

PROYECTO DE URBANIZACIÓN REFUNDIDO DE LA UNIDAD  
DE EJECUCIÓN A.4/1 PARQUE CENTRAL DE VALENCIA

ANEJO 17: ESTUDIO DE MOVILIDAD URBANA.

**ÍNDICE**

1.- INTRODUCCIÓN.....2

    1.1.- CONDICIONES PARTICULARES DE LA ACTUACIÓN.....2

    1.2.- POLÍTICA SOSTENIBLE DE MOVILIDAD.....4

    1.3.- OBJETIVOS.....4

2.- VIAS PRINCIPALES DE COMUNICACIÓN Y SECCIONES VIARIAS.....5

3.- ITINERARIOS PEATONALES.....6

    3.1.- SITUACIÓN ACTUAL.....6

    3.2.- ITINERARIOS.....6

    3.3.- OBJETIVOS.....7

4.- ITINERARIOS CICLISTAS.....7

    4.1.- SITUACIÓN ACTUAL.....7

    4.2.- TIPOS DE ITINERARIOS CICLISTAS.....7

    4.3.- ITINERARIOS PROPUESTOS.....8

    4.4.- SISTEMA DE ALQUILER DE BICICLETAS.....9

5.- TRANSPORTE PÚBLICO.....9

    5.1.- METRO.....9

    5.2.- AUTOBUS.....10

6.- CONCLUSIÓN.....10

## 1.- INTRODUCCIÓN

La Ley 4/2004, de 30 de junio, de la Generalitat, de Ordenación del territorio y Protección del Paisaje (LOTPP), establece que los objetivos en su artículo 2:

*“1. Los objetivos de la ordenación del territorio y el desarrollo urbanístico en la Comunidad Valenciana son la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos y el desarrollo sostenible.*

*2. La política territorial de la Generalitat dirigida a la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos se basará, fundamentalmente, en:*

- Mejora del entorno urbano y de su incidencia sobre el paisaje.*
- Accesibilidad del ciudadano en el entorno urbano.*
- **Eficiencia de la movilidad urbana y fomento del transporte público.***
- Calidad, racionalidad y eficiencia en la ordenación e implantación de los equipamientos y dotaciones públicas de la ciudad o del medio rural, procurando la convergencia cuantitativa y cualitativa con las zonas urbanas desarrolladas.*
- Implementación de un sistema policéntrico de ciudades.*
- Previsión en las zonas de desarrollo urbano de suelo para viviendas sujetas a algún régimen de protección pública.*
- Participación activa de los ciudadanos y de las administraciones en los procesos de planificación territorial y urbanística.”*

En el Decreto 67/2006, de 19 de mayo, del Consell, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación y Gestión Territorial y Urbanística (ROGTU) se desarrolla en su Capítulo II “Accesibilidad del ciudadano. Movilidad urbana y transporte público” del Título I “Calidad de vida de los ciudadanos”, artículo 12 y 13, las previsiones contenidas en la LOTPP y relativas a la movilidad urbana.

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

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

En cuanto a los recorridos peatonales:

“1. En el planeamiento urbanístico se preverán recorridos peatonales o no motorizados siempre que los desarrollos urbanísticos den lugar a núcleos desagregados,...

2. Los equipamientos y dotaciones públicas más significativos de la red estructural deberán estar conectados entre ellos mediante una red de recorridos peatonales o no motorizados prevista en el planeamiento urbanístico, cuyo diseño concreto tenderá a evitar los peligros que pueda generar el tránsito rodado.”

En definitiva es necesario mejorar la accesibilidad de los ciudadanos en el entorno urbano, diseñar adecuadamente los espacios de uso público, la eliminación de barreras arquitectónicas y establecer recorridos peatonales o no motorizados, por lo que el presente documento forma parte del Proyecto de Urbanización de la UE A.4/1 Parque Central.

### 1.1.- CONDICIONES PARTICULARES DE LA ACTUACIÓN

La Unidad de Ejecución A.4/1 Parque Central está situada en el centro-sur de la ciudad de Valencia, tiene una superficie aproximada de 656.000m<sup>2</sup> y un número de habitantes estimado en 10.600ha. La citada unidad es una actuación estratégica dentro de la ciudad de Valencia.

El crecimiento continuo de la ciudad hacia el sur, una vez agotado el suelo previsto por el Ensanche de la Ciudad de Valencia, se centró en dos ejes principalmente. Uno de ellos, el formado alrededor de la Calle de San Vicente, afectando a lo que ahora es el distrito de Jesús, y el otro se agrupó en los alrededores de la Avenida de Ausiàs March (conocida popularmente como la Pista de Silla), afectando al actual distrito de Quatre Carreres.

De esta forma, cuatro distritos de la ciudad de Valencia (Eixample, Extramurs, Jesús y Quatre Carreres) se han tropezado, con el paso del tiempo, con la imposibilidad de conectarse entre ellos, al tener una fuerte barrera física que los separa, como son las vías de ferrocarril. Vías que, naturalmente, han ido creciendo en número y dimensiones al ritmo que marca el desarrollo social y económico de toda ciudad activa y en constante evolución.

Al tiempo, esa barrera física, se ha convertido en barrera social, puesto que es difícil pasar de un lado a otro de la ciudad, tanto si uno va andando o en bicicleta o en su vehículo, si no es a través de pasos a distinto nivel.

El primero de ellos, conectando Eixample con Extramurs, nos lo encontramos en la Grandes vías; un túnel de paso de vehículos y peatonal.

El segundo, un paso elevado entre la Avenida de Peris y Valero y la Avenida de Giorgeta; paso únicamente de vehículos.

El tercero y el cuarto, dos ligeras pasarelas sobre las vías, ya conectando Jesús con Quatre Carreres; pasos únicamente peatonales.



Y el último y más reciente, el paso elevado del Bulevar Sur; paso más acorde con los tiempos, peatonal, de vehículos, con carril bici y carril bus.

Cinco puntos de conexión para todo el sur de la ciudad; para un área importante de Valencia, que nace en Ciutat Vella y que abarca todo el Ensanche de finales del siglo XIX y principios del XX, los nuevos modos de habitar de mediados y finales del siglo XX y que, a través del Bulevar Sur queda perfectamente conectado con la Valencia del siglo XXI, representada por la Ciudad de las Artes y de las Ciencias al este y por el Palacio de Congresos al oeste.

Entre los objetivos de la actuación urbanística "Parque Central está corregir lo que en su día fue una solución idónea y adaptarla ahora a las necesidades de la nueva ciudad. Una ciudad integradora en todos los sentidos, sin barreras físicas que impidan la relación entre barrios y que, a través del proyecto del Parque Central de Valencia sea una ciudad permeable, accesible y conectada.

Para corregir los citados desequilibrios que produce la actual estructura radioconcéntrica de la ciudad y, aspirando a una estructura mallada, hay que resolver la conexión de las avenidas que confluyen en el área mediante la sustitución del túnel de las Grandes Vías (recuperando el paseo central que originariamente tuvieron) y del paso elevado de la ronda de Tránsitos, por sendos elementos viarios en superficie. Asimismo, la ejecución de un nuevo bulevar -la futura Avenida de Federico García Lorca- como eje articulador de los distritos de Quatre Carreres y Jesús, que asegure tal permeabilidad transversal.

La unidad de ejecución contará con una red viaria adecuada a sus necesidades y garantizará la correcta conexión con las infraestructuras viarias existentes en la zona, asimismo, el nuevo desarrollo potenciará la movilidad sostenible dentro del municipio mediante la creación unos itinerarios peatonales y ciclistas que conecte el núcleo urbano con el ámbito de actuación.

Se trata de un área que dispone de un gran potencial para el uso de la bicicleta por su situación estratégica dentro de la ciudad, conectando el centro con las zonas periféricas del sur. Además Valencia es una ciudad de distancias no muy largas y bastante plana lo que favorece la movilidad.

La imagen que sigue a continuación es una imagen aérea actual del ámbito de actuación.





## 1.2.- POLÍTICA SOSTENIBLE DE MOVILIDAD

Una política sostenible de movilidad, supone una actitud prioritaria en el impulso que se debe proporcionar al desplazamiento no motorizado, para ello es necesario:

- **Mejora de la calidad del espacio urbano:** mejora del transporte no motorizado con la modificación de las secciones viarias actuales.
- **Diseño de los sistemas de transporte:** fomento de la intermodalidad entre el transporte público con vehículos no motorizados.
- **Impulso del transporte público:** con una mejor gestión de los recursos energéticos, potenciando el ahorro energético y la reducción de la dependencia energética
- **Políticas de apoyo a peatones y bicicletas:** compatibilidad del espacio físico en la vía pública (la bicicleta debe tener su propio espacio), fomentando estos medios sostenibles.
- **Afrontar la problemática ambiental:** los problemas ambientales derivan de las emisiones atmosféricas y el ruido causado por el tráfico rodado principalmente, por lo que es necesario fomentar medios más sostenibles.

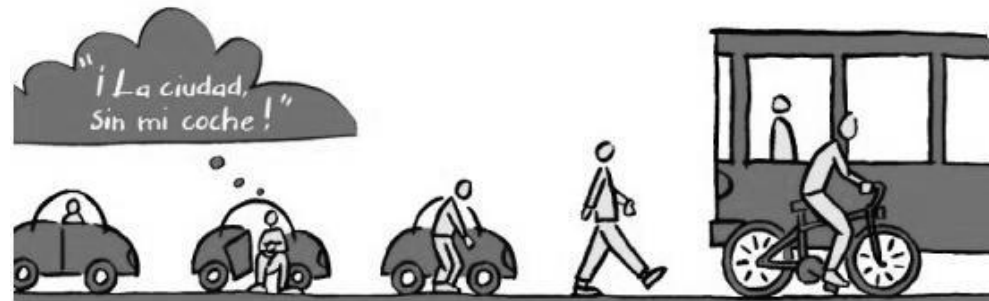


Imagen de una de las múltiples campañas que se realizan en las ciudades españolas para concienciar a sus ciudadanos del uso de transportes alternativos al coche.

## 1.3.- OBJETIVOS

Como uno de los objetivos principales en el desarrollo del PRI se encuentra el de favorecer las condiciones de acceso al transporte público y el uso de la bicicleta. Cuando un recorrido es excesivamente largo como para realizarlo a pie, la alternativa no es el coche, sino una red eficiente de transporte público y vías ciclistas.

Se comentan a continuación otros objetivos prioritarios en el desarrollo de la actuación:

- Implantar una serie de itinerarios para bicicletas, definiendo unos recorridos preferentes, reduciendo el impacto ambiental y potenciando la intermodalidad.
- Para favorecer las condiciones de acceso al transporte colectivo (metro y autobús) será necesario mejorar las condiciones de calidad ambiental para los itinerarios peatonales, zonas de espera, etc.
- Crear itinerarios de circulación peatonal que conecten equipamientos y zonas verdes.
- Mejora de la seguridad vial para viandantes y para el uso de bicicletas.
- Ser coherente con las políticas municipales de fomento del uso de la bicicleta. Proporcionar un servicio de bicicletas al ciudadano, con puntos de recogida y entrega distribuidos por las zonas públicas.
- Mejora del diseño de las calles que actualmente sean poco favorables.
- Aumentar el número de metros cuadrados destinados al uso no motorizado.

**2.- VIAS PRINCIPALES DE COMUNICACIÓN Y SECCIONES VIARIAS**

Dentro de la política de movilidad sostenible es importante el estudio de las secciones viarias existentes y propuestas, para conseguir un equilibrio entre peatones y los medios de transporte públicos y privados.

Se considerarán como itinerarios peatonales las calles peatonales o aceras suficientemente amplias. Se puede establecer una zonificación en función del ancho de la calle:

TIPO		ANCHO TOTAL CALLE	ANCHO ACERA
1	BUELVAR PRINCIPAL	80m	LATERAL 10m +PASEO CENTRAL 32m
2	A1, A2 y C/ San Vicente	30m	≥4m
3	B	28m	>6m
4	C1, C2, C3, C4, C5y C6	20m	≥3m
5	D	10m	3m
6	E - ITINERARIO PEATONAL	6m	6m
7	F - ITINERARIO PEATONAL	5m	5m
8	PQ - ITINERARIO PEATONAL	10m	10m
9	Av. Peris y Valero y Av. Giorgeta	40m	≥5m
10	C/Filipinas y Calle junto a estación del Ave.	48,50m	≥4m

En todos los viales de la actuación existe una distribución equilibrada de las secciones con espacio para el tráfico rodado, aparcamiento a los dos lados para favorecer el intercambio, infraestructuras propias para la bicicleta y aceras para el peatón.

En la figura adjunta se puede observar la "Zonificación secciones tipo calles".





### 3.- ITINERARIOS PEATONALES

El criterio para obtener una buena movilidad peatonal es proteger los desplazamientos a pie y permitir realizarlos con la debida seguridad y comodidad. Hay que facilitar los desplazamientos en el interior de la ciudad haciéndolos más atractivos que los desplazamientos en coche.

#### 3.1.- SITUACIÓN ACTUAL

Tal y como se ha explicado en apartados anteriores, actualmente la zona a urbanizar con la actuación Parque Central se encuentra dividida por la barrera física que suponen las actuales vías de ferrocarril. Los itinerarios peatonales en dirección este - oeste son prácticamente imposibles. Apenas hay algún cruce a distinto nivel que no cumple las condiciones idóneas para una movilidad peatonal de calidad.

#### 3.2.- ITINERARIOS

Se establece la necesidad de unos itinerarios para facilitar los desplazamientos al trabajo, la escuela, los supermercados, las estaciones de metro, las paradas de autobús y los distintos equipamientos.

Los itinerarios deben unir los principales núcleos de interés:

- Zonas verdes: Parques y jardines.
- Centros escolares.
- Área comercial del Centro Histórico.
- Áreas comerciales de la zona sur de la ciudad.
- Centros de Salud.
- Estaciones de metro.
- Paradas de autobús.
- Equipamientos deportivos y culturales.
- Además deben servir de comunicación entre los diferentes barrios de la ciudad.

Se han identificado una serie de itinerarios preferentes, atendiendo a unir el máximo de los puntos de interés:

- Sentido norte/sur: Bulevar Garcia Lorca.
- Sentido Este/oeste: Itinerarios peatonales que comunican el bulevar con la calle San Vicente.





### 3.3.- OBJETIVOS

Para obtener itinerarios peatonales que cumplan con los requisitos necesarios de calidad será conveniente cumplir los siguientes objetivos:

- Creación de calles únicamente peatonales.
- Áreas y plazas peatonales, integradas dentro de los itinerarios.
- Viales con aceras más amplias.
- En las zonas de acceso a los colegios y grandes equipamientos, hay que prever un espacio libre de entrada suficientemente amplio para permitir la concentración y el cruce peatonal.

### 4.- ITINERARIOS CICLISTAS

Es innegable que Valencia, al igual que otras ciudades españolas, está experimentando un auge en el uso de la bicicleta como medio de transporte. Ecológica y económica, es una alternativa sostenible al vehículo de motor que tradicionalmente inunda el tráfico en nuestras ciudades.

Sus ventajas son sobradamente conocidas, y al beneficio social y medioambiental hay que sumarle el que se produce sobre nuestra salud y en la gestión de nuestro tiempo. Está demostrado que usando la bicicleta en desplazamientos por ciudad el ahorro en este precioso bien es considerable en comparación con otras formas de transporte, además de aliviar el problema de aparcamiento por la saturación de nuestros espacios urbanos

#### 4.1.- SITUACIÓN ACTUAL

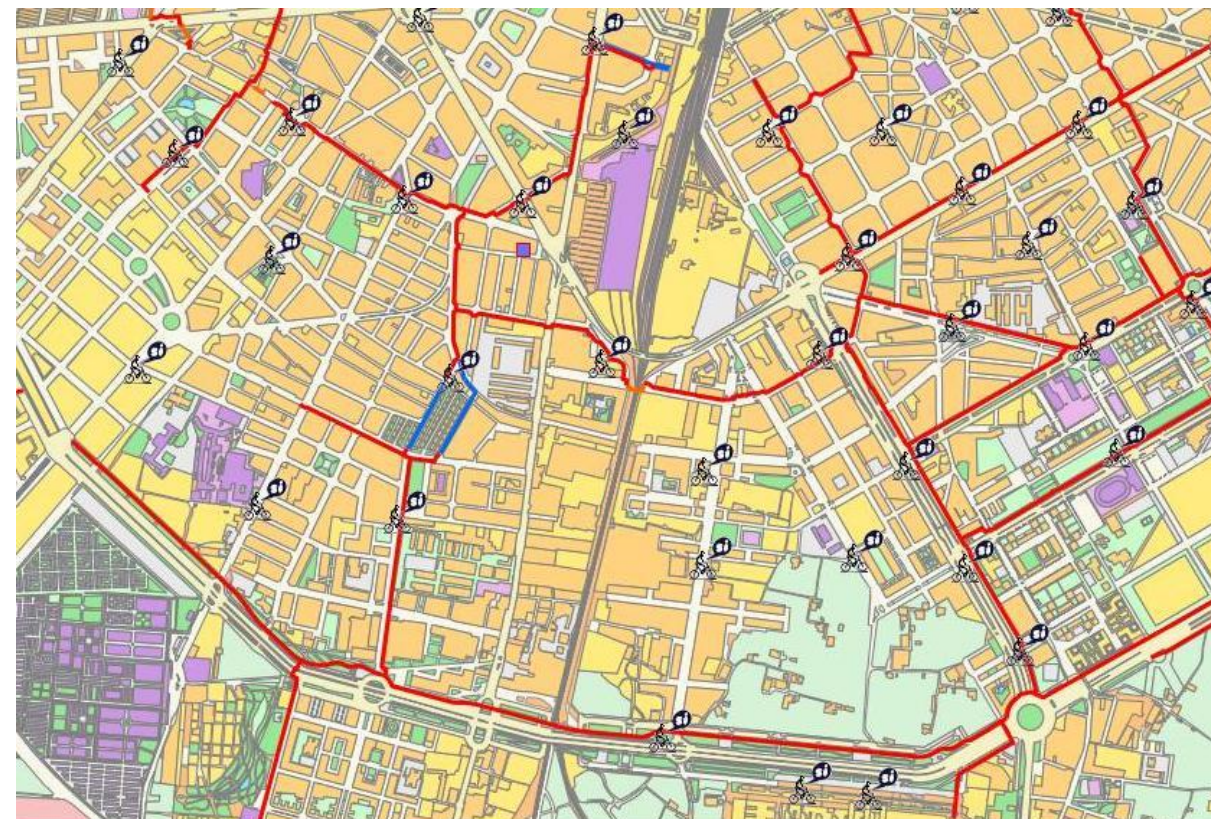
A continuación se adjunta imagen extraída de la web municipal donde se muestran los carriles bici existentes en el entorno de la zona de actuación (línea roja) y las estaciones de valenbisi (símbolo bici).

En la actualidad hay carril bici en las siguientes calles: Bulevar Sur, Av Ausias March, Pianista Amparo Iturbi (tramo este), D. Alcaide, Uruguay y Carteros.

Y estaciones de valenbisi en los siguientes puntos:

- C/ San Vicente (nº 129 y estación AVE).
- C/ Giorgeta (Esq Calle Rois de Corella).
- C/ Carteros (esq. Calle Uruguay).
- C/ Ingeniero Joaquín Benlloch (esq. c/ Benifairó de la Valldigna).

- Carretera Malilla (3 puntos de servicio).
- C/ Cuba (esq. C/ Puerto Rico).
- Av. Peris y Valero (esq. C/Cuba).
- Av. Ausias March (4 puntos de servicio)



[http://mapas.valencia.es/WebsMunicipales/trafico.html?init\\_layers=TRA-BICICLETAS](http://mapas.valencia.es/WebsMunicipales/trafico.html?init_layers=TRA-BICICLETAS)

#### 4.2.- TIPOS DE ITINERARIOS CICLISTAS

Los itinerarios ciclistas pueden ser de tres tipos: en un carril bici propiamente dicho, en calles peatonales o en itinerarios compartidos con vehículos sin un espacio específico para la bicicleta, a continuación se comentan las tres posibilidades.

- Carril Bici

Dentro de la actuación se plantea carril bici en las aceras de varias calles: C/ Filipinas, C/ Peris y Valero, C/ Giorgeta, Bulevar Federico Garcia Lorca, C/Almudaina (A1) y C/ prolong Alquería de la Comtesa (A2). El carril bici se plantea con 2 metros de anchura.



- Calle peatonal

No es necesario distinguir un espacio específico para la bicicleta en las calles peatonales, que serán aprovechadas por los ciclistas siempre que se respete la prioridad del viandante y circulen a una velocidad razonable. Dentro de la unidad de ejecución hay numerosas calles peatonales (tipo E y F).

- Circulación compartida

Habrà casos en los que será posible la coexistencia de bicicletas y coches en una misma plataforma, siempre que sean viales con velocidad controlada para los vehículos a motor y con un carril de circulación lo suficientemente ancho. Este hecho se daría en las calles que no tiene un carril bici propiamente dicho en aceras.

Además de marcar unos recorridos hay que acondicionar lugares de aparcamiento para bicicletas en los lugares de destino más importantes: zonas comerciales, equipamientos y zonas verdes.

#### 4.3.- ITINERARIOS PROPUESTOS

Los carriles bici planteados dentro del ámbito de la actuación atienden a varios criterios:

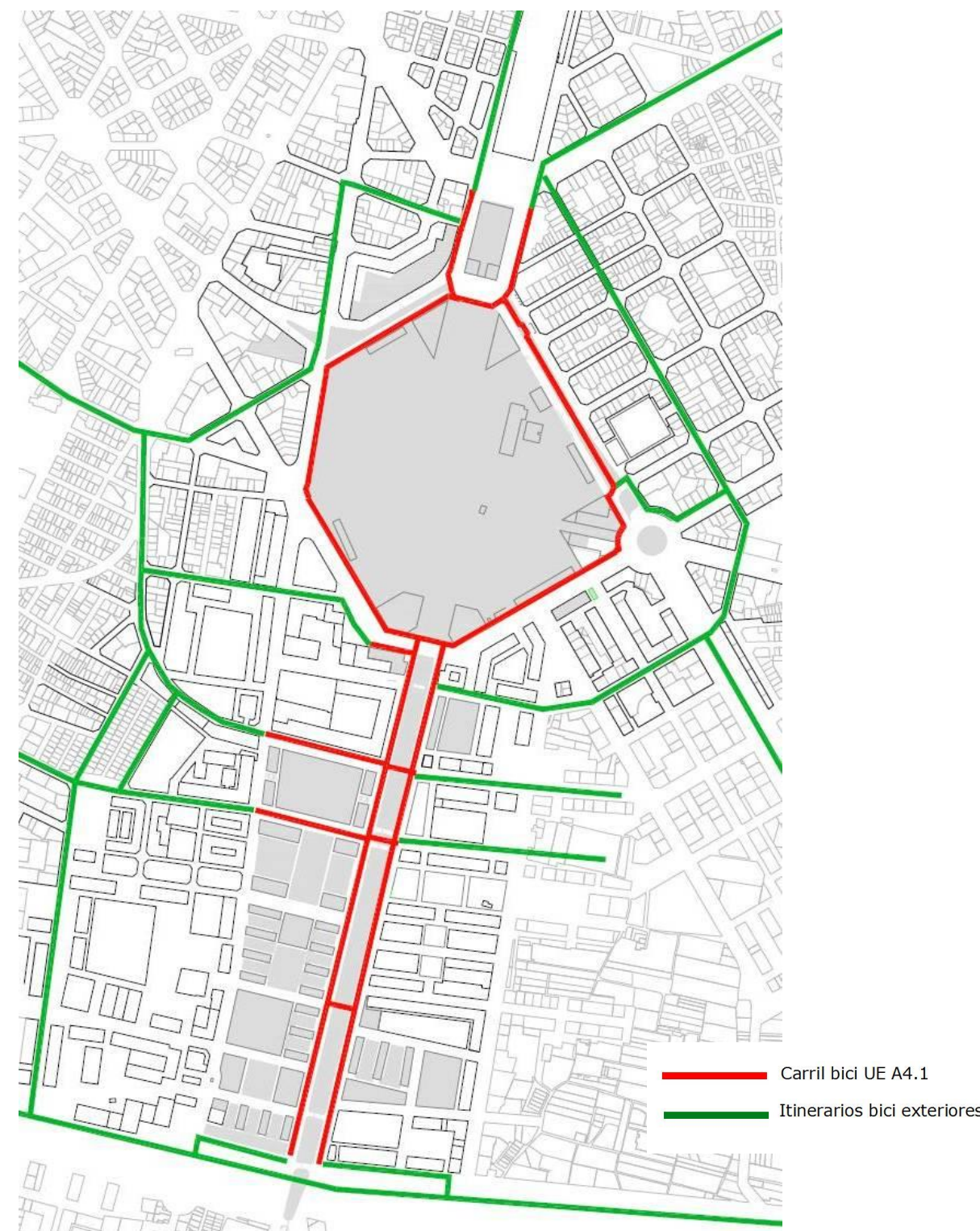
- Comunicar las nuevas áreas verdes de la ciudad con su entorno.
- Continuidad de los carriles bici existentes.
- Cumplir con las indicaciones de los técnicos municipales en función de atender a las demandas presentes y futuras.

El itinerario propuesto más importante discurre por el Bulevar Garcia Lorca. Dicho itinerario une la futura zona verde (parque central) con la nueva zona residencial y de servicios de la zona sur de la ciudad (entre calle San Vicente y carretera de Malilla). Además este nuevo tramo de carril bici une en un nuevo punto el carril bici que transcurre por el bulevar sur con el centro de la ciudad.

Se propone una red de carril bici por las calles perimetrales al nuevo parque urbano: C/ Filipinas, C/ Peris y Valero, C/ Giorgeta, C/ San Vicente y calle prolongación Roig de Corella. Dicho itinerario une la nueva zona verde con la red existente de carril bici en el entorno de la actuación y con el casco antiguo.

Además de los dos itinerarios anteriores se plantea carril bici en dos viales perpendiculares al bulevar para conectar dos barrios de la ciudad, Jesús y Quatre Carreres, que han estado separados históricamente por la barrera física que suponía la red de ferrocarril. En las calles: C/Almudaina (A1) y C/ prolong Alquería de la Comtesa (A2). Este trazado es coherente con las secciones viarias planteadas por el servicio de circulación y transportes del Ayuntamiento de Valencia.

La siguiente imagen muestra un esquema de la conexión de los itinerarios bici propuestos con los itinerarios de bicis existentes y/o previstas en el entorno.





#### 4.4.- SISTEMA DE ALQUILER DE BICICLETAS

En numerosas ciudades de países europeos como Holanda, Dinamarca o Francia, la bicicleta constituye el medio de transporte urbano, más común entre la población.

La ciudad de Valencia ha percibido la necesidad de ofrecer a sus ciudadanos y visitantes un medio de desplazamiento rápido, de fácil accesibilidad y que les permita llegar a todos los rincones. La solución ha sido la implantación de una red de bicicleta pública.

El sistema automatizado de alquiler de bicicletas viene a sumarse al conjunto de opciones de transporte disponibles para desplazarse por la ciudad, convirtiéndose en la mejor opción para personas que quieren desarrollar trayectos cortos y, además, ahorrarse dinero.

Esto es lo que ofrece Valenbisi, un nuevo concepto de transporte urbano, convertido en una clara alternativa de movilidad no contaminante.

Como mínimo se instalarán un par de estaciones de bicicletas de alquiler a lo largo del nuevo Bulevar.



#### 5.- TRANSPORTE PÚBLICO

La movilidad urbana y el transporte público constituyen uno de los criterios de la ordenación del territorio que contribuyen a la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos, que es un objetivo fundamental de la LOTPP.

El transporte urbano tiene consecuencias directas en la contaminación atmosférica y acústica, por ello se analiza la situación actual del transporte público.

El transporte público también influye en el diseño y proyecto de las ordenaciones: como carriles especiales para transporte público, funcionalidad de las paradas, prioridad en cruces e intersecciones, puntos de intercambio, etc.

La actual red de transporte público de Valencia se considera de buena calidad. En las zonas colindantes al área de actuación existen varias paradas de metro Valencia y numerosas líneas de autobuses. En el futuro, una vez se urbanice el ámbito las empresas de transporte municipales estudiarán la necesidad de incluir nuevas líneas o paradas que amplíen el servicio a los nuevos ciudadanos.

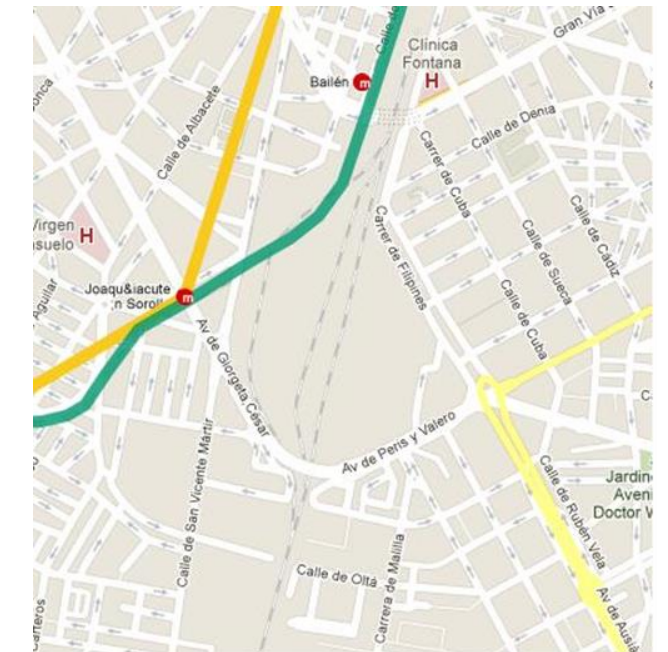
Para elevar el atractivo de este medio de transporte para la población es necesario facilitar y mejorar el camino y los accesos a las estaciones de metro y paradas de bus. Otro factor importante es la frecuencia de servicios, circunstancia que hace que muchos viajeros opten por el automóvil debido a los tiempos de espera.

En los viales principales se ha previsto carril bus: Bulevar Garcia Lorca, C/ San Vicente, C/ Filipinas, C/ Peris y Valero y C/ Giorgeta.

#### 5.1.- METRO

Las líneas de metro actuales garantizan una buena comunicación de los habitantes de la ciudad de Valencia con el nuevo parque urbano. A continuación se adjuntan dos imágenes de la web de metro Valencia donde se ven la línea 1 (en amarillo) y la línea 5 (en verde) que bordean el límite de la unidad de ejecución por el noroeste.

<http://www.metrovalencia.es>



Líneas de metro al sur de la ciudad de Valencia (en el entorno del nuevo parque urbano).

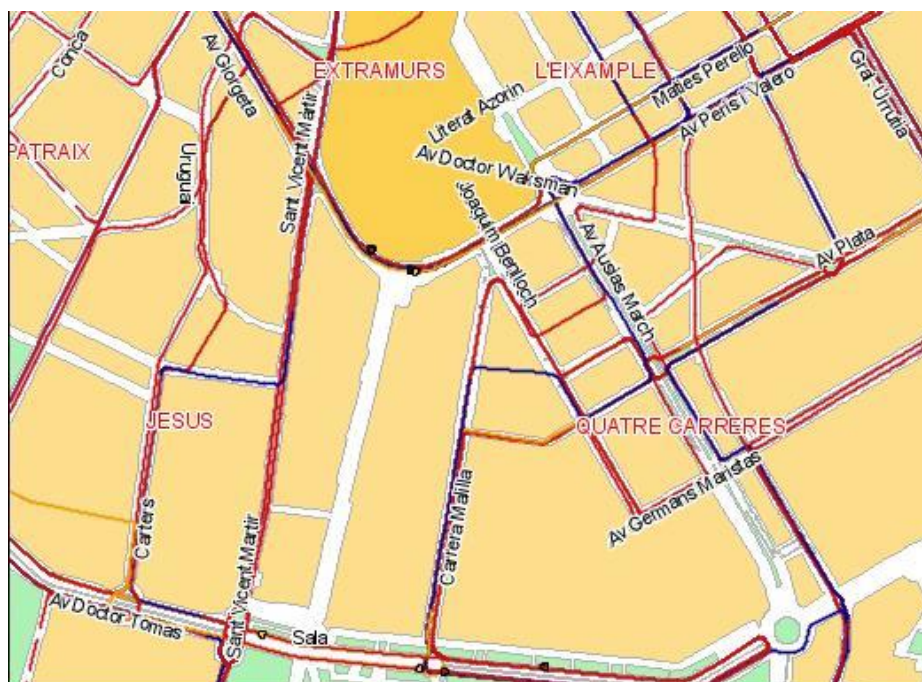


## 5.2.- AUTOBUS

Existen numerosas líneas de autobús en los viales colindantes a la actuación, principalmente por los viales principales: C/ San Vicente, Carretera de Malilla, C/ Peris y Valero, C/ Giorgeta y en otros secundarios.

Líneas 20, 89, N89, 90 y N90 discurren por C/ Peris y Valero y C/ Giorgeta.

Líneas N6, 27 y 64 por la calle San Vicente.



<http://www.emtvalencia.es>

En los viales principales de la U.E. se ha previsto carril bus:

- Ambos sentidos de circulación del bulevar Federico García Lorca.
- Av. Giorgeta.
- Av. Peris y Valero.
- Calle San Vicente.
- Calle al norte de la estación provisional de Ave.
- C/Bailen.
- C/Gibraltar.

Así la empresa municipal de transporte podrá adecuar sus líneas de servicio a las nuevas necesidades que se creen al urbanizar esta nueva área de la ciudad. Sobre todo sería necesaria una nueva línea por el Bulevar Garcia Lorca que conectaría el centro de la ciudad con los nuevos barrios del sur de manera directa.

La ubicación de paradas de bus no se plantea en el presente proyecto de urbanización. Es una tarea de la empresa municipal de transporte que dentro de una correcta planificación del transporte urbano, en el futuro realizará un estudio de las demandas de movilidad de los habitantes.

## 6.- CONCLUSIÓN

Del presente estudio realizado para la UE A.4.1 Parque Central se desprende que en el diseño de los viales y espacios públicos se ha intentado alcanzar una movilidad urbana sostenible.

Tanto las zonas verdes públicas más sus correspondientes itinerarios peatonales de las manzanas como el amplio bulevar central generan un espacio público de gran calidad, con poco ruido, sin contaminación, seguro, atractivo y que potencia el contacto y la convivencia entre personas de cualquier edad y condición social.

La calle ya no es solo un lugar de paso, es una estancia de convivencia donde pueden desarrollarse la mayoría de las funciones urbanas. El área de actuación tiene un espacio público que acoge la vida social y económica e integra comercios, locales de ocio y equipamiento.

Siguiendo los criterios establecidos en este documento se consigue un espacio público amplio para los ciudadanos y restringido para los vehículos a motor, ordenado primando a la ciudadanía frente al vehículo particular. Bien comunicado para peatones y ciclistas, así como por transporte público rápido y frecuente con otros espacios alejados.