIÓN PROPUESTA	PRESUPUESTO APROXIMADO	AGENTES IMPLICADOS
1 Señalización informativa de indicación y localización de los itinerarios peatonales	15.000,00 €	Ayuntamiento de Valencia,

Reducción de emisiones de CO_2

La utilización de modos de transporte sostenible en los desplazamientos, como es el modo peatonal, presentan una reducción de emisiones de CO2 frente a los desplazamientos en vehículo privado..

De acuerdo con los anáilsis efectuados, la movilidad generada por el PEZS1 que será atendida por modo peatonal es la siguiente:

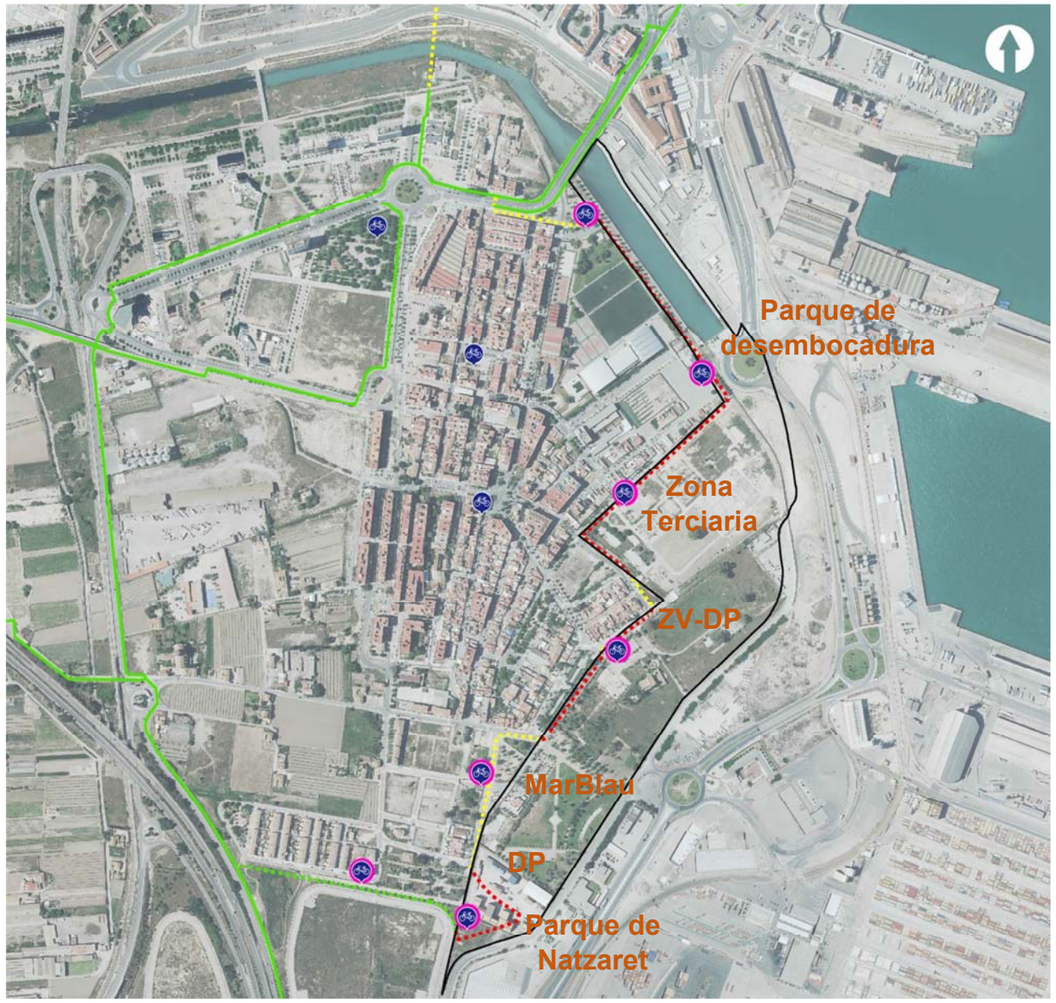
- 289 desplazamientos/día de lunes a viernes
- 309 desplazamientos/día sábados y domingos normales
- 319 desplazamientos/día en fines de semana con eventos especiales

Las emisiones de CO2 a la atmósfera según el modo de transporte, de acuerdo con las indicaciones del Instituto para la diversificación y ahorro de la energía (IDAE), son de 121 gCO2/pKm para el coche y, lógicamente de 0 gCO2/pKm para el peatón.

Considerando un recorrido medio por desplazamiento de 1 Km, la movilidad peatonal generada por el PEZS1 va a permitir ahorrar en emisiones de CO2 en torno a 19.485,114 Kg CO2/ año, es decir, 19,49 Tn anuales de CO2

FICHA Nº8

Programa de actuación	**4. Mejora de la movilidad en bicicleta y VMP** **Objetivo:** Favorecer el empleo de la bicicleta y los VMP en los desplazamientos generados por el desarrollo del PEZS1



Paradas Valenbici. Existentes
Paradas Valenbici. Propuestas
Carril Bici EXISTENTE
Carril Bici Proyectado ZAL
Carril Bici PROPUESTO EXTERNO AL PEZS1
Carril Bici PROPUESTO EN ÁMBITO PEZS1

Descripción de la propuesta

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 Carboneres, Algemesí 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.

Principales ventajas e Inconvenientes de la propuesta

Ventajas

La propuesta, como se ha dicho anteriormente, presenta la ventaja de anillar la red ciclista existente en el entorno del barrio con el trazado del carril bici diseñado en el ámbito del PEZS1, estableciendo de esta manera la continuidad con la red de Valencia y su área metropolitana, favoreciendo el uso de este modo de transporte sostenible desde/hacia múltiples destinos

Inconvenientes

La continuidad del carril ciclista proyectado en el entorno del Parque de Desembocadura puede dar lugar a actuaciones fuera del ámbito del PEZS1 no contempladas en la planificación vigente.

Propuesta de actuaciones

La propuesta de actuaciones consiste en dar continuidad al anillo fuera del ámbito del PEZS1, ya que el que discurre por este ámbito se incluirá en el Proyecto de Urbanización del mismo.

En cualquier caso, el diseño de estos carriles bici se hará de acuerdo con la planta viaria que facilite el Servicio de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Valencia.

En las siguientes imágenes se indica en línea de trazos roja el carril que discurre por el ámbito del PEZS1 y en línea de trazos amarilla el que es externo al mismo. Se va a proceder a la valoración únicamente de estos últimos, con excepción del que discurre por la ZAL, que correrá a cargo de ésta.

También se incluye una partida para la señalización de itinerarios y localización del carril bici proyectado.

1. Creación de un carril ciclista entre la calle Puente de Astilleros y el Parque de Desembocadura

Situación actual

Situación propuesta

2. Creación de un carril ciclista mejora de la red ciclista en la calle Castell de Pop

Situación actual

Situación propuesta

3. Creación de mejora de la red ciclista en las calles La Punta al mar y Algemesí

Situación actual

Situación propuesta

4. Mejora de la red ciclista en la zona verde de la ZAL paralela a la calle María Moliner

Situación actual

Situación propuesta

5. Instalación de nuevas paradas de Valenbisi en el entorno del PEZS1

Se prevé la instalación de siete nuevas estaciones de servicio municipal de Valenbisi en el entorno del ámbito del PEZS1, en las localizaciones recogidas en planos. En la actualidad, el barrio de Natzaret sólo cuenta con 2 estaciones, todas ellas en el núcleo central del barrio.

Estación de Valenbisi

Valoración económica y agentes implicados

Los carriles ciclistas contemplados en la propuesta de actuación se desarrollan fuera del ámbito del PEZS1, por lo que el agente encargado de su implementación será el Ayuntamiento de Valencia.

El presupuesto aproximado es el que se recoge en la siguiente tabla:

ACTUACIÓN PROPUESTA	PRESUPUESTO APROXIMADO	AGENTES IMPLICADOS
1. Actuación en Camino de Moreras hasta Parque de Desembocadura	18.000,00 €	Ayuntamiento de Valencia
2. Actuación en calle Castell de Pop	9.000,00 €	Ayuntamiento de Valencia
3. Actuación en calles La Punta al mar y Algemesí	33.000,00 €	Ayuntamiento de Valencia
4. Instalación de siete estaciones de Valenbisi	42.000 €	Ayuntamiento de Valencia
5 Señalización de indicación, localización y orientación	10.000,00 €	Ayuntamiento de Valencia,

Emisiones de CO_2

La utilización de modos de transporte sostenible en los desplazamientos, como son la bicicleta y los VMP, presentan una reducción de emisiones de CO2 frente a los desplazamientos en vehículo privado.

De acuerdo con los análisis efectuados, la movilidad generada por el PEZS1 que será atendida por bicicletas y VMP es:

- 338 desplazamientos/día de lunes a viernes
- 370 desplazamientos/día sábados y domingos normales
- 383 desplzamientos/día en fines de semana con eventos especiales

Las emisiones de CO2 a la atmósfera según el modo de transporte, de acuerdo con datos recogidos en el Instituto para la diversificación y ahorro de la energía (IDAE), son de 121 gCO2/pKm para el coche, 0 gCO2/pKm para el modo bici y VMPs no motorizados, siendo de 3 gCO2/pKm para las bicis y VMPs eléctricos.

Comparando ambos modos (bicis+VMPs-vehículo privado no sostenible) y considerando tanto el peor de los casos que todos las bicis-VMPs fuesen eléctricos como el opuesto, de todos no motorizados ,se obtiene un ahorro entre 121 y 118 gCO2/pKm emisiones CO2 por viaje.

Considerando un recorrido medio por desplazamiento de 3,5 Km, la utilización de este modo de transporte en detrimento del vehículo privado va a permitir ahorrar en emisiones de CO2 en torno a en torno a 52.229,632- 53.557,504 Kg CO2/ año, es decir 52,63-53,56 Tn anuales CO2

FICHA Nº9

Programa de actuación	**5. Aumento de las plazas de aparcamiento para vehículos en el ámbito del PEZS1 y su entorno** **Objetivo:** Obtener un número de plazas adicionales a las contempladas por el PEZS1 para su uso durante la celebración de eventos de elevada afluencia

Descripción de la propuesta

En esta propuesta, se identifican dos áreas próximas al entorno del PEZS1 o en su propia localización,que podrán ser utilizadas como campas 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 Natzaret (pabellón y campo de tiro al arco) y el empleo, 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

Principales ventajas e Inconvenientes de la propuesta

Ventajas

Aunque el PEZS1, como se ha justificado en la Memoria del Plan de Movilidad, y tomando en consideración los aforos reales efectuados en una instalación de caracterísiticas asimilables a la prevista, dispone de suficientes plazas de aparcamiento para satisfacer las necesidades de los usos ZV-DP/DP; con unas actuaciones de reducido alcance podrá aumentarse considerablemente el número de plazas disponibles en caso de resultar necesario cuando se celebren eventos de elevada asistencia.

Adermás, en el caso de la explanada junto a las instalaciones deportivas municiples, ya en la actualidad se está empleando como zona de aparcamiento, en cualquier caso infrautilizada.

Con la propuesta que se efectúa, el número de plazas adicionales que se podría conseguir es de 298 plazas.

Inconvenientes

Los inconvenientes que podrán derivarse de la propuesta son de reducida magnitud; respecto de la propuesta a desarrrollar en la explanada entre las calles Virgen de los Reyes y Francisco Morais, puede haber cierto solapamiento en el caso, poco probable, que tanto en estas instalaciones como en las del PEZS1 se produzcan eventos concomitantes, lo que no resulta muy probable a priori. También podrá entrar en conflicto con la habilitación de un viario de enlace entre ambas calles, en el caso en que al final se opte por esta alternativa de acceso propuesta en el Plan.

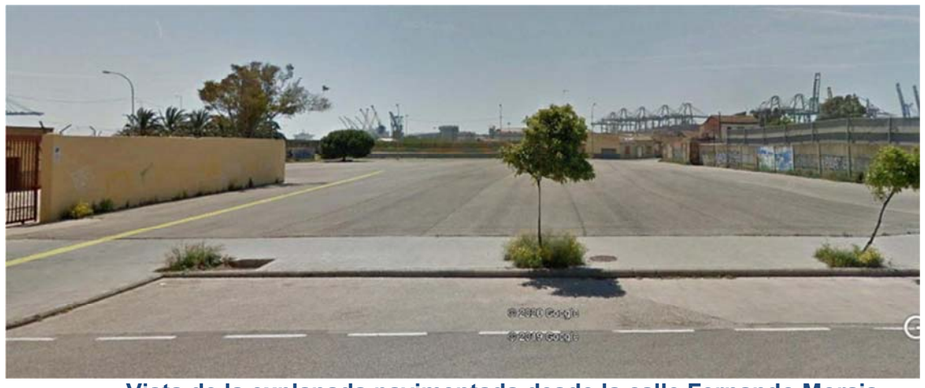
Repecto a la habilitación de la zona DP, si bien la propuesta puede condicionar el desarrollo de esta parcela, será en ese momento cuando deba realizarse una evaluación concreta de las necesidades de aparcamiento del uso que finalmente se implante y habilitar las medidas correctoras correspondientes, que podrían pasar por la localización de los aparcamientos necesarios en planta baja en la misma parcela, por ejemplo.

Propuestas de actuación

1. Habilitación de una zona de aparcamiento en la explanada situada entre las calles Virgen de los Reyes y Fernando Morais, frente al pabellón deportivo municipal.

Ya que la zona se encuentra en la actualidad pavimentada con mezclas bituminosas, la actuación se ciñe a la señalización vial de las plazas de aparcamiento y pasillos interiores de circulación y a la adecuación de los accesos, tanto desde la calle Jesus Nazareno como en la calle Fernando Morais.

Localización de la zona de aparcamiento propuesta



Vista de la explanada pavimentada desde la calle Fernando Morais

Esta área tiene una superficie aproximada de unos 3.500 m^2, 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 m^2/plaza, (incluidos viales de distribución interior y pasillos para circulación de peatones)

Zona de aparcamiento regulada

2. Habilitación de una zona de aparcamiento provisional en el interior del ámbito del PEZS1, en la parcela DP

Como medida provisional y hasta que se determine el uso definitivo en esta parcela DP, y tal como sugiere la DG de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia, podrá habilitarse una zona de aparcamiento provisional en la misma.

Parcela con uso DP en el interior del ámbito del PEZS1

El empleo de esta zona, de 3940 m^2 de superficie proporcionaría otras 158 plazas de aparcamiento adicionales, aplicando un ratio de repercusión por plaza de 25 m^2/plaza.

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

Valoración económica y agentes implicados

La habilitación del aparcamiento en la explanada recayente a las calles Fernando de Morais y Virgen de los Reyes, al localizarse fuera del ámbito del PEZS1 debe ser desarrollada por el Ayuntamiento de Valencia. En el caso del aparcamiento provisional en la Zona DP, el agente interviniente a cargo de la actuación será el Concesionario de la Instalación

El presupuesto aproximado de las actuaciones es el que se recoge en la siguiente tabla:

ACTUACIÓN PROPUESTA	PRESUPUESTO APROXIMADO	AGENTES IMPLICADOS
1. Aparcamiento en explanada entre las calles Fernando Morais y Jesús de Nazaret (señalización vial y accesos)	30 000,00 €	Ayuntamiento de Valencia
2. Aparcamiento provisional en suelo DP del PEZS1 (pavimentación y señalización vial)	110.334,28 €	Concesionario instalación

FICHA Nº10

Programa de actuación	**6. Otras propuestas** **Objetivo:** Aplicar medidas de alcance transversal que fomenten el uso de los modos sostenibles y mejoren la circulación rodada en el barrio de Natzaret, reduciendo los posibles efectos negativos que, en su caso, pudieran generarse por el aumento de desplazamientos que supone el desarrollo del PEZS1

Descripción de la propuesta

En esta propuesta se recogen, a modo de ejemplo, una serie de actuaciones que van encaminadas a mejorar la movilidad en el entorno del PEZS1, y/o a procurar que la misma se encamine preferentemente al uso de medios sostenibles (transporte público, en bicicleta y VMP y peatonal.

Se trata de medidas transversales, a desarrollar por los múltiples agentes involucrados.

Principales ventajas e Inconvenientes de la propuesta

Ventajas

La principal ventaja es que con la aplicación de las medidas propuestas se mejorará la accesibilidad al entorno del PEZS1, y en la medida en que van encaminadas a fomentar la movilidad sostenible, tendrá una influencia positiva sobre la salud de los ciudadanos y sobre la reducción de emisiones de CO_2.

También, algunas medidas contribuirán a facilitar la circulación del tráfico rodado en el entorno del PEZS1

Inconvenientes

El único inconveniente es que, debido a su transversalidad, deberán ser objeto de una gran coordinación entre organismos públicos y agentes privados.

Propuestas de actuación

1. Regulación semafórica particular durante la celebración de eventos especiales

Se propone durante la celebración de eventos especiales supervisar las estructuras de regulación del tráfico y los ciclos semafóricos previstos en los viarios troncales y de distribución 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, en los que las salidas y entradas de las instalaciones serán mayores.

Además, se procurará el mantenimiento de criterios de priorizar el transporte público y la movilidad en bicicleta y VMP, estableciendo la preferencia de paso a estos modos.

2. 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 unos precios elevados en los aparcamientos localizados en parcela privada.

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 Terciaria, bien a ZV-DP o bien a la parcela DP, en su caso). 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 señalizar en cada momento, los itinerarios más recomendables.

Esta gestión de los aparcamientos en el exterior deberá coordinarse con PMV en el interior, organizando los recorridos de los vehículos e indicando las entradas y salidas más convenientes en cada momento, lo que redundadrá en una mejor circulación y en la evitación de colas en los viales de acceso que pudieran influir en la circulación rodada.

Distintos ejemplos de señalización interior y exterior de aparcamientos

4. 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.

Módulos de aparcamiento particular para bicicletas

Módulos de aparcamiento para patinetes con cargador

Valoración económica y agentes implicados

En el caso de estas propuestas, y dada la gran variabilidad económica que pueden presentar, únicamente se procede a la identificación de los agentes implicados en su desarrollo.

ACTUACIÓN PROPUESTA	PRESUPUESTO APROXIMADO	AGENTES IMPLICADOS
1.Regulación semafórica particular durante la celebración de eventos especiales	-	Ayuntamiento de Valencia. Servicio de Tráfico y Policia Municipal
2. 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	-	Empresas que se localicen en el PEZS1
3.Gestión inteligente de los aparcamientos localizados en el ámbito del PEZS1.	-	Concesionarios y Operadores de los aparcamientos
4. Instalación en el interior de las parcelas privadas de aparcamientos de bicicletas y de VMP particulares.	-	Empresas que se localicen en el PEZS1