

LIBRO III. ESTUDIOS ESPECÍFICOS

3.6 ESTUDIO DE TRÁFICO Y MOVILIDAD

PROYECTO DE URBANIZACIÓN
PROGRAMA DE ACTUACIÓN INTEGRADA
UE - SECTOR SUP T-4 "BENIMACLET"

Febrero 2025

Proponente: AIU SECTOR SUP T-4 BENIMACLET DEL PGOU DE VALENCIA

Firmado digitalmente por: 24341131R MANUEL
LATORRE (R: P4625200C)
Motivo: Para hacer constar que el presente documento
ha sido sometido a información pública por Acuerdo de
la Junta de Gobierno Local de 11 de abril de 2025.
Fecha y hora: 11.04.2025 15:18:04

Equipo técnico redactor y colaborador:

AICEQUIP S L

Director General – Arquitecto
Arquitecta/o

Gabriel Doménech
Andrés Puertas
Marta Carratalá

Ingeniero Industrial

Pablo Lafargue

LIBRO III ESTUDIOS ESPECÍFICOS

3.6. ESTUDIO DE TRÁFICO Y MOVILIDAD	5
3.6.1. INTRODUCCIÓN Y OBJETO	5
3.6.1.1. Objeto de la modificación del plan parcial	5
3.6.1.2. Planificación de la movilidad	5
3.6.1.3. Delimitación del ámbito	6
3.6.1.4. Marco legal	9
3.6.1.5. Metodología y objetivos	12
3.6.2. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN DE PARTIDA	15
3.6.2.1. Marco territorial	15
3.6.2.2. Planes de movilidad	28
3.6.2.3. Planeamiento urbanístico	35
3.6.2.4. Análisis espacios libres y equipamientos	44
3.6.2.5. Análisis de la red viaria	46
3.6.2.6. Movilidad peatonal	109
3.6.2.7. Movilidad en bicicleta	111
3.6.2.8. Transporte público	117
3.6.2.9. Transporte privado	151
3.6.2.10. Taxi	152
3.6.2.11. Aparcamiento	155
3.6.2.12. Distribución urbana de mercancías	161
3.6.2.13. Seguridad vial	161
3.6.3. DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD	164
3.6.3.1. Diagnóstico territorial y urbanístico	164
3.6.3.2. Diagnóstico socioeconómico	164
3.6.3.3. Diagnóstico del sistema viario y de la movilidad en vehículo privado	164
3.6.3.4. Diagnóstico de la movilidad peatonal	164
3.6.3.5. Diagnóstico de la movilidad con bicicleta	164
3.6.3.6. Diagnóstico de la movilidad en transporte público	164
3.6.3.7. Diagnóstico de los aparcamientos	165
3.6.3.8. Diagnóstico de la distribución urbana de zonas de carga y descarga de mercancías	165
3.6.4. ESTUDIO DE TRÁFICO	165
3.6.4.1. Intensidades vehículos motorizados en viales exteriores	166
3.6.4.2. Redes viarias interiores proyectadas	166

3.6.4.3.	Previsión de tráfico futuro.....	167
3.6.4.4.	Conclusión	174
3.6.5.	CONCLUSIONES FINALES	175
3.6.6.	PLANOS.....	178
1	Red viaria y Transporte público. E: 1:2.000	178

3.6. ESTUDIO DE TRÁFICO Y MOVILIDAD

3.6.1. INTRODUCCIÓN Y OBJETO

3.6.1.1. Objeto de la modificación del plan parcial

El objeto de la Modificación del Plan Parcial (en adelante MPP) parte de la necesidad de reordenar los usos y volúmenes edificables que el PP aprobado asignaba, de tal manera que la nueva ordenación suponga una mejora respecto a lo anteriormente aprobado por el plan. La imagen de ciudad que se proyectaba dista mucho de la realidad arquitectónica, urbanística y paisajística que la ciudad y sus ciudadanos necesitan.

Además, este ámbito está ubicado en un lugar donde convergen diferentes ámbitos: el límite de la ciudad de Valencia, el límite del barrio de Benimaclet y el límite de la huerta norte.

Esta situación de limite requiere de respuestas adaptadas a cada uno de estos ámbitos, a sus diferentes escalas, a sus bordes, a las actividades que se desarrollan en ellos y a sus necesidades concretas.

Por tanto, **la modificación de la ordenación de este ámbito deberá abordarla desde una triple integración -urbana, social y paisajística- que responda a los requerimientos de cada ámbito y pueda resolver/coser el encuentro entre sus límites.**

Es **objeto** de la modificación del plan parcial es pues, la adaptación de la ordenación pormenorizada del sector, a través de la reordenación de los usos y volúmenes edificables, establecidos en el anterior PP, liberar mayor superficie de suelo que conecte con el barrio existente, ampliar las visuales, generar una comunicación directa y un diálogo entre el nuevo barrio y el núcleo histórico consolidado de Benimaclet, a la vez que tejer el borde urbano adecuado y establecer una transición en un enclave tan simbólico como es la huerta, además de adaptarse a las nuevas alternativas compositivas y arquitectónicas edificatorias, así como a las nuevas demandas de recursos residenciales.

3.6.1.2. Planificación de la movilidad

La movilidad aparece como consecuencia de la necesidad de los ciudadanos por realizar diferentes actividades en distintos lugares del territorio. La movilidad urbana, entendida como la necesidad o el deseo de los ciudadanos de moverse, es, por tanto, un derecho social que es necesario preservar y garantizar de forma igualitaria.

En las últimas décadas, como producto de la primacía absoluta del vehículo privado frente a otros modos de transporte y de la continua expansión urbana, que aleja cada vez más las zonas residenciales de los centros de trabajo, ocio, comercio, etc., el ejercicio de este derecho se ha convertido en el origen de muchos de los males endémicos que hoy sufren las ciudades, al tiempo que el modelo de movilidad instaurado es fuente de conflictos y desigualdades sociales.

El concepto de movilidad sostenible está cobrando una mayor presencia en el desarrollo urbanístico de las ciudades y municipios. En este sentido, cada vez más la movilidad de las ciudades y municipios se está orientando a incorporar criterios de sostenibilidad para lograr un equilibrio entre las necesidades de movilidad y accesibilidad que permita a los ciudadanos disfrutar de la ciudad, con desplazamientos seguros y que economicen tiempo y energía, al tiempo que se favorece la protección del medio ambiente, la cohesión social y el desarrollo económico.

El papel de las Administraciones a la hora de promover la transición hacia un modelo de movilidad urbana sostenible es básico, ya que son responsables de crear los mecanismos y estructuras necesarios para lograrlo (más y mejor transporte público, calles peatonales, carriles bici, etc.), pero no lo es menos el de los ciudadanos, ya que el cambio de los hábitos de movilidad se basan en el conjunto de decisiones individuales que todos ellos toman cotidianamente.

Evidentemente, esta cuestión ha de estar apoyada por alternativas reales que sean cada vez más sostenibles, eficaces y confortables.

En el presente estudio previo se analizan un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta y transporte público) dentro de la ciudad o el sector; es decir, de modos de transporte que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social y defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos.

Se trata por tanto de cambiar el comportamiento en las pautas de movilidad de los ciudadanos, mediante propuestas de actuación cuya implantación promueve modos de desplazamientos más sostenibles desde el punto de vista medioambiental en las ciudades y municipios, tales como la movilidad peatonal, en bicicleta y el transporte público, a través de estrategias integradas, sin ser incompatible con el crecimiento económico y con una coordinación equilibrada entre los usos del suelo y la movilidad.

El desarrollo del Plan Parcial SUP-T4 tiene como uno de sus objetivos estratégicos incrementar la calidad de vida de sus habitantes, desarrollando y coordinando para ello políticas, estrategias y acciones que entre otros objetivos, promuevan un sistema de movilidad sostenible y seguro.

3.6.1.3. Delimitación del ámbito

Los terrenos que conforman el ámbito territorial de la zona objeto de estudio, se encuentran en el barrio de Benimaclet en el Municipio de Valencia.

El sector, SUP-T4 "Benimaclet", tiene una delimitación irregular, maclándose con las edificaciones preexistentes consolidadas del barrio de Benimaclet, aunque a grandes rasgos podemos definir la siguiente delimitación:

- NORTE: Término municipal de Alboraya y rotonda-cruce entre las avenidas Alfahuir, Hermanos Machado, La Horchata y el Bulevar Periférico Norte.

- SUR: Avenida Dr. Vicent Zaragozá y la rotonda-cruce entre el Bulevar Periférico Norte, las avenidas Cataluña, Naranjos, Clariano y la incorporación a la V-21 sentido Barcelona.
- ESTE: Bulevar Periférico Norte, el Camí de Vera y la huerta. • OESTE: Núcleo histórico urbano consolidado del barrio de Benimaclet, entre los que destacan las calles de Emilio Baró, Mistral y Diógenes López Mechó, como calles consolidadas

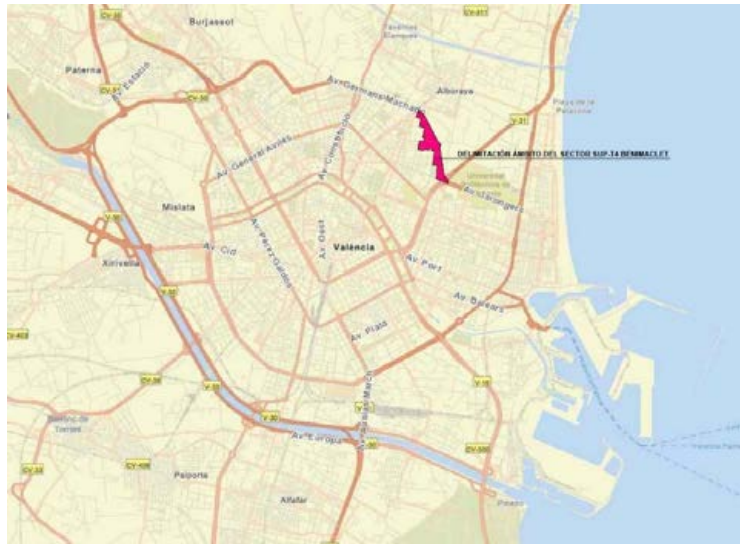


Ilustración 1 Ubicación del sector respecto a la ciudad de Valencia

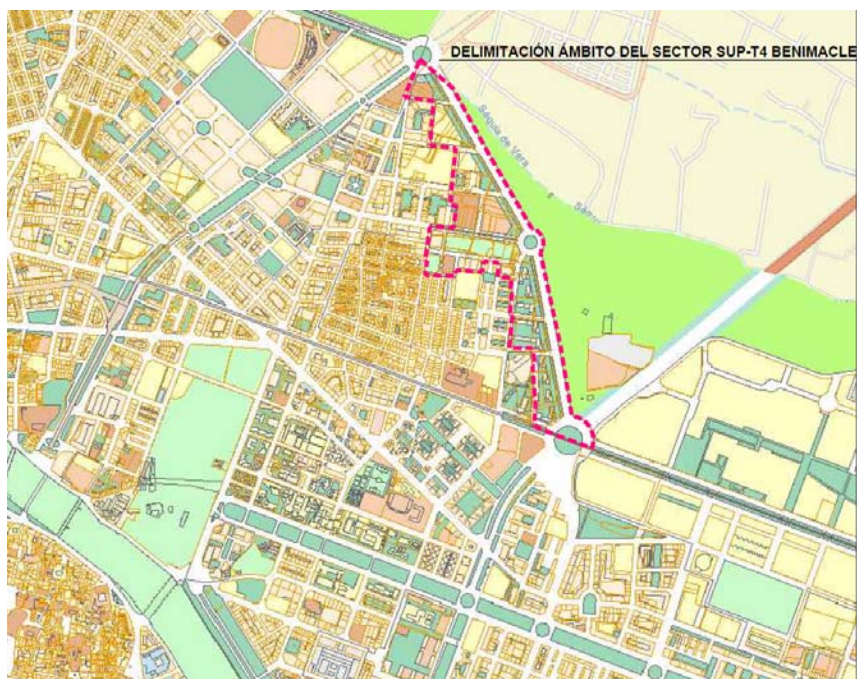


Ilustración 2 Delimitación del sector sobre topográfico



Ilustración 3 Delimitación del sector sobre ortofoto

3.6.1.4. Marco legal

La *Ley 6/2011*, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunidad Valenciana tiene por objeto regular las diversas competencias que en materia de movilidad corresponden a la Generalitat de acuerdo con el Estatut d'Autonomia de la Comunidad Valenciana y, en particular:

- 1.- Establecer los criterios generales destinados a promover la movilidad en el marco del mayor respeto posible por la seguridad, los recursos energéticos y la calidad del entorno urbano y del medio ambiente.
- 2.- Regular los instrumentos de planificación necesarios en orden a alcanzar los objetivos antes señalados.
- 3.- Regular el servicio público de transporte terrestre de viajeros y el servicio de taxi.
- 4.- Regular las infraestructuras de transporte, así como las logísticas.

En su artículo nº2, la *Ley 6/2011* establece los siguientes principios generales:

Artículo 2. Principios generales

1. *Las administraciones públicas facilitarán la movilidad de las personas como elemento esencial de su calidad de vida y de sus posibilidades de progreso en relación con el desarrollo de sus oportunidades de acceso al trabajo, a la formación, a los servicios y al ocio.*
2. *Las administraciones públicas orientarán el crecimiento de la movilidad de manera que se satisfagan simultáneamente los siguientes objetivos:*
 - a). *La mejora constante de los niveles de seguridad, promoviendo el uso de los modos más seguros y, dentro de cada modo, la disminución de los índices de accidentalidad.*
 - b). *La mejora de la accesibilidad de toda la ciudadanía en orden a garantizar la igualdad en el acceso al empleo, formación, servicios, relaciones sociales, ocio, cultura y a las demás oportunidades que ofrecen las sociedades avanzadas.*
 - c). *La salud y la calidad del entorno y del medio ambiente, con la consiguiente disminución de los niveles de ruido y emisiones atmosféricas, especialmente las que puedan afectar de manera directa a la salud y el bienestar de las personas.*
 - d). *La disminución de los consumos energéticos específicos, potenciando la utilización de los modos de transporte en tal sentido más eficientes, y promoviendo la progresiva utilización de fuentes renovables.*

- e). *La participación de la sociedad en la toma de decisiones que afecten a la movilidad de las personas y de las mercancías.*
- f). *La promoción del transporte público para todas las personas y de la intermodalidad.*
- 3. *Las administraciones públicas competentes promoverán todas aquellas acciones de formación y difusión que permitan a ciudadanos y ciudadanas elegir el modo de transporte para cada desplazamiento que consideren idóneo en relación tanto con su eficiencia y calidad, como por sus afecciones energéticas y ambientales."*

En el artículo nº3 de la Ley 6/2011 se marcan las competencias de las Administraciones en materia de movilidad.

Artículo 3. Competencias administrativas.

1. *Corresponde a la Generalitat:*

- a). *La potestad normativa en relación con la movilidad de las personas, de los servicios de transporte público y de sus infraestructuras dentro de la Comunitat Valenciana.*
- b). *La planificación, ejecución y mantenimiento de las infraestructuras de transporte interurbano, salvo aquellas que sean de interés general del Estado.*
- c). *La provisión de los servicios de transporte público interurbano de viajeros dentro de la Comunitat Valenciana.*
- d). *La potestad inspectora y sancionadora en relación con sus competencias.*

2. *Del mismo modo, de acuerdo con lo dispuesto en la presente ley y en la legislación aplicable en materia de régimen local, a la administración local le corresponde:*

- a). *La promoción de patrones equilibrados de movilidad urbana, en especial en relación con los desplazamientos a pie y en otros modos no motorizados.*
- b). *La planificación, ejecución y mantenimiento de las infraestructuras de transporte urbano, de acuerdo con lo previsto al respecto en la presente norma y en la legislación urbanística y de régimen local.*
- c). *La provisión de los servicios de transporte público dentro de los núcleos urbanos. En concreto le corresponderá la regulación, ordenación e intervención administrativa de los servicios de transporte público urbano, que tengan lugar dentro de su ámbito territorial, prestados mediante el arrendamiento de vehículos con conductor u otras modalidades similares.*

3. *Las competencias antes señaladas serán ejercidas bajo el principio general de la colaboración administrativa, de manera que la acción conjunta de las diversas administraciones tenga como fruto*

ofrecer al ciudadano un sistema integrado de transportes, tanto en lo referente a la planificación de las infraestructuras y los servicios, como en los aspectos relacionados con la intermodalidad, la información, la tarificación y la coordinación de itinerarios y horarios.

En el capítulo III de la *Ley 6/2011* se define a los Planes de Movilidad como los instrumentos que concretan, en un ámbito o implantación determinada, los objetivos planteados en esta ley, y en particular el paulatino progreso hacia patrones más equilibrados de movilidad, con participación creciente de los modos no motorizados y del transporte público. Tales planes definen igualmente las acciones y estrategias a emprender en orden a alcanzar tales objetivos, sirviendo por lo tanto de marco de referencia a la planificación concreta en materia de servicios públicos de transporte, de infraestructuras y del resto de acciones en relación con el acondicionamiento del espacio urbano.

En dicha Ley, se contemplan tres tipologías de planes de movilidad:

- a). Planes municipales de movilidad.
- b). Planes supramunicipales de movilidad, de ámbito comarcal o metropolitano.
- c). Planes de movilidad de elementos singulares por su capacidad de generación o atracción de desplazamientos.

El caso que nos ocupa no se corresponde con la primera y segunda, por lo tanto, se analiza el artículo 12 de la *Ley 6/2011* donde se establecen los planes de movilidad de nuevas áreas generadoras de alta movilidad.

Artículo 12. Planes de movilidad de nuevas áreas generadoras de alta movilidad

1. *La implantación de aquellos usos, servicios o unidades residenciales particularmente relevantes en relación con su capacidad de generación o atracción de demanda de desplazamientos será precedida de la formulación de un plan de movilidad, cuyo alcance dependerá del instrumento urbanístico necesario para su desarrollo y de la colindancia o no con núcleos urbanos existentes.*
2. *Deberán entenderse como nuevas áreas no colindantes, aquellas en las que la conexión viaria principal con el núcleo urbano de referencia tenga longitudes, en suelos no urbanizables, de más de medio kilómetro.*
3. *Será obligatoria la formulación de un plan de movilidad específico en los siguientes casos:*

3.2. Actuaciones en los núcleos urbanos existentes o colindantes con alguno de su mismo municipio:

Categoría a). Servicios públicos de carácter supramunicipal, entendidos como aquellos cuyo ámbito se extienda fuera del núcleo en donde se emplacen y con un número de trabajadores superior a 800.

Categoría b) Áreas de servicios:

- b.1) terciarias.

b.2)deportivas o de espectáculos con gran afluencia de espectadores.

b.3)comerciales.

b.4)deportivas.

Será necesario redactar un plan de movilidad específico de centro singular en los casos que de forma unitaria o conjunta, con cualquier otro uso de los contemplados en esta la categoría b superen los siguientes valores:

Categoría b.1) 1.000 trabajadores.

Categoría b.2) 10.000 m² de superficie de parcela.

Categoría b.3) 5.000 m² de superficie comercial en los municipios de menos de 50.000 habitantes y 10.000 m² en los de más de 50.000 habitantes.

Categoría b.4) 25.000 m² de parcela.

Categoría c) Áreas o instalaciones destinadas a la actividad productiva en donde se prevean más de 1.000 puestos de trabajo.

El Sector SUP-T4 es colindante con el núcleo urbano existente, por lo tanto es de aplicación el apartado 3.2 del artículo 12, se analizan a continuación las diferentes categorías:

- Categoría b1_ Terciario: el aprovechamiento del sector dedicado a uso terciario es de 32.282,08 m², no se considera que el número de trabajadores vaya a ser superior a 1.000.
- Categoría b2_ deportivas o de espectáculos con gran afluencia de espectadores: el espacio deportivo que se establece en el sector es de carácter local, por lo que no se considera que se produzca una gran afluencia de público.
- Categoría b3_ comerciales: se desconoce que superficie del suelo terciario se dedicará a uso comercial, la superficie dedicada a uso terciario en total es de 32.282,08 m².
- Categoría b4_ deportivas: La parcela de uso deportivo es de 8.316,77 m², inferior a la superficie de 25.000 m² establecida para la categoría b.4.

El presente documento estudia la movilidad en el sector y se considera que no es necesario un Plan de Movilidad.

3.6.1.5. Metodología y objetivos

El proceso de elaboración del Estudio parte del objetivo principal de alcanzar un equilibrio en los medios de transporte sobre unas bases de sostenibilidad y mejora de la calidad de vida urbana, soportado sobre los tres pilares fundamentales de la movilidad sostenible.

- Pilar Social: Proporcionar unas condiciones favorables de accesibilidad, tanto a centros de trabajo y de servicios como a zonas residenciales, de manera equitativa social y territorialmente, recuperando

para las personas el espacio público urbano, y con un uso adecuado de modos de transporte más sostenibles, sin olvidar la mejora sobre la seguridad vial que garantice la salud de las personas.

- **Pilar Económico:** Conseguir una movilidad sostenible en el marco del desarrollo económico, promoviendo la competitividad de las actividades económicas, de forma que se satisfagan las necesidades en relación con la movilidad que se deriven de las mismas. Minimizar los retrasos en los desplazamientos y garantizar la accesibilidad y la movilidad en los municipios conlleva un desarrollo positivo económico.
- **Pilar Ecológico:** Proteger el medio ambiente y mejorar la calidad de vida de la ciudadanía, reduciendo las emisiones originadas por el sector transporte, así como su impacto energético. Aquí se incluyen la disminución de emisiones de gases que provocan el cambio climático (fundamentalmente CO₂), la disminución de emisiones contaminantes que perjudican la calidad de vida de los ciudadanos de manera local (entre otras NOx, COV, CO y PM), y la disminución de las emisiones acústicas originadas por el tráfico.

Los objetivos más relevantes de la MPP en cuanto a movilidad son los siguientes:

- Establecer unos criterios de movilidad que minimicen el impacto del tráfico rodado a la vez que garanticen su accesibilidad.
- Potenciar los recorridos peatonales y ciclistas como modo de transporte prioritario de la actuación con el fin de garantizar un espacio público vivo, de estancia, encuentro y vivido.
- Concentrar la accesibilidad exterior desde los extremos meridional y septentrional del ámbito a través de la conexión con la ronda.
- Completar y consolidar los itinerarios internos rodados de los bordes existentes con el fin de suturar y regenerar las tramas actuales.
- Garantizar la dotación de aparcamientos públicos exigidos en la red viaria para la nueva actuación de manera coordinada con la distribución de usos previstos y la zonificación de espacios libres y dotacionales estructurantes.
- Minimizar los recorridos pasantes interiores, y evitar la construcción de nuevos viarios secundarios que expulsen del espacio público a los peatones y ciclistas.
- Resolver la transición entre dos tejidos urbanos diferenciados, como son el núcleo histórico urbano consolidado Benimaclet con las futuras áreas previstas por el nuevo planeamiento municipal y la huerta. Potenciar el acceso desde el barrio a las nuevas zonas verdes como transición hacia la huerta, potenciando las visuales y los recorridos transversales peatonales.
- Objetivo de implantar un modelo de movilidad sostenible que permita la accesibilidad a los servicios dotacionales y de redes de transporte público en los márgenes del umbral de calidad
- Mejorar el acceso al transporte público urbano y potenciar su utilización.
- Disminuir el consumo energético.
- Disminuir el tiempo dedicado a los desplazamientos necesarios para las tareas de la vida cotidiana.
- Garantizar la seguridad de los desplazamientos sostenibles.

El desarrollo del presente estudio se ha realizado en las siguientes fases:

Fase 1.- Recogida de información y análisis de la situación de partida.

Fase 2.- Diagnóstico de la situación actual.

Fase 3.- Conclusiones.

Fase 1.- Recogida de información

En esta primera fase se ha realizado una campaña de recogida de información para caracterizar el entorno del ámbito de estudio.

Los ámbitos de obtención de información principales han sido:

- **Red viaria:** Análisis de los desplazamientos, ya sea mediante vehículo privado, transporte público, bicicleta o a pie. Se ha tenido en cuenta tanto la propia infraestructura de las calles existentes como las propuestas (condiciones de acerado, carriles bici, carriles, continuidad del viario, capacidad de las vías, etc.), como las condiciones de servicio (flujos de tráfico en calles y accesos, nivel de servicio, etc.).
- **Intersecciones:** Se han determinado los principales nudos de comunicación entre distintas calles. Es interesante no sólo conocer la tipología de la intersección (rotonda, cruces, etc.), sino los giros permitidos que ofrecen una mayor perspectiva de la misma.
- **Seguridad vial:** Existencia de puntos negros conocidos en el entorno del ámbito de actuación, ya que pueden dar lugar a pautas de circulación que incrementen la congestión y el riesgo en otras zonas por evitar dichos puntos. Se considera igualmente la seguridad del peatón, pues su seguridad y protección con respecto al tráfico rodado es un elemento determinante para realizar un desplazamiento a pie o en otro modo de transporte.
- **Transporte público:** Se analiza el transporte público, dado que es una de las principales alternativas al vehículo privado.
- **Aparcamientos:** Se analiza la cantidad de plazas ofertadas, clasificadas por tipología, así como el uso de las mismas.
- **Infraestructuras peatonales:** Se determinan las condiciones de las infraestructuras peatonales y su uso por parte del peatón; factores que permiten la evaluación de la movilidad peatonal, identificando las calles e itinerarios peatonales, puntos de conexión hacia zonas de atracción y generadoras de desplazamientos, condiciones de los acerados, y seguridad vial respecto a la interacción peatón-automóvil.
- **Infraestructuras ciclistas:** Se analiza el desplazamiento en bicicleta, las infraestructuras existentes (carriles bici, aparcabicis, sistema de alquiler de bicicletas, etc.).
- **Transporte de mercancías:** Análisis en cuanto a las operaciones de carga y descarga (horarios, ubicación de puntos habilitados, itinerarios de vehículos pesados, uso de las zonas, etc.).
- **Hábitos de movilidad:** Determinación de los hábitos de movilidad, con la detección de los puntos de mayor atracción y generadores de desplazamientos.

Con toda la información anterior se obtiene un inventario de la oferta y demanda de transporte existente en el entorno del ámbito de actuación.

Fase 2.- Diagnóstico de la situación actual

En esta segunda fase a partir de la información recopilada en la primera fase se han determinado las carencias y necesidades de la población, así como los puntos fuertes y a explotar que sirvan para la planificación.

Tras la diagnosis de la movilidad, se indican a continuación algunos de los parámetros relevantes por sectores:

- **Movilidad privada:** Se analiza la relación de dicha demanda de transporte con la oferta prestada por las infraestructuras existentes, fundamentalmente la capacidad del viario y de las rutas más transitadas.
- **Aparcamientos:** Se analiza la necesidad aparcamientos, aplicando la normativa vigente.
- **Transporte público:** Se determina la disponibilidad de transporte en el entorno del sector.
- **Movilidad peatonal:** Detección de las condiciones no adecuadas sobre la movilidad peatonal.
- **Movilidad ciclista:** Análisis de las infraestructuras: carriles-bici, aceras-bici, aparcabicis, etc.
- **Transporte de Mercancías:** Análisis de la gestión del transporte de mercancías.

Fase 3.- Conclusiones

Criterios utilizados en el diseño del sector de mejoras de movilidad en los distintos ámbitos considerados, de manera que se favorezca una movilidad más sostenible, con un mayor uso de la movilidad peatonal y ciclista, así como del transporte público y una mayor optimización del uso del transporte privado así como del transporte de mercancías.

3.6.2. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN DE PARTIDA

3.6.2.1. Marco territorial

3.6.2.1.1. Benimaclet

El distrito de Benimaclet corresponde al número 14 de la ciudad de València. Está formado por los barrios de Benimaclet (14.1) y Camí de Vera (14.2). El ámbito objeto de la MPP está incluido en el barrio Camí de Vera (14.2). El sector limita al norte con el municipio de Alboraya, al este con el distrito de Algirós (13), al Sur con el distrito 6. El Pla del Real y al oeste con los distritos de La Saïdia (5) y Rascanya (15). El distrito ocupa un lugar privilegiado al norte de la ciudad consolidada al lado de la huerta protegida y cercano al mar.



Ilustración 4 Ubicación barrio de Benimaclet

Según el Padrón Municipal de Habitantes de fecha 1 de enero de 2023, el distrito de Benimaclet cuenta con una población de 28.317 personas, de los cuales 5.267 pertenecen a Camí de Vera, y tiene una extensión de 157 hectáreas, 82,7 de las cuales son de las limitadas por Camí de Vera. Su densidad de población es de 180,3 habitantes por metro cuadrado, 63,7 en el caso de Camí de Vera y 58,5 en la ciudad.

En la zona consolidada del barrio de Benimaclet nos encontramos con el Núcleo Histórico Tradicional de Benimaclet, catalogado como Bien de Relevancia Local (BRL) en el Catálogo de Bienes y Espacios Protegidos de la Ordenación Estructural aprobado provisionalmente por Acuerdo Pleno del Ayuntamiento de València el 31 de mayo de 2013.



Foto aérea 2008 SIGESPA con ámbito NHT propuesto



Parcelario Municipal 2009 SIGESPA con ámbito NHT propuesto

3.6.2.1.2. Características socioeconómicas

Las características socioeconómicas del municipio permiten explicar el comportamiento relativo a la movilidad de sus habitantes, a continuación se han recopilado diversos parámetros e indicadores del distrito de Benimaclet.

3.6.2.1.2.1. Estudio población

Según el Padrón Municipal de Habitantes de fecha 1 de enero de 2023, el distrito de Benimaclet cuenta con una población de 28.317 personas, de los cuales 5.267 pertenecen a Camí de Vera, y tiene una extensión de 157 hectáreas, 82,7 de las cuales son de las limitadas por Camí de Vera. Su densidad de población es de 180,3 habitantes por metro cuadrado, 63,7 en el caso de Camí de Vera y 58,5 en la ciudad.

Población según edad en grupos de cinco años. Año 2023										
	Total	0 - 4	5 - 9	10 - 14	15 - 19	20 - 24	25 - 29	30 - 34	35 - 39	40 - 44
Valencia	809.501	28.294	33.993	38.342	41.265	44.277	48.856	49.959	51.686	59.449
Benimaclet	28.317	929	1.094	1.061	1.161	1.688	2.157	1.990	1.867	1.980

Tabla 1 Población según edad en grupos de cinco años. Fuente: Oficina de Estadística. Ayuntamiento de València

Respecto al resto de distritos de la ciudad de Valencia el barrio de Benimaclet tiene una densidad de población intermedia.

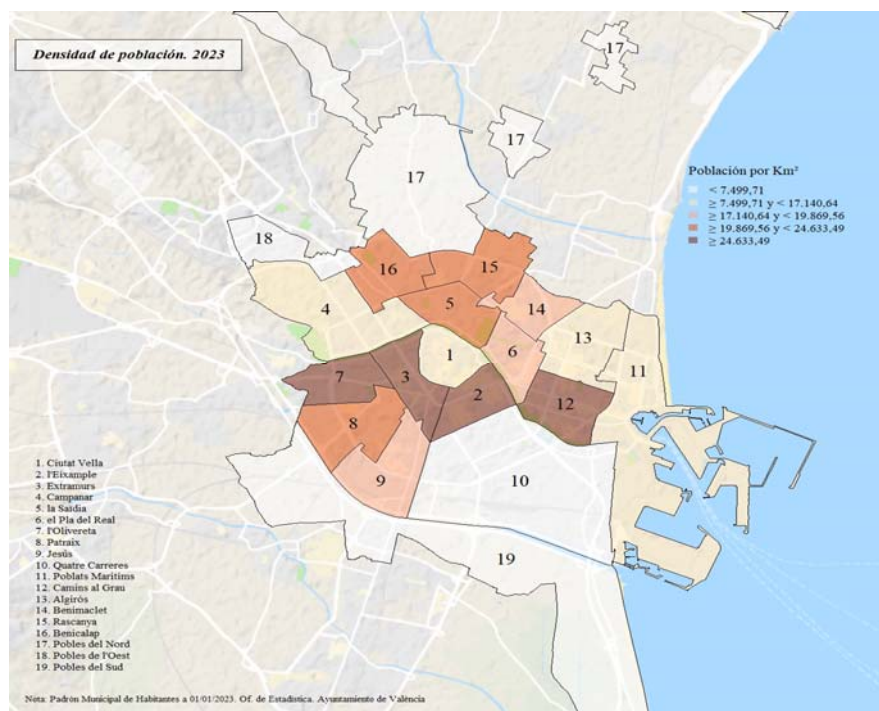


Figura 1 Densidad de población en Valencia. Fuente: Padrón municipal 01/01/2023

3.6.2.1.2.2. Distribución de la población

La distribución por sexo y edad se representa en la siguiente tabla, se desprende que los mayores porcentajes de población masculina y femenina corresponde a la horquilla 16-64 años.

Población según edad en tres grupos y sexo. Año 2023									
	0 - 15			16 - 64			65 y más		
	Total	Varones	Mujeres	Total	Varones	Mujeres	Total	Varones	Mujeres
Valencia	108.868	56.001	52.867	527.263	257.775	269.488	173.370	70.356	103.014
Benimaclet	3.294	1.701	1.593	18.345	8.675	9.670	6.678	2.760	3.918
1. Benimaclet	2.705	1.385	1.320	14.958	7.071	7.887	5.387	2.184	3.203
2. Camí de Vera	589	316	273	3.387	1.604	1.783	1.291	576	715

Población según edad en tres grupos y sexo. Año 2023			
	Total		
	Total	Varones	Mujeres
Valencia	809.501	384.132	425.369
Benimaclet	28.317	13.136	15.181
1. Benimaclet	23.050	10.640	12.410
2. Camí de Vera	5.267	2.496	2.771

Tabla 2 Población según edad en tres grupos sexo, año 2023. Fuente: Oficina de Estadística. Ayuntamiento de València

Respecto al resto de distritos de la ciudad de Valencia el barrio de Benimaclet tiene una edad media alta.

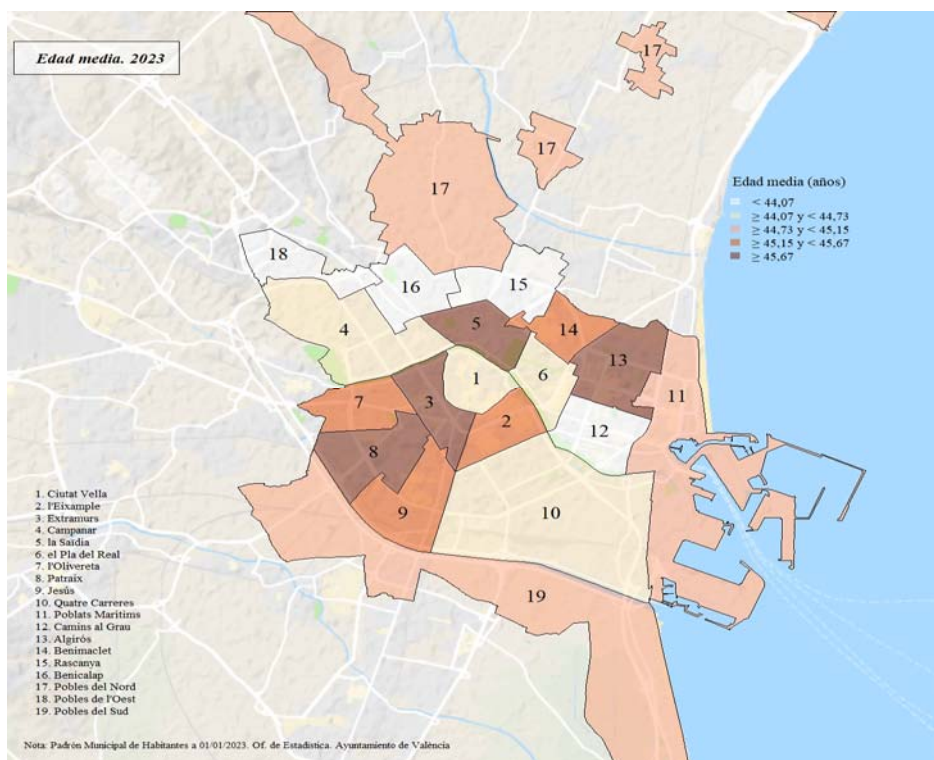


Figura 2 Edad media en Valencia, año 2019. Fuente: Padrón municipal 01/01/2023

3.6.2.1.2.3. Indicadores demográficos

Los principales indicadores demográficos se indican en la tabla siguiente según se desprende de los datos del Ayuntamiento de Valencia.

Principales indicadores demográficos por distrito. Año 2022							
2022	Tasa bruta de natalidad	Tasa bruta de inmigración intraurbana	Tasa bruta de inmigración interurbana	Tasa bruta de mortalidad	Tasa bruta de emigración intraurbana	Tasa bruta de emigración interurbana	Tasa general de fecundidad
Valencia	6,7	42,7	62,4	9,4	42,7	34,9	29,9
Benimaclet	6,7	37,0	60,8	8,4	42,7	35,5	28,8

Principales indicadores demográficos por distrito. Año 2023									
2023	Relación de masculinidad	Edad media Total	Índice de envejecimiento	Índice de sobre envejecimiento	Índice demográfico de dependencia	Índice de estructura de la población activa	Índice de remplazo de la población en edad activa	Razón de progresividad demográfica	Porcentaje de población extranjera
Valencia	90,3	44,8	159,2	15,7	53,5	131,5	127,4	83,2	16,5
Benimaclet	86,5	45,6	202,7	14	54,4	112,0	174,6	84,9	13,3

Tabla 3 Principales indicadores demográficos. Año 2022-2023. Fuente: Movimientos registrados en el Padrón Municipal de Habitantes. Oficina de Estadística. Ayuntamiento de València.

Respecto al resto de distritos de la ciudad de Valencia el barrio de Benimaclet tiene un índice de envejecimiento muy alto.

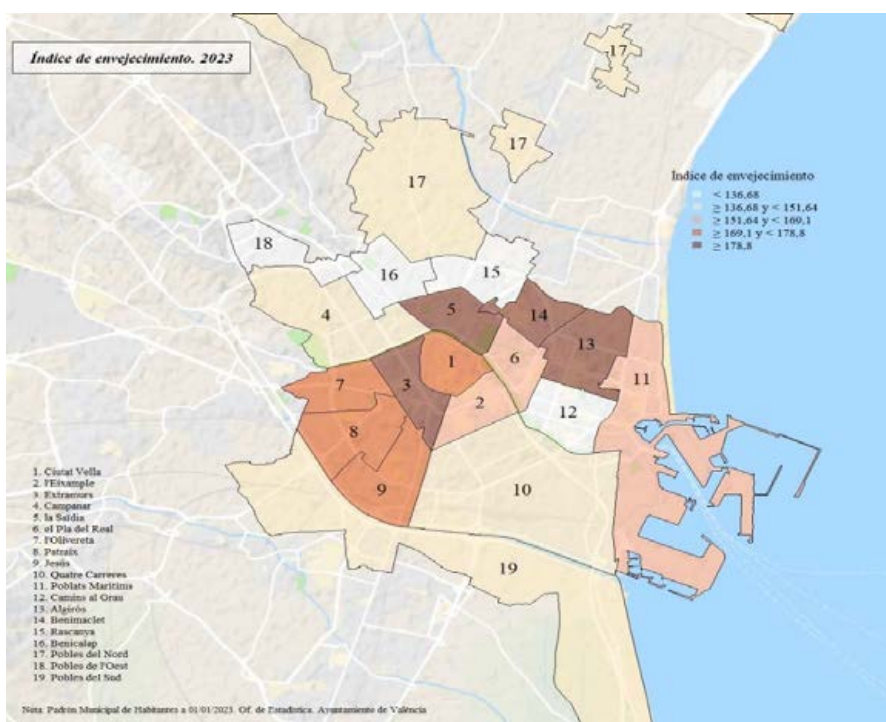


Figura 3 Índice demográfico de envejecimiento, año 2023. Fuente: Padrón municipal. Oficina de Estadística. Ayuntamiento de València.

Respecto al resto de distritos de la ciudad de Valencia el barrio de Benimaclet tiene un 3ndice demogr3fico de dependencia muy bajo.

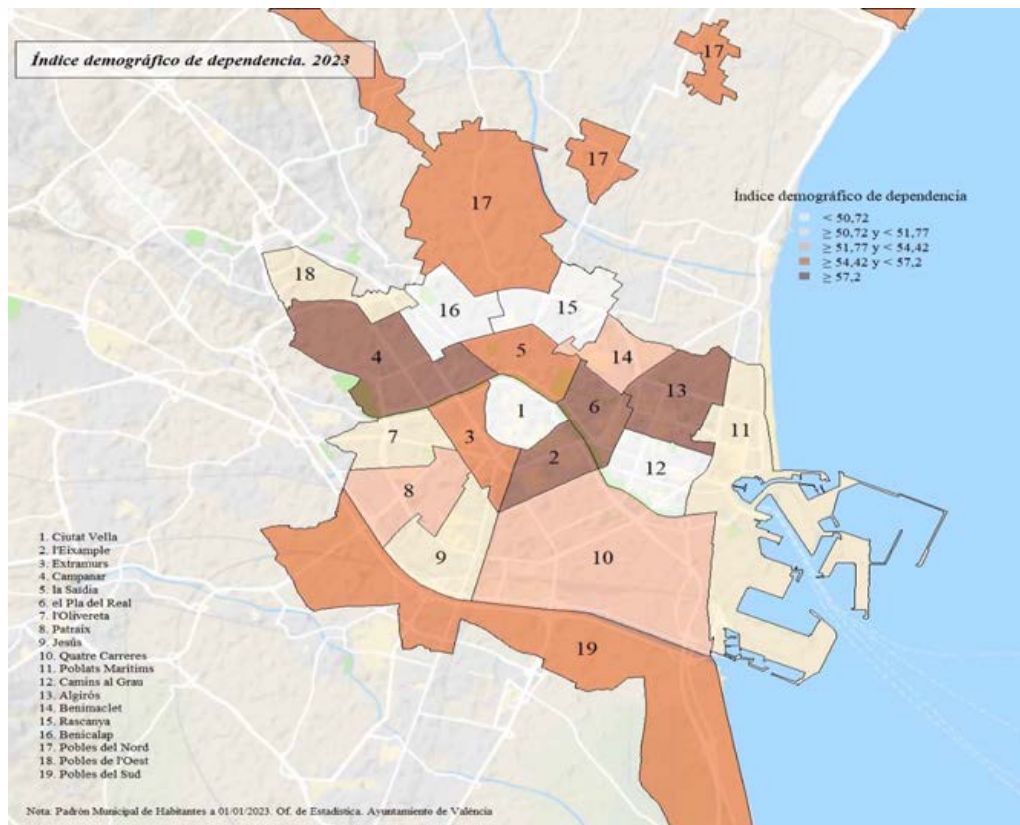


Figura 4 3ndice demogr3fico de dependencia, a3o 2023. Fuente: Padr3n municipal. Oficina de Estadística. Ayuntamiento de Val3ncia.

3.6.2.1.2.3.1. Nacimientos y defunciones. Crecimiento vegetativo

Se recoge a continuaci3n el n3mero de nacimientos y defunciones en los a3os 2021 y 2022, en Valencia y en el distrito de Benimaclet, siendo el crecimiento vegetativo negativo.

Nacimientos y defunciones registrados en el Padr3n Municipal de Habitantes por distrito. 2021 - 2022						
	A3o 2021			A3o 2022		
	Nacimientos	Defunciones	Crecimiento Vegetativo	Nacimientos	Defunciones	Crecimiento Vegetativo
Total Valencia	5.448	7.548	-2.100	5.360	7.584	-2.224
Benimaclet	176	268	-92	189	237	-48

Tabla 4 Nacimientos y defunciones, a3os 2021-2022. Fuente: Movimientos registrados en el Padr3n Municipal de Habitantes Oficina de Estadística. Ayuntamiento de Val3ncia.

Respecto al resto de distritos de la ciudad de Valencia el barrio de Benimaclet tiene una tasa de natalidad alta.

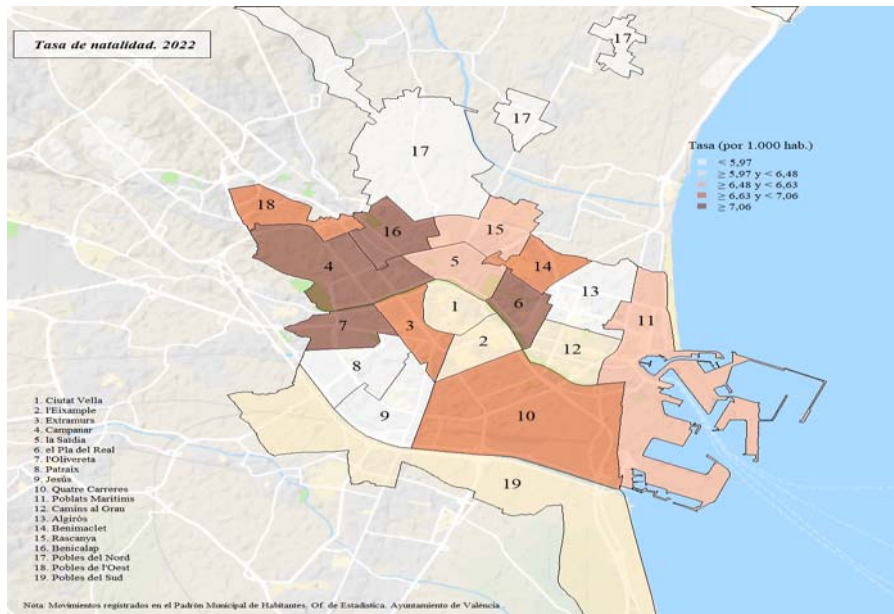


Figura 5 Tasa natalidad, año 2022. Fuente: Padrón municipal. Oficina de Estadística. Ayuntamiento de València.

Respecto al resto de distritos de la ciudad de Valencia el barrio de Benimaclet tiene una tasa de mortalidad intermedia.

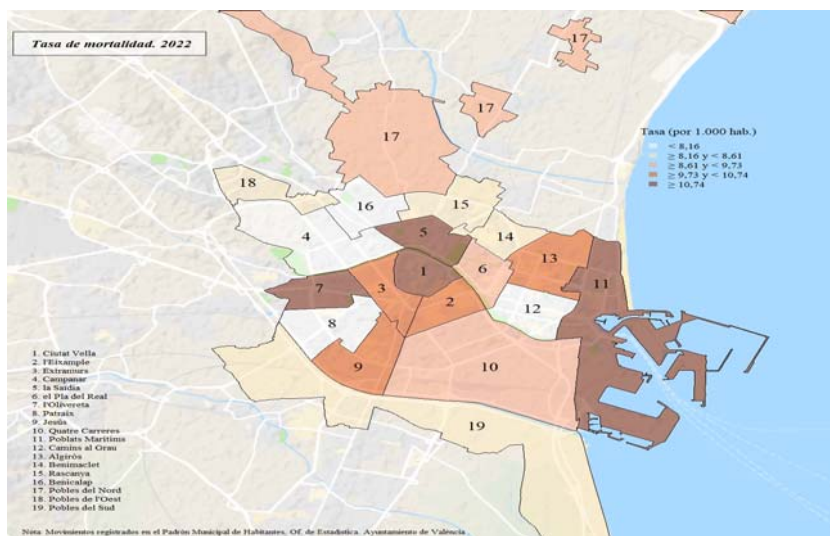


Figura 6 Tasa mortalidad, año 2022. Fuente: Padrón municipal. Oficina de Estadística. Ayuntamiento de València.

Respecto al resto de distritos de la ciudad de Valencia el barrio de Benimaclet tiene un crecimiento vegetativo alto.

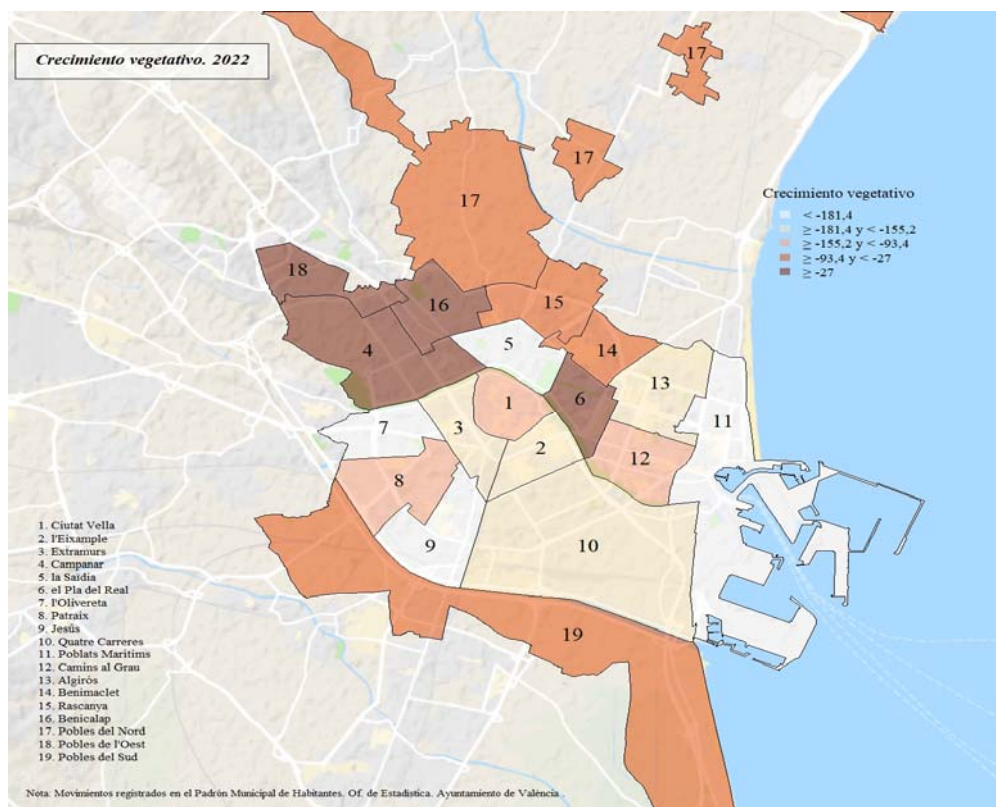


Figura 7 Crecimiento vegetativo, año 2022. Fuente: Padrón municipal. Oficina de Estadística. Ayuntamiento de València.

3.6.2.1.2.3.2. Resumen movimientos

En la tabla siguiente se recoge un resumen de los movimientos registrados en el barrio de Benimaclet y en Valencia:

Resumen de movimientos registrados en el Padrón Municipal de Habitantes por distrito. Año 2022					
	Crecimiento Vegetativo	Saldo Intraurbano	Saldo Interurbano	Otros	Saldo Neto
Valencia	-2.224	0	22.158	-7.891	12.043
Benimaclet	-48	-160	713	-242	263

Tabla 5 Resumen de movimientos registrados en el Padrón Municipal de Habitantes por distrito. Año 2022. Fuente: Movimientos registrados en el Padrón Municipal de Habitantes. Oficina de Estadística. Ayuntamiento de València.

Respecto al resto de distritos de la ciudad de Valencia el barrio de Benimaclet tiene un saldo neto muy bajo.

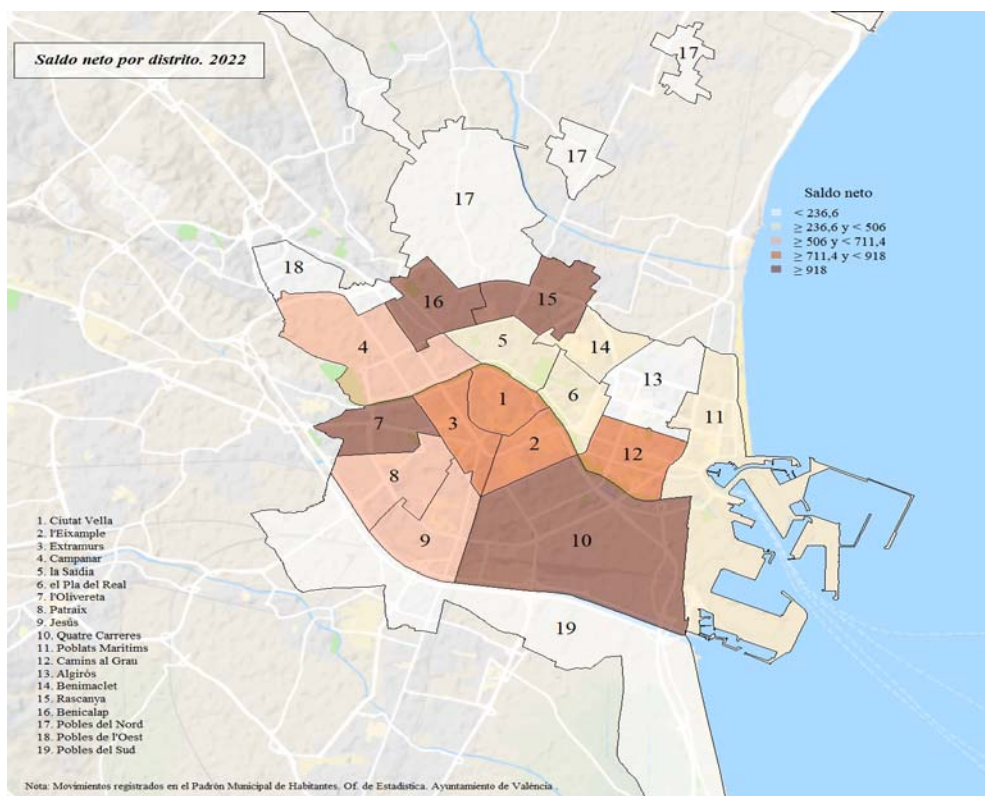


Figura 8 Saldo neto por distrito, año 2022. Fuente: Padrón municipal. Oficina de Estadística. Ayuntamiento de València.

3.6.2.1.2.4. Parque de vehículos

La distribución de vehículos, según datos del Ayuntamiento de Valencia, se representa en la siguiente tabla:

Vehículos según tipo. 2022-2023								
	Total	Turismos	Autobuses	Camiones	Tractores	Remolques	Motocicletas	Ciclomotores
2022	473.946	354.200	876	21.662	6.979	7.132	63.198	19.899
%	100	74,8	0,2	4,6	1,5	1,6	13,4	4,2
2023	473.831	353.083	903	21.645	7.037	7.219	64.638	19.306
%	100	74,52	0,2	4,57	1,49	1,53	13,65	4,08

Tabla 6 Distribución parque móvil motorizado. Fuente: Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica. Oficina de Estadística. Ayuntamiento de València.

Los valores socioeconómicos relativos a la motorización están muy relacionados con la movilidad del tráfico rodado. Se observa que el porcentaje de turismos se encuentra a la cabeza, seguido de motocicletas, ciclomotores y camiones y, siendo nulo y prácticamente despreciables el porcentaje de autobuses.

	Turismos según tipo de titular por distrito. Año 2023							
	Total	Edad media	Particulares	%	Por 100 habitantes	% 10 y más años	% 16 CV y más	Empresas y Organizaciones
Total	353.083	13,0	327.874	100,0%	40,5	59,2	4,6	25.209

Turismos según tipo de titular por distrito. Año 2023								
	Total	Edad media	Particulares	%	Por 100 habitantes	% 10 y más años	% 16 CV y más	Empresas y Organizaciones
1. Ciutat Vella	14.485	12,7	10.539	3,2%	36,6	56,5	8,5	3.946
2. l'Eixample	19.863	13,2	17.378	5,3%	39,9	57,3	8,9	2.485
3. Extramurs	20.887	13,0	19.003	5,8%	38,5	57,8	6,0	1.884
4. Campanar	17.537	11,9	16.376	5,0%	41,1	55,5	4,4	1.161
5. la Saïdia	19.291	13,1	18.411	5,6%	38,8	60,0	3,7	880
6. el Pla del Real	14.896	13,1	13.347	4,1%	43,5	56,9	9,2	1.549
7. l'Olivereta	19.687	13,7	18.744	5,7%	37,8	63,6	3,6	943
8. Patraix	27.866	12,1	25.533	7,8%	43,8	56,9	3,3	2.333
9. Jesús	22.676	13,2	21.758	6,6%	41,4	61,3	3,6	918
10. Quatre Carreres	32.341	13,3	30.744	9,4%	40,2	61,0	4,1	1.597
11. Poblets Marítims	23.571	14,0	22.370	6,8%	40,0	62,4	3,7	1.201
12. Camins al Grau	26.880	12,7	25.025	7,6%	37,8	57,5	4,6	1.855
13. Algirós	16.349	13,0	15.671	4,8%	43,8	58,6	4,1	678
14. Benimaclet	12.414	12,7	11.778	3,6%	41,6	58,7	4,3	636
15. Rascanya	21.486	13,1	20.609	6,3%	37,7	61,4	3,4	877
16. Benicalap	20.205	12,8	19.306	5,9%	39,6	58,8	3,3	899
17. Pobles del Nord	3.608	12,5	3.428	1,0%	49,9	57,0	5,3	180
18. Pobles de l'Oest	6.842	13,3	6.545	2,0%	44,3	61,4	3,6	297
19. Pobles del Sud	11.046	12,9	10.295	3,1%	47,8	58,9	4,6	751
No consta	1.153	12,1	1.014	0,3%	-	46,9	4,7	139

Nota: Población del Padrón Municipal de Habitantes a 01/01/2023.

Tabla 7 Turismos según tipo de titular. Fuente: Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica. O. Estadística. Ayuntamiento

Respecto al resto de distritos de la ciudad de Valencia el barrio de Benimaclet tiene un número de turismos de particulares por cada 100 habitantes alto.

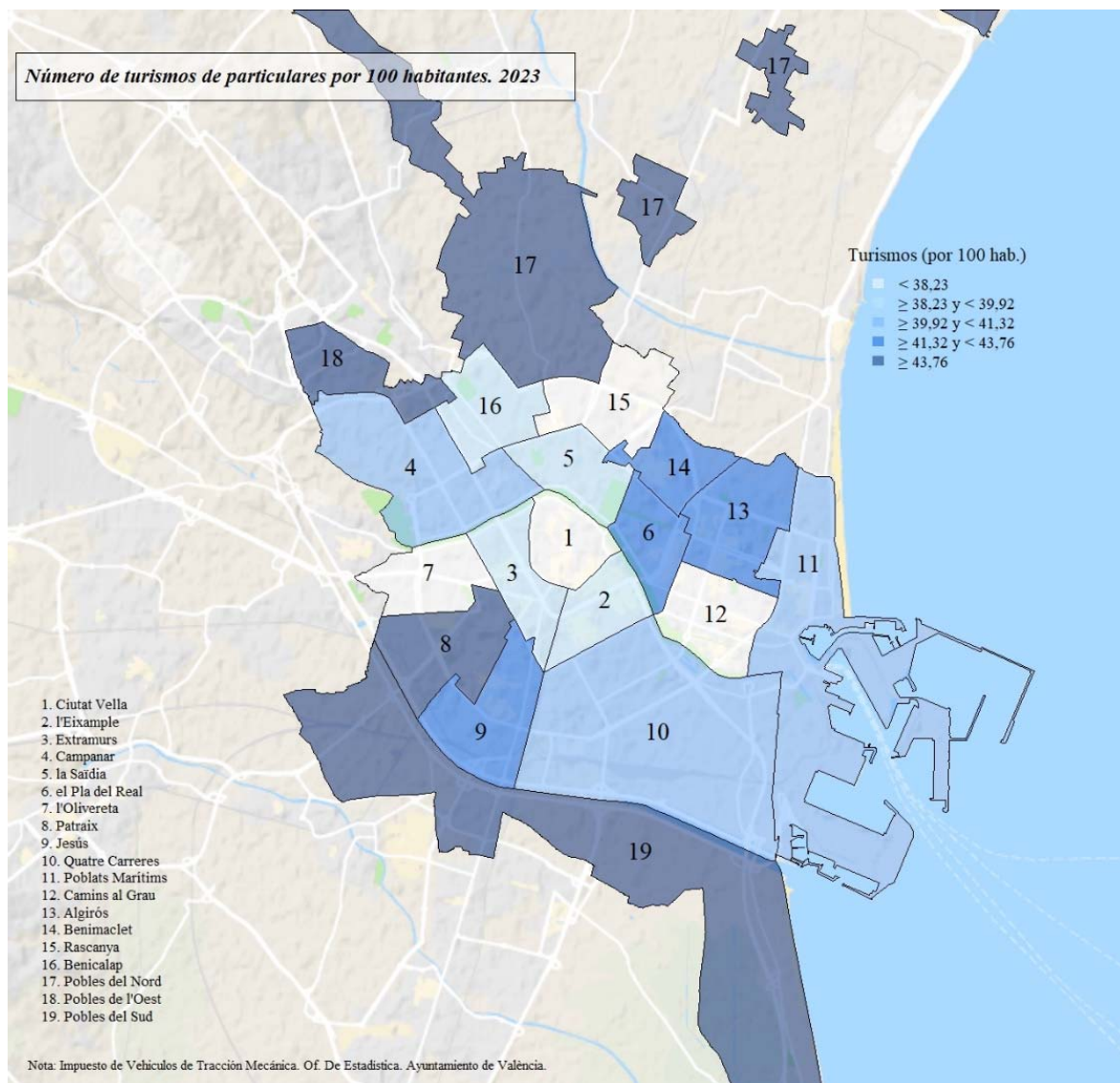


Figura 9 Número de turismos de particulares por 100 habitantes, año 2023. Fuente: Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica. Oficina de Estadística. Ayuntamiento de València.

3.6.2.1.2.5. Mercado laboral

Las características del mercado laboral (tipología de contratos, temporalidad, personas en situación de desempleo, etc.) influyen en el factor movilidad; un ejemplo de ello es que la situación de crisis económica vivida en estos años ha provocado un descenso en el volumen del tráfico de las carreteras.

Población en viviendas familiares de 16 y más años según relación con la actividad económica y sexo. 2021. Distritos							
	Total	Activos				Inactivos	
		Población ocupada	Población parada	Estudiantes	Pensión invalidez	Pensión de jubilación, prejubilación pensionista o rentista	Otra situación (menores sin escolarizar, rentistas, viudez)
Valencia	678.846	307.890	60.543	43.599	15.657	124.602	126.561
Benimaclet	24.687	11.334	1.914	1.752	510	4.857	4.320

Tabla 8 Actividad económica, año 2011. Fuente: Censo población y vivienda año 2021.

Respecto al resto de distritos de la ciudad de Valencia el barrio de Benimaclet tiene una tasa de empleo baja.

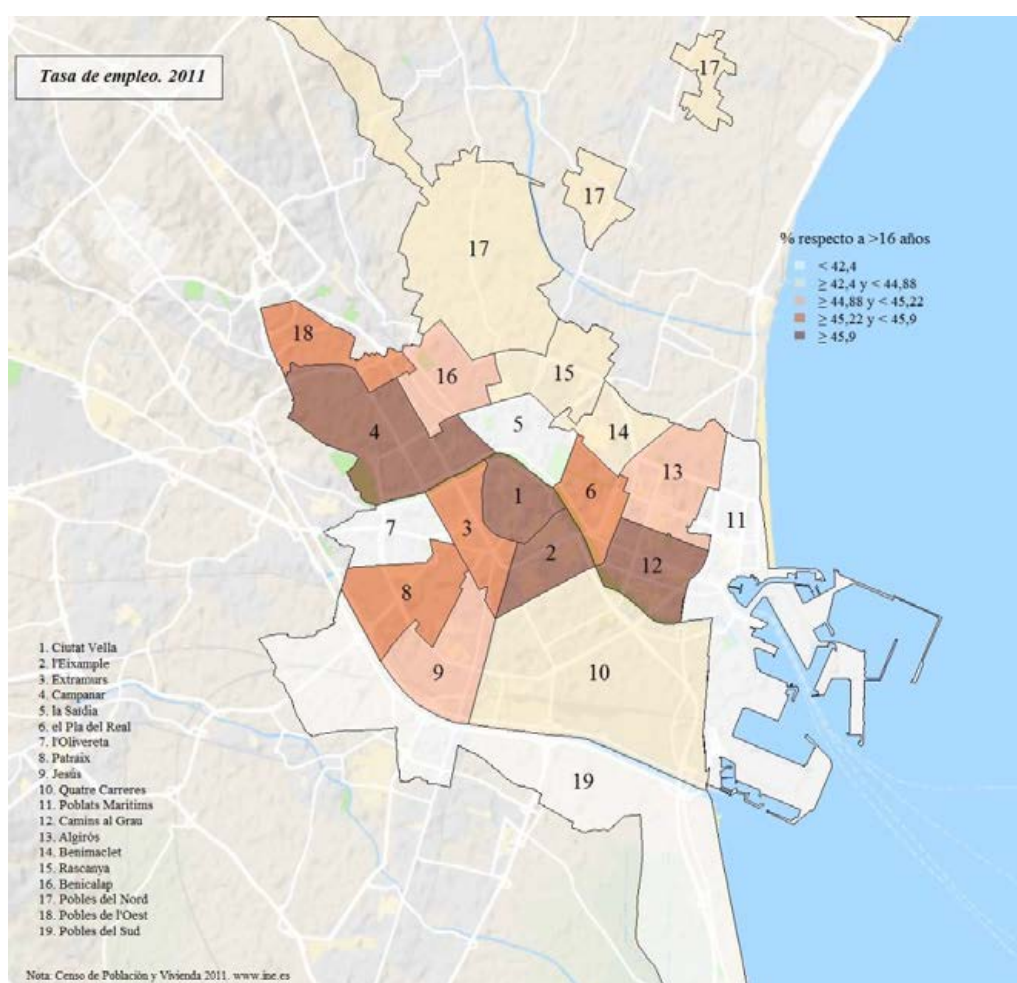


Figura 10 Tasa de empleo. Fuente: Censo población y vivienda año 2011

Respecto al resto de distritos de la ciudad de Valencia el barrio de Benimaclet tiene una tasa de paro baja.

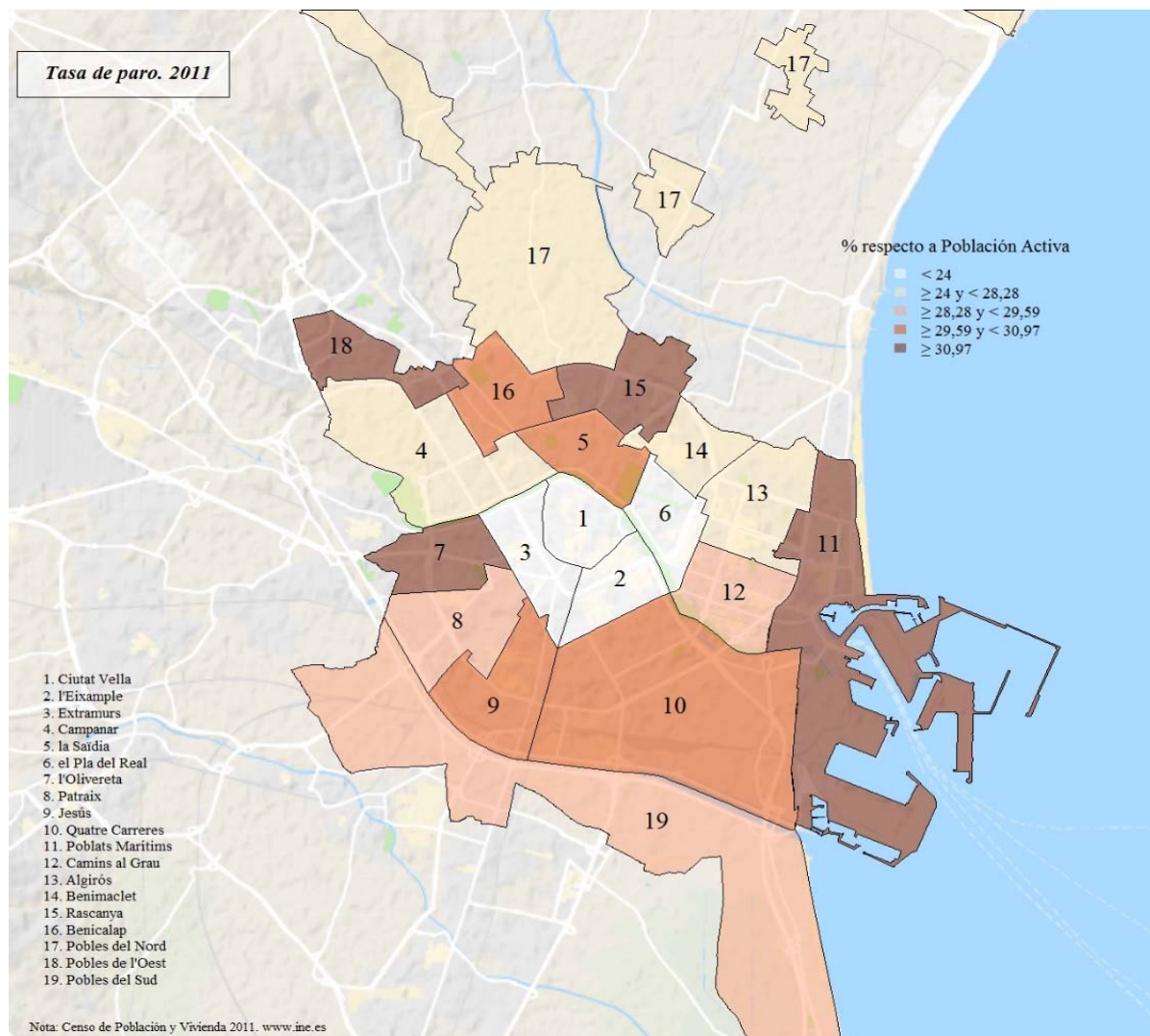


Figura 11 Tasa de paro. Fuente: Censo población y vivienda año 2011

3.6.2.1.2.6. Actividades económicas

La actividad económica también incide en la movilidad. Como ocurre en el caso del mercado laboral y del parque de vehículos, la situación económica de estos últimos años ha llevado a un decremento de las actividades económicas: industriales y comerciales, y en consecuencia del número de empresas, lo que incide en un descenso de la movilidad.

3.6.2.2. Planes de movilidad

3.6.2.2.1. Plan de movilidad metropolitano de Valencia (PMOME)

Se encuentra en fase de tramitación el Borrador del Plan y Documento Inicial Estratégico del Plan de Movilidad Metropolitana de Valencia (PMoMe).

No se trasladan las propuestas de actuación puesto que el documento no está aprobado definitivamente.

3.6.2.2.2. Plan de Movilidad Urbana sostenible de Valencia (PMUS Valencia)

El Ayuntamiento de Valencia procedió a la aprobación definitiva del Plan de Movilidad Urbana sostenible (PMUS) en sesión Plenaria de 27 de diciembre de 2013.

Los escenarios considerados en el PMUS son:

- **Escenario tendencial** o “do nothing, que determina la previsible evolución de los parámetros de movilidad de la ciudad, sin tener en cuenta ninguna actuación prevista del Plan. Dentro de este escenario se han considerado dos hipótesis temporales de trabajo:
 - Horizonte a corto plazo, hasta dos años después de la aprobación del PMUS (año 2015)
 - Horizonte a largo plazo, en el horizonte del año 2030.
- **Escenario a corto plazo**, hasta 2 años después de la aprobación del PMUS.
- **Escenario del Plan de Ordenación Urbana**, donde se definen las variables que dan respuesta a las necesidades de movilidad como consecuencia de los nuevos desarrollos previstos dentro del PGOU. Dentro de este escenario, además de contemplar las actuaciones del PGOU de acuerdo al grado de consolidación que se ha estimado para el año 2030, se han establecido las hipótesis de desarrollo de infraestructuras viarias y de transportes en el horizonte del año 2030.

El PMUS tiene en consideración el desarrollo del Sector SUP-T4 de Benimaclet en uno de sus escenarios.

En el Documento nº8 Propuestas de actuación, se recogen los siguientes Programas de actuación:

8.1. Propuestas y programas de intervención peatonal

PROGRAMA 1.1: Creación de 6 grandes itinerarios de preferencia peatonal principales y 2 itinerarios complementarios

PROGRAMA 1.2: Plan Centro de mejoras peatonales

PROGRAMA 1.3: Operaciones puntuales estratégicas

PROGRAMA 2.1: Identificación y potenciación de las centralidades de barrio

PROGRAMA 2.2: Estructuración de diversas supermanzanas y ejes multifuncionales

PROGRAMA 2.3: Intervenciones en la ciudad histórica: Ciutat Vella

PROGRAMA 3.1: Incremento de los niveles de seguridad en los desplazamientos a pie

PROGRAMA 3.2: Implantación de caminos escolares

8.2. Propuestas y programas de fomento de uso de la bicicleta

PROGRAMA 4.1: Continuación con el desarrollo de la red de vías ciclistas

PROGRAMA 4.2: Mantenimiento y mejora de la red existente

PROGRAMA 4.3: Favorecer intermodalidad con la bicicleta

PROGRAMA 5.1: Actuaciones contra el robo de bicicletas

8.3. Programas y propuestas de mejora del transporte público

PROGRAMA 6.1: Priorización de la circulación del transporte en superficie en la ciudad

PROGRAMA 7.1: Reordenación y nuevo diseño de la red de autobuses de EMT Valencia

PROGRAMA 7.2: Mejora de los niveles de accesibilidad de la red de autobuses

PROGRAMA 7.3: Mejora de la información y conocimiento sobre la red de autobuses

PROGRAMA 8.1: Coordinación con el transporte metropolitano

PROGRAMA 8.2: Integración efectiva de MetroBús en la ciudad

PROGRAMA 8.3: Mejora de la intermodalidad

8.4. Programas y propuestas de regulación del tráfico privado

PROGRAMA 9.1: Jerarquización y reordenación del tráfico

PROGRAMA 9.2: Plan Centro de circulación

PROGRAMA 10.1: Calmado del tráfico en los barrios de la ciudad

PROGRAMA 11.1: Reorganización del espacio de estacionamiento

PROGRAMA 12.1: Actuación en puntos de déficit de plazas de carga y descarga

PROGRAMA 12.2: Introducción de nuevas formas de gestión de la carga y descarga

8.5. Programas y propuestas horizontales

PROGRAMA 13.1: Integración de la información de la movilidad

PROGRAMA 13.2: Extensión de las tecnologías Smart City

PROGRAMA 14.1: Diseño del espacio urbano bajo parámetros de sostenibilidad de la
movilidad

PROGRAMA 15.1: Promoción de la movilidad sostenible

PROGRAMA 16.1: Descarbonización de la flota de vehículos

PROGRAMA 17.1: Coordinación de la planificación del transporte y el territorio

Se recogen parcialmente algunas de las propuestas del PMUS de Valencia:

PROGRAMA 1.1. CREACIÓN DE 6 GRANDES ITINERARIOS DE PREFERENCIA PEATONAL PRINCIPALES Y 2 ITINERARIOS COMPLEMENTARIOS.

Propuesta 1.1.7. Itinerario peatonal "Ronda Norte" (IPS_RN)

Identificación del itinerario: El itinerario peatonal secundario, Ronda Norte discurre, considerando sentido horario para su recorrido, desde el Barrio de la Petxina, en las proximidades del cauce del río, donde conecta con IPP05, hasta el Barrio de Aiora, donde se produce el enlace con el IPP02, de camino a la Marina Real.

Usuarios potenciales: Viandantes y usuarios de transporte público residentes de los barrios norte de Valencia, que se desplazan transversalmente recorriendo sus núcleos urbanos desde Campanar hasta Benimaclet, pasando por los barrios de Saldia, Sant Antoni y Tormos, hacia importantes centros de atracción como los Campus de Vera y Tarongers, el puerto y la playa.

Recorrido: Los extremos este-oeste de la ruta se fijan, en el oeste en la Calle Gonzalo Martí y San José de la Montaña, en el entorno del Colegio e Iglesia del mismo nombre, donde conecta con el Itinerario Peatonal Radial IPP-05, en la Plaza del Horticultor Corset; y al este, en la Calle Ramiro de Maeztu, donde enlaza con el Itinerario Principal IPP-02, en el Jardín de Aiora.

Recorre los barrios de Campanar, El Calvari, Marxalenes, Tormos, Sant Antoni, Morvedre, Benimaclet, La Carrasca, Ciutat Jardí, y Aiora; y de acuerdo con la descripción que sigue, recorre quince áreas que constituyen o podrían llegar a constituir, focos de atracción peatonal.

Área 9: Núcleo Histórico Tradicional de Benimaclet

Entramos al barrio de Benimaclet por la Avenida Alfahuir y la Calle Benicarló, donde se propone su cambio de sección con ampliación y mejora ambiental de aceras; desde esta calle nos incorporamos al paseo del Dr. Vicente Zaragoza, remodelado con ocasión de la instalación del tranvía, que lo convirtió en un eje con sección peatonal suficiente y una gran atracción comercial y hostelera.

En el margen norte de este eje, se encuentra el Núcleo Histórico de Benimaclet, peatonalizado en una intervención reciente, al que podemos acceder desde Vicente Zaragoza, por el eje perpendicular de Dolores Marqués, Emilio Baró o adyacentes.



ITINERARIOS PEATONALES

- PRINCIPALES
- SECUNDARIOS
- COMPLEMENTARIOS

AREAS DOTACIONALES

- CALLES PEATONALES
- ZONAS VERDES
- ZONAS VERDES EN PROYECTO
- EQUIPAMIENTOS
- AREAS PROTEGIDAS

Ilustración 5 Plano-resumen con los 6 itinerarios de preferencia peatonal principales y los 2 itinerarios de preferencia peatonal secundarios propuestos.

Propuesta 1.1.9. Itinerarios complementarios

Con el objetivo de que la red de itinerarios peatonales termine de conectar trayectos entre distritos colindantes y las distintas centralidades de barrio expuestas se plantean otros ejes o ramales complementarios que se citan a continuación:

- *Conexión de la ruta IPP_05 a través de la C/Angel Guimerá para conectar con el centro de la ciudad a través de la C/Hospital.*
- *Conexión del Ensanche y Monteolivete, a través de las calles Jorge Juan-Joaquín Costa-Escultor José Capuz-Monteolivete.*
- *Conexión del Centro con Benimaclet a través del Plà del Real: Puente de L'Exposició, Armando Palacio Valdés, Dr. Moliner, Bachiller, Cuenca Tramoyeres-Benimaclet.*
- *Conexión de Patraix con el centro, a través de la calle Cuenca que conecta a su vez con el itinerario IPP_04 y otro ramal por la calle Jesús*
- *Conexión de las centralidades de barrio de los distritos 6, 12 y 13 con el eje: Av. Aragón-Chile- Yecla-Campoamor-Plaza del Cedro, otro ramal a la plaza Xúquer y un ramal que conecte la Av. de Aragón con la calle Rodríguez de Cepeda.*
- *Un ramal que une la avenida de Serrería, Vicent Gallart y el centro del Cabañal desde el itinerario IPP_02*
- *Un ramal en las calles Joaquín Ballester y Valle de la Ballestera, mejorando la conexión del distrito 4 y 5 entre los itinerarios IPS_Ronda Norte y IPP_06.*
- *Conexión de la Ciudad de las Artes y las Ciencias y el Puerto a través del puente peatonal y ciclista de la línea T-2 por las calles Les Barraques del Figueró-Les Moreres-barrio de Nazaret- Puente de Astilleros-calle Ingeniero Manuel Soto hasta llegar al Puerto.*

PROGRAMA 2.1: IDENTIFICACIÓN Y POTENCIACIÓN DE LAS CENTRALIDADES DE BARRIO

Propuesta 2.1.1. Potenciación de 27 centralidades de barrio

Dentro del programa de identificación y potenciación de las centralidades de barrio se han seleccionado 27 zonas repartidas por toda la ciudad, la definición de las cuales se rige bajo los siguientes factores:

- *Proximidad de un itinerario peatonal.*
- *Cercanía de transporte público.*

- *Espacio de tránsito y de uso habitual.*
- *Lugar vinculado a las fiestas tradicionales (populares, gastronómicas, lúdicas) del barrio.*
- *Coincidencia con un conjunto histórico: o tradicional: Ciutat Vella, Orriols, Benimaclet, Cabanyal, Natzaret, Russafa, Fonteta de Sant Lluís, Patraix, Campanar o Benicalap.*
- *Coincidencia con un espacio identitario del barrio a modo de vecindario o las populares "cuatro esquinas".*
- *Paisaje urbano de cierto valor patrimonial o vernáculo.*
- *Cruce principal de una zona residencial y/o comercial.*
- *Carácter intergeneracional, accesible e inclusivo.*
- *Configuración centrípeta.*

Como criterio general, se han desestimado parques y jardines, así como espacios públicos de escala metropolitana como pudiera ser el Jardín del Turia o la Ciudad de las Artes y las Ciencias. Lugares de mucha afluencia peatonal, como las estaciones de transporte público o los centros comerciales no se han considerado en este apartado.

La finalidad al definir estas centralidades de barrio es la de **visibilizar sus virtudes como espacio público, así como potenciarlas y mejorar sus carencias en relación al viandante**. Además, conviene articularlas mediante los itinerarios peatonales con el resto de barrios de la ciudad y con los lugares de atracción cercanos y de uso cotidiano, tipo colegios, mercados, espacios deportivos, o lugares de ocio.

Las intervenciones que se propone en cada una de estas centralidades deberán adaptarse en su caso a las particularidades y situación de partida de cada una de ellas, pero en general se buscará con ellas:

- *Ampliación de aceras y áreas de estancia de peatones.*
- *Máxima conectividad con el sistema de transporte público, bien paradas de EMT (y/o MetroBús) o paradas de tranvía y metro.*
- *Inclusión de áreas de estacionamiento de bicicletas en cantidad suficiente, complementando las posibles estaciones de Valenbisi que puedan existir.*
- *Reorganizar el espacio de estacionamiento en el entorno de estas centralidades, de modo que se prioricen los desplazamientos más sostenibles, asegurando no obstante la correcta accesibilidad de vecinos y actividades económicas.*
- *Ubicación adecuada de plazas de carga y descarga, así como puntos de parada de taxi, si se consideran necesarios.*

Atendiendo a la participación ciudadana que el propio plan plantea en los barrios, al ser ésta también una cuestión perceptiva, el listado propuesto puede ampliarse y/o corregirse puntualmente, atendiendo a las pautas antes mencionadas.

Por último, se plantea la posibilidad de extender esta malla de puntos a las pedanías del norte y del sur de la ciudad, destacando especialmente los núcleos de Castellar, Pinedo y El Saler. En estos casos, la centralidad de barrio coincide con la entrada del municipio, la calle mayor, la travesía principal o la plaza de la iglesia. Estos lugares, aunque no aparezcan en el plano del núcleo urbano, conviene considerarlos y tratarlos de igual manera que el resto.

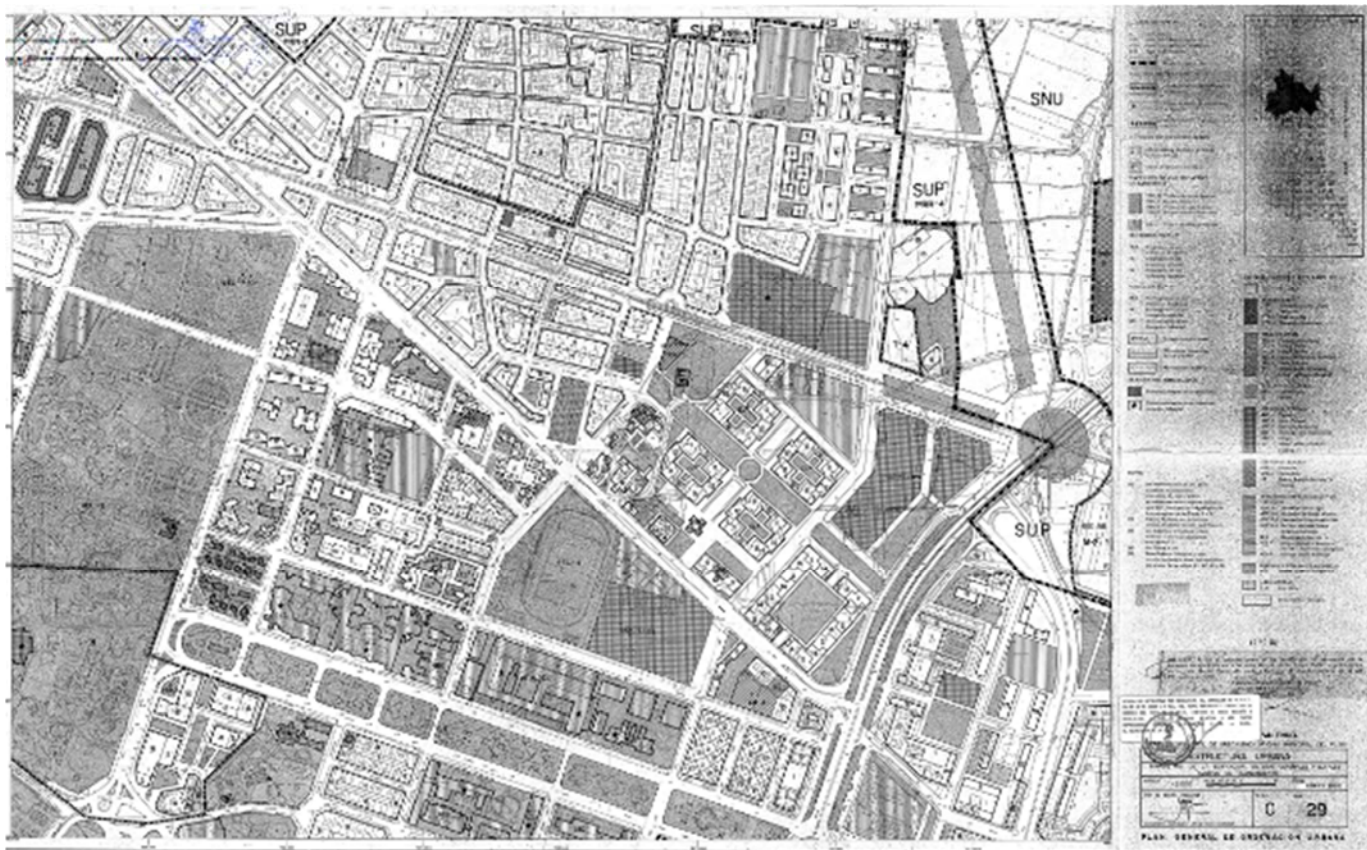
El planeamiento propuesto tiene en consideración y se adapta a lo indicado en el PMUS de la ciudad de Valencia.

3.6.2.3. Planeamiento urbanístico

3.6.2.3.1. Plan General de Ordenación Urbana 1988

Para el ámbito de la MPP incluye las siguientes características:

- Clasificación: SUP – Suelo Urbanizable Programado
- Calificación: GRV-2, GRV-3, GTR-2, GEL-2 y EDA
- Uso dominante: Residencial (EDA)



3.6.2.3.2. Plan Parcial Benimaclet – SUP T4

El Plan General de Ordenación Urbana de València (en adelante PGOU) delimita el Sector de suelo urbanizable programado PRR-4 Benimaclet.

Una modificación puntual del PGOU, aprobada definitivamente por Acuerdo del Gobierno Valenciano, de fecha 7 de marzo de 1.994, incrementaba la densidad de viviendas por Hectárea, pasando de las 65 viv./Ha. inicialmente propuestas por el Plan General a las 75 viv./Ha., pero manteniendo la misma edificabilidad unitaria. Asimismo, se pretendía incrementar las alturas máximas, (hasta 12 alturas), en función de la ubicación de las manzanas respecto a los distintos tipos de viales incluidos en el Sector.

El Plan Parcial aprobado definitivamente por el Pleno Municipal del Ayuntamiento de Valencia de fecha 25 de marzo de 1.994 modifica el Sistema de Actuación propuesto para su ejecución era el de expropiación por medio de Concesión Administrativa, lo cual exigía la previa aprobación de unas Bases para el Concurso de Adjudicación de la citada Concesión.

El "Plan Parcial del Sector de Suelo Urbanizable nº4 "Benimaclet" del PGOU de València", PP), siendo este el Documento Refundido del Plan Parcial y de Reforma Interior de Mejora, es aprobado definitivamente por Pleno de Ayuntamiento el 25 de abril de 2003.

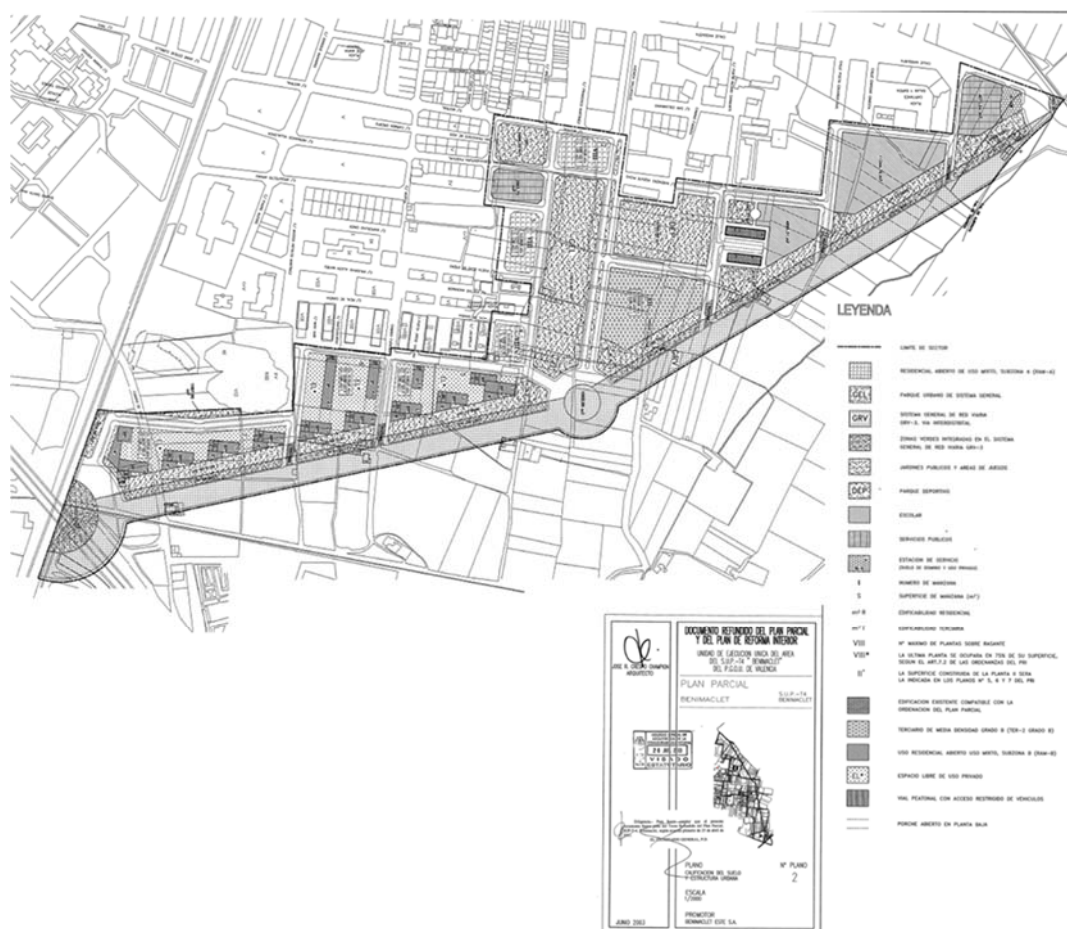


Figura 12 Plano I-07 Información – Planeamiento vigente. Calificación y Estructura urbana

DATOS GENERALES DEL SECTOR	PG-PP-PRIM- 2003 PLANEAMIENTO VIGENTE	
SUPERFICIE SECTOR (SBS)	268.575,56	m2s
Superficie enclave urbano (Resid Prex.)	1.200,00	m2s
Red Primaria externa (PRV ADSCRITA)	3.878,00	m2s
Red Primaria INSCRITA (Parque)	21.170,17	m2s
Red Primaria INSCRITA (Comunicaciones) No computable	69.210,30	m2s
Red Primaria perteneciente (Comunicaciones) Computable	15.726,65	m2s
SUPERFICIE COMPUTABLE SECTOR (SCS)	178.195,09	m2s
IEB (SBS)	0,60	m2t/m2s
IER (SBS)	0,52	m2t/m2s
IET (SBS)	0,08	m2t/m2s
EDIFICABILIDAD TOTAL	161.455,00	m2t
EDIFICABILIDAD RESIDENCIAL	139.928,00	m2t
EDIFICABILIDAD TERCARIA	21.527,00	m2t

Esta ordenación concentra la edificabilidad de uso residencial en la mitad Sur del Plan Parcial y destina la mitad Norte a dotaciones dado que tiene la ventaja de situarse en el punto más próximo al casco histórico de Benimaclet. La ordenación volumétrica de la edificabilidad de uso residencial compone una fachada a la Ronda Norte y cierra con un borde urbano identificable, el final de la ciudad, marcando un límite diferenciador del suelo dedicado a huerta. Aspectos totalmente contrarios a la integración de la ciudad con la huerta, a desdibujar los límites y hacer una transición más permeable.

Las alturas de la edificación tienen una media de 14 alturas con escalonamientos de 10 y 12 plantas, y 20 plantas en los dos extremos del sector recayentes a la ronda norte. La justificación de la agrupación de edificaciones de mayor altura en los extremos es para liberar suelo sobre su espacio posterior y reducir la presión urbanística y el impacto visual sobre las edificaciones colindantes y preexistentes en el suelo urbano.

Se concentra la edificabilidad residencial en las manzanas situadas al sur del Plan.

Plantea un gran parque urbano y una parcela de uso terciario ubicados en la zona central del sector, así como algunas manzanas dotacionales.

Las tipologías residenciales planteadas son abiertas de uso mixto y como ya se ha dicho, se ubican en la zona mitad sur del sector de ordenación.

3.6.2.3.3. Determinaciones del Plan Especial de Directrices de Calidad Urbana 2018

El 28 de junio de 2018, el Ayuntamiento de València aprueba definitivamente, al amparo de lo establecido en el art.43 de la LOTUP, el Plan Especial de Directrices de Calidad Urbana (en adelante PED), siendo el instrumento que establece los objetivos, indicadores y directrices de calidad urbana de València en el ámbito de las Áreas Funcionales en él definidos.

La MPP **se considera integrada y en concordancia con el PED**. No consta que afecte a las determinaciones de ningún otro instrumento de planificación territorial o sectorial.

El PEDCU toma, entre otros, os siguientes criterios:

"Se proponen unos objetivos estratégicos generales, sobre campos de intervención en los que el planeamiento urbanístico tiene capacidad de actuación, lo suficientemente universales para poder establecer un marco de calidad urbana para toda la ciudad, que posteriormente se completarán con las directrices personalizadas para cada barrio surgidas del diagnóstico de cada área funcional tras la aplicación de los indicadores y de los procesos de participación pública.

5.- Espacio público

Conseguir la habitabilidad del sistema de espacios públicos mediante la accesibilidad a todos los ciudadanos de un barrio tanto de los parques como de los espacios libres de proximidad, su integración en la infraestructura verde, de forma que dispongan de la calidad ambiental, confort y seguridad que permita la convivencia y relación de las personas.

7.- Movilidad

Conseguir una estructura de ciudad a la escala del peatón, mediante la jerarquización del tráfico rodado, ordenando cada área funcional a partir de la accesibilidad del peatón a los equipamientos y espacios libres, con reservas de aparcamiento para reducir el espacio de ocupación de vía pública y la conexión del barrio con las redes de carril bici y transporte público."

El ámbito de la MPP queda incluido en el **Área Funcional nº18**, con uso global residencial, y delimitada por la Avenida Alfahuir, Bulevar Periférico Norte (ronda norte), Avenida de Cataluña y Avenida Primado Reig. Sin embargo, esta Área Funcional nº18 no engloba un único barrio, sino que recoge total o parcialmente los barrios de Sant Llorens (Distrito 15 Rascanya), Trinitat (Distrito 5 La Saïdia), Jaume Roig (Distrito 6 El Pla del Real) y Benimaclet y Camí de Vera (Distrito 14 Benimaclet).

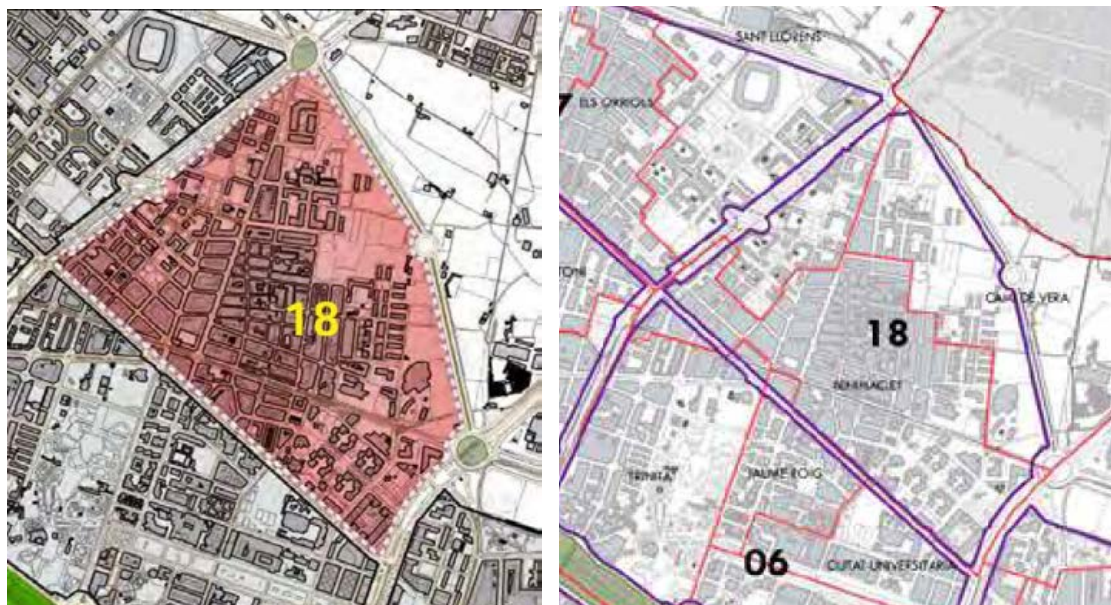


Figura 13 Plan Especial de Directrices de Calidad Urbana. Fichas de área funcional, página 270 (1). Ámbitos territoriales, página 40(2).

Análisis de los indicadores para el Área Funcional 18 (en adelante AF-18), en cuanto a movilidad. Se incluye el escenario E2 que tiene en cuenta los aspectos incorporados en la MPP.

MOVILIDAD	
Directrices del PED que contempla la MPP:	E2
Objetivo de implantar un modelo de movilidad sostenible que permita la accesibilidad a los servicios dotacionales y de redes de transporte público en los márgenes del umbral de calidad	✓
Jerarquizar el tráfico motorizado	✓
Incremento de la superficie de espacio público destinada al uso peatonal	✓
Fomentar los desplazamientos peatonales y en bicicleta	✓
Disposición de paradas de transporte público y de aparcamiento de bicicletas en el entorno de los equipamientos	✓
Reducción de los espacios de aparcamiento en vial	✓
Propuestas desde el PED que contempla la MPP:	
Jerarquización del tráfico y regulación del sistema de aparcamiento para conseguir incrementar el suelo de prioridad peatonal mediante la ordenación de supermanzanas	✓
Peatonalización de los núcleos históricos tradicionales e integrarlos con la infraestructura verde estructural mediante viarios de prioridad peatonal	✓
Aplicación de técnicas de calmado del tráfico que mejoren la calidad del espacio público y fomenten los desplazamientos peatonales y en bicicleta	✓
Reservas de plazas de aparcamientos de bicicletas	✓

Tabla 9 Análisis de los indicadores del área funcional 18 en cuanto a movilidad.

3.6.2.3.3.1. Directrices generales

Las directrices generales según el artículo 21, el PED estima las siguientes indicaciones en cuanto a movilidad y que se han tenido en cuenta en la definición de la Ordenación Pormenorizada de la MPP:

"Las directrices generales son determinantes del modelo de ciudad próxima y sostenible el equilibrio dotacional, la habitabilidad del espacio público y el derecho de vivienda"

01 PRIORIDAD PEATONAL	<i>Incrementar el porcentaje de espacio público viario al servicio de los peatones</i>
Aplicación en la MPP Entre los objetivos de la MPP se encuentran: ✓ Potenciar los recorridos peatonales y ciclistas como modo de transporte prioritario de la actuación con el fin de garantizar un espacio público vivo, de estancia, de encuentro y disfrutado. ✓ Disponer de un gran parque central que articule el conjunto de la actuación y su relación con las tramas colindantes. ✓ Incorporar equipamientos abiertos, integrados en las zonas verdes, que puedan ser usados de manera multifuncional y que permitan dotar de uso intenso los parque y jardines proyectados.	
08 PACIFICACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO	<i>Aplicación de técnicas de calmado de tráfico que mejoren la calidad del espacio público, jerarquizando el tráfico rodado en función de su intensidad, delimitando zonas de carga y descarga.</i>
Aplicación en la MPP La MPP apuesta por: ✓ La velocidad debe ser variable. Hay que combinar un rápido acceso al recinto urbano con la recuperación de los espacios libres como espacio de convivencia, reduciendo la velocidad y promoviendo el tránsito ciclista y peatonal. ✓ La movilidad interna sostenible. Los modos de circular son uno de los elementos principales que estructuran la ordenación. Existe una jerarquía clara, desde la ronda perimetral hasta las calles distributivas interiores, que permiten el acceso a las distintas áreas. ✓ Establecer unos criterios de movilidad que minimicen el impacto del tráfico rodado a la vez que garanticen su accesibilidad. ✓ Concentrar la accesibilidad exterior del ámbito desde los extremos meridional y septentrional del ámbito a través de la conexión a la ronda. ✓ Completar y consolidar los itinerarios internos rodados de los bordes existentes con el fin de suturar y regenerar las tramas actuales. ✓ Minimizar los recorridos pasantes interiores y evitar la construcción de nuevos viarios secundarios que expulsen del espacio público a los peatones y ciclistas.	
09 APARCAMIENTOS	<i>Impulsar el acondicionamiento provisional o definitivo de las parcelas dotacionales sin uso como aparcamiento público que permita liberar de vehículos las calles.</i>
Aplicación en la MPP La MPP apuesta por: ✓ Garantizar la dotación de aparcamientos públicos exigidos en la red viaria para la nueva actuación de manera coordinada con la distribución de usos previstos y la zonificación de espacios libres y dotacionales estructurantes.	

Tabla 10 Directrices generales del área funcional 18 en cuanto a movilidad

3.6.2.3.2. Directrices particulares

Las directrices particulares para el AF-18, el PED estima las siguientes indicaciones en cuanto a movilidad y que se han tenido en cuenta en la definición de la Ordenación Pormenorizada de la MPP:

"La jerarquización del tráfico, generando Espacios Libres peatonalizados y arbolados podría dar respuesta a la necesidad de aumentar Espacios Libres de forma global, mejorando la accesibilidad a los equipamientos, y potenciando la identidad del área al relacionar el Núcleo Histórico de "Benimaclet" con los elementos de su entorno, así como su conexión con el resto de la Ciudad."

"Además de la implantación de aparcamiento sería necesario revisar la escasez de carriles bici en el área para alcanzar los valores del umbral y conectarse con esta infraestructura en las áreas de su entorno."

3.6.2.3.4. Estrategia Integral Participativa de Benimaclet "Benimaclet és futur"

En septiembre de 2016 se iniciaron los trabajos para la mejora del barrio de Benimaclet, en concreto en el ámbito objeto de la presente MPP, con diversos talleres, reuniones y debates. Fruto de ello, se produjo el "Documento Base de la Estrategia Integral Participativa para el barrio de Benimaclet en la Ciudad de Valencia", documento este que como veremos ha ido evolucionando como se aprecia en las encuestas que sirvieron de base al PE del Área Funcional 18.

El 4 de junio de 2018 el Ayuntamiento de Valencia aprueba la "Estrategia Integral Participativa en el Barrio de Benimaclet". Atendiendo a las demandas y necesidades del barrio surgidas del proceso participativo, el Ayuntamiento de Valencia presenta las actuaciones a desarrollar, y que la MPP incorpora, en la medida de lo posible, dentro de su ámbito de actuación.

La MPP que se plantea asume el reto de aunar los resultados de los procesos participativos, **apoyar y promover el grueso de conclusiones** ya que, como se define en su documento base:

*"Por un lado, introduce un modelo de intervención institucional centrado en la **mejora de las condiciones de vida, la inclusión y la cohesión social**, al mismo tiempo que se construye y fortalece la comunidad. Y, por otro lado, se trata de una herramienta de co-diseño de políticas públicas en el territorio más próximo a la ciudadanía, que sirva para **definir las líneas de actuaciones prioritarias** para el gobierno municipal configurando una guía de trabajo del Ayuntamiento de Valencia en el barrio de Benimaclet, teniendo en cuenta la viabilidad técnica y asignación presupuestaria de dichas líneas de actuación."*

*Es, en definitiva, un proyecto en el que **ciudadanía, personal técnico y representantes políticos han trabajado de forma conjunta en el diseño de una estrategia integral** que alcanza todas las dimensiones de la vida del barrio de Benimaclet, a través de un trabajo participativo y en red."*

En los siguientes cuadros se presenta un resumen de las actuaciones obtenidas en este proceso de participación y que la MPP asume como objetivos de la planificación en lo referente a la movilidad:

CONSEGUIR UN BARRIO CON UNA MOVILIDAD MÁS AMABLE

Líneas de actuación de la Estrategia que contempla la MPP:

PRIORIZACIÓN DE LAS PERSONAS VIANDANTES Y DE LA BICICLETA
<i>Pacificación del tráfico rodado</i>
<i>Señalización de las entradas rodadas mediante creación de umbrales</i>
<i>Rediseño de los cruces</i>
REDUCIR AL MÁXIMO EL TRÁFICO RODADO DE PASO DE NO RESIDENTES. NO PROLONGACIÓN DE LA AVENIDA VALLADOLID
<i>Modificación de las determinaciones de planeamiento</i>
<i>Convertir el "camí de Farinós" en camino para los peatones</i>
<i>Eliminación parcial de la rotonda de conexión de la Ronda Norte (Se elimina la conexión rodada)</i>
ALTERNATIVAS AL APARCAMIENTO DE VEHÍCULOS EN SUPERFICIE EN EL VIARIO EXISTENTE
GENERAR APARCAMIENTOS SEGUROS DE BICICLETAS
CONEXIÓN DE LOS CARRILES BICI DE LA CIUDAD CON EL BARRIO
<i>Implantación de nuevos carriles bici y conexión con los existentes</i>
MEJORA DE LA CALIDAD URBANA EN CALLES DE TRÁFICO RODADO
<i>Urbanización de calles con modificación de la sección viaria</i>
<i>Conversión de la Avenida Valladolid en una avenida-paseo, consolidándose como la calle comercial principal del barrio.</i>
MEJORA DE LA CALIDAD URBANA EN CALLES PEATONALES
<i>Urbanización de calles con la introducción de arbolado y mobiliario urbano</i>
DISMINUCIÓN DEL IMPACTO VISUAL Y ACÚSTICO DE LA RONDA NORTE
<i>Mejora de la conexión ciudad-huerta con la potenciación de la transversalidad de los caminos tradicionales (Farinós, de les Fonts y de Vera)</i>
<i>Incorporación de una franja de protección contigua a la Ronda que contenga vegetación, recorridos para viandantes y ciclistas, espacios de recreo y miradores elevados sobre la huerta.</i>

3.6.2.3.5. Plan Especial del AF-18 Benimaclet (en tramitación)

La Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de Valencia, en sesión ordinaria celebrada el 3 de diciembre de 2021, dispuso encargar a la empresa municipal AUMSA las actuaciones técnicas y jurídicas necesarias para la elaboración del Plan Especial del Área Funcional Benimaclet (en adelante PEA) y documentos complementarios.

La mercantil AUMSA, en ejecución del acuerdo citado, una vez concluido el procedimiento de licitación y adjudicación del contrato, el 15 de julio de 2022 formaliza con la mercantil "Ezquiaga Arquitectura, Sociedad y Territorio, SL" (en adelante equipo redactor) el contrato de servicios para la elaboración del Plan Especial del Área Funcional Benimaclet de Valencia.

En el momento de redactar el presente documento, el mencionado PEA se encuentra en tramitación, habiendo presentado AUMSA los documentos para el inicio la Evaluación Ambiental Estratégica el pasado 13 de julio de 2023. Tal y como se extrae de la **Resolución de Alcaldía 203 de 20 de octubre de 2023** que da cumplimiento a la Sentencia de la Sección 1ª de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal superior de Justicia de la Comunidad Valenciana nº 23, de 3 de mayo de 2023 el Ayuntamiento de Valencia:

"Dar traslado a la mercantil que ha presentado una alternativa para el desarrollo del Sector de Suelo Urbanizable "Benimaclet" de los estudios y análisis que sobre el desarrollo del Sector ha realizado la asistencia técnica contratada para la redacción del Plan especial del Área Funcional de Benimaclet para que sean tenidos en cuenta en la propuesta que se tramite."

De la documentación que forma parte del Borrador del Plan y el Documento Inicial Estratégico del PEA se extraen las siguientes necesidades y criterios de ordenación a tener en cuenta como objetivos de la actual propuesta de MPP. Éstas en lo que se refiere a la movilidad se concretan en:

- ✓ Lograr una adecuada conectividad peatonal con la huerta a través de la Ronda Norte. Esto implica dar una mejor configuración a los pasos de los caminos tradicionales, y, en una de las alternativas, renunciar a prolongar la Avenida Valladolid hasta la rotonda hoy existente.
- ✓ Propiciar la especialización de las vías de delimitación de células urbanas en los tráficos de relación entre células, y del calmado de tráfico en el interior de las mismas, procurando la progresiva recuperación de espacio público para el peatón.
- ✓ Establece una red de itinerarios peatonales accesibles principales, más allá de los anchos mínimos legales, incorporando la perspectiva de género y jerarquizando la misma desde la escala territorial hasta la de los itinerarios cotidianos.
- ✓ Lograr una adecuada conectividad peatonal con la huerta a través de la Ronda Norte. Esto implica dar una mejor configuración a los pasos de los caminos tradicionales, y, en una de las alternativas, renunciar a prolongar la Avenida Valladolid hasta la rotonda hoy existente.
- ✓ Recupera el itinerario de los caminos históricos de acceso a Benimaclet atravesando la ronda y el parque con carácter peatonal hasta la red urbana de itinerarios.
- ✓ Simplificar y jerarquizar la red viaria
- ✓ Propiciar la especialización de las vías de delimitación de células urbanas en los tráficos de relación entre células, y del calmado de tráfico en el interior de las mismas, procurando la progresiva recuperación de espacio público para el peatón.
- ✓ Parque de borde urbano actúa como un gran contenedor de itinerarios peatonales entre los que se propone un circuito saludable de hasta 1.300 m de longitud que no cruza vial motorizado alguno, este itinerario se enlazarán con las conexiones dentro del parque, las zonas verdes próximas y a los caminos de huerta de Farinòs, Fonts, Senda y Vera.
- ✓ Dar respuesta a la necesidad de aparcamiento del barrio, con la reserva de áreas reguladas de estacionamiento, así como la reserva de dotacional público para aparcamiento en altura.

3.6.2.3.6. Planeamiento propuesto

De acuerdo con el planeamiento propuesto:

- Superficie computable del sector: 178.195,09 m²
- Edificabilidad Residencial (ER): 129.162,92 m²t
- IENR: 0,48 m²t/m²s
- Edificabilidad Terciaria (ET): 32.282,08 m²t

- IENT: 0,12 m²t/m²s
- Número m3ximo de viviendas: 1.345
- Incremento de poblaci3n: 2.591 habitantes
- Densidad: 1,92 hab/viv

El incremento de suelo edificable influir3 en el mercado laboral, actividades econ3micas, parque de veh3culos, indicadores demogr3ficos, etc. del barrio de Benimaclet, ya previsto en el Plan Parcial del SUP-T4.

3.6.2.4. An3lisis espacios libres y equipamientos

La intenci3n de la MPP es la de incorporar equipamientos abiertos, integrados en las zonas verdes, que puedan ser usados de manera multifuncional y que permitan dotar de uso intenso los parques y jardines proyectados. Adem3s, los equipamientos y los espacios libres dan car3cter a la ciudad. Son activos sustanciales en la consolidaci3n de la autonom3a funcional de Benimaclet y deben otorgar un valor a3adido a la oferta del entorno.

Destacar que para la MPP es importante definir los l3mites de crecimiento del borde urbano, generando espacios de transici3n entre la huerta y la ciudad, adem3s de la resoluci3n del borde urbano para establecer una transici3n planificada y coordinada con la trama agr3cola de alto valor paisaj3stico y patrimonial.

La MPP entiende y promueve que la movilidad interna ha de ser sostenible. Los modos de circular son uno de los elementos principales que estructuran la ordenaci3n, donde existe una jerarqu3a clara, desde la ronda perimetral hasta las calles distributivas interiores, que permiten el acceso a las distintas 3reas. La velocidad deber ser variable, hay que combinar un r3pido acceso al recinto urbano con la recuperaci3n de los espacios libres como espacio de convivencia, reduciendo la velocidad y promoviendo el tr3nsito ciclista y peatonal.

La MPP incorpora y potencia los recorridos peatonales y ciclistas como modo de transporte prioritario de la actuaci3n con el fin de garantizar un espacio p3blico vivo, de estancia, de encuentro y v3vido.

3.6.2.4.1. Espacios libres

Los espacios libres en el contexto urbano son sello de identidad y cohesi3n social. Incorporan elementos naturales y patrimoniales, integran en la ordenaci3n los conectores ecol3gicos (acequias e itinerarios hist3ricos), recuperan las permanencias territoriales y trazas de gran valor identitario, cultural y ecol3gico.

El sistema de espacios libres de la actuaci3n constituye el referente esencial de la ordenaci3n urban3stica, no solo porque ocupa la mayor superficie del terreno, en proporciones muy superiores a la que supone la huella de la edificaci3n, sino porque, al estar definida por las caracter3sticas del propio terreno, permite mantener la estructura geol3gica del mismo, sin apenas alteraciones antr3picas que lo desnaturalicen.

Las Zonas Verdes se desarrollan a lo largo de todo el ámbito, configurando un parque lineal transición en paralelo a la Ronda norte, con franjas que se internan para conectar con los recorridos provenientes del barrio de manera que las nuevas circulaciones se integren con naturalidad y fluidez a las ya existentes. El incremento de las zonas verde respecto del planeamiento vigente es de más de 20.000m² (un incremento superior al 40%).

El **gran parque equipado en la zona central se interna hasta alcanzar el núcleo de Benimaclet** de forma que se facilite el acceso a la zona verde desde el centro del barrio. El parque está rodeado de espacios dotacionales que complementan su uso y potencian la percepción del espacio público en el corazón del ámbito.

Este gran espacio libre, se posibilita gracias a la propuesta viaria del proyecto que parte de contener el ámbito del tráfico rodado en el ámbito, minimizando los viarios locales y destinando a recorridos peatonales y espacio libre el suelo de la avenida Valladolid en el sector.

El diseño del espacio público, se busca recuperar la memoria del parcelario de la huerta, y sus caminos cuya traza sirve para ordenar la totalidad de las zonas verdes del ámbito. En lo relativo a soluciones constructivas, materialidad y paisajismo, el proyecto tiene la vocación de mantener la cota natural del terreno, sellando al mínimo el espacio público, re naturalizando con especies autóctonas y haciendo uso de sistemas de drenaje sostenible.

Se trata, por tanto, de definir un sistema que remita de forma directa al paisaje, a la historia y a la actividad agrícola; en suma, mantener al máximo la identidad paisajística del lugar. Un sistema que recupera y mantiene la memoria del lugar a partir de la conversación estricta de su ADN territorial.

3.6.2.4.2. Equipamientos públicos

La necesidad de servicios de los ciudadanos, a modo de equipamientos, responde a criterios básicos de función y escala: la función corresponde al conjunto de necesidades sectoriales de las personas, con especial atención a los indicadores de referentes a seguridad, género y edad. La escala, corresponde al radio de servicio del equipamiento (proximidad y referencia), que garanticen la asistencia, a los nuevos residentes y generen espacio social de intercambio entre vecinos y el resto de ciudadanos. Hay que tener en cuenta que los equipamientos de mayor consumo de suelo, pueden ser los de menor radio, como son el caso de los educativos.

El suelo necesario para los equipamientos a la ciudad tiene una lógica escalar y no lineal: las necesidades de los equipamientos y de servicios públicos atienden a los déficits de la ciudad consolidada y a la atención propia de las necesidades generadas por los nuevos residentes.

Las parcelas dotacionales, a pesar de estar concentradas en torno al parque central, también se distribuyen hacia los extremos para no dejar ningún área sin reequipar. Esta **distribución homogénea de los equipamientos, además de los terciarios de los complejos mixtos de los extremos** y de algunas de las manzanas residenciales intermedias, permiten configurar el barrio como **"Ciudad 15min"** donde las dotaciones, los centros de trabajo, el ocio y los servicios estén próximos a la mayoría de las ubicaciones.

El suelo dotacional público destinado a equipamiento previsto en la ordenación propuesta pertenece en su conjunto a la red secundaria.

3.6.2.5. Análisis de la red viaria

3.6.2.5.1. Accesibilidad exterior

La solución adoptada parte de la voluntad de generar una transición ordenada entre la trama urbana y la agrícola existente, minimizando el impacto territorial de la ronda y cosiendo los bordes para resolver las discontinuidades en los trazados provocados por la construcción de dicha infraestructura.

Por ello, y de acuerdo con la Estrategia Integral Participativa para el Barrio de Benimaclet, se considera conveniente evitar la prolongación de los trazados viarios existentes en el interior del ámbito, siempre que garantice la adecuada accesibilidad rodada a cada una de las manzanas que componen la nueva pieza urbana propuesta y permita dotar de dicho ámbito de las plazas de aparcamiento que exige el TRLOTUP.

La movilidad se resuelve mediante el principio general de VELOCIDAD VARIABLE, que se basa en la combinación de rápido acceso al centro con la potenciación del tránsito ciclista y peatonal. De forma que dicha velocidad se va disminuyendo a medida que los viales se adentran en el interior del asentamiento y entran en contacto con la edificación, especialmente la residencial.

Así, se define una jerarquía viaria que responde a las distintas necesidades de comunicación entre el perímetro del ámbito y su corazón, constituyendo un sistema de gradación sucesiva, en función del cual el programa se adapta en correspondencia a la especificidad de los distintos niveles y la velocidad disminuye correlativamente:

- NIVEL 1: Vía arterial de acceso o metropolitana. Bulevar Periférico Norte (Ronda Norte).
- NIVEL 2: Vías colectoras e interdistritales (Emilio Baró, Vicent Zaragoza, , etc.).
- NIVEL 3: Vías locales, distribuidoras de los flujos domésticos internos que dan acceso a las parcelas delimitadas y las áreas de aparcamiento.
- NIVEL 4: Áreas de estacionamiento, vías terminales de la jerarquía vial rodada.

La accesibilidad exterior del ámbito se garantiza desde las rotondas ubicadas en los extremos norte y sur del Bulevar Periférico Norte (nivel 1), que conectan con las vías colectoras (nivel 2) y a través de 2 conexiones con la Ronda (nivel 3). Se trata, por tanto, de un modelo que sacrifica algo de velocidad (no decisiva en recorridos de tan discreto tamaño), para ganar mucho en seguridad, convivencia y sostenibilidad.

El ámbito de la MPP, con vocación de relación con el resto de la ciudad, y, por lo tanto, con el barrio de Benimaclet tiene una buena conexión con el resto de València a través del Bulevar Periférico Norte (Ronda Norte), la Avenida Cataluña, la Avenida Vicent Zaragoza y la Avenida Alfahuir, entre otras. Además, el ámbito es muy próximo a la carretera V-21, que conecta con la A-7 en sentido Barcelona.

En cuanto a la Avenida Valladolid se estima muy conveniente la no prolongación de dicha vía para el uso del tráfico rodado, para favorecer el desarrollo del parque central previsto en la ordenación. Por ello, se opta por mantener dicho suelo para su destino de comunicaciones, pero incorporándolo a las circulaciones de los medios peatonales y uso restringido de vehículos de emergencia.

En la imagen siguiente se pueden observar el viario principal y el secundario del entorno del ámbito de actuación:

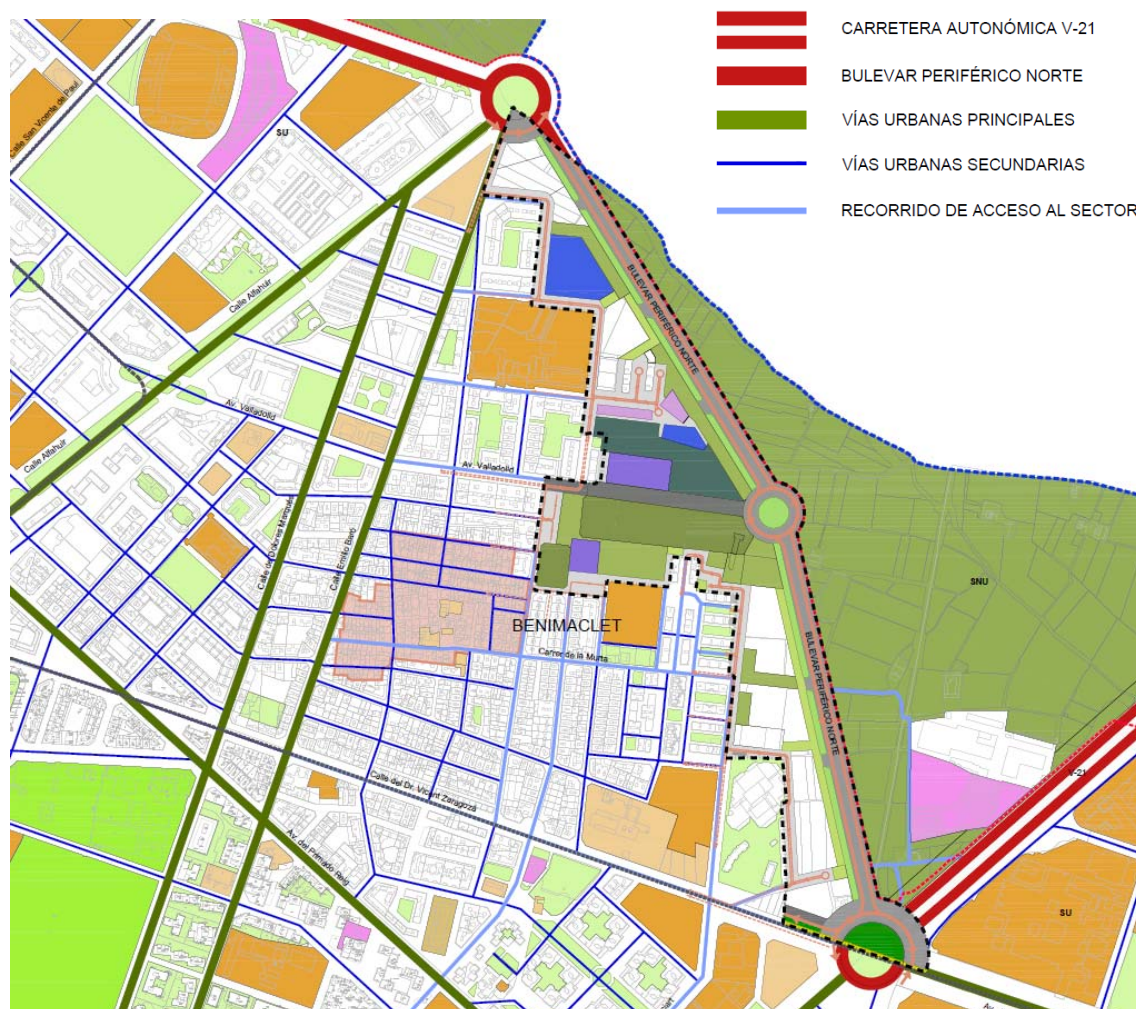


Figura 14 Representación gráfica ejes vertebradores del entorno del ámbito de actuación

3.6.2.5.2. Intensidades vehículos motorizados

Se recogen a continuación las intensidades de tráfico de la ciudad de Valencia, en el entorno del ámbito de actuación, en días laborables en el mes de noviembre de 2024:

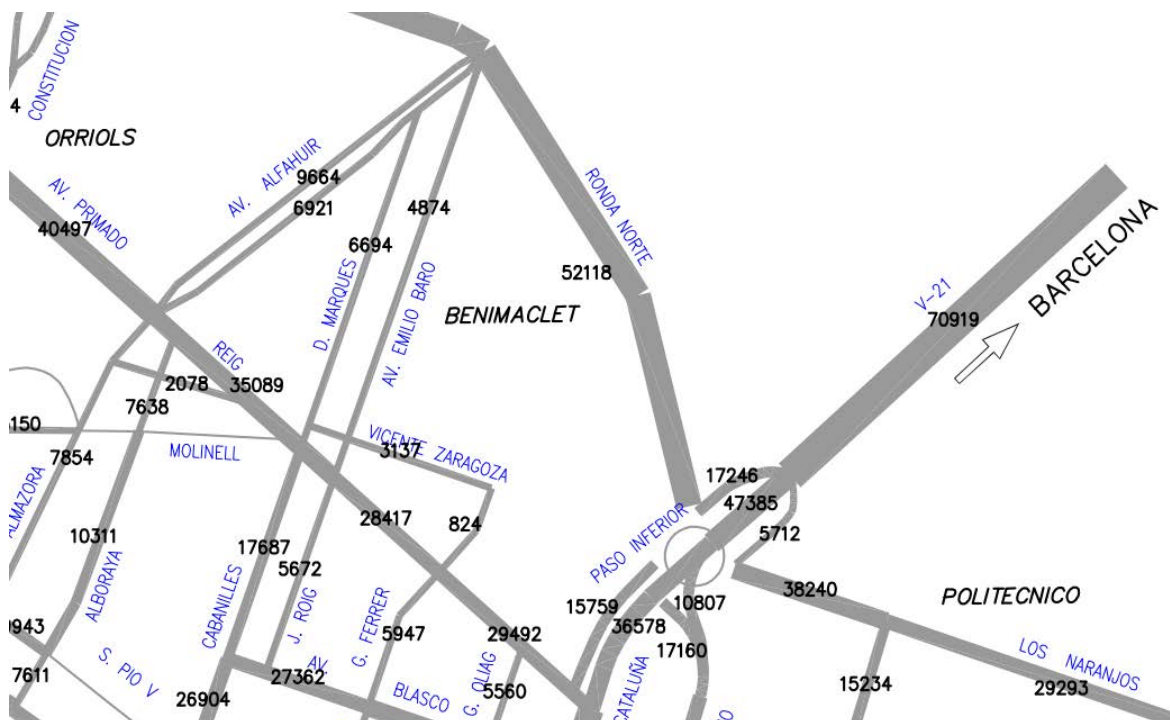


Figura 15 Intensidades de tráfico, octubre 2024. Fuente: Servicio de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Valencia

Como se puede observar en la imagen la mayor intensidad se encuentra en la ronda Norte donde es de 52.118 vehículos, en la Calle Emilio Baró es de 4.874 vehículos y en el tramo más alejado del sector de la Calle Vicente Zaragoza de 3.137 vehículos diarios.

3.6.2.5.3. Ordenanza de movilidad de la ciudad de Valencia

La ciudad de Valencia dispone de una Ordenanza de Movilidad, aprobada por acuerdo de 25 de abril de 2019, publicada en el BOP el 17 de mayo de 2019 y es aplicable a partir del 8 de junio de 2019.

De acuerdo con el artículo 13 “Velocidades de circulación” para todas las vías de un único carril por sentido la velocidad máxima queda fijada en 30 km/h.

En el sector en la mayoría de las calles existe un único carril por sentido por lo que será necesario advertir al conductor de la necesidad de adecuar la velocidad para evitar posibles atropellos y accidentes a 30 km/h.

De acuerdo con el artículo 16 “Calles residenciales” en las que existe una coexistencia en el mismo espacio de viandantes, ciclistas y vehículos a motor y que están destinadas en primer lugar a las personas viandantes la velocidad máxima de circulación por ellas será de 20 km/h.

3.6.2.5.4. Red viaria interna o de borde del sector

Se recogen a continuación los viarios de nueva creación, los viarios de borde existentes, los ampliados, los prolongados y los peatonales.

1.- Viarios de borde

Los viarios existentes de borde en cuyo ámbito se ubica linde de la actuación con el frente urbano de Benimaclet, que son objeto de reurbanización de sus anchos funcionales y adecuación a las nuevas necesidades de movilidad del Sector, con los objetivos siguientes:

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

1.1- Viarios de borde donde se mantiene la sección existente

Los viarios de borde existentes y sobre los que no se actúa en cuanto a su sección, son los siguientes:

- Vial 41. Bulevar Periférico Norte

1.2.- Viarios de borde donde se realiza una ampliación de la sección existente

Los viarios de borde y a los que se les amplía la sección son los siguientes:

- Vial 02. Calle del Sarcet
- Vial 03 y 04. Calle de la Vila de l'Alcora
- Vial 09, 10 y 11. Calle Ingeniero Vicente Pichó
- Vial 19. Calle Mistral
- Vial 20. Calle Lliri Blau Devesa
- Vial 26, 27 y 28. Calle Diógenes López Mechó

- Vial 40. Calle del Doctor Vicent Zaragoza

1.3.- Viarios de borde donde se realiza una prolongación de la sección existente

- Vial 07 y 08. Calle Poeta Eduardo Bui

2.- Viarios internos de nueva creación

Conforme al Anexo IV de la LOTUP, la anchura mínima de los viales se define en función del uso global, la intensidad de la edificación y el carácter de la vía. Para el uso Terciario, al que se asimila el uso dominante del sector para la aplicación del apartado específico del Anexo IV de la LOTUP, la anchura mínima de viales de sentido único es de 16 metros, y de 20 metros para viales de doble sentido. Los viarios internos de nueva creación son los siguientes:

- Vial 01. Calle A
- Vial 05. Calle B
- Vial 06. Calle C
- Vial 12. Calle D
- Vial 15. Calle E
- Vial 21. Calle F
- Vial 22. Calle Poeta Blas Otero
- Vial 23. Calle Ángel Guardia Cortés
- Vial 24. Calle Real de Gandía
- Vial 25. Calle Jacarilla
- Vial 29. Calle G
- Vial 31. Calle H
- Vial 32. Calle I
- Vial 33 y 34. Calle Fila Fonda
- Vial 35 y 36. Calle J
- Vial 37 y 38. Camino de Vera
- Vial 39. Calle K

3.- Viarios internos donde se realiza la prolongación de los actuales

- Vial 13 y 14. Calle Poeta Ricard Sant Martí y Calle Massalfassar
- Vial 17. Avenida Valladolid

4.- Peatonales

- Vial 16. Camino Farinós
- Vial 18. Avenida Valladolid
- Vial 30. Calle de les Fonts

3.6.2.5.4.1. Vial 01. Calle A. Nueva creación

Con la ejecución del sector permitirá el acceso a las zonas colindantes y se considerará un vial secundario. Se denominará vial de nueva creación V01, Calle A y contará con:

- Vial de 19,58 m de ancho.
- Tiene la función de delimitar las parcelas edificables colindantes del propio del sector.
- La circulación prevista es de doble sentido mediante dos carriles.
- Cuenta con una sección funcional única formada por el siguiente programa: acera de 2,58 m de ancho, aparcamiento en batería con plazas de 4,50 m de largo y 2,30 m de ancho con arbolado de alineación dispuestos cada 7,50 m mediante alcorques individuales, calzada de doble carril de ancho 6,00 m, aparcamiento en batería con plazas de 4,50 m de largo y 2,30 m de ancho con arbolado de alineación dispuestos cada 7,50 m mediante alcorques individuales y 2,00 m de ancho de acera.

En la imagen siguiente se puede observar la sección del Vial:



Figura 16 Sección Vial 01. Calle A

3.6.2.5.4.2. Vial 02. Calle del Sarcet. Ampliación del viario existente

La Calle del Sarcet cuenta actualmente con un sentido de circulación con un carril y una zona de aparcamiento en cordón, únicamente cuenta con acera a un lado. Actualmente no soporta un tráfico elevado.

Se recoge a continuación una fotografía de la Calle del Sarcet:



Figura 17 Fotografía de la Calle del Sarcet

Con la ejecución del sector permitirá el acceso a las zonas colindantes y se considerará un vial secundario. Se denominará Calle del Sarcet, Vial V02, será ampliada hacia el interior del sector, y contará con:

- Viario de 20,90 m de ancho que es prolongación de la Calle del Sarcet.
- Tiene la función de delimitar las parcelas edificables colindantes.
- La circulación prevista es de doble sentido mediante dos carriles.
- Cuenta con una sección funcional única formada por el siguiente programa: acera de 2,90 m de ancho con arbolado de alineación dispuestos cada 7,5 m mediante alcorques individuales, aparcamiento en batería con plazas de 4,5 m de largo y 2,5 m de ancho, calzada de doble carril de 6,00 m de ancho, aparcamiento en batería con plazas de 4,5 m de largo y 2,5 m de ancho con arbolado de alineación dispuestos cada 7,5 m y acera de 3,00 m de ancho con arbolado.

En la imagen siguiente se puede observar la sección del Vial:

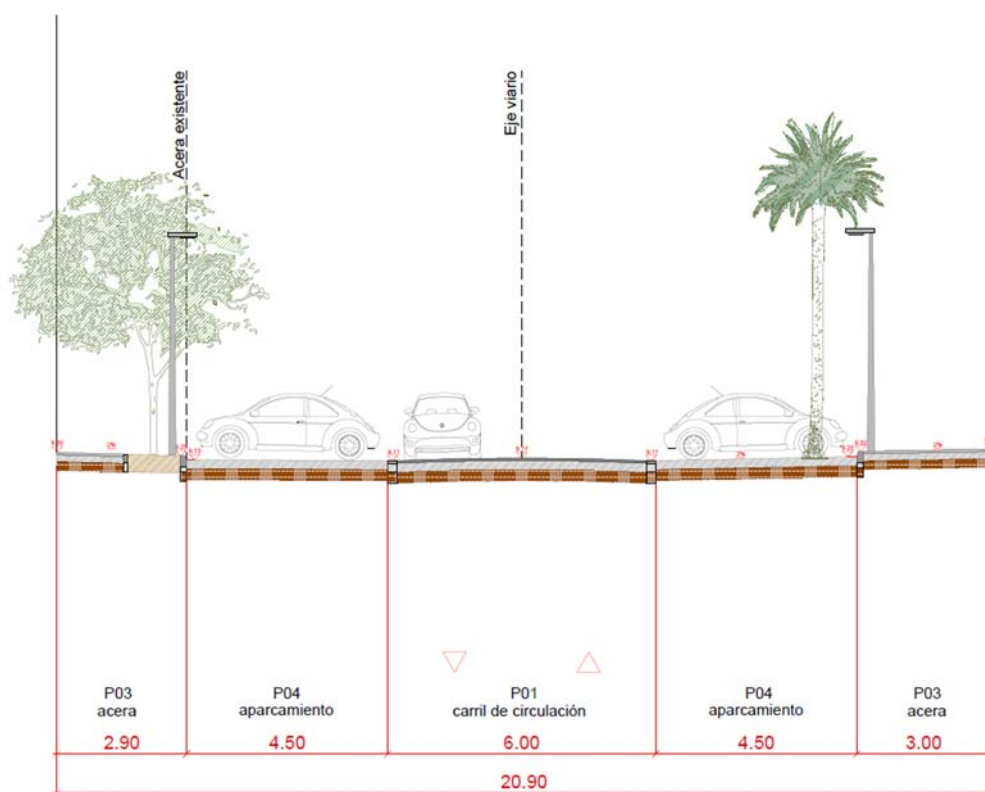


Figura 18 Sección prevista de la Calle del Sarcet, vial 02

3.6.2.5.4.3. Vial 03 y 04. Calle de la Vila de l'Alcora. Ampliaci3n del viario existente

La Calle Vila de l'Alcora cuenta actualmente con un sentido de circulaci3n con un carril y una zona de aparcamiento en cord3n, 3nicamente cuenta con acera a un lado. Actualmente no soporta un tr3fico elevado.

Se recoge a continuaci3n una fotograf3a de la Calle Vila de l'Alcora:



Figura 19 Fotograf3a de la Calle Vila de l'Alcora

Con la ejecuci3n del sector permitir3 el acceso a las zonas colindantes y se considerar3 un vial secundario. Se denominar3 Calle Vila de l'Alcora, Vial V03, ser3 ampliada hacia el interior del sector, y contar3 con:

- Vial de 21,40 m de ancho que es prolongaci3n de la Calle de la Vila de l'Alcora.
- Tiene la funci3n de delimitar las parcelas edificables colindantes.
- La circulaci3n prevista es de doble sentido mediante dos carriles.
- Cuenta con una secci3n funcional 3nica formada por el siguiente programa: acera de 3,40 m de ancho, aparcamiento en bater3a con plazas de 4,5 m de largo y 2,5 m de ancho, calzada de doble carril de 6,00 m de ancho, aparcamiento en l3nea con plazas de 4,5 m de largo y 2,3 m de ancho con arbolado de alineaci3n dispuestos cada 7,5 m mediante alcorques individuales y acera de 3,00 m de ancho.

En la imagen siguiente se puede observar la secci3n del Vial:

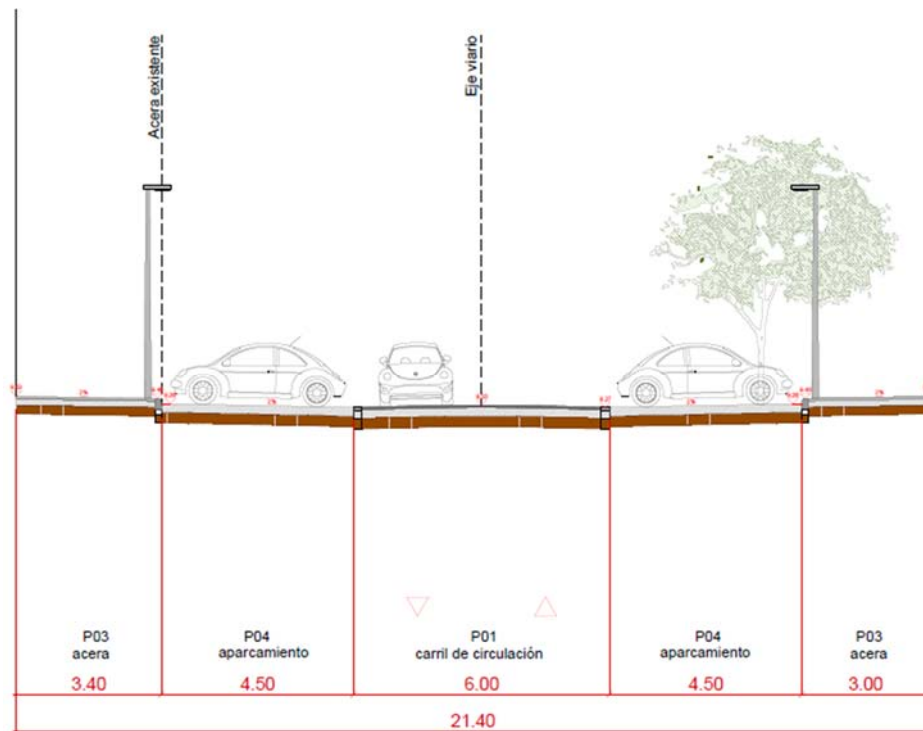


Figura 20 Sección de la Calle Vila de L'Alcora, vial 03

Con la ejecución del sector permitirá el acceso a las zonas colindantes y se considerará un vial secundario. Se denominará Calle Ingeniero Vicente Pichó, Vial V04, será ampliada hacia el interior del sector, y contará con:

- Vial de 21,40 m de ancho que es prolongación de la Calle de la Vila de l'Alcora.
- Tiene la función de delimitar las parcelas edificables colindantes.
- La circulación prevista es de doble sentido mediante dos carriles.
- Cuenta con una sección funcional única formada por el siguiente programa: acera de 4,54 m de ancho, vado de 3,36 m de ancho, calzada de doble carril de 6,00 m de ancho, vado de 2,65 m de ancho y 4,85 m de ancho de acera.

En la imagen siguiente se puede observar la sección del Vial:

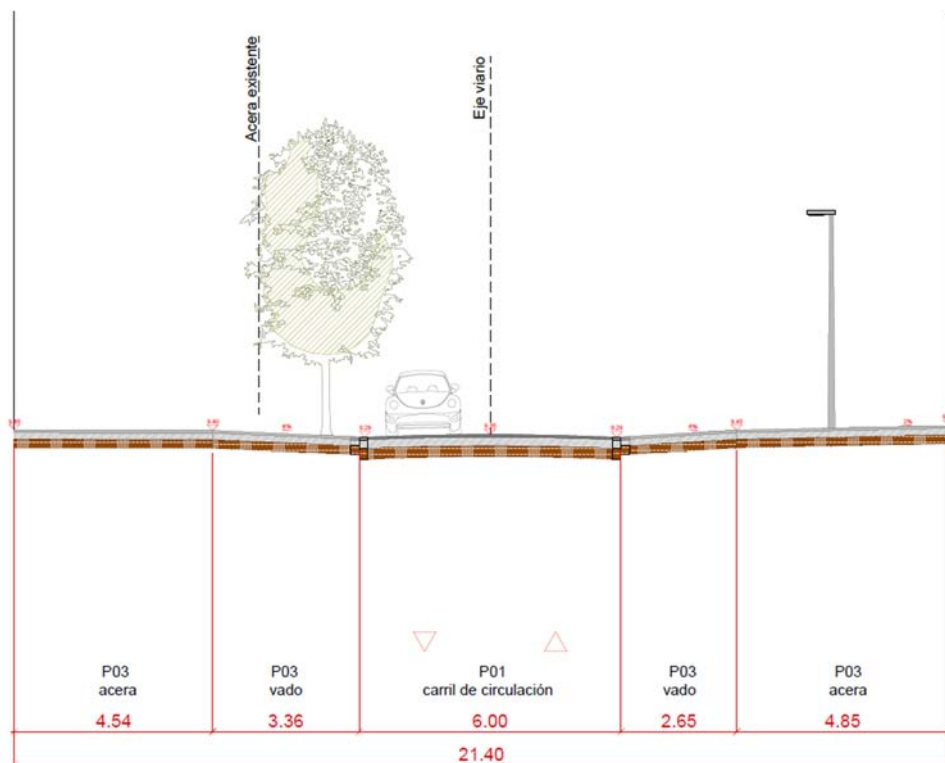


Figura 21 Sección de la Calle Vila de L'Alcora, vial 04

3.6.2.5.4.4. Vial 05. Calle B. Nueva creación

Con la ejecución del sector permitirá el acceso a las zonas colindantes y se considerará un vial secundario. Se denominará vial de nueva creación V05, Calle B y contará con:

- Vial de 19,93 m de ancho.
- Tiene la función de delimitar las parcelas edificables colindantes del propio del sector.
- La circulación prevista es de doble sentido mediante dos carriles de prioridad peatonal.
- Cuenta con una sección funcional única formada por el siguiente programa: acera de 1,80 m de ancho, aparcamiento en batería con plazas de 4,50 m de largo y 2,30 m de ancho, calzada de doble carril de ancho 6,00 m, aparcamiento en batería con plazas de 4,50 m de largo y 2,30 m de ancho, alcorque de 1,20 m de ancho dispuestos cada 7,50 m y acera de 1,93 m de ancho.

En la imagen siguiente se puede observar la sección del Vial:



Figura 22 Sección Vial 05. Calle B

3.6.2.5.4.5. Vial 06. Calle C. Nueva creación

Con la ejecución del sector permitirá el acceso a las zonas colindantes y se considerará un vial secundario. Se denominará vial de nueva creación V06, Calle C y contará con:

- Vial de 13,88 m de ancho.
- Tiene la función de delimitar las parcelas edificables colindantes del propio del sector.
- La circulación prevista es de doble sentido mediante dos carriles de prioridad peatonal.
- Cuenta con una sección funcional única formada por el siguiente programa: calzada de doble carril de ancho 6,38 m, aparcamiento en batería con plazas de 4,50 m de largo y 2,30 m de ancho, alcorques de 1,20 m de ancho individuales con arbolado de alineación dispuestos cada 7,50 m y acera de 1,80 m de ancho.

En la imagen siguiente se puede observar la sección del Vial:

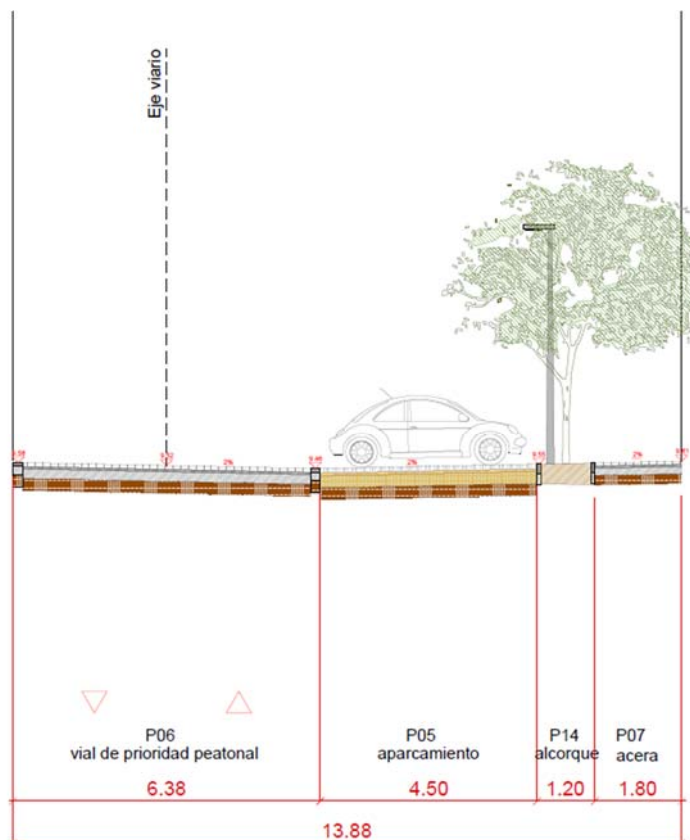


Figura 23 Sección Vial 06. Calle C

3.6.2.5.4.6. Vial 07 y 08. Calle Poeta Eduardo Buil. Prolongación del viario existente

La Calle Poeta Eduardo Buil cuenta actualmente con un sentido de circulación con un carril y aparcamiento en cordón en un lado y en batería en el otro y también cuenta con aceras a ambos lados. Actualmente no soporta un tráfico elevado.

Se recoge a continuación una fotografía de la Calle Poeta Eduardo Buil:



Figura 24 Fotografía de la Calle Poeta Eduardo Buil

Con la ejecución del sector permitirá el acceso a las zonas colindantes y se considerará un vial secundario. Se denominará Calle Poeta Eduardo Buil, Vial V07, será prolongada hacia el interior del sector y contará con:

- Viario de 20,00 m de ancho que es prolongación de la Calle Poeta Eduard Buil.
- Tiene la función de delimitar las parcelas edificables colindantes.
- La circulación prevista es de doble sentido mediante dos carriles.
- Cuenta con una sección funcional única formada por el siguiente programa: acera de 2,00 m de ancho, aparcamiento en batería con plazas de 4,5 m de largo y 2,5 m de ancho con arbolado de alineación dispuestos cada 7,5 m mediante alcorques individuales, calzada de doble carril de 6,00 m de ancho, aparcamiento en batería con plazas de 4,5 m de largo y 2,5 m de ancho con arbolado de alineación dispuestos cada 7,5 m mediante alcorques individuales y acera de 3,00 m de ancho

En la imagen siguiente se puede observar la sección del Vial:

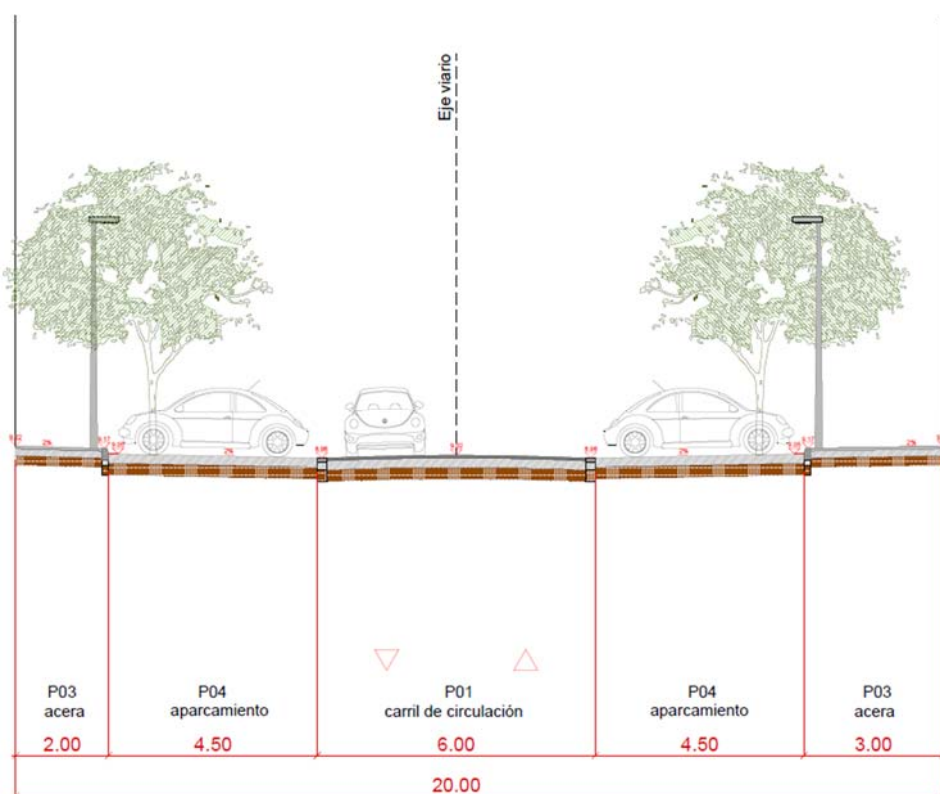


Figura 25 Sección prevista de la Calle Poeta Eduardo Buil, vial 07

Con la ejecuci3n del sector permitir3 el acceso a las zonas colindantes y se considerar3 un vial secundario. Se denominar3 Calle Ingeniero Vicente Pich3, Vial V08, ser3 ampliada hacia el interior del sector, y contar3 con:

- Vial de 20,00 m de ancho, prolongaci3n de la propia Calle del Ingeniero Vicent Pic3.
- Tiene la funci3n de delimitar la parcela edificable del propio sector.
- La circulaci3n prevista es de doble sentido mediante dos carriles.
- Cuenta con una secci3n funcional 3nica formada por el siguiente programa: acera de 6,50 m de ancho con arbolado de alineaci3n dispuestos cada 7,5 m mediante alcorques individuales, calzada de dos carriles de 6,00 m de ancho y acera de 7,50 m de ancho con arbolado de alineaci3n dispuestos cada 7,5 m mediante alcorques individuales.

En la imagen siguiente se puede observar la secci3n del Vial:

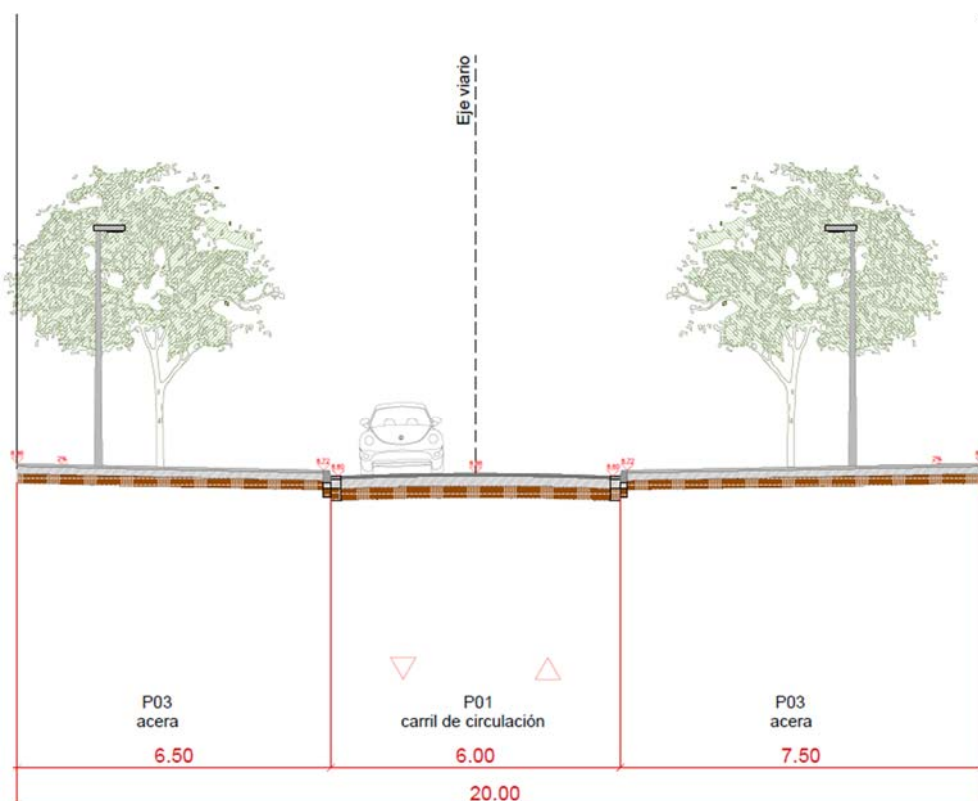


Figura 26 Secci3n prevista de la Calle Poeta Eduardo Buil, vial 08

3.6.2.5.4.7. Vial 09, 10 y 11. Calle Ingeniero Vicente Pichó. Ampliación del viario existente

La Calle Ingeniero Vicente Pichó cuenta actualmente con un sentido de circulación con un carril y aparcamiento en cordón en un lado y también cuenta con una única acera. Actualmente no soporta un tráfico elevado.

Se recogen a continuación unas fotografías de la Calle Ingeniero Vicente Pichó:



Figura 27 Fotografía de la Calle Ingeniero Vicente Pichó tramo norte

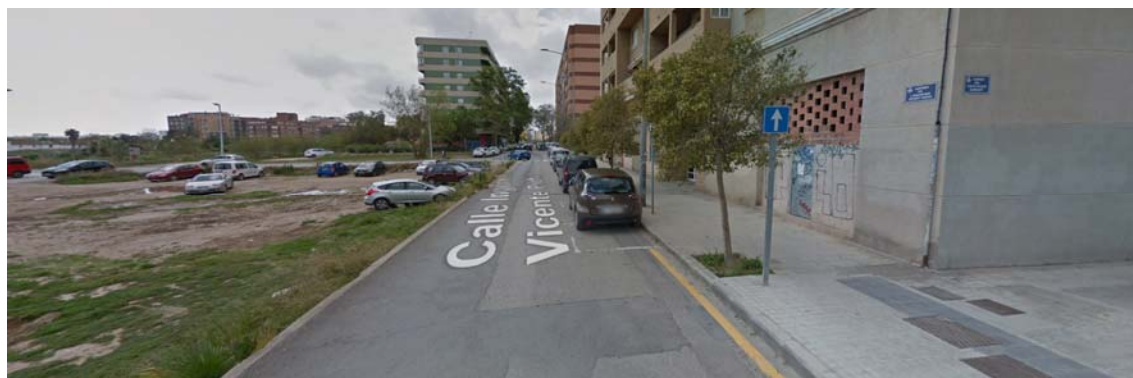


Figura 28 Fotografía de la Calle Ingeniero Vicente Pichó tramo sur

Con la ejecución del sector permitirá el acceso a las zonas colindantes y se considerará un vial secundario. Se denominará Calle Ingeniero Vicente Pichó, Vial V09, será ampliada hacia el interior del sector, y contará con:

- Vial de 21,00 m de ancho, prolongación de la propia Calle del Ingeniero Vicent Picó.
- Tiene la función de delimitar la parcela edificable colindante fuera del sector y otra del propio sector.
- La circulación prevista es de doble sentido mediante dos carriles.
- Cuenta con una sección funcional única formada por el siguiente programa: acera de 4,85 m de ancho con arbolado de alineación dispuestos cada 7,5 m mediante alcorques individuales, vado de 4,85 m de ancho, calzada de dos carriles de 6 m de ancho, de nuevo vado de 2,65 m de ancho y acera de 4,85 m de ancho con arbolado de alineación dispuestos cada 7,5 m mediante alcorques individuales.

En la imagen siguiente se puede observar la sección del Vial:

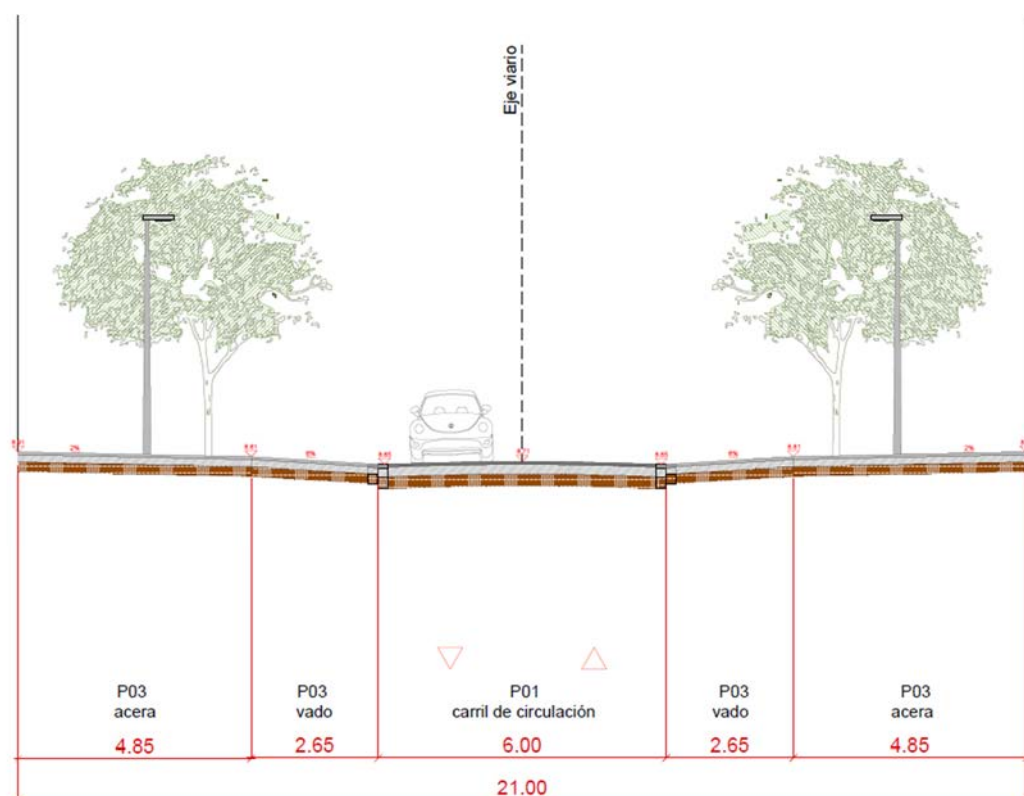


Figura 29 Sección prevista de la Calle Ingeniero Vicente Pichó, vial 09

Con la ejecución del sector permitirá el acceso a las zonas colindantes y se considerará un vial secundario. Se denominará Calle Ingeniero Vicente Pichó, Vial V10, será ampliada hacia el interior del sector, y contará con:

- Viario de 21,00 m de ancho que es prolongación de la Calle del Ingeniero Vicent Picó.
- Tiene la función de delimitar la parcela edificable colindante fuera del sector y otra del propio sector.
- La circulación prevista es de doble sentido mediante dos carriles.
- Cuenta con una sección funcional única formada por el siguiente programa: acera de 3,00 m de ancho, alcorque de 2,00 m de ancho con arbolado de alineación dispuestos cada 7,5 m mediante alcorques individuales, aparcamiento en cordón de 2,50 m de ancho, calzada de doble sentido con 6,00 m de ancho, aparcamiento en cordón de nuevo de 2,50 m de ancho, alcorque de 2,00 m con arbolado de alineación dispuestos cada 7,5 m mediante alcorques individuales y acera de 3,00 m de ancho.

En la imagen siguiente se puede observar la sección del Vial:

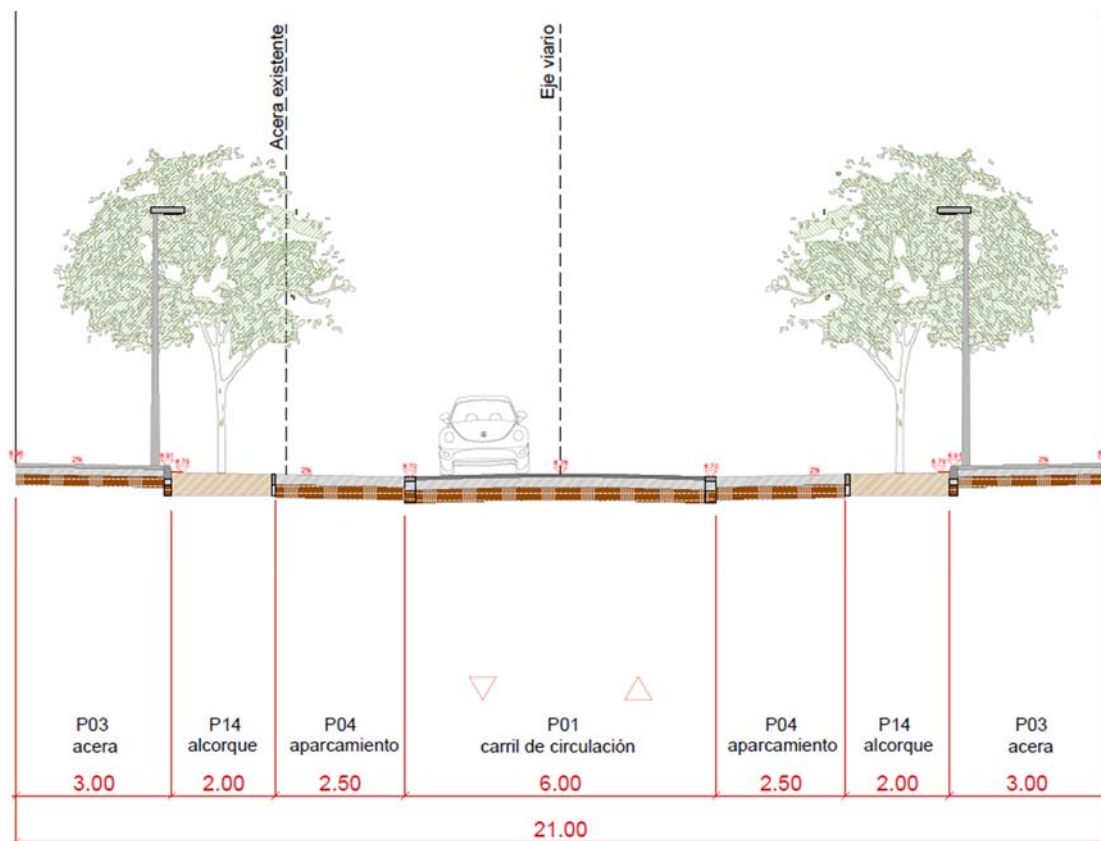


Figura 30 Sección prevista de la Calle Ingeniero Vicente Pichó, Vial 10

Con la ejecución del sector permitirá el acceso a las zonas colindantes y se considerará un vial secundario. Se denominará Calle Ingeniero Vicente Pichó, Vial V11, será ampliada hacia el interior del sector, y contará con:

- Viario de 21,35 m de ancho que es prolongación de la Calle del Ingeniero Vicent Picó.

- Tiene la función de delimitar la parcela edificable colindante fuera del sector y otra del propio sector.
- La circulación prevista es de doble sentido mediante dos carriles.
- Cuenta con una sección funcional única formada por el siguiente programa: acera de 4,05 m de ancho, aparcamiento en cordón de 3,30 m de ancho, calzada de doble sentido de circulación con 6,50 m de ancho, aparcamiento en cordón de nuevo de 2,50 m de ancho, alcorque de 2,00 m con arbolado de alineación dispuestos cada 7,5 m mediante alcorques individuales y acera de 3,00 m de ancho.

En la imagen siguiente se puede observar la sección del Vial:

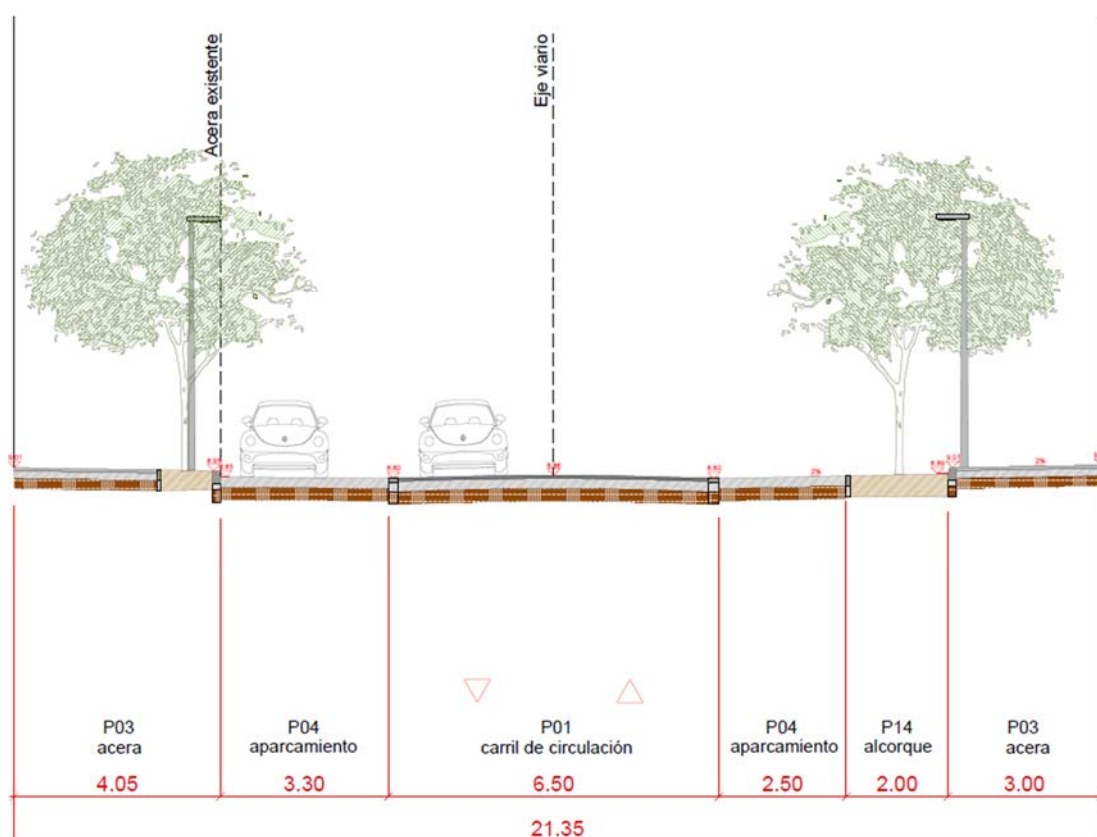


Figura 31 Sección prevista de la Calle Ingeniero Vicente Pichó, Vial 11

3.6.2.5.4.8. Vial 12. Calle D. Nueva creación

Con la ejecución del sector permitirá el acceso a las zonas colindantes y se considerará un vial secundario. Se denominará vial de nueva creación V12, Calle D y contará con:

- Vial de 21,25 m de ancho.
- Tiene la función de delimitar las parcelas edificables colindantes del propio del sector.
- La circulación prevista es de doble sentido mediante dos carriles.
- Cuenta con una sección funcional única formada por el siguiente programa: acera de 3,20 m de ancho, aparcamiento en batería con plazas de 4,5 m de largo y 2,5 m de ancho con arbolado de alineación dispuestos cada 7,5 m mediante alcorques individuales, calzada de doble carril de ancho 6,00 m, aparcamiento en batería con plazas de 4,50 m de largo y 2,30 m de ancho con arbolado de alineación dispuestos cada 7,5 m mediante alcorques individuales y acera de 3,05 m de ancho.

En la imagen siguiente se puede observar la sección del Vial:

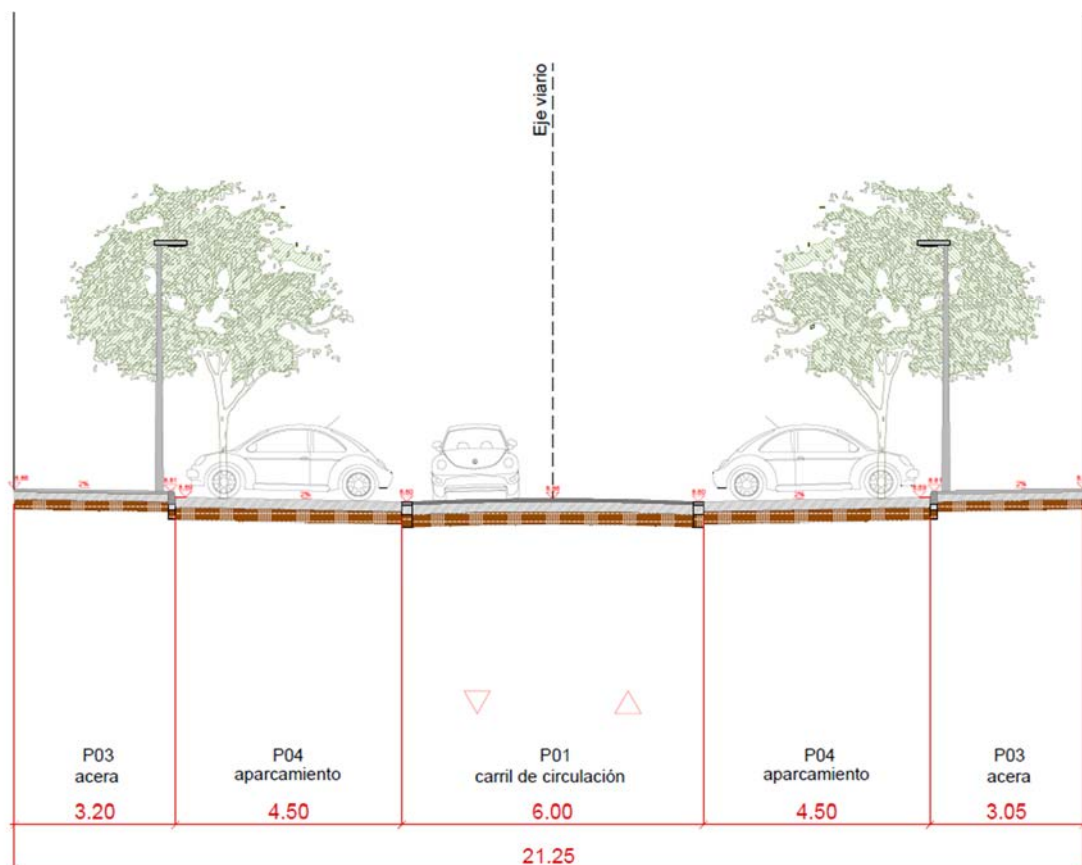


Figura 32 Sección Vial 12. Calle D

3.6.2.5.4.9. Vial 13 y 14. Calle Poeta Ricard San Martí y Calle Massalfasar. Prolongación del viario existente

La Calle Poeta Ricard San Martí cuenta actualmente con un sentido de circulación con dos carriles y aparcamiento a ambos lados y también cuenta con aceras. Actualmente no soporta un tráfico elevado.

Se recoge a continuación una fotografía de la Calle Poeta Ricard San Martí:



Figura 33 Fotografía de la Calle Poeta Ricard San Martí



Figura 34 Fotografía de la Calle Massalfasar

Con la ejecución del sector permitirá el acceso a las zonas colindantes y se considerará un vial secundario. Se denominará Calle Poeta Ricard San Martí, Vial V13, se prolongará el viario existente en el interior del sector y contará con:

- Vial de 22,45 m de ancho que es prolongación de la Calle Poeta Ricard Sant Martí.
- Tiene la función de delimitar las parcelas edificables colindantes y permitir el acceso a aparcamiento.
- La circulación prevista es de doble sentido mediante dos carriles.

- Cuenta con una sección funcional única formada por el siguiente programa: acera de 3,00 m de ancho, aparcamiento en batería con plazas de 4,5 m de largo y 2,5 m de ancho, calzada de doble carril de 6,00 m de ancho, aparcamiento en batería con plazas de 4,5 m de largo y 2,5 m de ancho y acera de 4,45 m de ancho. Ambos aparcamientos cuentan con arbolado de alineación dispuestos cada 7,5 m mediante alcorques individuales.

En la imagen siguiente se puede observar la sección del Vial:

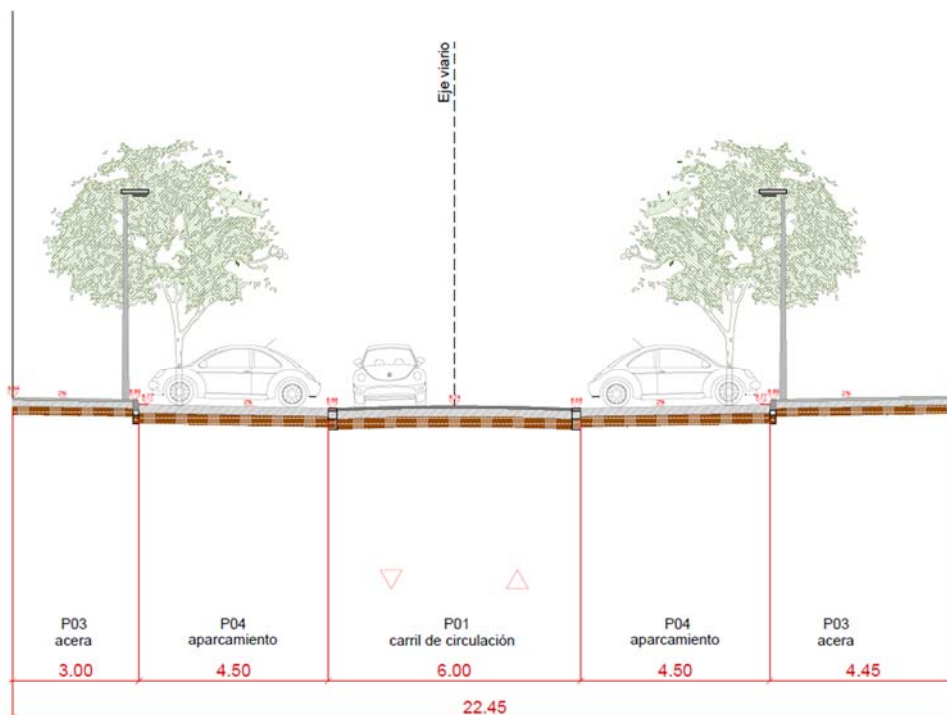


Figura 35 Sección de la Calle Poeta Ricard San Martí, vial 13

Con la ejecución del sector permitirá el acceso a las zonas colindantes y se considerará un vial secundario. Se denominará Calle Massalfassar, Vial V14, se prolongará el viario existente en el interior del sector y contará con:

- Viario de 24,95 m de ancho que es prolongación de la Calle Poeta Ricard Sant Martí.
- Tiene la función de delimitar las parcelas edificables colindantes y permitir el acceso a aparcamiento.
- La circulación prevista es de doble sentido mediante dos carriles.
- Cuenta con una sección funcional única formada por el siguiente programa: acera de 4,98 m de ancho, aparcamiento en batería con plazas de 4,5 m de largo y 2,5 m de ancho, calzada de doble carril de 6,00 m de ancho, aparcamiento en batería con plazas de 4,5 m de largo y 2,5 m de ancho y acera de 4,98 m de ancho. Ambos aparcamientos cuentan con arbolado de alineación dispuestos cada 7,5 m mediante alcorques individuales.

En la imagen siguiente se puede observar la sección del Vial:

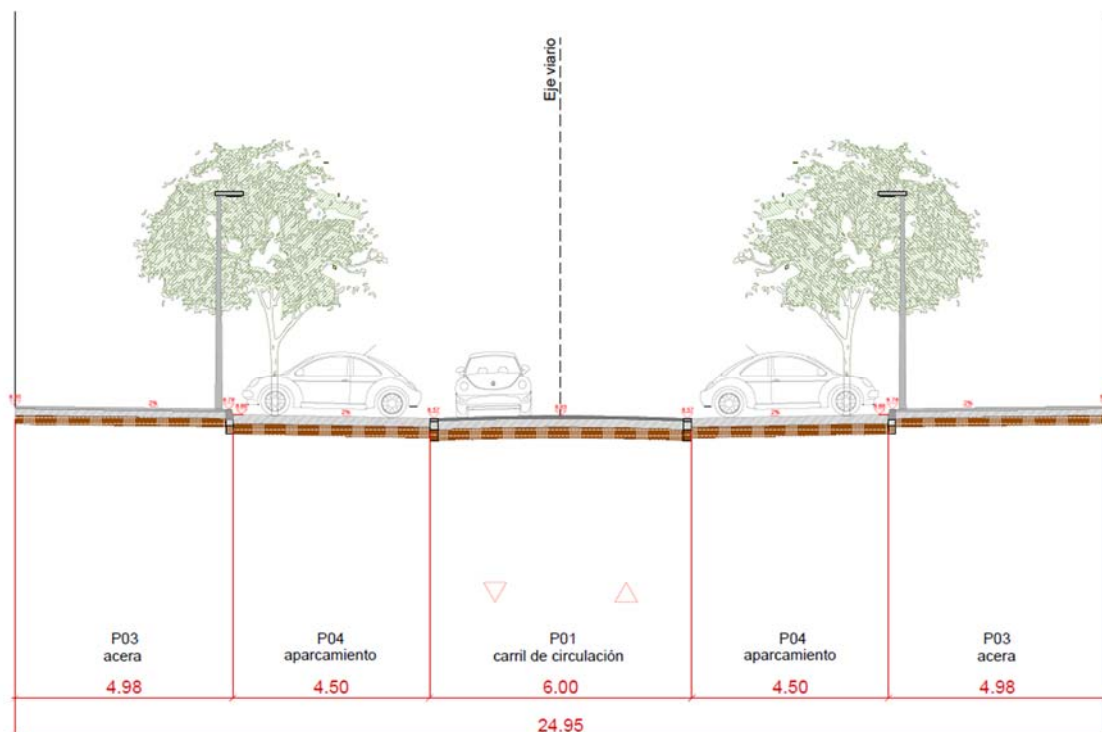


Figura 36 Sección de la Calle Massalfasar, vial 14

3.6.2.5.4.10. Vial 15. Calle E. Nueva creación

Con la ejecución del sector permitirá el acceso a las zonas colindantes y se considerará un vial secundario. Se denominará vial de nueva creación V15, Calle E y contará con:

- Vial de 19,70 m de ancho.
- Tiene la función de delimitar las parcelas edificables colindantes del propio del sector.
- La circulación prevista es de doble sentido mediante dos carriles de prioridad peatonal.
- Cuenta con una sección funcional única formada por el siguiente programa: acera de 2,70 m de ancho, aparcamiento en batería con plazas de 4,50 m de largo y 2,30 m de ancho, calzada de doble carril de ancho 6,00 m, aparcamiento en batería con plazas de 4,50 m de largo y 2,30 m de ancho y acera de 2,00 m de ancho. Ambos aparcamientos cuentan con arbolado de alineación dispuestos cada 7,5 m mediante alcorques individuales

En la imagen siguiente se puede observar la sección del Vial:

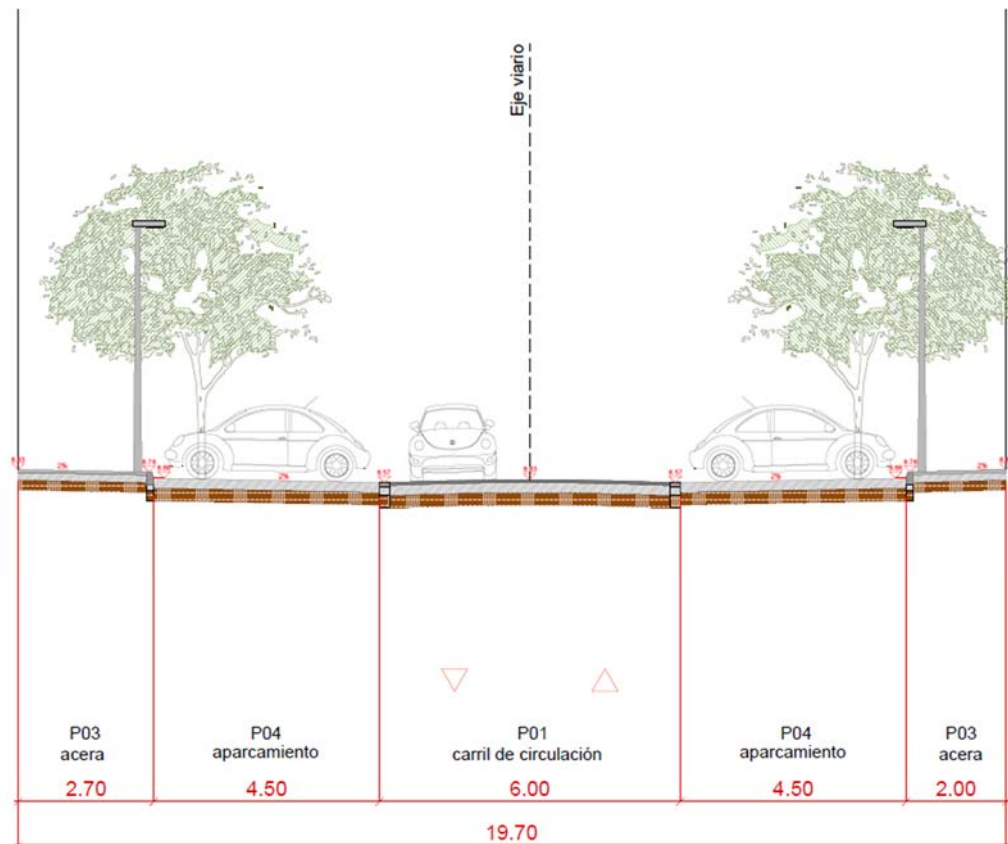


Figura 37 Sección Vial 15. Calle E

3.6.2.5.4.11. Vial 16. Camino Farinós. Vial peatonal

Con la ejecución del sector permitirá el acceso a las zonas colindantes y se considerará un vial secundario. Se denominará vial peatonal V16, Camino Farinós y contará con:

- Vial de 12,00 m de ancho.
- Tiene la función de delimitar las parcelas edificables colindantes.
- Cuenta con una sección funcional única peatonal formada por el siguiente programa: 3,50 m de ancho con el emplazamiento de la fuente de Farinós con arbolado, acera de 1,50 m de ancho, camino existente de Farinós de 5,00 m de ancho y 2,00 m de ancho de zona ajardinada con arbolado denominada braç de Guatla.

En la imagen siguiente se puede observar la sección del Vial:

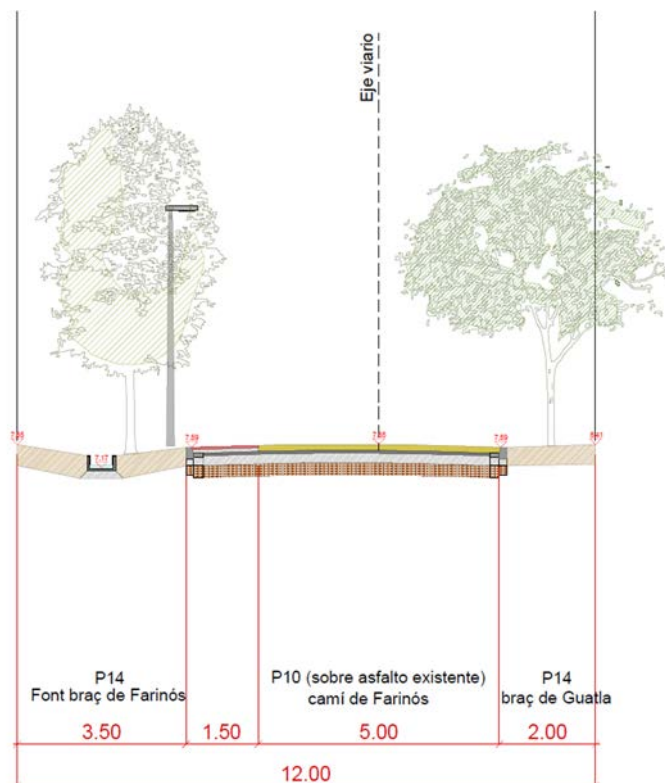


Figura 38 Sección Vial 16. Camino de Farinós

3.6.2.5.4.12. Vial 17 y 18. Avenida Valladolid. Prolongación del viario existente y vial peatonal

La Avenida Valladolid cuenta actualmente con dos sentidos de circulación con dos carriles por sentido, cuenta con zona de aparcamiento a ambos lados y también cuenta con aceras. Actualmente no soporta un tráfico elevado.

Se recoge a continuación una fotografía de la Avenida Valladolid:



Figura 39 Fotografía de la Avenida Valladolid

Con la ejecución del sector permitirá el acceso a las zonas colindantes y se considerará un vial secundario. Se denominará Avenida Valladolid Vial, V17, será ampliada hacia el interior del sector hasta la Calle Ingeniero Vicente Pichó, y contará con:

- Vial de 23,99 m de ancho, prolongación de la propia Avenida de Valladolid.
- Tiene la función de delimitar la parcela edificable colindante fuera del sector y delimitar la zona verde del sector.
- La circulación prevista es de doble sentido mediante un carril por cada sentido, estando delimitadas ambas direcciones por una mediana con acera en un lado donde se dispondrá arbolado.
- Cuenta con una sección funcional única formada por el siguiente programa: acera de 5,00 m de ancho, calzada un único carril de 4,00 m de ancho, mediana de 5,00 m de ancho, carril de circulación de 3,80 m, aparcamiento en batería con plazas de 4,00 m de largo y 2,3 m de ancho y acera de 2,20 m de ancho.

En la imagen siguiente se puede observar la sección del Vial:

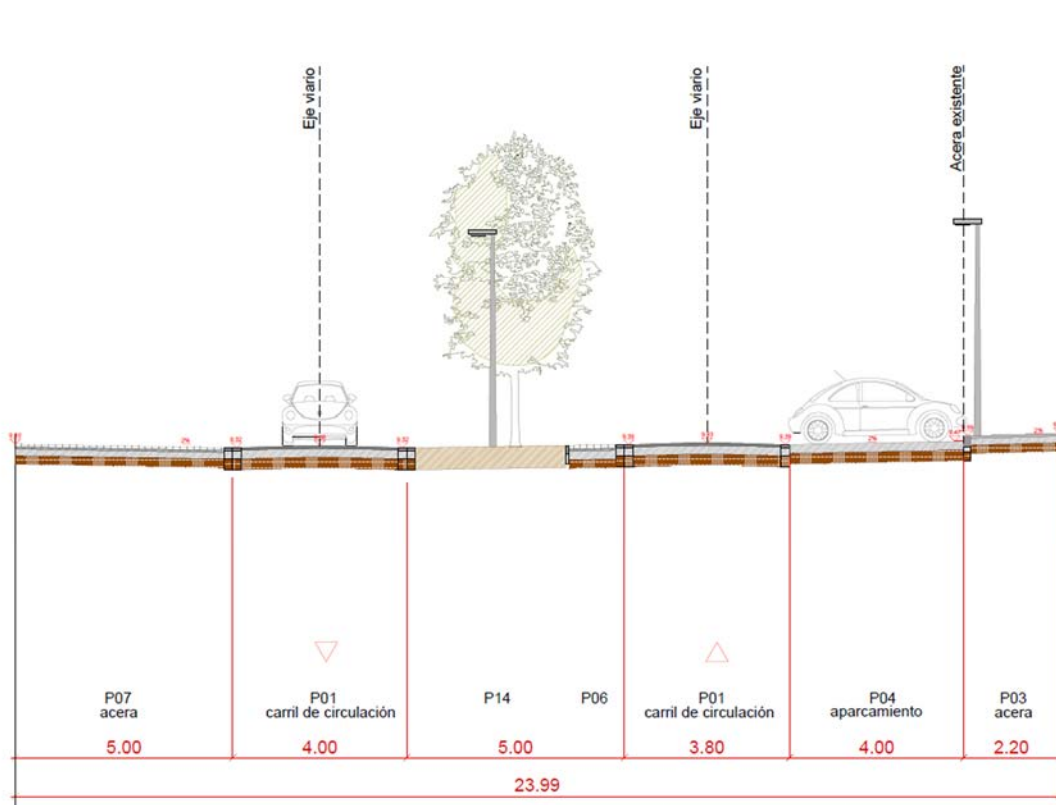


Figura 40 Sección Vial 17. Avenida Valladolid

La siguiente y última sección que definirá esta avenida permitirá el acceso a las zonas colindantes y se considerará un vial secundario tras la ejecución del sector. También se denominará Avenida Valladolid, V18, y contará con:

- Vial de 25,00 m de ancho.
- Tiene la función de delimitar las parcelas edificables colindantes, una de ellas se corresponde por formar parte de la zona verde del sector.
- Cuenta con una sección funcional única peatonal formada por el siguiente programa: camino de 3,10 m de ancho, pradera de 5,80 m de ancho donde se dispondrá arbolado, acera de 5,40 m de ancho con arbolado de alineación dispuestos cada 7,50 m mediante alcorques individuales, viario peatonal de 6,50 m de ancho, alcorques individuales cada 7,50 m de 1,80 m de ancho y acera de 2,40 m de ancho.

En la imagen siguiente se puede observar la sección del Vial:

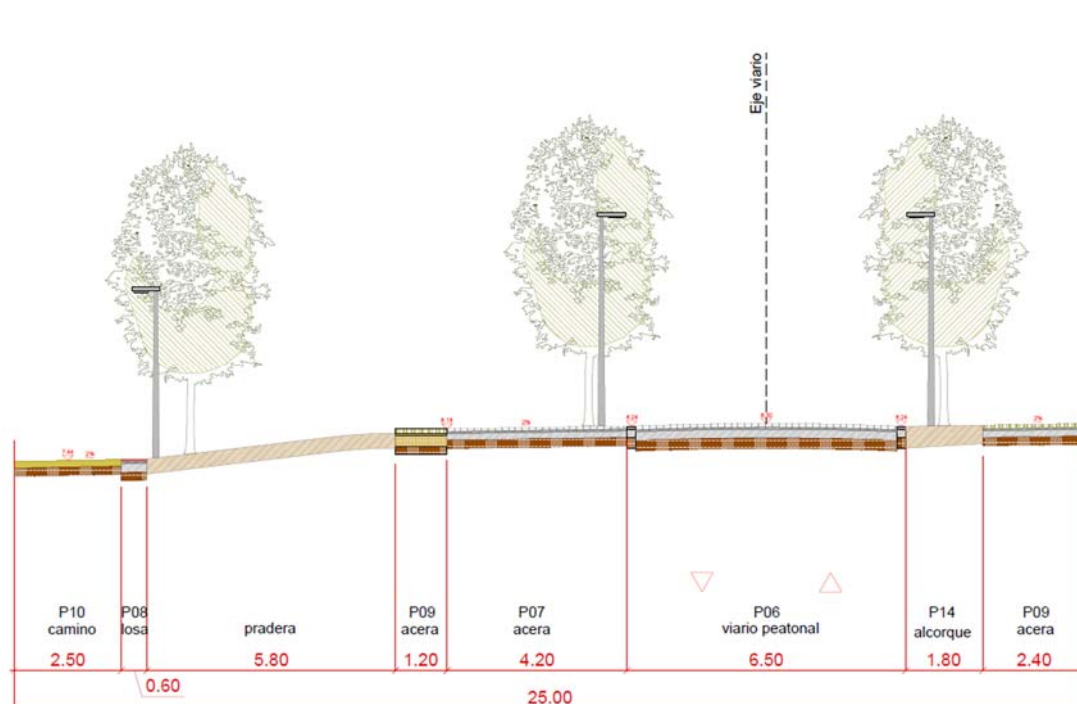


Figura 41 Sección Vial 18. Avenida Valladolid

3.6.2.5.4.13. Vial 19. Calle Mistral. Ampliación del viario existente

La Calle Mistral cuenta actualmente con un sentido de circulación con un carril y aparcamiento a ambos lados y también cuenta con aceras. Actualmente no soporta un tráfico elevado.

Se recoge a continuación una fotografía de la Calle Mistral:



Figura 42 Fotografía de la Calle Mistral

Con la ejecución del sector permitirá el acceso a las zonas colindantes y se considerará un vial secundario. Se denominará Calle Mistral, Vial V19, será ampliada hacia el interior del sector y contará con:

- Viario de 15,35 m de ancho, prolongación de la Calle de Mistral.
- Tiene la función de delimitar la parcela edificable colindante fuera del sector y la del sector.
- La circulación prevista es de un único sentido en ambas calzadas.
- Cuenta con una sección funcional única formada por el siguiente programa: acera de 3,10 m de ancho, calzada de doble sentido de circulación con un ancho de 6,00 m y acera de 3,15 m de ancho.

En la imagen siguiente se puede observar la sección del Vial:

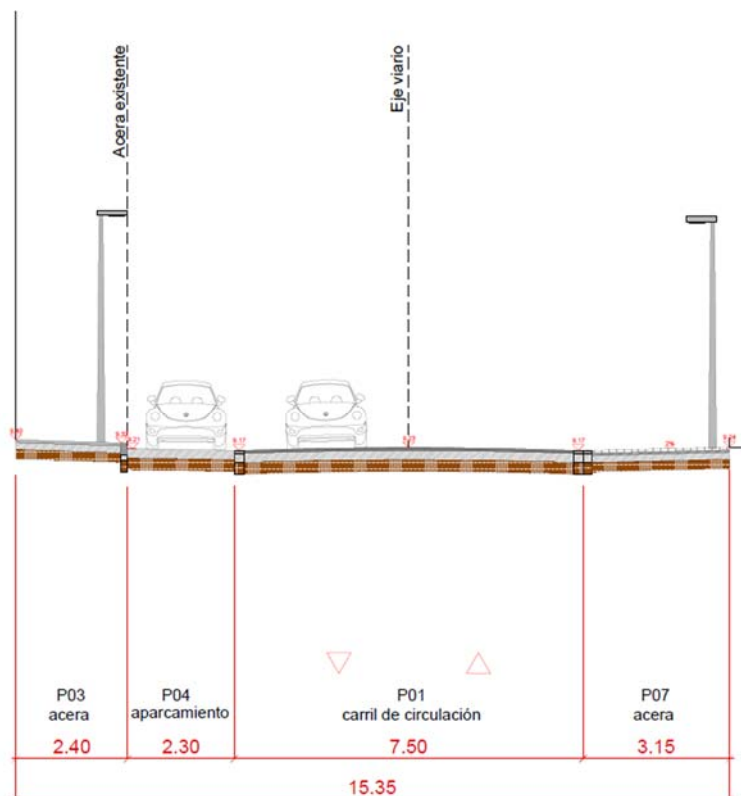


Figura 43 Sección de la Calle Mistral, Vial 19

3.6.2.5.4.14. Vial 20. Calle Lliri Blau Devesa. Ampliación del viario existente

La Calle Lliri Blau Devesa cuenta actualmente con un sentido de circulación con un carril y aparcamiento a un lado y también cuenta con una acera. Actualmente no soporta un tráfico elevado.

Se recoge a continuación una fotografía de la Calle Lliri Blau Devesa:



Figura 44 Fotografía de la Calle Lliri Blau Devesa

Con la ejecución del sector permitirá el acceso a las zonas colindantes y se considerará un vial secundario. Se denominará Calle Lliri Blau Devesa_Vial V20, será ampliada hacia el interior del sector, y contará con:

- Vial de 14,52 m de ancho el primer vial y el segundo de 16,50 m de ancho, prolongación de la Calle del Lliri Blau Devesa.
- Tiene la función de delimitar la parcela edificable colindante fuera del sector y la del sector.
- La circulación prevista es de un único sentido en ambas calzadas.
- Cuenta con una sección funcional única formada por el siguiente programa: acera de 2,40 m de ancho, calzada de un único carril de 5 m de ancho (parte hasta el momento fuera del sector), aparcamiento en batería con plazas de 4,5 m de largo y 2,5 m de ancho, acera de 5,23 m de ancho con arbolado de alineación dispuestos cada 7,5 m mediante alcorques individuales, aparcamiento en batería con plazas de 4,5 m de largo y 2,3 m de ancho, calzada de un único carril de 5 m de ancho y aparcamiento en batería con plazas de 4,5 m de largo y 2,5 m de ancho.

En la imagen siguiente se puede observar la sección del Vial:

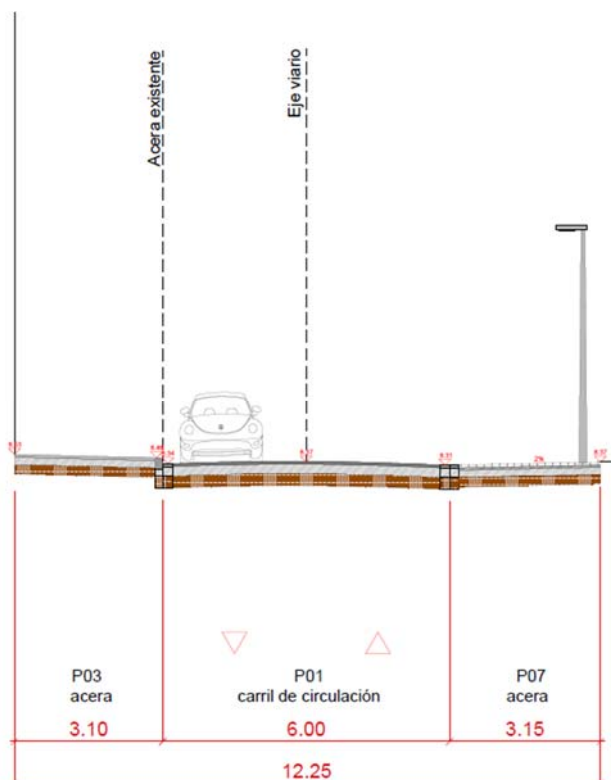


Figura 45 Sección de la Calle Lliri Blau Devesa, Vial 20

3.6.2.5.4.15. Vial 21. Calle F. Nueva creación

Con la ejecución del sector permitirá el acceso a las zonas colindantes y se considerará un vial secundario. Se denominará vial de nueva creación V21, Calle F y contará con:

- Vial de 20,73 m de ancho.
- Tiene la función de delimitar las parcelas edificables colindantes, una de ellas fuera del sector.
- La circulación prevista es de doble sentido mediante dos carriles.
- Cuenta con una sección funcional única formada por el siguiente programa: acera de 2,60 m de ancho, aparcamiento en batería con plazas de 4,5 m de largo y 2,3 m de ancho, calzada de doble carril de 6,00 m de ancho, aparcamiento en batería con plazas de 4,5 m de largo y 2,3 m de ancho, alcorque de 1,20 m de ancho con arbolado de alineación dispuestos cada 7,50 m mediante alcorques individuales y 1,93 m de ancho de acera.

En la imagen siguiente se puede observar la sección del Vial:

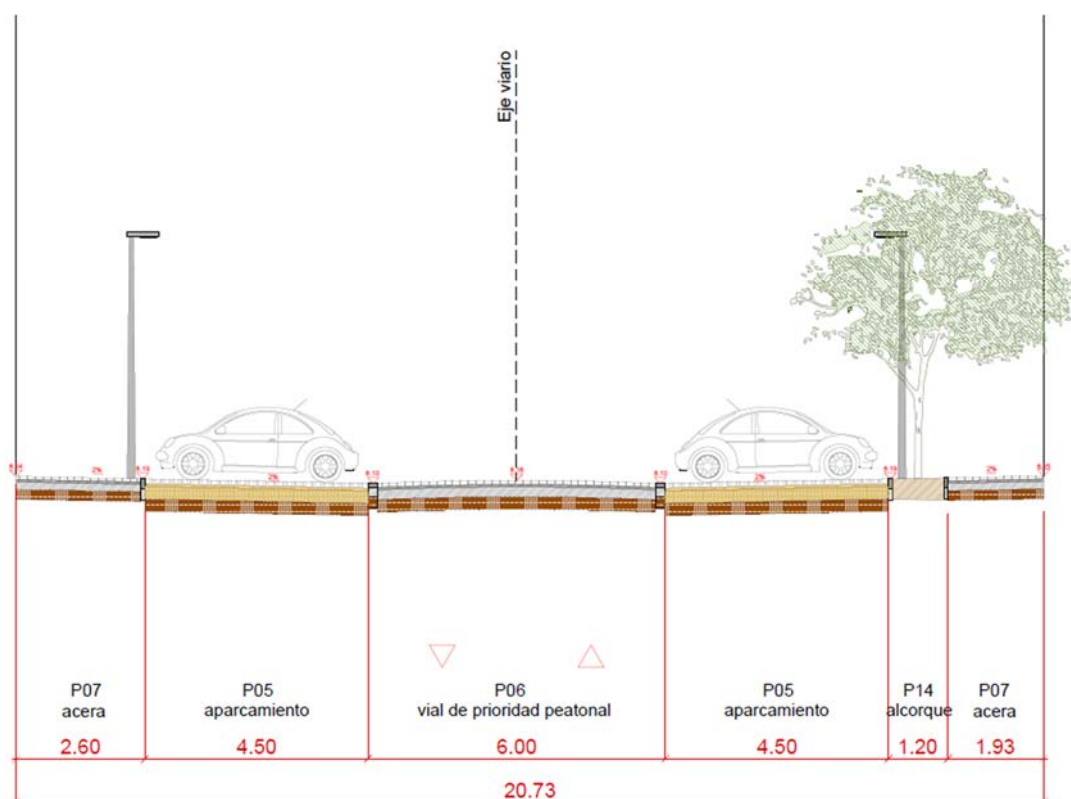


Figura 46 Sección Vial 21. Calle F

3.6.2.5.4.16. Vial 22. Calle Poeta Blas Otero. Nueva creación

Con la ejecución del sector permitirá el acceso a las zonas colindantes y se considerará un vial secundario. Se denominará vial de nueva creación V22, Calle Poeta Blas Otero y contará con:

- Vial de 16,63 m de ancho.
- Tiene la función de delimitar las parcelas edificables colindantes del propio del sector.
- La circulación prevista es de doble sentido mediante dos carriles.
- Cuenta con una sección funcional única formada por el siguiente programa: acera de 3,00 m de ancho, aparcamiento en batería con plazas de 4,50 m de largo y 2,30 m de ancho, calzada de doble carril de 6,00 m de ancho, alcorque de 1,20 m de ancho con arbolado de alineación dispuestos cada 7,50 m mediante alcorques individuales y 1,93 m de ancho de acera.

En la imagen siguiente se puede observar la sección del Vial:

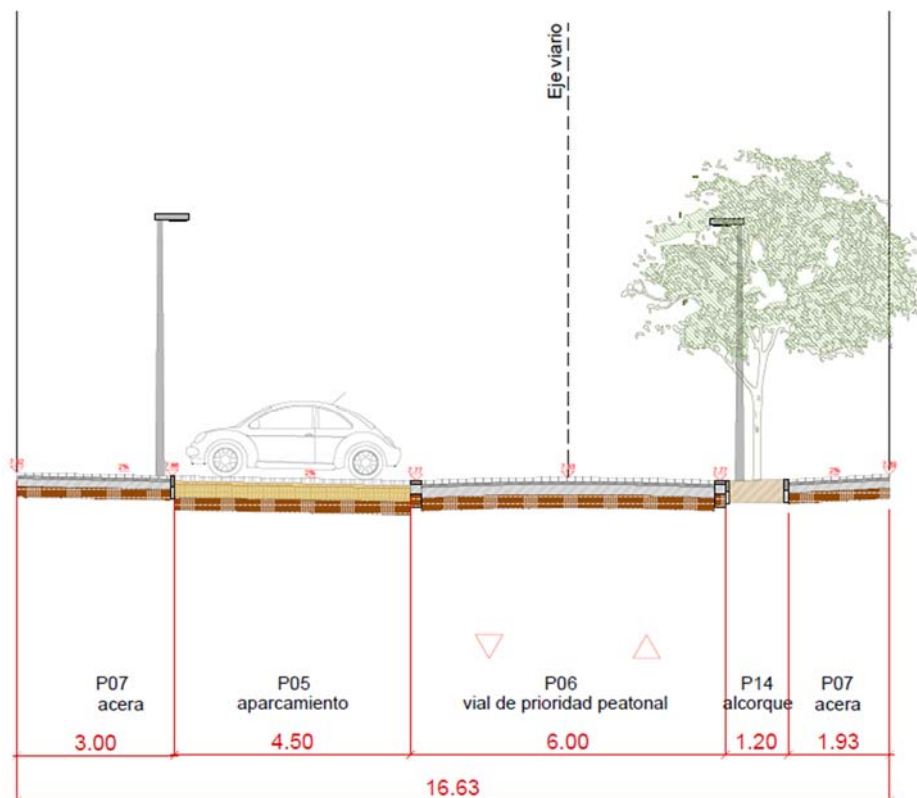


Figura 47 Sección Vial 22. Calle Poeta Blas Otero

3.6.2.5.4.17. Vial 23. Calle Ángel Guardia Cortés. Nueva creación

Con la ejecución del sector permitirá el acceso a las zonas colindantes y se considerará un vial secundario. Se denominará vial de nueva creación V23, Calle Ángel Guardia Cortés y contará con:

- Vial de 15,30 m de ancho.
- Tiene la función de delimitar las parcelas edificables colindantes del propio del sector, una de ellas se corresponde por formar parte de la zona verde del sector.
- La circulación prevista es de doble sentido mediante dos carriles.
- Cuenta con una sección funcional única formada por el siguiente programa: acera de 3,00 m de ancho, calzada de doble carril de 6,00 m de ancho, aparcamiento en batería con plazas de 4,5 m de largo y 2,3 m de ancho, acera de 1,80 m de ancho. En dicha acera se dispondrá arbolado de alineación dispuestos cada 7,5 m mediante alcorques individuales

En la imagen siguiente se puede observar la sección del Vial:

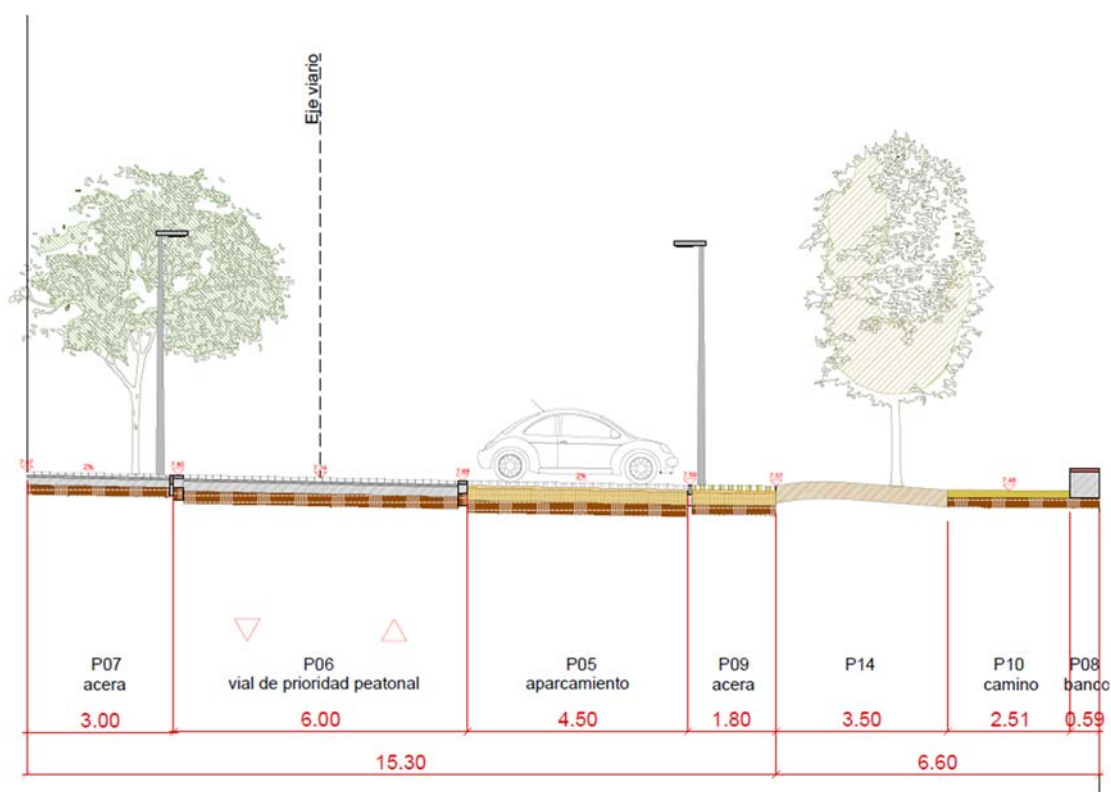


Figura 48 Sección Vial 23. Calle Ángel Guardia Cortés

3.6.2.5.4.18. Vial 24. Calle Real de Gandía. Nueva creación

Con la ejecución del sector permitirá el acceso a las zonas colindantes y se considerará un vial secundario. Se denominará vial de nueva creación V24, Calle Real de Gandía y contará con:

- Vial de 18,00 m de ancho.
- Tiene la función de delimitar las parcelas edificables colindantes del propio del sector, una de ellas se corresponde por formar parte de la zona verde del sector.
- La circulación prevista es de doble sentido mediante dos carriles.
- Cuenta con una sección funcional única formada por el siguiente programa: acera de 2,50 m de ancho, aparcamiento en batería con plazas de 4,5 m de largo y 2,3 m de ancho, calzada de doble carril de 6 m de ancho, alcorque de 2,50 m de ancho con arbolado de alineación dispuestos cada 7,50 m mediante alcorques individuales y 2,50 m de ancho de acera.

En la imagen siguiente se puede observar la sección del Vial:

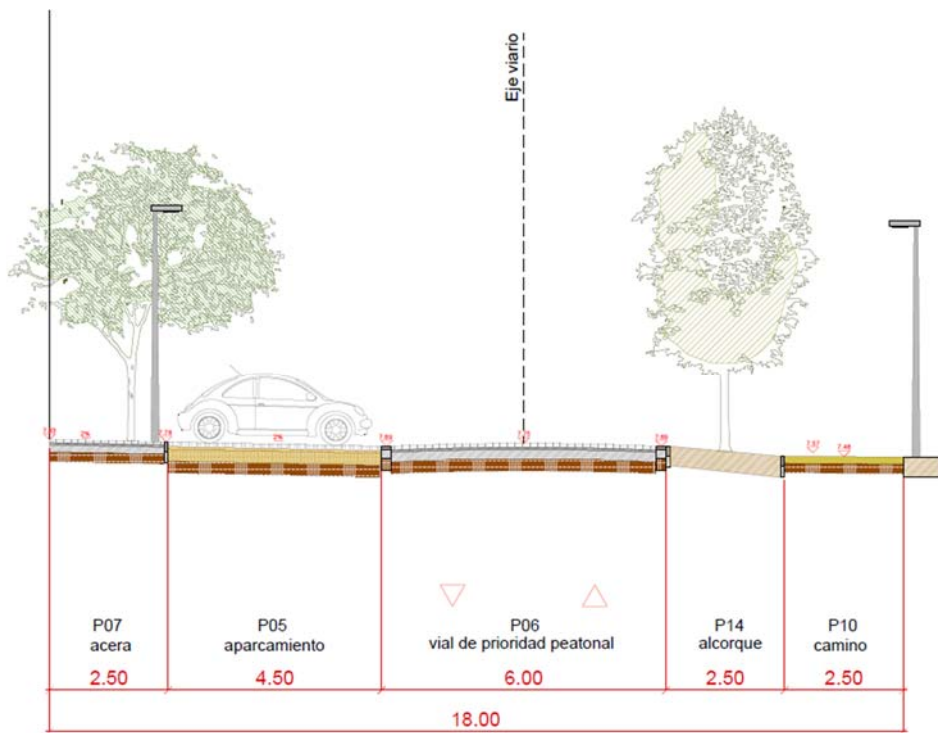


Figura 49 Sección Vial 24. Calle Real de Gandía

3.6.2.5.4.19. Vial 25. Calle Jacarilla. Nueva creación

Con la ejecución del sector permitirá el acceso a las zonas colindantes y se considerará un vial secundario. Se denominará vial de nueva creación V25, Calle Jacarilla y contará con:

- Vial de 24,04 m de ancho.
- Tiene la función de delimitar las parcelas colindantes, una de ellas se corresponde por formar parte de la zona verde del sector y la colindante por encontrarse fuera del sector.
- La circulación prevista es de doble sentido mediante un carril por cada sentido, estando delimitadas ambas direcciones por un alcorque principal central.
- Cuenta con una sección funcional única formada por el siguiente programa: acera de 3,00 m de ancho, calzada de un carril de 5,50 m de ancho, alcorque de 9,05 m de ancho donde se emplazará arbolado, calzada un carril con sentido contrario al anterior de 5,50 m de ancho y acera de 2,00 m.

En la imagen siguiente se puede observar la sección del Vial:

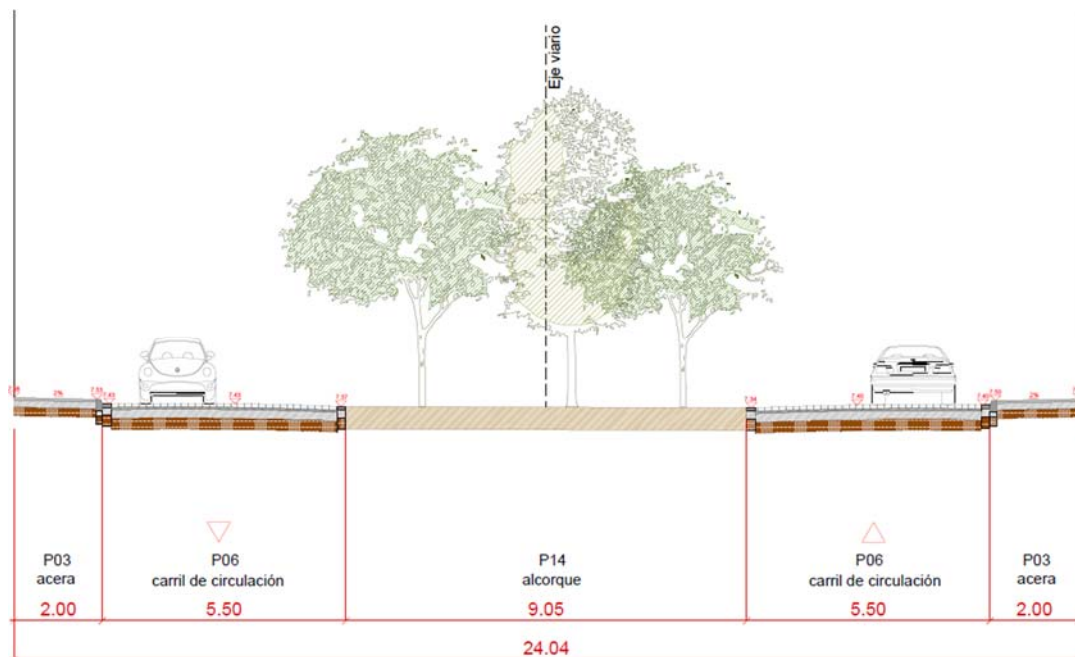


Figura 50 Sección Vial 25. Calle Jacarilla

3.6.2.5.4.20. Vial 26, 27 y 28. Calle Diógenes López Mechó. Ampliación del viario existente

La Calle Diógenes López Mechó cuenta actualmente con un sentido de circulación con un carril y aparcamiento a ambos lados y también cuenta con acera en uno de sus lados. Actualmente no soporta un tráfico elevado.

Se recoge a continuación una fotografía de la Calle Diógenes López Mechó:



Figura 51 Fotografía de la Calle Diógenes López Mechó

Con la ejecución del sector permitirá el acceso a las zonas colindantes y se considerará un vial secundario. Se denominará Calle Diógenes López Mechó, Vial V26, será ampliada hacia el interior del sector, y contará con:

- Vial de 20,20 m de ancho prolongación de la Calle Diógenes López Mechó.
- Tiene la función de delimitar la parcela edificable colindante fuera del sector y la del sector.
- La circulación prevista es de un doble sentido en un único carril.
- Cuenta con una sección funcional única formada por el siguiente programa: acera de 3,90 m de ancho arbolado de alineación dispuestos cada 7,5 m mediante alcorques individuales, aparcamiento en cordón de 2,30 m, calzada de doble carril de 6,50 m de ancho, aparcamiento en batería con plazas de 4,5 m de largo y 2,5 m de ancho y acera de 3,00 m de ancho con arbolado de alineación dispuestos cada 7,5 m mediante alcorques individuales.

En la imagen siguiente se puede observar la sección del Vial:

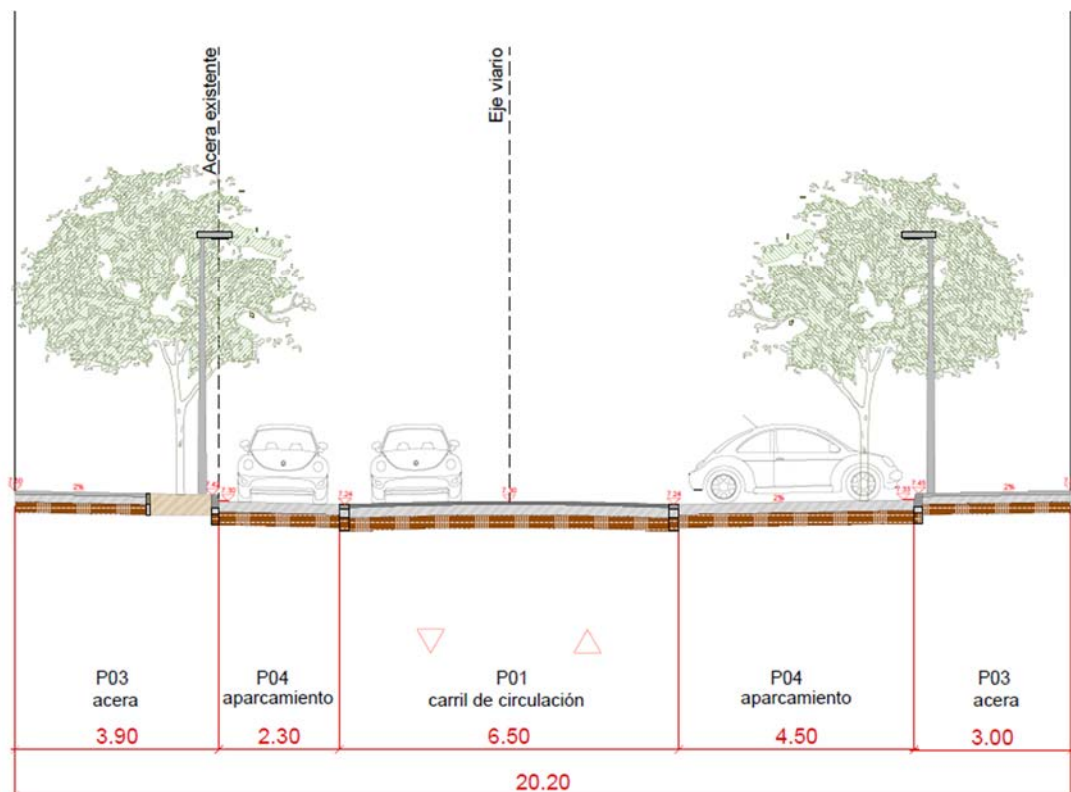


Figura 52 Sección de la Calle Diógenes López Mechó, Vial 26

Con la ejecución del sector permitirá el acceso a las zonas colindantes y se considerará un vial secundario. Se denominará Calle Diógenes López Mechó, Vial V27, será ampliada, y contará con:

- Vial de 20,20 m de ancho que es prolongación de Diógenes López Mechó.
- Tiene la función de delimitar las parcelas edificables colindantes, una de ellas fuera del sector.
- La circulación prevista es de doble sentido mediante dos carriles.
- Cuenta con una sección funcional única formada por el siguiente programa: acera de 2,84 m de ancho, vado de 3,36 m de ancho, calzada de doble carril de 6,50 m de ancho, vado de 2,65 m de ancho y acera de 4,85 m de ancho.

En la imagen siguiente se puede observar la sección del Vial:

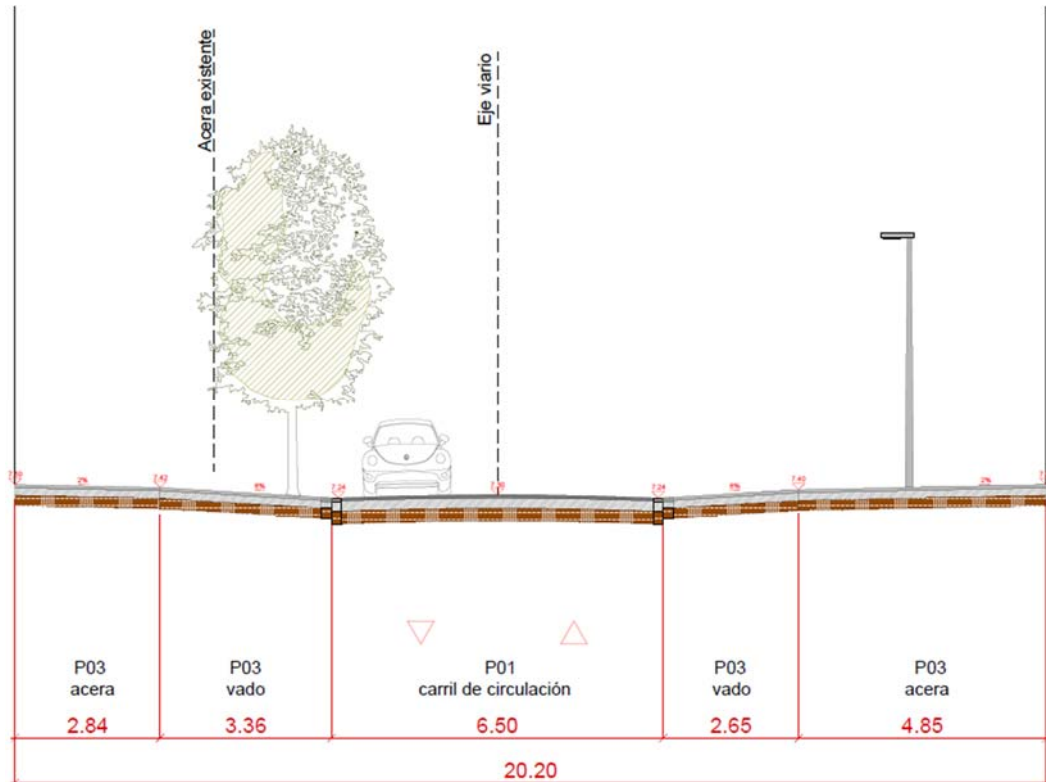


Figura 53 Sección de la Calle Diógenes López Mechó, Vial 27

La última sección que definirá este vial permitirá el acceso a las zonas colindantes y se considerará un vial secundario tras la ejecución del sector. También se denominará Calle Diógenes López Mechó, Vial V28, será ampliada, y contará con:

- De 20,20 m de ancho que es prolongación de Diógenes López Mechó.
- Tiene la función de delimitar las parcelas edificables colindantes, una de ellas fuera del sector.
- La circulación prevista es de doble sentido mediante dos carriles.
- Cuenta con una sección funcional única formada por el siguiente programa: acera de 3,90 m de ancho con arbolado alineado dispuestos cada 7,5 m mediante alcorques individuales, aparcamiento en cordón de 2,30 m, calzada de doble carril de 6,50 m de ancho, aparcamiento en cordón con 2,50 m de ancho, alcorque de 2,00 m de ancho con arbolado de alineación dispuestos cada 7,5 m mediante alcorques individuales y acera de 3,00 m de ancho.

En la imagen siguiente se puede observar la sección del Vial:

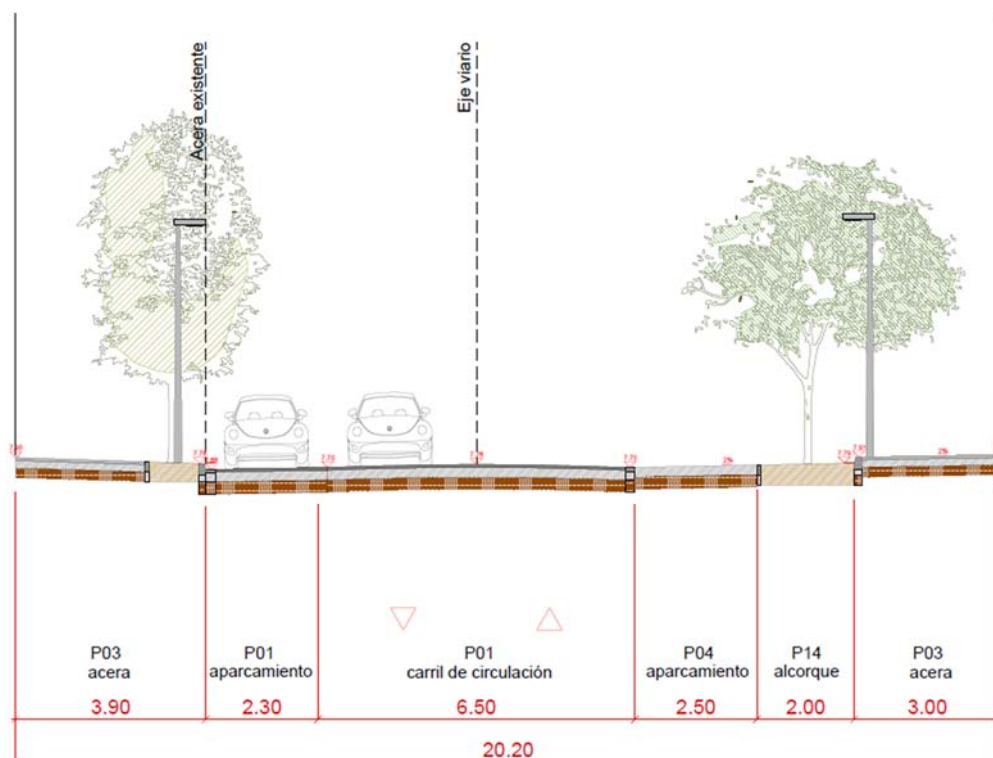


Figura 54 Sección de la Calle Diógenes López Mechó, Vial 28

3.6.2.5.4.21. Vial 29. Calle G. Nueva creación

Con la ejecución del sector permitirá el acceso a las zonas colindantes y se considerará un vial secundario. Se denominará vial de nueva creación V29, Calle G y contará con:

- Vial de 24,00 m de ancho.
- Tiene la función de delimitar las parcelas colindantes que forman parte del sector.
- La circulación prevista es de doble sentido mediante un carril por cada sentido de prioridad peatonal.
- Cuenta con una sección funcional única formada por el siguiente programa: acera de 3,30 m de ancho, alcorque de 1,20 m de ancho con arbolado alineado dispuestos cada 7,50 m mediante alcorques individuales, aparcamiento en batería con plazas de 4,5 m de largo y 2,5 m de ancho, calzada de un carril de 6,60 m de ancho, aparcamiento en batería con plazas de 4,5 m de largo y 2,5 m de ancho, alcorque de 1,20 m de ancho donde se emplazará arbolado y acera de 3,30 m.

En la imagen siguiente se puede observar la sección del Vial:

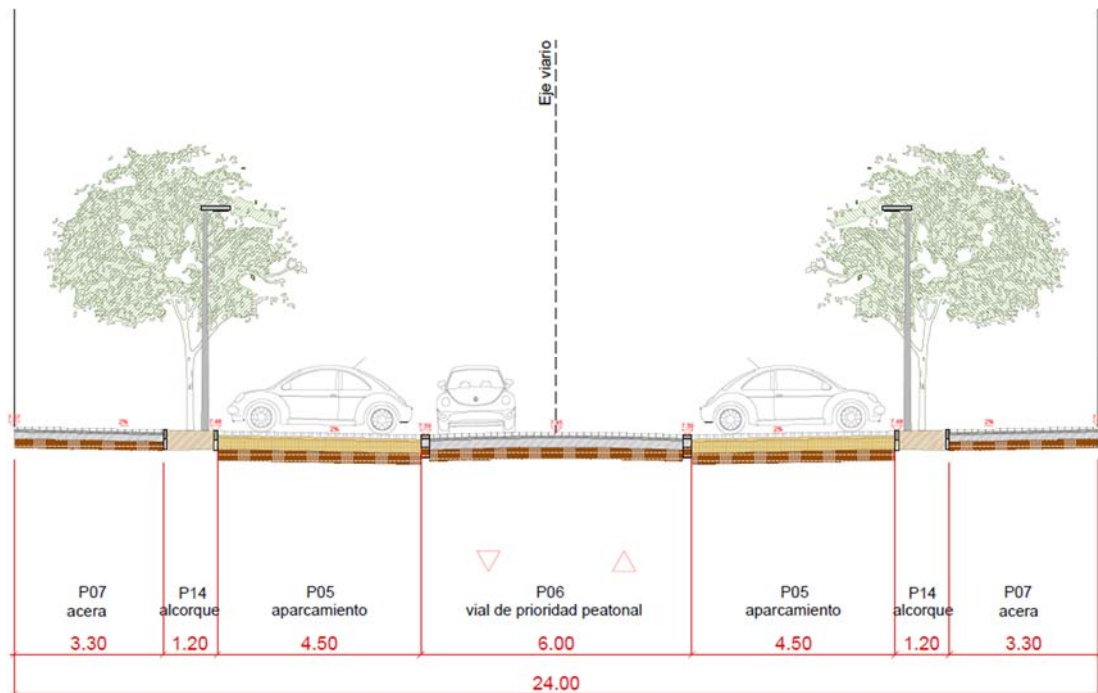


Figura 55 Sección Vial 29. Calle G

3.6.2.5.4.22. Vial 30. Calle de les Fonts. Vial peatonal

Con la ejecución del sector permitirá el acceso a las zonas colindantes y se considerará un vial secundario. Se denominará vial peatonal V30, Calle de les Fonts y contará con:

- Vial de 26,01 m de ancho.
- Tiene la función de delimitar las parcelas colindantes que forman parte del sector.
- Cuenta con una sección funcional única peatonal formada por el siguiente programa: 2,40 m de ancho de acera, seguido de un alcorque de 4,61 m de ancho con arbolado, losa de 1,50 m de ancho, camino actual de les Fonts de 5,00 m de ancho, zona de 6,10 m de ancho de acera, alcorque de ancho de 4,00 m de ancho y acera de 2,40 m. Bajo a este vial se encuentra el depósito de tormentas.

En la imagen siguiente se puede observar la sección del Vial:

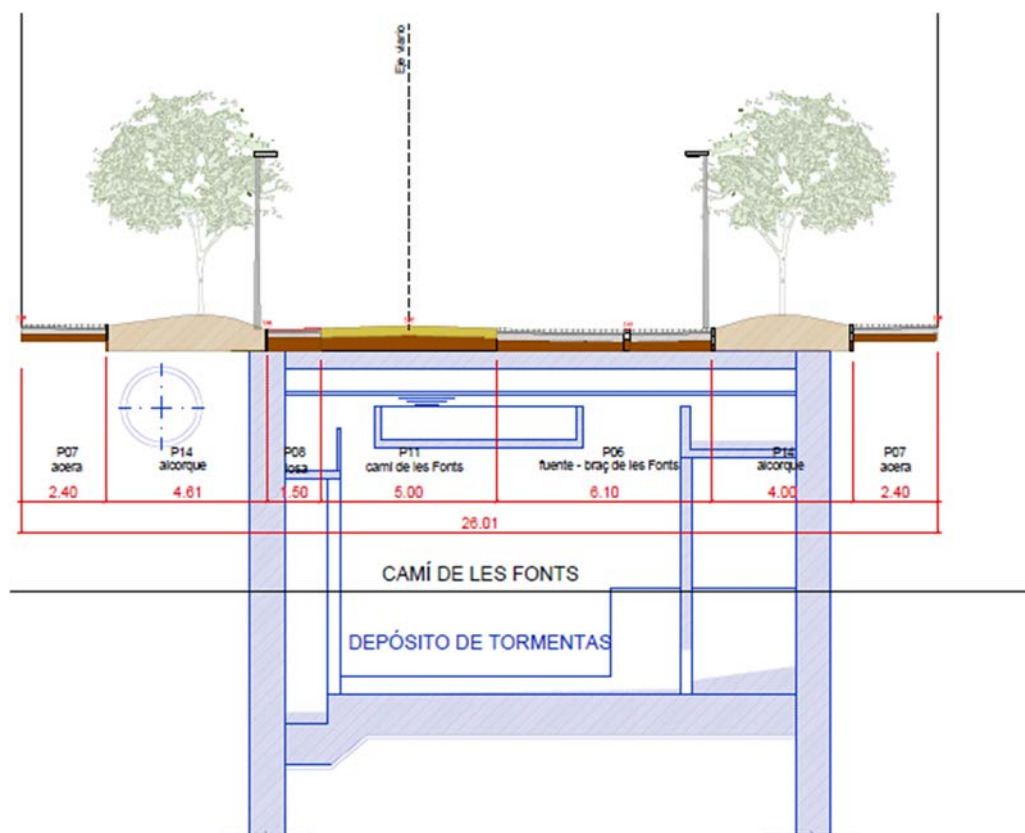


Figura 56 Sección Vial 30. Calle de les Fonts

3.6.2.5.4.23. Vial 31. Calle H. Nueva creación

Con la ejecución del sector permitirá el acceso a las zonas colindantes y se considerará un vial secundario. Se denominará vial de nueva creación V31, Calle H y contará con:

- Vial de 19,20 m de ancho.
- Tiene la función de delimitar las parcelas colindantes que forman parte del sector.
- La circulación prevista es de doble sentido mediante un carril por cada sentido de prioridad peatonal.
- Cuenta con una sección funcional única formada por el siguiente programa: acera de 2,20 m de ancho, alcorque de 1,20 m de ancho con arbolado alineado dispuestos cada 7,50 m mediante alcorques individuales, aparcamiento en línea de 2,30 m de ancho, calzada de un carril de 6,00 m de ancho, aparcamiento en batería con plazas de 4,5 m de largo y 2,5 m de ancho, alcorque de ancho 1,20 m donde se emplazará arbolado y acera de 1,80 m.

En la imagen siguiente se puede observar la sección del Vial:

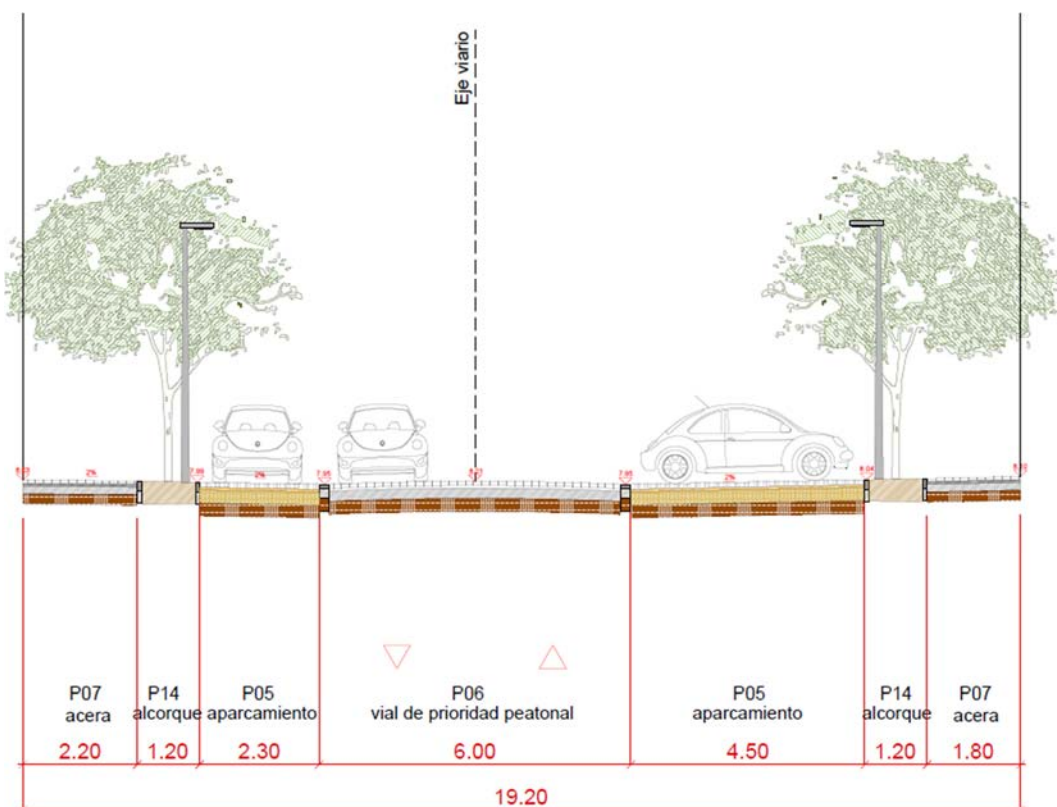


Figura 57 Sección Vial 31. Calle H

3.6.2.5.4.24. Vial 32. Calle I. Nueva creación

Con la ejecución del sector permitirá el acceso a las zonas colindantes y se considerará un vial secundario. Se denominará vial de nueva creación V32, Calle I y contará con:

- Vial de 13,00 m de ancho.
- Tiene la función de delimitar las parcelas edificables del sector.
- La circulación prevista es de doble sentido mediante un carril por cada sentido de prioridad peatonal.
- Cuenta con una sección funcional única formada por el siguiente programa: calzada de un carril de 8,00 m de ancho, aparcamiento en línea de 2,30 m de ancho y acera de 2,70 m.

En la imagen siguiente se puede observar la sección del Vial:

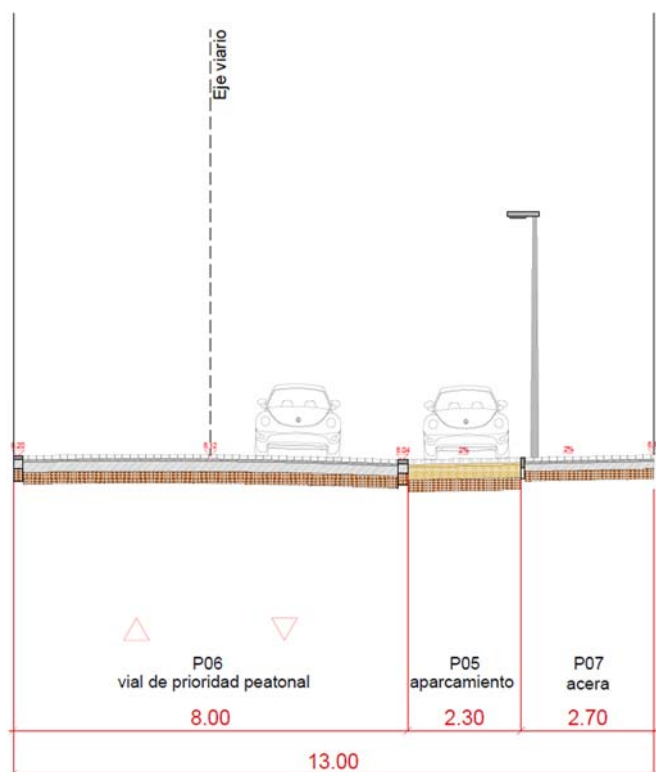


Figura 58 Sección Vial 32. Calle I

3.6.2.5.4.25. Vial 33 y 34. Calle Fila Fonda. Nueva creación

Con la ejecución del sector permitirá el acceso a las zonas colindantes y se considerará un vial secundario. Se denominará vial de nueva creación V33, Calle Fila Fonda y contará con:

- Vial de 23,50 m de ancho perpendicular a la Calle Diógenes López Mechó y Bulevar Periférico Norte, con conexión directa con la primera calle mencionada.
- Tiene la función de delimitar las parcelas edificables colindantes, una de ellas fuera del sector.
- La circulación prevista es de doble sentido mediante dos carriles.
- Cuenta con una sección funcional única formada por el siguiente programa: acera de 5,50 m de ancho, aparcamiento en batería con plazas de 4,5 m de largo y 2,5 m de ancho, calzada de doble carril de 6 m de ancho, aparcamiento en batería con las mismas dimensiones y acera de 3,00 m de ancho. Ambas aceras cuentan con arbolado de alineación dispuestos cada 7,5 m mediante alcorques individuales.

En la imagen siguiente se puede observar la sección del Vial:

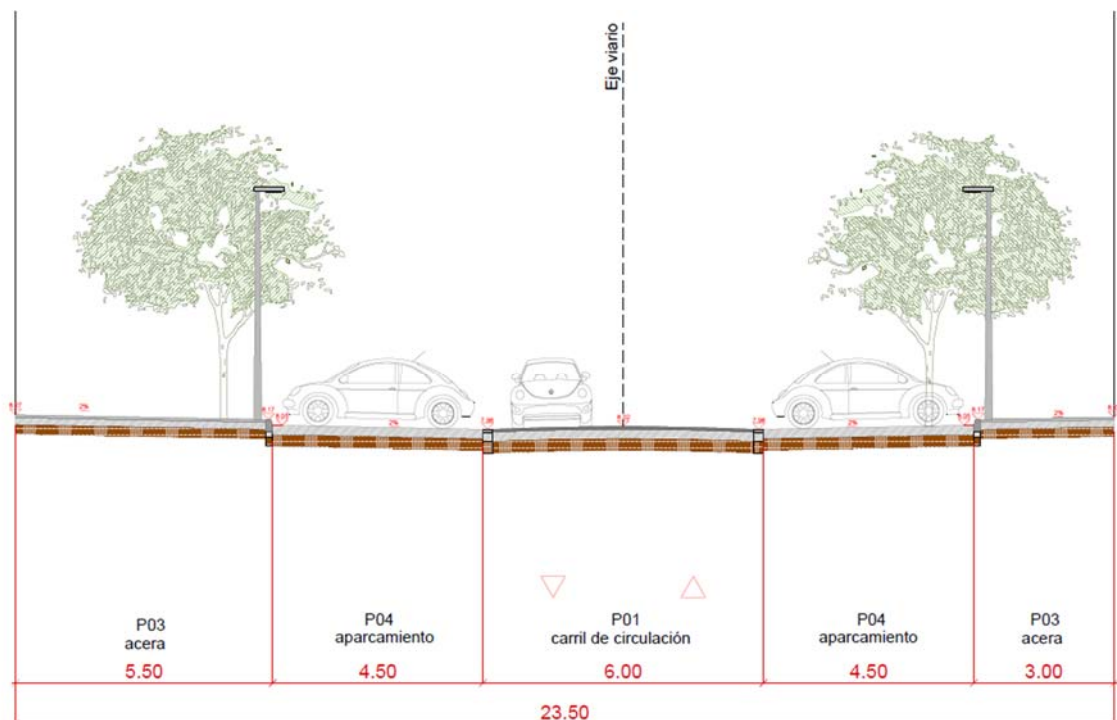


Figura 59 Sección Vial 33. Calle Fila Fonda

La siguiente y última sección que definirá este vial permitirá el acceso a las zonas colindantes y se considerará un vial secundario tras la ejecución del sector. También se denominará Calle Fila Fonda V34 y contará con:

- Vial de 21,56 m de ancho perpendicular a la Calle Diógenes López Mechó y Bulevar Periférico Norte, con conexión directa con esta última.
- Tiene la función de delimitar las parcelas edificables colindantes del propio del sector.
- La circulación prevista es de doble sentido mediante dos carriles.
- Cuenta con una sección funcional única formada por el siguiente programa: acera de 8,56 m de ancho, calzada de doble carril de 6 m de ancho y acera de 7,00 m de ancho. Ambas aceras cuentan con arbolado de alineación dispuestos cada 7,5 m mediante alcorques individuales.

En la imagen siguiente se puede observar la sección del Vial:

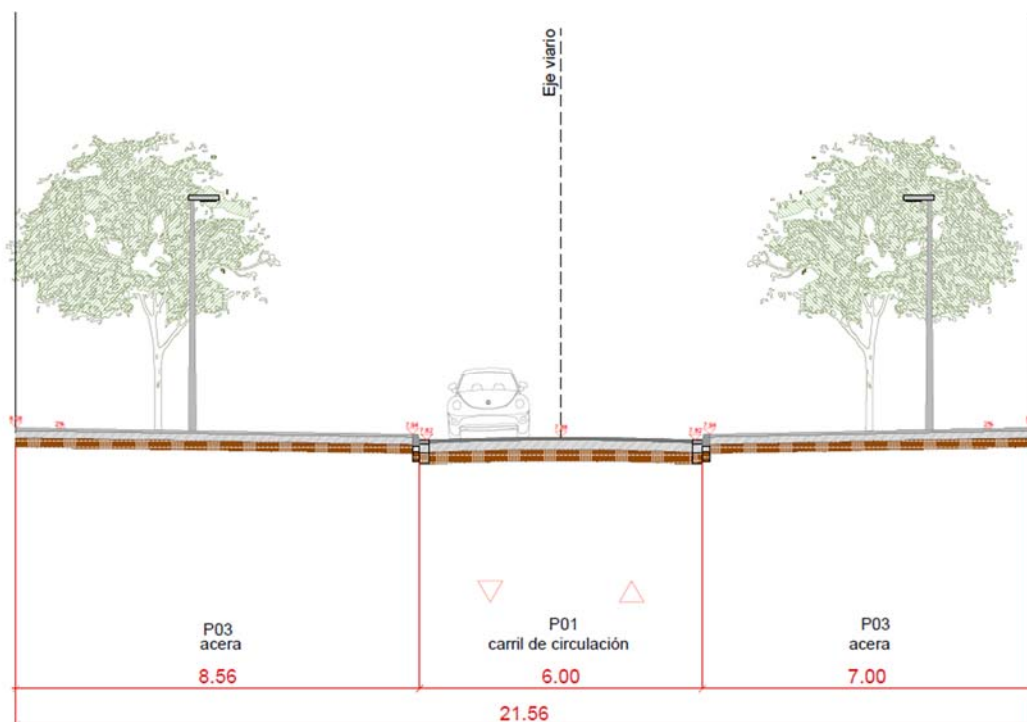


Figura 60 Sección Vial 34. Calle Fila Fonda

3.6.2.5.4.26. Vial 35 y 36. Calle J. Nueva creación

Con la ejecución del sector permitirá el acceso a las zonas colindantes y se considerará un vial secundario. Se denominará vial de nueva creación V35, Calle J y contará con:

- Vial de 12,00 m de ancho perpendicular a la Calle Fila Fonda y al Camino de Vera.
- Tiene la función de delimitar las parcelas edificables colindantes, una de ellas fuera del sector.
- La circulación prevista es de un único sentido formada por un carril.
- Cuenta con una sección funcional única formada por el siguiente programa: acera de 4,00 m de ancho, calzada de un único carril de 5,00 m de ancho y acera de 3,00 m de ancho.

En la imagen siguiente se puede observar la sección del Vial:

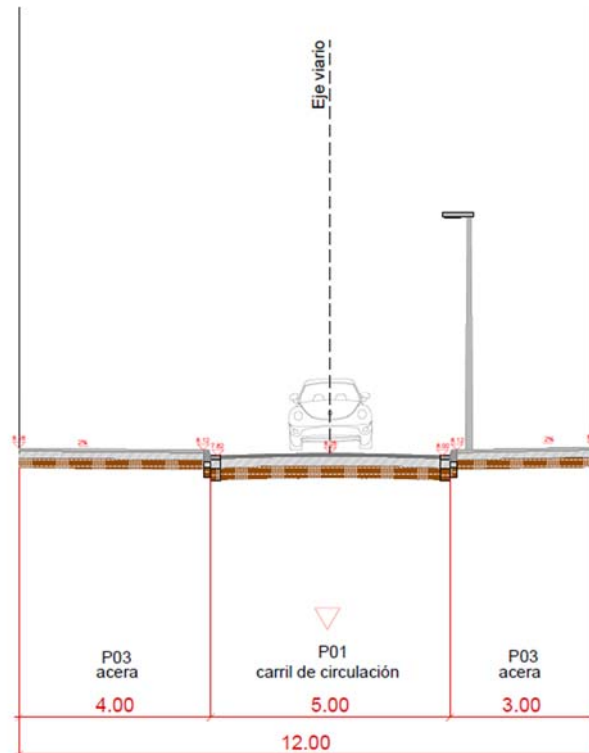


Figura 61 Sección Vial 35. Calle J

La siguiente y última sección que definirá este vial permitirá el acceso a las zonas colindantes y se considerará un vial secundario tras la ejecución del sector. También se denominará Calle J vial V36, será ampliada, y contará con:

- Vial de 16.73 m de ancho perpendicular a la Calle Fila Fonda y al Camino de Vera.
- Tiene la función de delimitar las parcelas edificables colindantes, una de ellas fuera del sector.
- La circulación prevista es de un único sentido formada por un carril.
- Cuenta con una sección funcional única formada por el siguiente programa: acera de 4,23 m de ancho, aparcamiento en batería con plazas de 4,5 m de largo y 2,5 m de ancho, calzada de un único carril de 5,00 m de ancho y acera de 3,00 m de ancho. La acera colindante a la parcela fuera del sector cuenta con arbolado de alineación dispuestos cada 7,5 m mediante alcorques individuales.

En la imagen siguiente se puede observar la sección del Vial:

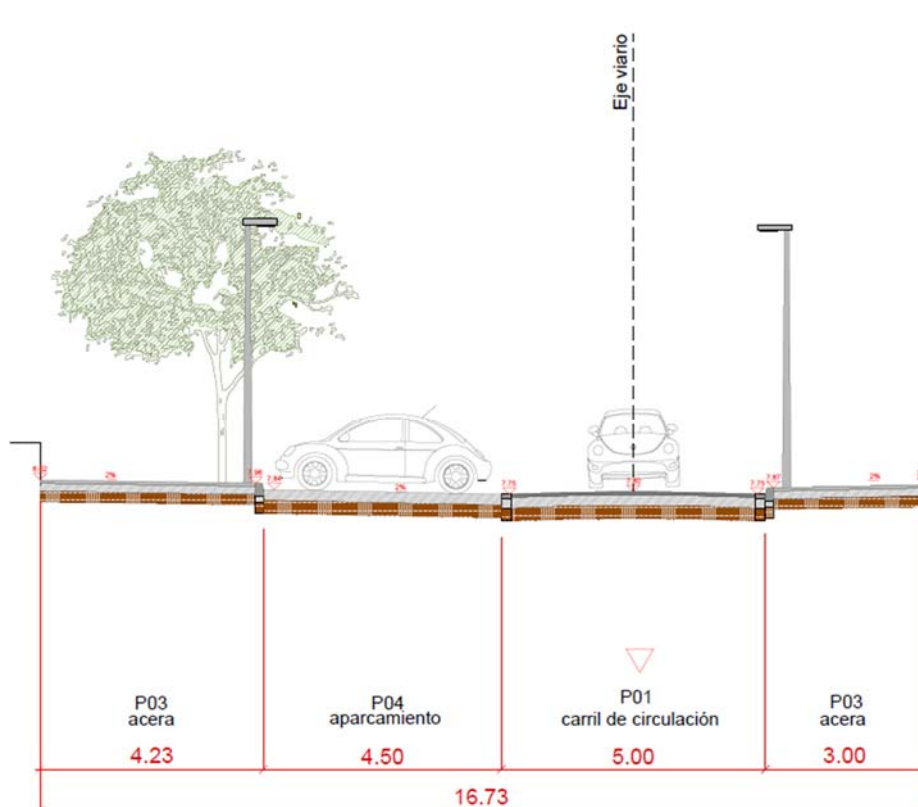


Figura 62 Sección Vial 36. Calle J

3.6.2.5.4.27. Vial 37 y 38. Camino de Vera. Nueva creación

El Camino de Vera cuenta actualmente con dos sentidos de circulación con un carril y aparcamiento a ambos lados y no cuenta con aceras. Actualmente no soporta un tráfico elevado.

Se recoge a continuación una fotografía del Camino de Vera:



Figura 63 Fotografía del camino de Vera

Con la ejecución del sector permitirá el acceso a las zonas colindantes y se considerará un vial secundario. Se diferencian dos secciones sobre este vial, denominándose el primero de ellos V37 de nueva creación, Camino de Vera y contará con:

- Viario de 23,20 m de ancho que es prolongación de Camino de Vera existente.
- Tiene la función de delimitar las parcelas edificables colindantes y permitir el acceso a aparcamiento.
- La circulación prevista es de doble sentido mediante dos carriles.
- Cuenta con una sección funcional única formada por el siguiente programa: acera de 3,00 m de ancho, aparcamiento en batería con plazas de 4,5 m de largo y 2,5 m de ancho, calzada de doble carril de 6,00 m de ancho, vado de 4,50 m de ancho y acera de 5,20 m de ancho.

En la imagen siguiente se puede observar la sección del Vial:

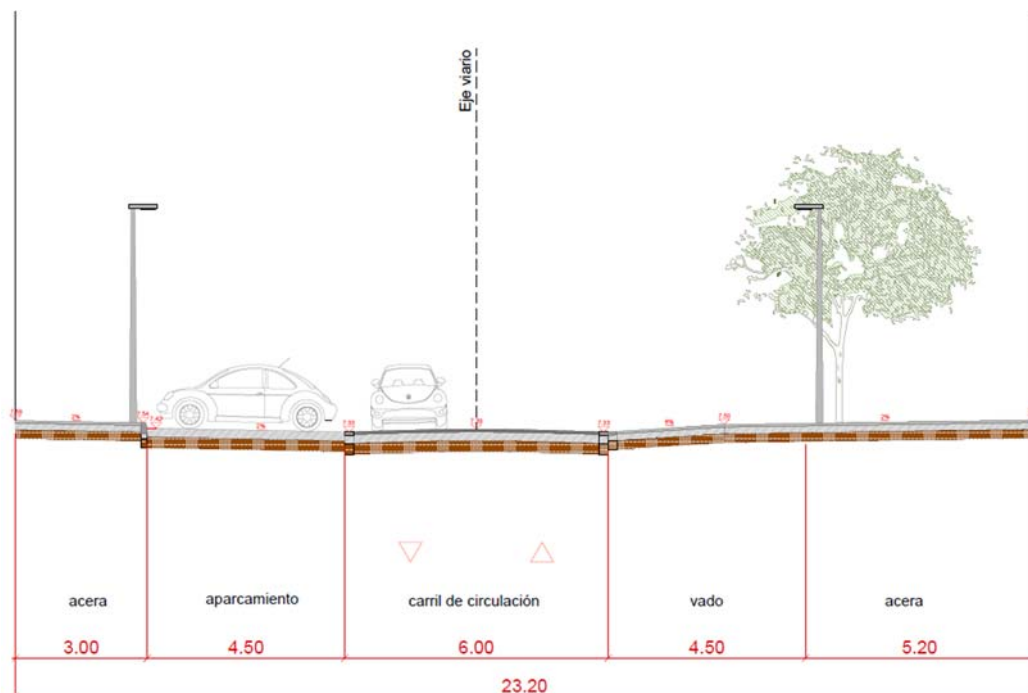


Figura 64 Sección Vial 37. Camino de Vera

Con la ejecución del sector permitirá el acceso a las zonas colindantes y se considerará el siguiente vial secundario que define este vial. Se denominará vial de nueva creación V38, Camino de Vera y contará con:

- Vial de 12,40 m de ancho que es prolongación de Camino de Vera existente.
- Tiene la función de delimitar las parcelas edificables colindantes y permitir el acceso a aparcamiento.
- La circulación prevista es de doble sentido mediante dos carriles.
- Cuenta con una sección funcional única formada por el siguiente programa: acera de 1,80 m de ancho, calzada de doble carril de 6,00 m de ancho y acera de 4,60 m de ancho.

En la imagen siguiente se puede observar la sección del Vial:

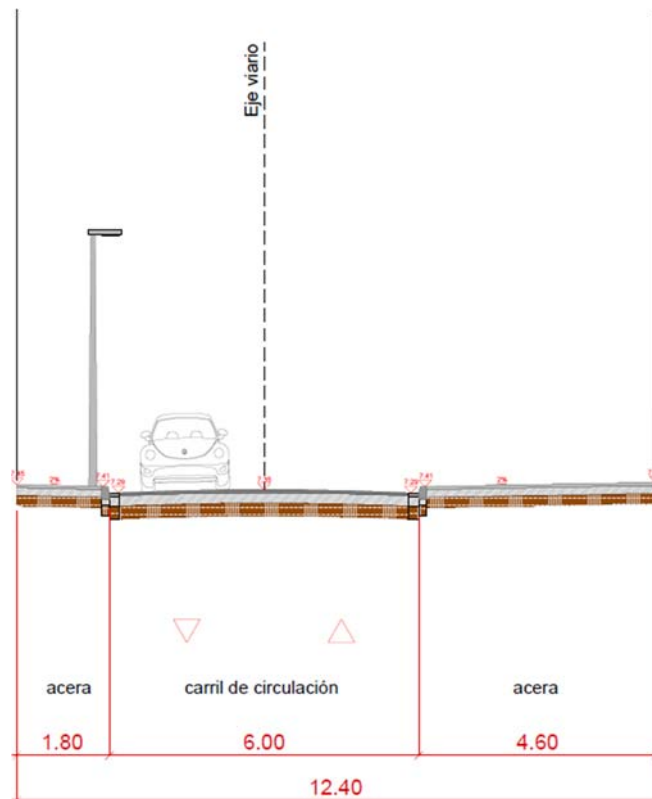


Figura 65 Sección Vial 38. Camino de Vera

3.6.2.5.4.28. Vial 39. Calle K. Nueva creación

Con la ejecución del sector permitirá el acceso a las zonas colindantes y se considerará un vial secundario. Se denominará vial de nueva creación V39, Calle K y contará con:

- Vial de 12,00 m de ancho perpendicular a la Calle Fila Fonda y al Camino de Vera.
- Tiene la función de delimitar las parcelas edificables del propio del sector.
- La circulación prevista es de un único sentido formada por un carril.
- Cuenta con una sección funcional única formada por el siguiente programa: acera de 4,00 m de ancho, calzada de un único carril de 5,00 m de ancho y acera de 3,00 m de ancho.

En la imagen siguiente se puede observar la sección del Vial:

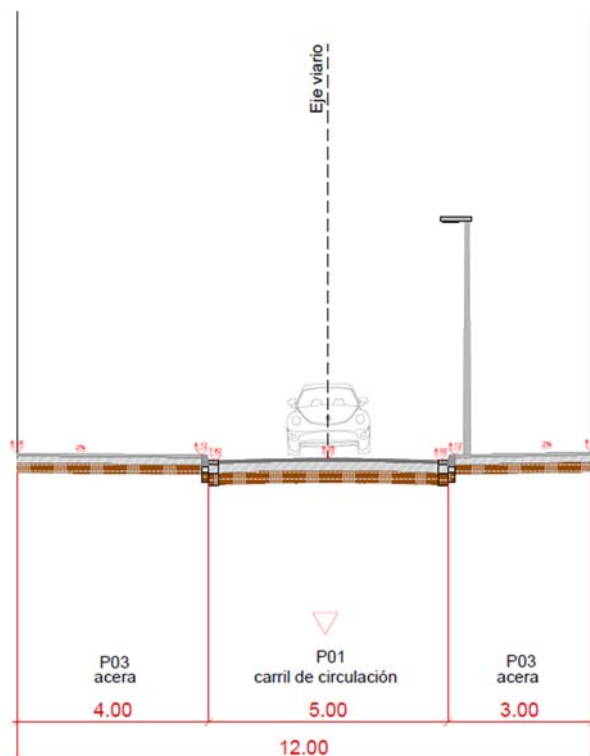


Figura 66 Sección Vial 39. Calle K

3.6.2.5.4.29. Vial 40. Calle del Doctor Vicente Zaragozá. Ampliación del viario existente

La Calle del Doctor Vicente Zaragozá, en el tramo del sector, cuenta actualmente con un sentido de circulación con dos carriles, en el lado colindante con el ámbito de actuación cuenta con la plataforma del tranvía y dispone de aparcamiento en batería a ambos lados. Las aceras a ambos lados tienen una anchura superior a 3 m y dispone de carril bici.

En el tramo más alejado del sector la Calle Vicente Zaragozá soporta una intensidad de tráfico de 3.137 vehículos diarios.

Se recoge a continuación unas fotografías de la Calle del Doctor Vicente Zaragozá:



Figura 67 Fotografía de la Calle del Dr. Vicente Zaragoza, tramo más cercano a Avenida Cataluña



Figura 68 Fotografía de la Calle del Dr. Vicente Zaragoza, tramo más cercano a Avenida Alfauir

Con la ejecución del sector permitirá el acceso al sector y se considerará un vial principal. Se denominará Calle del Dr. Vicente Zaragoza, Vial V40, será ampliada hacia el interior del sector en el tramo colindante, y contará con:

- Viario ampliado de 29,19 m de ancho que finaliza el último tramo del Dr. Vicent Zaragoza.
- Tiene la función de delimitar las parcelas edificables colindantes.
- La circulación prevista es de un único sentido mediante tres carriles.
- Cuenta con una sección funcional única formada por el siguiente programa: plataforma de tranvía de 7,26 m de ancho, calzada de un único sentido de circulación de 10,68 m de ancho, vado de 2,65 m de ancho y acera de 8,60 m de ancho. Ambas aceras cuentan con arbolado de alineación dispuestos cada 7,5 m mediante alcorques individuales

En la imagen siguiente se puede observar la sección del Vial:

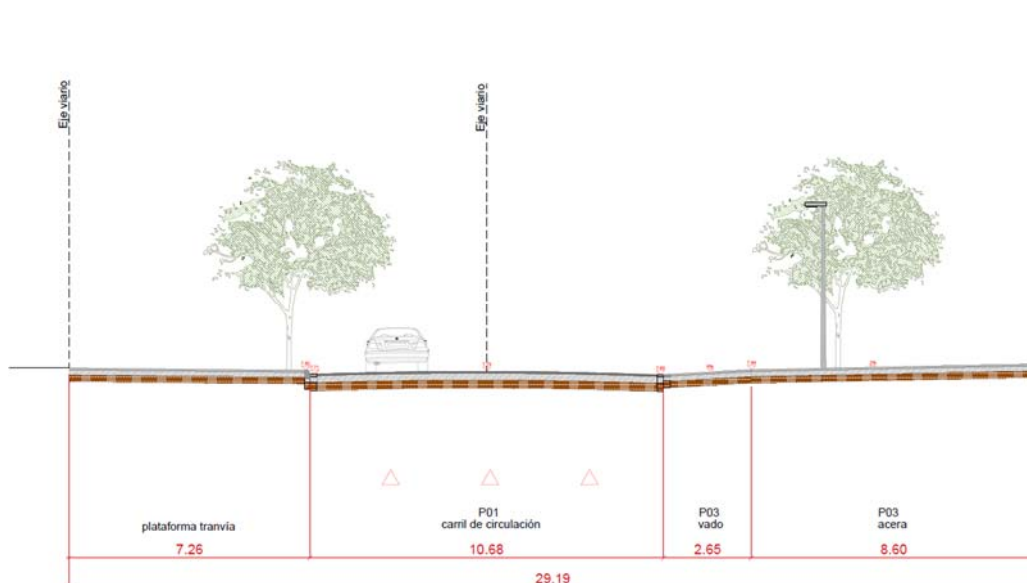


Figura 69 Sección de la Calle del Dr. Vicente Zaragozá, Vial 40

3.6.2.5.4.30. Vial 41. Bulevar Periférico Norte. Viario existente

El Bulevar periférico norte cuenta actualmente con tres secciones diferentes que se mantienen, en el desarrollo del sector, no se realizan actuaciones sobre este viario, soporta un tráfico elevado, con una intensidad de 52.118 vehículos.

Se recoge a continuación una fotografía del Bulevar Periférico Norte:



Figura 70 Fotografía del Bulevar Periférico Norte

Con la ejecución del sector permitirá el acceso al sector por sus extremos norte y sur, mantiene su sección y se considerará un vial principal. Se denominará Vial V41:

- Tramo de vial con ancho variable indicándose en este caso un ancho igual a 35,80 m.
- La circulación prevista es de un doble sentido mediante cuatro carriles en cada sentido.
- Existe una sección funcional consistente en: acera de 3,00 m de ancho con arbolado de alineación dispuestos cada 7,5 m mediante alcorques individuales, carril bus de 3,45 m de ancho, separador de 1,30 m de ancho, carril de circulación en un sentido de 8,75 m de ancho, mediana de 2,80 m de ancho con arbolado, calzada de tres carriles en sentido contrario de 8,75 m de ancho, separador de 1,30 m, carril bus de 3,45 m de ancho y acera de 3,00 m con arbolado de alineación dispuestos cada 7,5 m mediante alcorques individuales.

En la imagen siguiente se puede observar la sección del Vial:

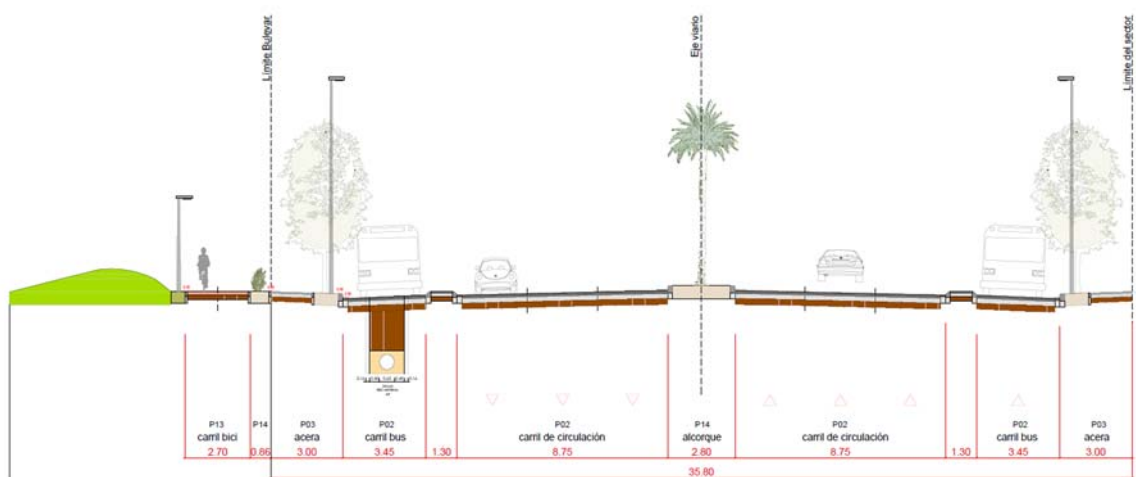


Figura 71 Sección del Bulevar Periférico Norte, Vial 41 tipo 1

La siguiente sección mantenida que permitirá el acceso al sector por sus extremos, considerada también como vial principal y se caracteriza por:

- Tramo de vial con ancho variable indicándose en este caso un ancho igual a 35,80 m.
- La circulación prevista es de un doble sentido mediante cuatro carriles en cada sentido.
- Existe una sección funcional consistente en: acera de 3,00 m de ancho con arbolado de alineación dispuestos cada 7,5 m mediante alcorques individuales, carril de circulación de 13,50 m de ancho, mediana de 2,80 m de ancho con arbolado, carril de circulación en sentido contrario de 13,50 m de ancho y acera de 3,00 m con arbolado de alineación dispuestos cada 7,5 m mediante alcorques individuales.

En la imagen siguiente se puede observar la sección del Vial:

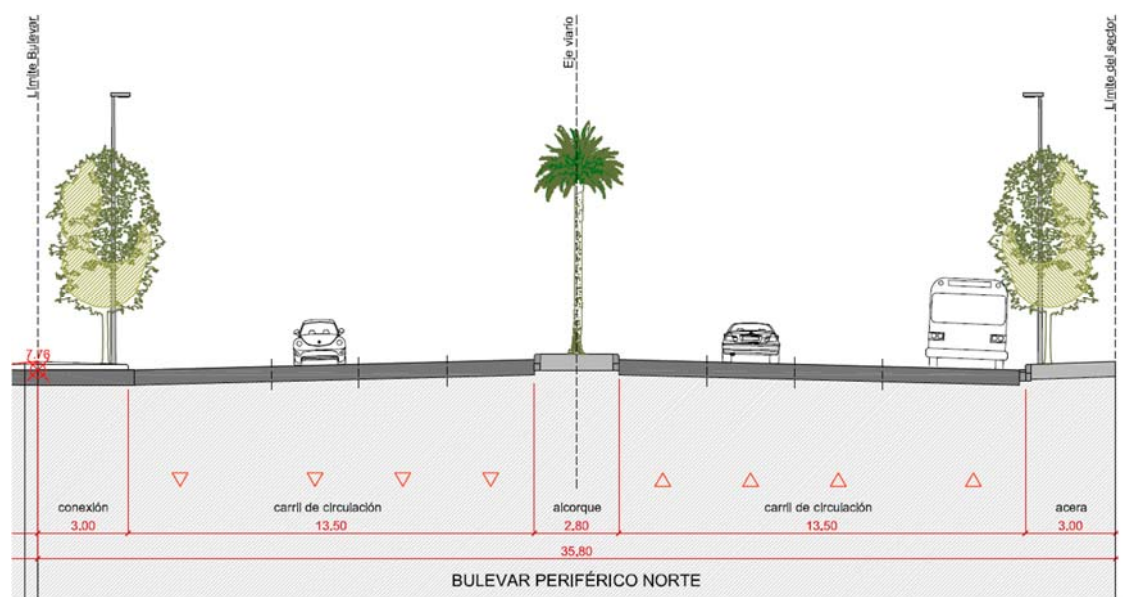


Figura 72 Sección del Bulevar Periférico Norte, Vial 41 tipo 2

La siguiente y última sección de este vial permitirá el acceso al sector por sus extremos, considerada también como vial principal y se caracteriza por:

- Tramo de vial con ancho variable indicándose en este caso un ancho igual a 35,80 m.
- La circulación prevista es de un doble sentido mediante cuatro carriles en cada sentido.
- Existe una sección funcional consistente en: acera de 3,00 m de ancho con arbolado de alineación dispuestos cada 7,5 m mediante alcorques individuales, carril bus de 4,80 m de ancho, carril de circulación en un sentido de 8,75 m de ancho, mediana de 2,80 m de ancho con arbolado, calzada de tres carriles en sentido contrario de 8,75 m de ancho, carril bus de 4,80 m de ancho y acera de 3,00 m con arbolado de alineación dispuestos cada 7,5 m mediante alcorques individuales.

En la imagen siguiente se puede observar la sección del Vial:

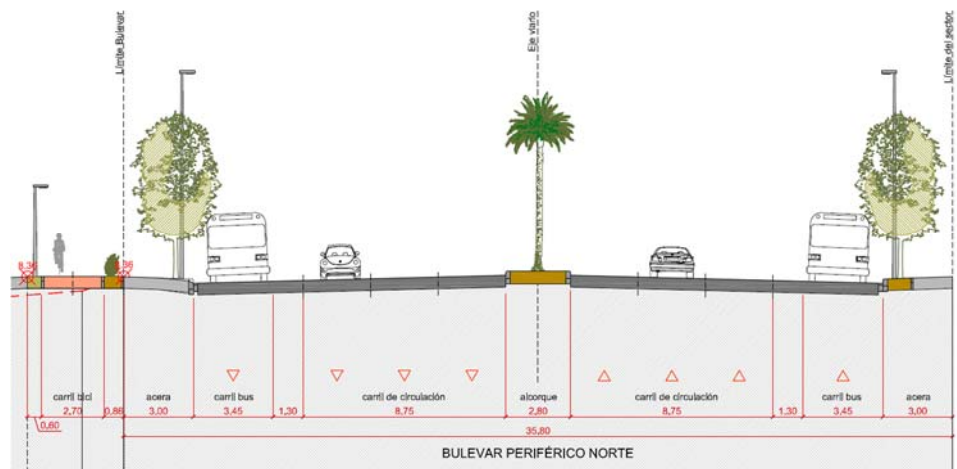


Figura 73 Sección del Bulevar Periférico Norte, Vial 41 tipo 3

3.6.2.5.5. Red viaria de acceso al sector

Se recogen a continuación los viales secundarios de acceso al sector y ya comentados en apartados anteriores:

- Calle del Doctor Vicente Zaragoza
- Calle Diógenes López Mechó
- Calle Mistral
- Avenida Valladolid
- Calle Poeta Ricard San Martí
- Calle Poeta Eduardo Buil
- Calle Emilio Baró

Junto con lo viales comentados también se utilizarán como accesos los siguientes viales secundarios que acceden perpendicularmente a los viales de borde del sector y no dispondrán de continuidad en el interior del propio sector:

- Calle Rafelguaraf
- Calle de la Murta
- Calle Poeta Jorge Guillén
- Calle de la Jacarilla

- Calle de los Poetas Anónimos
- Calle Arquitecto Arnau
- Calle del Maestro Buenaventura Pascual
- Calle San Francisco de Asís
- Calle de La Rambla
- Calle Greses
- Calle Francisco Martínez

3.6.2.5.5.1. Calle Rafelguaraf

La Calle Rafelguaraf accede perpendicularmente al vial de borde denominado Calle Diógenes López Mechó. La calle cuenta actualmente con dos sentidos de circulación con un carril y aparcamiento a ambos lados y también cuenta con aceras y no soporta un tráfico elevado, seguirá considerándose un vial secundario.

Con la ejecución del sector este vial no tendrá continuidad hacia el interior del sector.

Se recoge a continuación una fotografía de la Calle Rafelguaraf:



Figura 74 Fotografía de la Calle Rafelguaraf

3.6.2.5.5.2. Calle de la Murta

La Calle de la Murta accede perpendicularmente al vial de borde denominado Calle Diógenes López Mechó. La calle cuenta actualmente con dos sentidos de circulación con un carril y aparcamiento a ambos lados y también cuenta con aceras y no soporta un tráfico elevado, seguirá considerándose un vial secundario.

Con la ejecución del sector este vial no tendrá continuidad hacia el interior del sector.

Se recoge a continuación una fotografía de la Calle de la Murta:



Figura 75 Fotografía de la Calle de la Murta

3.6.2.5.5.3. Calle Poeta Jorge Guillén

La Calle Poeta Jorge Guillén accede perpendicularmente al vial de borde denominado Calle Diógenes López Mechó. La Calle cuenta actualmente con dos sentidos de circulación con un carril y aparcamiento a ambos lados y una zona central de aparcamientos y también cuenta con aceras y no soporta un tráfico elevado, seguirá considerándose un vial secundario.

Con la ejecución del sector este vial no tendrá continuidad hacia el interior del sector.

Se recoge a continuación una fotografía de la Calle Poeta Jorge Guillén:



Figura 76 Fotografía de la Calle Poeta Jorge Guillén

3.6.2.5.5.4. Calle de La Jacarilla

La Calle Jacarilla accede perpendicularmente al vial de borde denominado Calle Diógenes López Mechó. La calle cuenta actualmente con dos sentidos de circulación con un carril y aparcamiento a ambos lados y una zona central de aparcamientos y también cuenta con aceras y no soporta un tráfico elevado, seguirá considerándose un vial secundario.

Con la ejecución del sector este vial no tendrá continuidad hacia el interior del sector. Se recoge a continuación una fotografía de la Calle de la Jacarilla:



Figura 77 Fotografía de la Calle de La Jacarilla

3.6.2.5.5. Calle de los Poetas Anónimos

La Calle de los Poetas Anónimos accede perpendicularmente al vial de borde denominado al vial de nueva creación V23 Calle Ángel Guardia Cortés.

La calle cuenta actualmente con un sentido de circulación con un carril y aparcamiento a ambos lados y también cuenta con aceras y no soporta un tráfico elevado, seguirá considerándose un vial secundario.

Con la ejecución del sector este vial no tendrá continuidad hacia el interior del sector.

Se recoge a continuación una fotografía de la Calle de los Poetas Anónimos:



Figura 78 Fotografía de la Calle de los Poetas Anónimos

3.6.2.5.6. Calle Arquitecto Arnau

La Calle Arquitecto Arnau accede perpendicularmente al vial de borde denominado Calle Llíria Blau Devesa. La Calle cuenta actualmente con un sentido de circulación con un carril y aparcamiento a ambos lados y también cuenta con aceras y no soporta un tráfico elevado, seguirá considerándose un vial secundario.

Con la ejecución del sector se prolongará el vial bordeando el Colegio Público Municipal de Benimaclet.

Se recoge a continuación una fotografía de la Calle Arquitecto Arnau:



Figura 79 Fotografía de la Calle Arquitecto Arnau

3.6.2.5.5.7. Calle del Maestro Buenaventura Pascual

La Calle del Maestro Buenaventura Pascual accede perpendicularmente al vial de borde denominado Calle Liri Blau Devesa. La calle cuenta actualmente con un sentido de circulación con un carril y aparcamiento a ambos lados y también cuenta con aceras y no soporta un tráfico elevado, seguirá considerándose un vial secundario.

Con la ejecución del sector este vial no tendrá continuidad hacia el interior del sector.

Se recoge a continuación una fotografía de la Calle del Maestro Buenaventura Pascual:



Figura 80 Fotografía de la Calle del Maestro Buenaventura Pascual

3.6.2.5.5.8. Calle San Francisco de Asís

La Calle San Francisco de Asís accede perpendicularmente al vial de borde denominado Calle Liri Blau Devesa. La Calle cuenta actualmente con un sentido de circulación con un carril y aparcamiento a ambos lados y también cuenta con aceras y no soporta un tráfico elevado, seguirá considerándose un vial secundario.

Con la ejecución del sector este vial no tendrá continuidad hacia el interior del sector.

Se recoge a continuación una fotografía de la Calle San Francisco de Asís:



Figura 81 Fotografía de la Calle San Francisco de Asís

3.6.2.5.5.9. Calle de la Rambla

La Calle de La Rambla accede perpendicularmente al vial de borde denominado Calle Mistral. La Calle cuenta actualmente con un sentido de circulación con plataforma única y no soporta un tráfico elevado, seguirá considerándose un vial secundario.

Con la ejecución del sector este vial no tendrá continuidad hacia el interior del sector.

Se recoge a continuación una fotografía de la Calle de La Rambla:

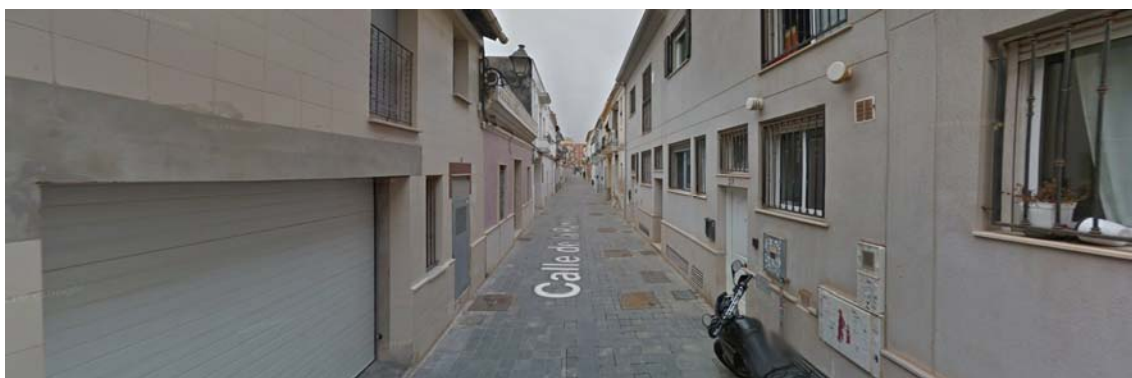


Figura 82 Fotografía de la Calle de la Rambla

3.6.2.5.5.10. Calle Greses

La Calle Greses accede perpendicularmente al vial de borde denominado Calle Mistral. La Calle cuenta actualmente con un sentido de circulación con un carril y aparcamiento en un lado y también cuenta con aceras y no soporta un tráfico elevado, seguirá considerándose un vial secundario.

Con la ejecución del sector este vial no tendrá continuidad hacia el interior del sector.

Se recoge a continuación una fotografía de la Calle Greses:



Figura 83 Fotografía de la Calle Greses

3.6.2.5.5.11. Calle Francisco Martínez

La Calle Francisco Martínez accede perpendicularmente al vial de borde denominado Calle Mistral. La Calle cuenta actualmente con un sentido de circulación con un carril y aparcamiento en cordón a ambos lados y también cuenta con aceras y no soporta un tráfico elevado, seguirá considerándose un vial secundario.

Con la ejecución del sector esta calle se prolongará un pequeño tramo hasta una zona de aparcamiento, sin más continuidad.

Se recoge a continuación una fotografía de la Calle Francisco Martínez:



Figura 84 Fotografía de la Calle Francisco Martínez

3.6.2.5.6. Conclusiones

La ordenación de la Modificación del Plan Parcial propone una reordenación de las secciones funcionales de los viarios de borde, con el fin de adecuar la accesibilidad y su utilización a la nueva realidad de la actuación y del entorno.

En consecuencia y en coherencia a lo anterior y la nueva jerarquía viaria planteada, así como condición de conexión, sugiere también la remodelación de ámbitos viarios contiguos y externos al Sector. La Modificación del Plan

Parcial distingue entre los ámbitos viarios internos del sector de nueva creación y aquellos de borde y existentes en la actualidad, en los que se materializan los lindes de la actuación.

La MPP entiende y promueve que la movilidad interna ha de ser sostenible. Los modos de circular son uno de los elementos principales que estructuran la ordenación, donde existe una jerarquía clara, desde la ronda perimetral hasta las calles distributivas interiores, que permiten el acceso a las distintas áreas. La velocidad deber ser variable, hay que combinar un rápido acceso al recinto urbano con la recuperación de los espacios libres como espacio de convivencia, reduciendo la velocidad y promoviendo el tránsito ciclista y peatonal.

La MPP incorpora y potencia los recorridos peatonales y ciclistas como modo de transporte prioritario de la actuación con el fin de garantizar un espacio público vivo, de estancia, de encuentro y vívido.

En el suelo destinado a uso viario, se aplican criterios establecidos en el Anexo IV del TRLOTUP para la red viaria urbana y su diseño en materia de movilidad y accesibilidad en el medio urbano. Conforme al Anexo IV del TRLOTUP, la anchura mínima de los viales se define en función del uso global, la intensidad de la edificación y el carácter de la vía. Para el uso Terciario, al que se asimila el uso dominante del sector para la aplicación del apartado específico del Anexo IV del TRLOTUP, la anchura mínima de viales de sentido único es de 16 metros, y de 20 metros para viales de doble sentido.

La ordenación justifica y garantiza su cumplimiento:

- Equilibrio entre los trazados viarios (perfiles longitudinales y transversales) y el relieve natural de los terrenos, de modo que las pendientes de los viales no resulten excesivas, pero tampoco se produzcan movimientos de tierra exagerados que den lugar a desmontes y terraplenes inadecuados por su impacto paisajístico. En ningún caso se superan pendientes del 12% para viales de tráfico, 5% en los recorridos peatonales, 10% para carriles bici.
- Todos los viales permiten el paso de los vehículos de emergencia, para lo cual disponen de una anchura mínima, libre de cualquier obstáculo, de 5 metros.
- Se implanta un recorrido de carril-bici que discurre, al menos, por los ejes principales de la ordenación y que conecta con la red de carril-bici ya implantada en las áreas urbanizadas.
- En PU, las calles peatonales con acceso restringido para vehículos diferenciarán en su tratamiento de materiales la banda de posible circulación de vehículos, dejando, en todo caso, una franja de circulación exclusiva de peatones.
- Las áreas peatonales se separan del tránsito rodado y reúnen las necesarias condiciones de seguridad frente al resto de medios de transporte motorizados. En Proyecto de urbanización, se podrá a través de ellas dar acceso a aparcamientos de uso privados y parcelas que no dispongan de otro acceso alternativo.
- Las aceras tienen una anchura mínima de 2 metros. Las aceras de más de 3 metros de anchura incorporan arbolado de alineación, con la limitación de que la anchura efectiva de paso no es inferior

a 2 metros, siendo este compatible con la red de servicios. Las de más de 4 metros de anchura disponen siempre de arbolado de alineación.

- Las calzadas destinadas a la circulación de vehículos tienen una anchura mínima de 5 metros en los viales de un solo sentido de circulación y de 6 metros en los viales con doble sentido de circulación.
- Las bandas específicas de carril-bici tienen una anchura superior en todos los casos a la mínima de 2 metros.
- Las plazas de aparcamiento dispuestas en cordón tienen superiores en todos los casos a las unas dimensiones mínimas de 2,20 metros por 4,50 metros. Las plazas de aparcamiento dispuestas en batería cuentan con unas dimensiones en todos los casos superiores a las dimensiones mínimas de 2,40 metros por 4,50 metros.

Los viarios existentes de borde que se ubican en el linde de la actuación con Benimaclet son objeto de reurbanización de sus anchos funcionales y adecuación a las nuevas necesidades de movilidad del Sector, con los objetivos siguientes:

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

3.6.2.6. Movilidad peatonal

3.6.2.6.1. Factores que condicionan los desplazamientos a pie

La movilidad a pie se encuentra condicionada fundamentalmente, por la distancia entre origen y destino. Suele ser habitual considerar que el radio de acción de un foco de atracción y/o generación de viajes a pie se extiende hasta una distancia de entre 1,25 y 1,75 km, lo que equivale a considerar una velocidad de paseo media del ser humano de 3,5 km/h y un tiempo máximo de paseo de entre 20 y 30 minutos. No obstante, cuando los desplazamientos a pie responden a motivos de ocio o la práctica de actividades deportivas o recreativas, estas distancias pueden verse considerablemente incrementadas.

En el ámbito de actuación la movilidad peatonal vendrá condicionada por la localización de los centros de atracción y generación de movilidad, así como por la configuración de las calles utilizadas en los itinerarios peatonales.

3.6.2.6.2. Oferta peatonal y espacios peatonales



El entorno del ámbito de actuación no cuenta con viales exclusivos para la movilidad peatonal ni viales con un carácter mixto de uso entre peatones y tráfico rodado.

3.6.2.6.3. Principales focos de atracción/generación de potenciales viajes a pie

Los principales focos de atracción públicos dentro del sector y en sus proximidades son:

- Colegio público municipal Benimaclet.
- Colegio de la Sagrada Familia.
- Colegio Público Pare Català.
- IES Francesc Ferrer i Guàrdia Benimaclet.
- CEIP Carles Salvador.
- Centre de Salut Benimaclet.
- Policía Local de Valencia Unidad de Distrito Exposición.
- Mercadona en Calle Emilio Baró.
- Parroquia de Nuestra Señora del Milagro - San Maximiliano Kolbe.
- En el interior del sector el Parque central articula el conjunto de la actuación y su relación las tramas colindantes, generando espacios libres y dotacionales centrales, como elementos estructurantes de la propuesta.
- Equipamientos abiertos, integrados en las zonas verdes, que podrán ser usados de manera multifuncional.

Algunos de los criterios utilizados en el diseño de la ordenación pormenorizada del sector han sido:

- Disponer el mayor volumen edificado en los extremos norte y sur colindante, con el entorno urbano consolidado con el que se articulará, con mayor accesibilidad exterior, y que permite liberar el ámbito central cuya vinculación íntima se establece con la huerta y el casco histórico de Benimaclet.
- Se han utilizado criterios de movilidad que minimicen el impacto del tráfico rodado a la vez que garanticen su accesibilidad.
- Se han potenciado los recorridos peatonales y ciclistas como modo de transporte prioritario de la actuación con el fin de garantizar un espacio público vivo, de estancia y de encuentro.

- Se ha evitado la construcción de nuevos viarios secundarios que expulsen del espacio público a los peatones y ciclistas.

La gran mayoría de estos focos de atracción peatonal se encuentran en un radio de acción de aproximadamente 500 m con respecto a la zona central del sector.

En la mayoría de zonas fuera del sector y donde se ubican dichos focos de atracción peatonal, las aceras no cuentan con la anchura suficiente para el cruce de dos peatones de manera cómoda, para su uso por personas de movilidad reducida o para el uso de carros de niños como puede ser el caso del acceso a las escuelas, en el interior del sector se cumplirá con la normativa de accesibilidad en medio urbano en todos sus viales.

3.6.2.7. Movilidad en bicicleta

3.6.2.7.1. Red itinerarios ciclistas existentes en el entorno

De acuerdo con los datos del Servicio de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de València, en el año 2022 el número de carriles bici ha aumentado a diferencia de las ciclocalles que han disminuido en los últimos años.

Evolución de la longitud del Carril Bici y Ciclocalles en servicio. Años 1996-2022		
Año	Carril Bici	Ciclocalles
2022	179,52	33,85
2021	167	31,95
2020	161	30
2019	155	36,5
2018	131	43,5
2017	141	43,5
2016	133	43,5
2015	131	43,5
2014	127	43,5
2013	123	30,5
2012	121	30,5
2011	121	30,5
2010	108	30,5
2009	108	20,0
2008	83	-
2007	80	-
2006	75	-
2005	69	-
2004	68	-
2003	62	-
2002	57	-

Evolución de la longitud del Carril Bici y Ciclocalles en servicio. Años 1996-2022		
Año	Carril Bici	Ciclocalles
2001	52	-
2000	42	-
1999	34	-
1998	23	-
1997	21	-
1996	16	-

Nota: Datos de longitud en kilómetros. En 2019 las ciclocalles de Ciutat Vella pasaron a ser calles residenciales.

Tabla 11 Evolución de la longitud del carril bici y ciclocalles en servicio. 1996-2022. Fuente: Servicio de Movilidad Sostenible. Ayuntamiento de València.

En la imagen siguiente se puede observar las calles con un itinerario para el uso de bicicletas o carril-bicil y las ciclocalles en el entorno del ámbito de actuación, la zona más cercana se encuentra en el Bulevar Periférico Norte y en la Calle Vicente Zaragozá.

En la imagen siguiente se pueden observar los carriles bici existentes en el año 2023 en el entorno del ámbito de actuación:

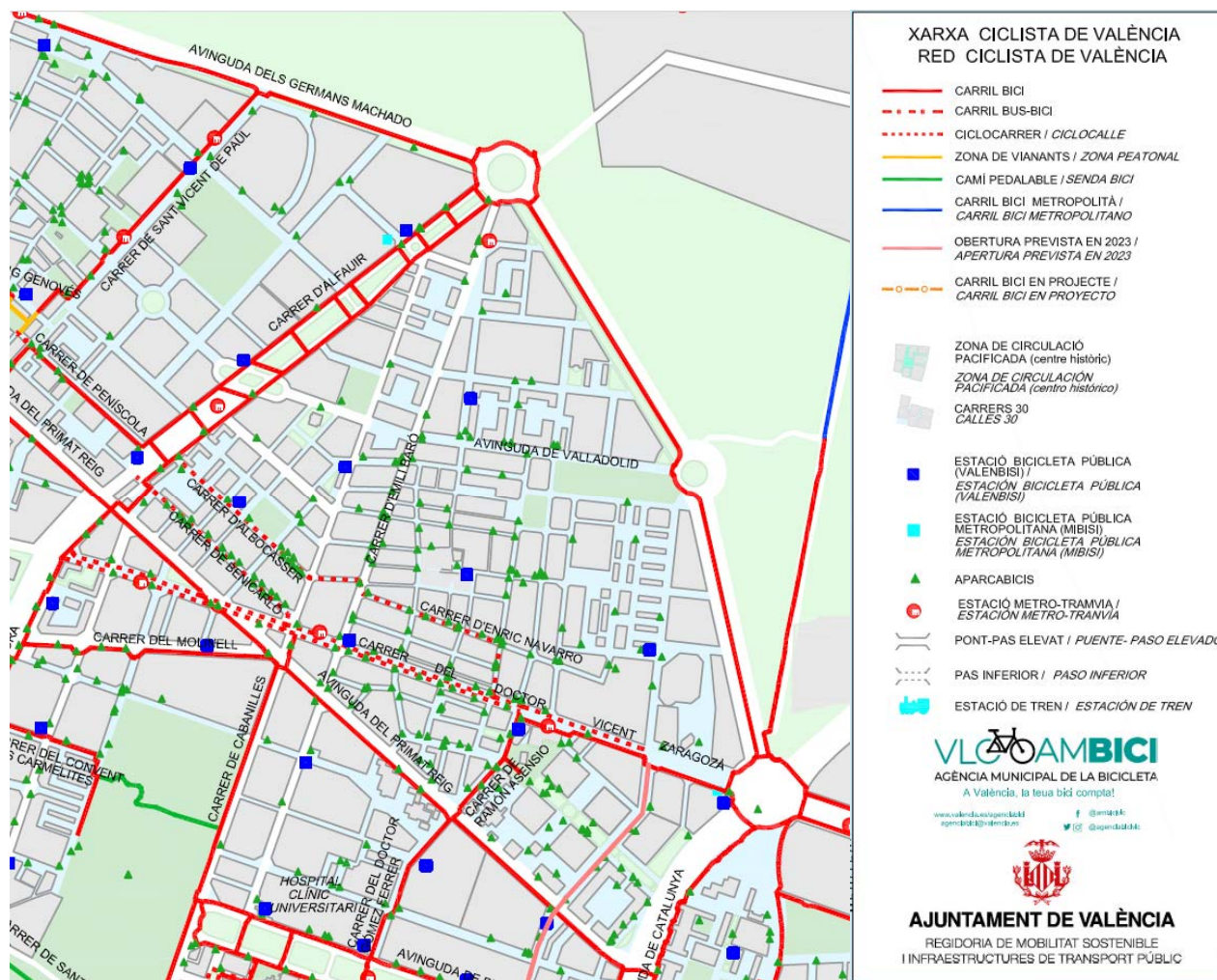


Figura 85 Itinerarios ciclistas existentes en el entorno del ámbito de actuación, año 2023

3.6.2.7.2. Intensidades carriles bici existentes

Se recogen a continuaci3n las intensidades de tr3fico de los carriles bici de la ciudad de Valencia, en el entorno del 3mbito de actuaci3n, en d3as laborables en el mes de diciembre de 2024:

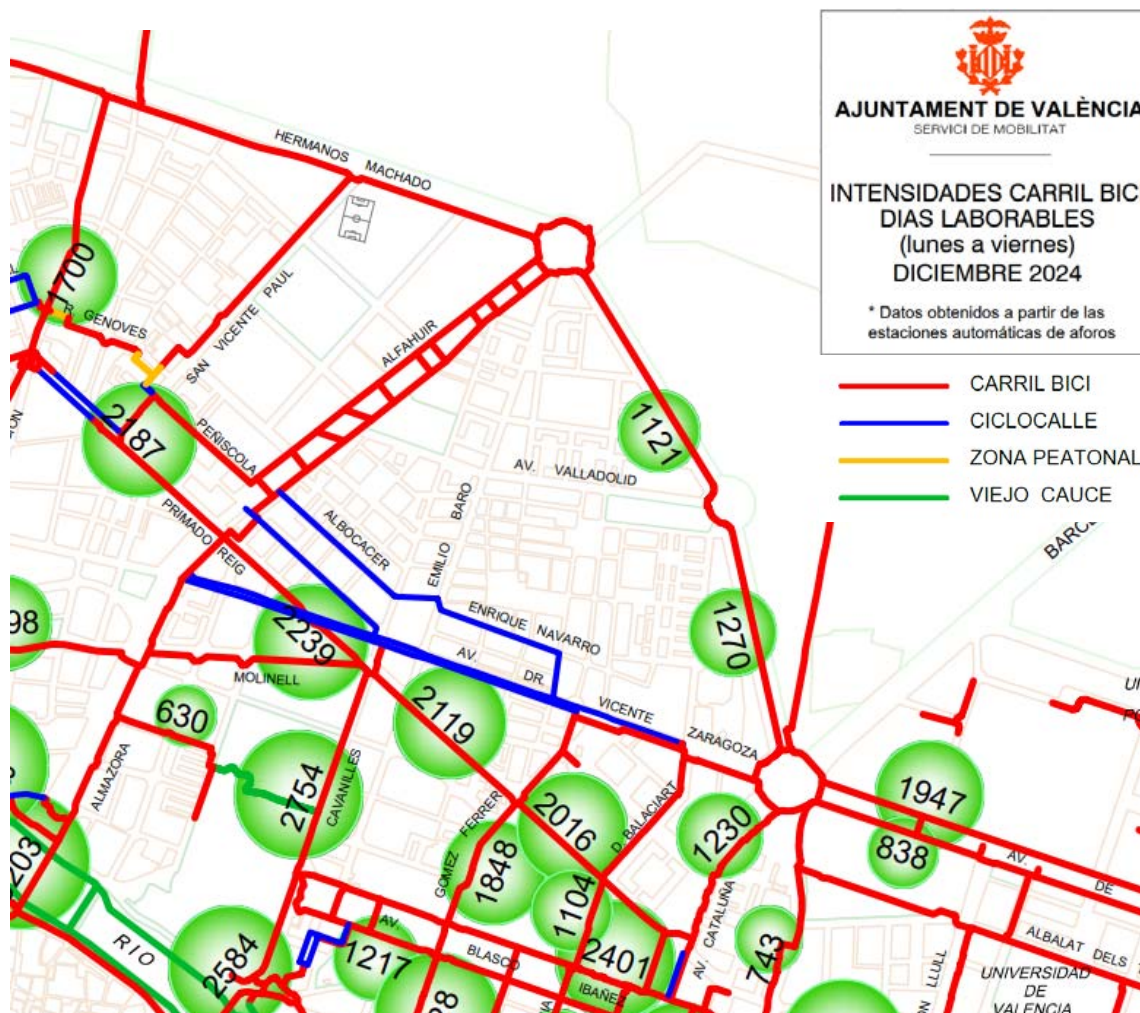


Figura 86 Intensidades de tráfico en carriles bici en días laborables, diciembre de 2023. Fuente: Servicio de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Valencia

3.6.2.7.3. Servicio alquiler bicicletas. Valenbisi

En el distrito de Benimaclet existen 6 estaciones de Valenbisi con 96 anclajes:

Número total de estaciones de bicicleta y anclajes por distrito. 2022			
	Estaciones	Anclajes	Anclajes por 1.000 habitantes
Valencia	277	5.502	6,8
1. Ciutat Vella	22	465	16,2
2. l'Eixample	15	291	6,7
3. Extramurs	17	369	7,5
4. Campanar	22	430	10,8
5. la Saïdia	13	244	5,1
6. el Pla del Real	16	404	13,2
7. l'Olivereta	16	288	5,8
8. Patraix	16	258	4,4
9. Jesús	10	185	3,5
10. Quatre Carreres	26	533	7,0
11. Poblets Marítims	26	462	8,3
12. Camins al Grau	21	428	6,5
13. Algirós	21	535	14,9
14. Benimaclet	6	96	3,4
15. Rascanya	13	235	4,3
16. Benicalap	13	230	4,7
17. Pobles del Nord	1	0	0,0
18. Pobles de l'Oest	1	20	1,4
19. Pobles del Sud	2	29	1,3

Nota: Población a 01/01/2022.

Tabla 12 Número total de estaciones de bicicletas y anclajes por distrito, año 2022. Fuente: Servicio de Movilidad Sostenible. Ayuntamiento de València.

A continuación se recogen el número de abonos de Valenbisi:

Número de abonos a Valenbisi de larga y corta duración por mes. Año 2022			
Mes	Total	Abonos larga duración	Abonos corta duración
Enero	31.062	30.757	305
Febrero	31.862	31.446	416
Marzo	31.970	31.629	341
Abril	32.003	31.407	596
Mayo	35.137	33.953	1.184
Junio	36.030	34.750	1.280
Julio	35.477	33.931	1.546
Agosto	36.371	34.629	1.742
Septiembre	37.508	36.233	1.275
Octubre	37.962	37.073	889
Noviembre	37.767	37.181	586
Diciembre	37.560	37.170	390

Tabla 13 Número de abonos a Valenbisi de larga y corta duración por mes. 2022. Fuente: Servicio de Movilidad Sostenible. Ayuntamiento de València.

La media anual del número de viajes de viajes diarios en bicicleta pública es de 355.089 en días laborables.

Número medio de viajes diarios en bicicleta pública según mes. Año 2022			
Mes	Total	Laborables	Festivos
Media anual	355.089	271.043	84.046
Enero	255.627	207.173	48.454
Febrero	319.176	260.930	58.246
Marzo	271.991	213.838	58.153
Abril	263.978	187.848	76.130
Mayo	398.873	320.205	78.668
Junio	390.269	306.683	83.586
Julio	342.259	246.356	95.903
Agosto	290.551	205.109	85.442
Septiembre	478.484	371.461	107.023
Octubre	515.554	383.262	132.292
Noviembre	422.923	323.494	99.429
Diciembre	311.380	226.158	85.222

Tabla 14 Número medio de viajes diarios en bicicleta pública según mes, 2018. Fuente: Servicio de Movilidad Sostenible. Ayuntamiento de València.

3.6.2.7.4. Carriles bici en sector

Los carriles bici del sector se basan únicamente en conectar con un carril bici propiamente dicho el Bulevar Periférico Norte con Benimaclet, y el resto de conexiones se realizan a través de las calles peatonales que se conciben como calles mixtas (peatón + bici).

3.6.2.8. Transporte público

Fundamentalmente, la oferta de transporte público se estructura en base al sistema de autobuses, tranvía y metro, en los apartados siguientes se puede observar que existe una participación adecuada del transporte público en relación con el conjunto de modos motorizados.

3.6.2.8.1. Metro

En el entorno del ámbito de actuación se localiza el metro, en la Calle Emilio Baró se encuentra la parada de "Machado" y en la Calle Dr. Vicente Zaragozá la parada de "Benimaclet", pudiendo utilizar las líneas 3 y 9 en ambas paradas.

3.6.2.8.1.1. Líneas 3. Rafelbuñol / Aeropuerto

Las paradas de la Línea 3 "Rafelbuñol/ Aeropuerto", se pueden observar en la imagen siguiente, así como el trazado de la línea.

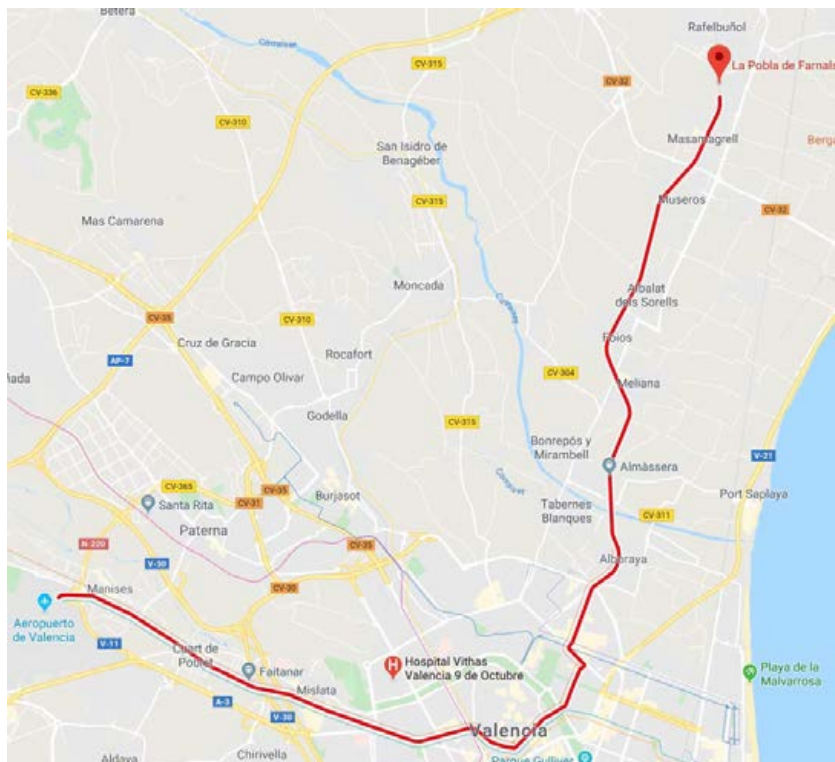


Figura 87 Paradas y trazado Línea 3 de Metro

3.6.2.8.1.2. Líneas 9. Alboraya Peris Aragó / Riba-roja de Túria

Las paradas de la Línea 9 "Alboraya Peris Aragó/ Riba-roja de Túria", se pueden observar en la imagen siguiente, así como el trazado de la línea.

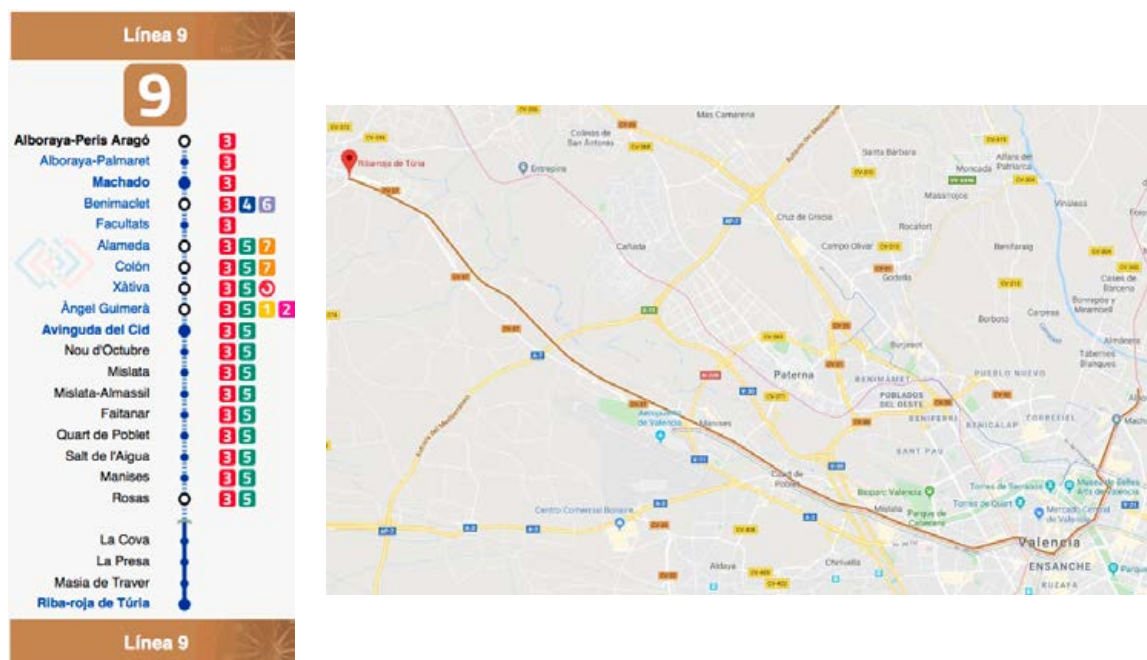


Figura 88 Paradas y trazado Línea 9 de Metro

3.6.2.8.2. Tranvía

En el entorno del ámbito de actuación se localiza el tranvía, en la Calle Dr. Vicente Zaragoza se encuentra la parada de "Vicente Zaragoza", pudiendo utilizar las líneas 4 y 6; también se puede utilizar la parada "Alfahuir" de la línea 6.

3.6.2.8.2.1. Línea 4. Mas del Rosari / Dr. Llunch

Las paradas de la Línea 4 "Mas del Rosari / Dr. Llunch", se pueden observar en la imagen siguiente, así como el trazado de la línea.

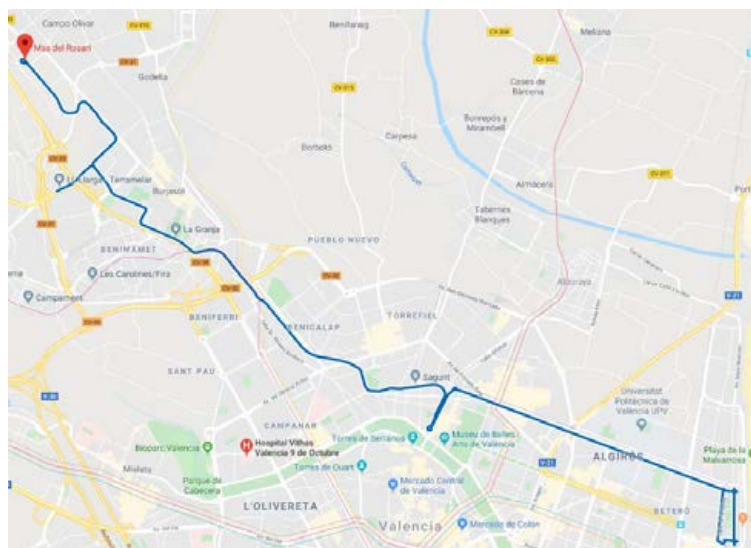


Figura 89 Paradas y trazado Línea 4 de Tranvía

3.6.2.8.2.2. Línea 6. Tossal del Rei / Marítim-Serrería

Las paradas de la Línea 6 "Tossal del Rei / Marítim-Serrería", se pueden observar en la imagen siguiente, así como el trazado de la línea.

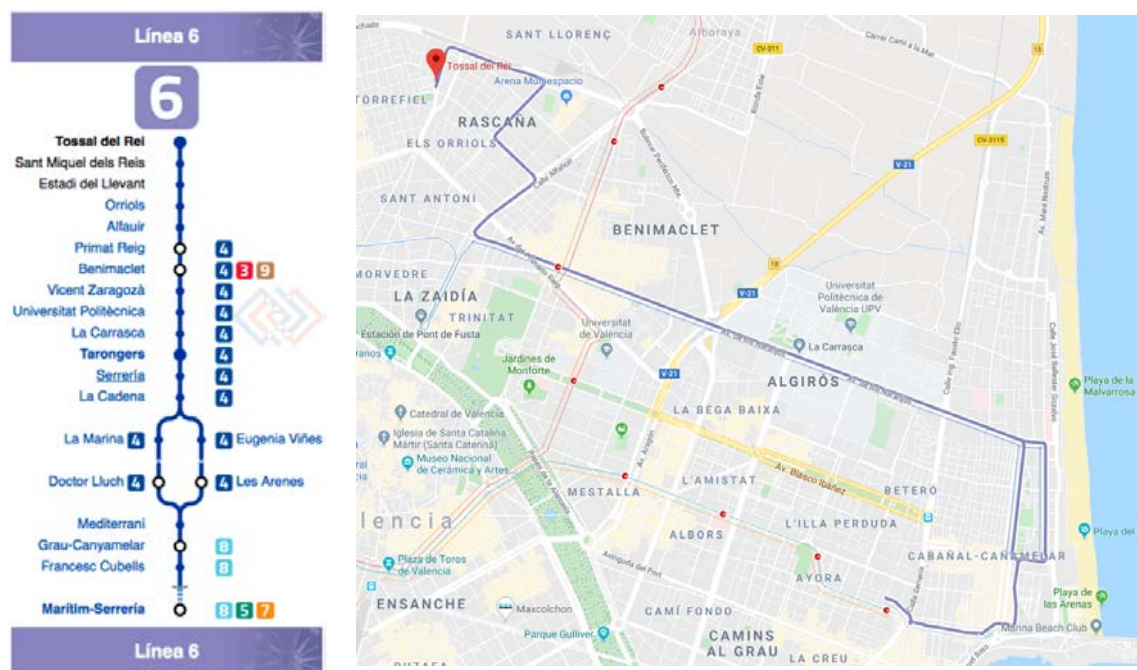


Figura 90 Paradas y trazado Línea 6 de Tranvía

3.6.2.8.3. Autobuses EMT de valencia

Se recogen a continuación las líneas y paradas de la EMT en la ciudad de Valencia:

EMT. Líneas y paradas por distrito. 2022					
	Número de líneas	%	Número de paradas	%	Paradas x 1.000 hab
València	46	100,0	1.082	100,0	1,34
1. Ciutat Vella	29	63,0	46	4,3	1,60
2. l'Eixample	24	52,2	61	5,6	1,40
3. Extramurs	19	41,3	50	4,6	1,01
4. Campanar	15	32,6	68	6,3	1,71
5. la Saïdia	16	34,8	45	4,2	0,95
6. el Pla del Real	23	50,0	56	5,2	1,83
7. l'Olivereta	10	21,7	54	5,0	1,09
8. Patraix	10	21,7	55	5,1	0,94
9. Jesús	9	19,6	53	4,9	1,01
10. Quatre Carreres	17	37,0	150	13,9	1,96
11. Poblats Marítims	13	28,3	104	9,6	1,86

EMT. Líneas y paradas por distrito. 2022					
	Número de líneas	%	Número de paradas	%	Paradas x 1.000 hab
12. Camins al Grau	11	23,9	62	5,7	0,94
13. Algirós	11	23,9	45	4,2	1,26
14. Benimaclet	8	17,4	22	2,0	0,78
15. Rascanya	9	19,6	57	5,3	1,04
16. Benicalap	10	21,7	42	3,9	0,86
17. Pobles del Nord	2	4,3	35	3,2	5,09
18. Pobles de l'Oest	2	4,3	23	2,1	1,56
19. Pobles del Sud	8	17,4	54	5,0	2,51

Tabla 15 Oferta de paradas de EMT. Elaboración: Oficina de Estadística. Ajuntament de València. Nota: Población a 1/1/2019. Fuente: Servicio Movilidad Sostenible. Ayuntamiento de València.

Respecto al resto de distritos de la ciudad de Valencia el barrio de Benimaclet tiene el nivel más bajo de paradas de la EMT por cada 1.000 habitantes.

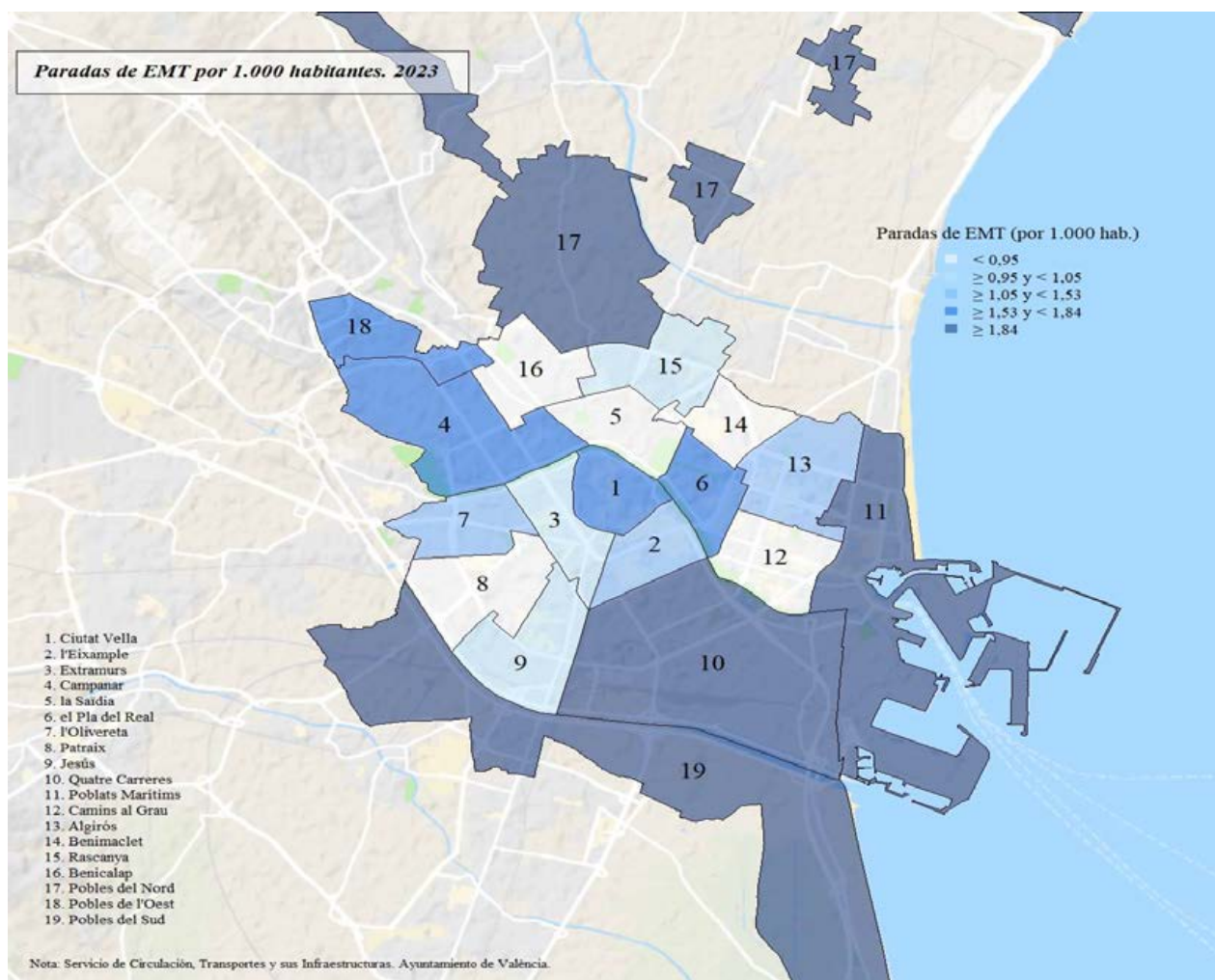


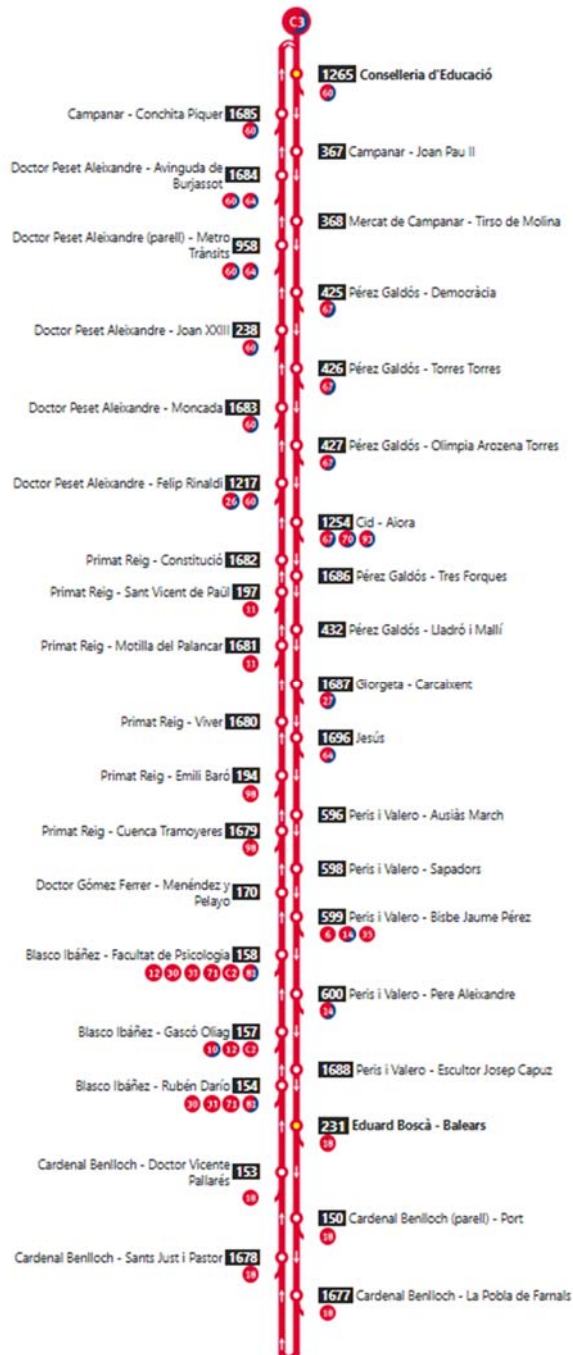
Figura 91 Paradas de EMT por 1.000 habitantes, año 2023. Fuente Servicio de circulación, transportes y sus infraestructuras del Ayuntamiento de Valencia

En el entorno del ámbito de actuación se localizan las siguientes líneas de autobús EMT:

- Línea C3 "Campanar – Russafa – Orriols", diferentes paradas en la Avenida Primado Reig.
- Línea 10 "Benimaclet - Sant Marcel·li", diferentes paradas en Mistral y en Hermanos Vilallonga.
- Línea 12 "Ciutat Art. Faller – Pl. Amèrica", paradas en Emilio Baro, Dolores Marqués y Alfauir.
- Línea 70 "La Font Santa - Alboraya" con paradas en Emilio Baro, Dolores Marqués y Alfauir.
- Línea 93 "Avinguda del Cid - Passeig Marítim" con paradas en la Avenida Cataluña.
- Línea 98 "Avinguda del Cid - Est. Cabanyal / Passeig Marítim" con paradas en la Avenida Cataluña.

3.6.2.8.3.1. Línea C3. Campanar – Russafa - Orriols

Las paradas de la Línea C3 "Campanar – Russafa - Orriols", se pueden observar en la imagen siguiente, así como el trazado de la línea.



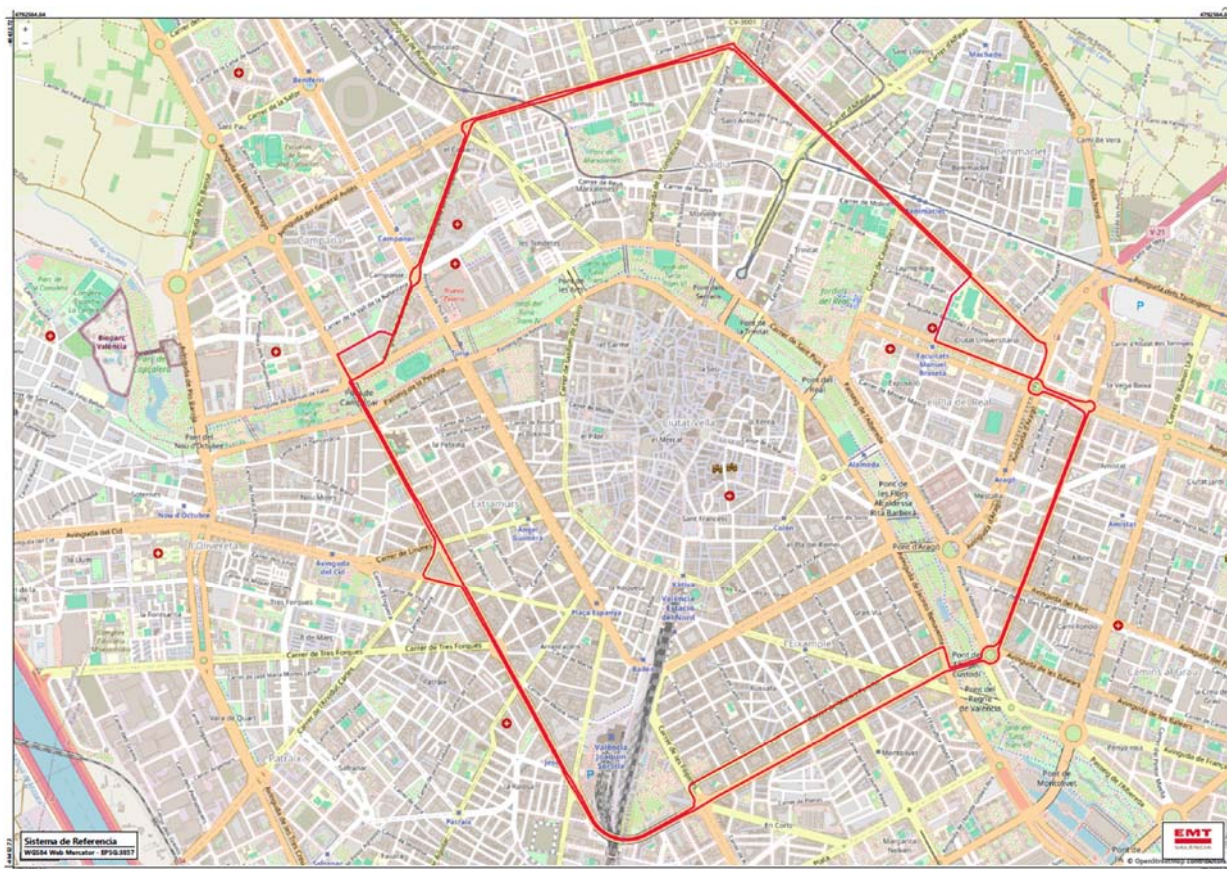


Figura 92 Paradas y trazado Línea C3 de autobús

3.6.2.8.3.2. Línea 10. Benimaclet – Sant Marcel·li

Las paradas de la Línea 10 “Benimaclet – Sant Marcel·li”, se pueden observar en la imagen siguiente, así como el trazado de la línea.





Figura 93 Paradas y trazado Línea 10 de autobús

3.6.2.8.3.3. Línea 12. Ciutat Art. Faller – Pl. Amèrica

Las paradas de la Línea 12 “Ciutat Art. Faller – Pl. Amèrica”, se pueden observar en la imagen siguiente, así como el trazado de la línea.





Figura 94 Paradas y trazado Línea 12 de autobús

3.6.2.8.3.4. Línea 70. La Fontsanta - Alboraià

Las paradas de la Línea 70 "La Fontsanta - Alboraià", se pueden observar en la imagen siguiente, así como el trazado de la línea.





Figura 95 Paradas y trazado Línea 70 de autobús

3.6.2.8.3.5. Línea 93.AVINGUDA del Cid - Passeig Marítim

Las paradas de la Línea 93 "AVINGUDA del Cid - Passeig Marítim", se pueden observar en la imagen siguiente, así como el trazado de la línea.



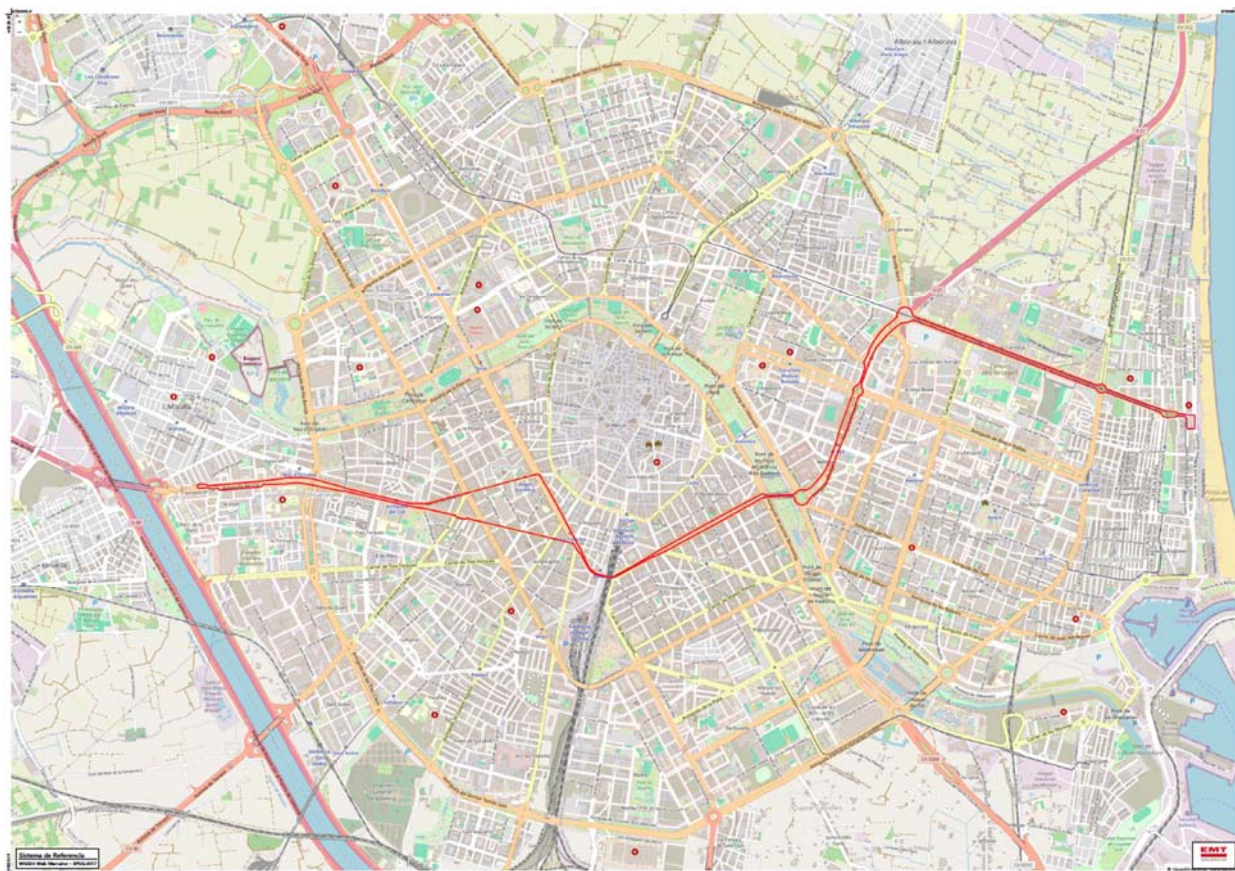


Figura 96 Paradas y trazado Línea 93 de autobús

3.6.2.8.3.6. Línea 98.AVINGUDA del Cid - Est. Cabanyal / Passeig Marítim

Las paradas de la Línea 98 "AVINGUDA del Cid - Est. Cabanyal / Passeig Marítim", se pueden observar en la imagen siguiente, así como el trazado de la línea.



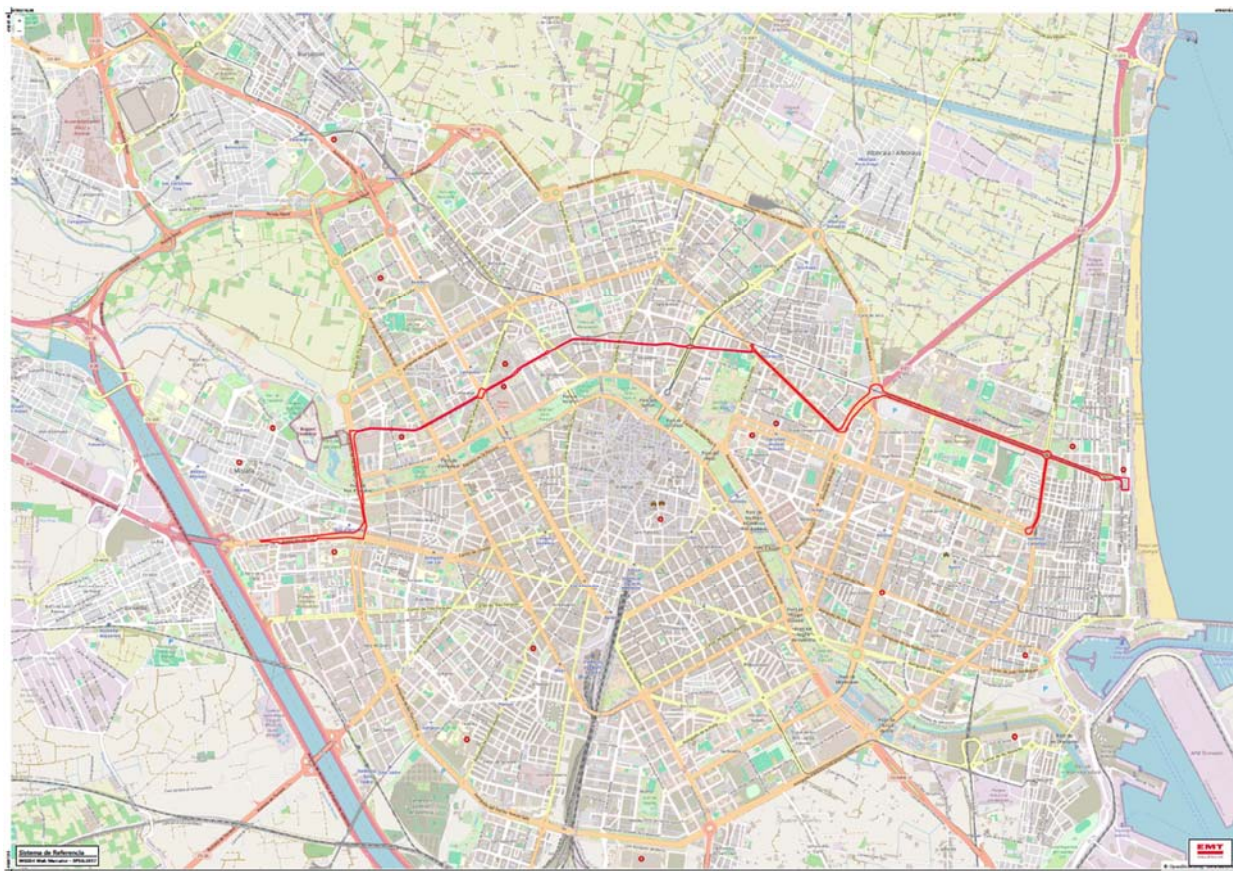


Figura 97 Paradas y trazado L3nea 98 de autob3s

3.6.2.8.4. Autobuses metropolitanos de Valencia (Metrobus)

En el entorno del ámbito de actuación se localizan las siguientes líneas de autobús metropolitano (Metrobus), el servicio de transportes en el área metropolitana de Valencia Nord es 15 proporcionado por la empresa AVSA:

- Línea 111. València - Sagunt - Port de Sagunt (per N-340)
- Línea 112. Valencia - Les Platges
- Línea 113. València - Sagunt
- Línea 114. València - Sagunt - Port de Sagunt
- Línea 115. València - Port Sagunt
- Línea 116. Valencia - Canet
- Línea 320. Valencia - Sagunt - La Vall d' Uixó

MetroBus. Datos generales por líneas. 2022							
	Distancia en km		Expediciones/día		km/línea / día	Coches /día	Personas transportadas/ año
	Ida	Vuelta	Ida	Vuelta			
AVSA							
111. Valencia Sagunt Port de Sagunt (N-340)	37,6	36,6	3	2	33.369	1	11.886
112. Valencia Les Platges	22,8	24,5	25	25	263.427	3	286.516
113. Valencia Sagunt	30,7	30,1	4	4	55.836	1	13.338
114. Valencia Sagunt Port de Sagunt	36,2	36,7	5	6	194.829	2	204.995
115. Valencia Port Sagunt	32,8	33,5	8	9	195.166	2	120.523

MetroBus. Datos generales por líneas. 2022							
	Distancia en km		Expediciones/día		km/línea / día	Coches /día	Personas transportadas/ año
	Ida	Vuelta	Ida	Vuelta			
AVSA							
116. Valencia Canet	40,3	40,6	3	4	91.479	2	120.229
320. Valencia Sagunt La Vall d’Uixó	47,0	48,3	5	5	104.606	1	57.130

Nota: Los datos corresponden a días laborables.

Tabla 16 Metrobus, datos generales. Fuente: Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio. Autoridad de Transporte Metropolitano de València.

3.6.2.8.4.1. Línea 111. València - Sagunt - Port de Sagunt (per N-340)

Las paradas y la frecuencia de la Línea 111 "València - Sagunt - Port de Sagunt (per N-340)", se pueden observar en la siguiente imagen, así como el trazado de la línea.



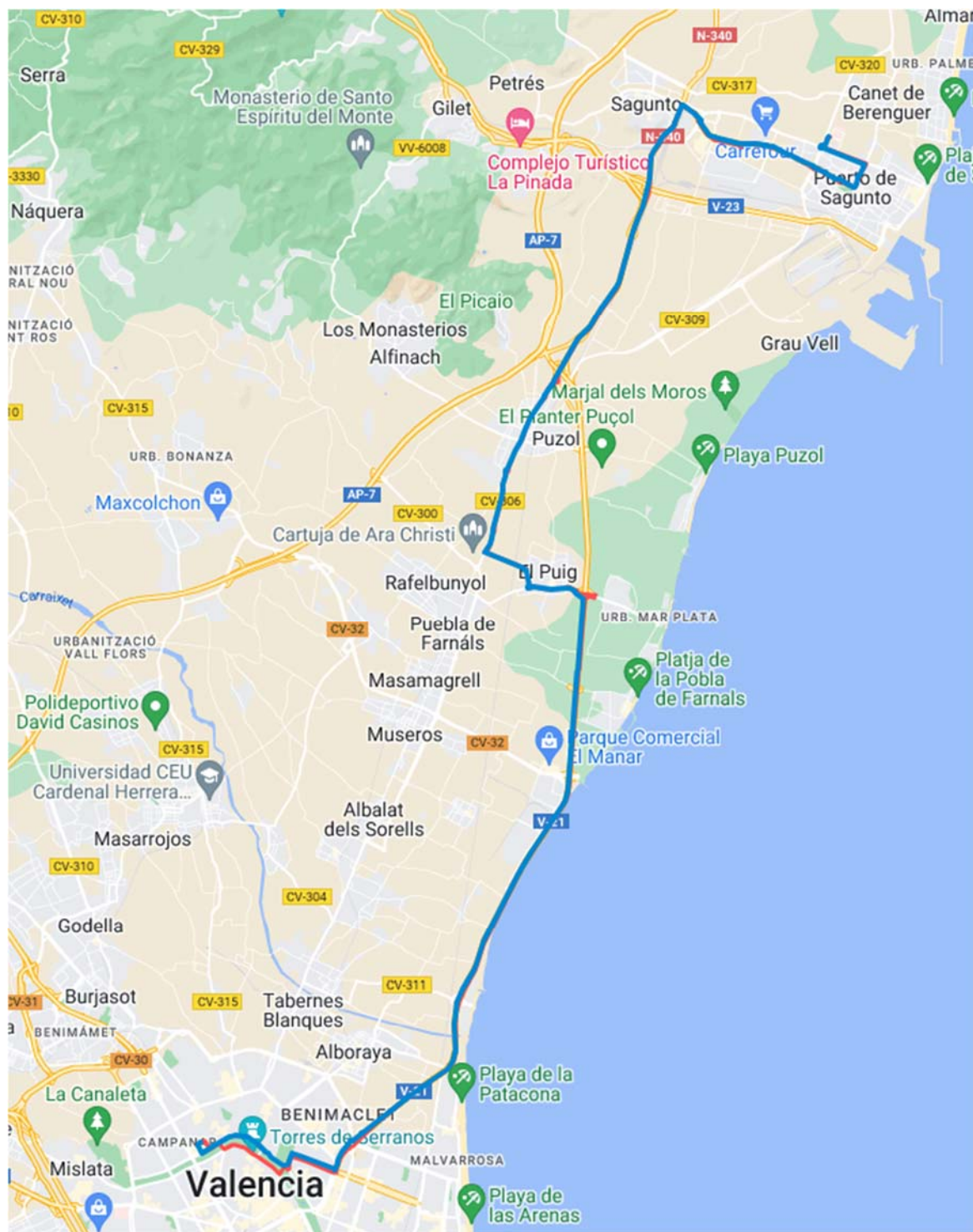


Figura 98 Paradas y trazado Línea 111 de Metrobus

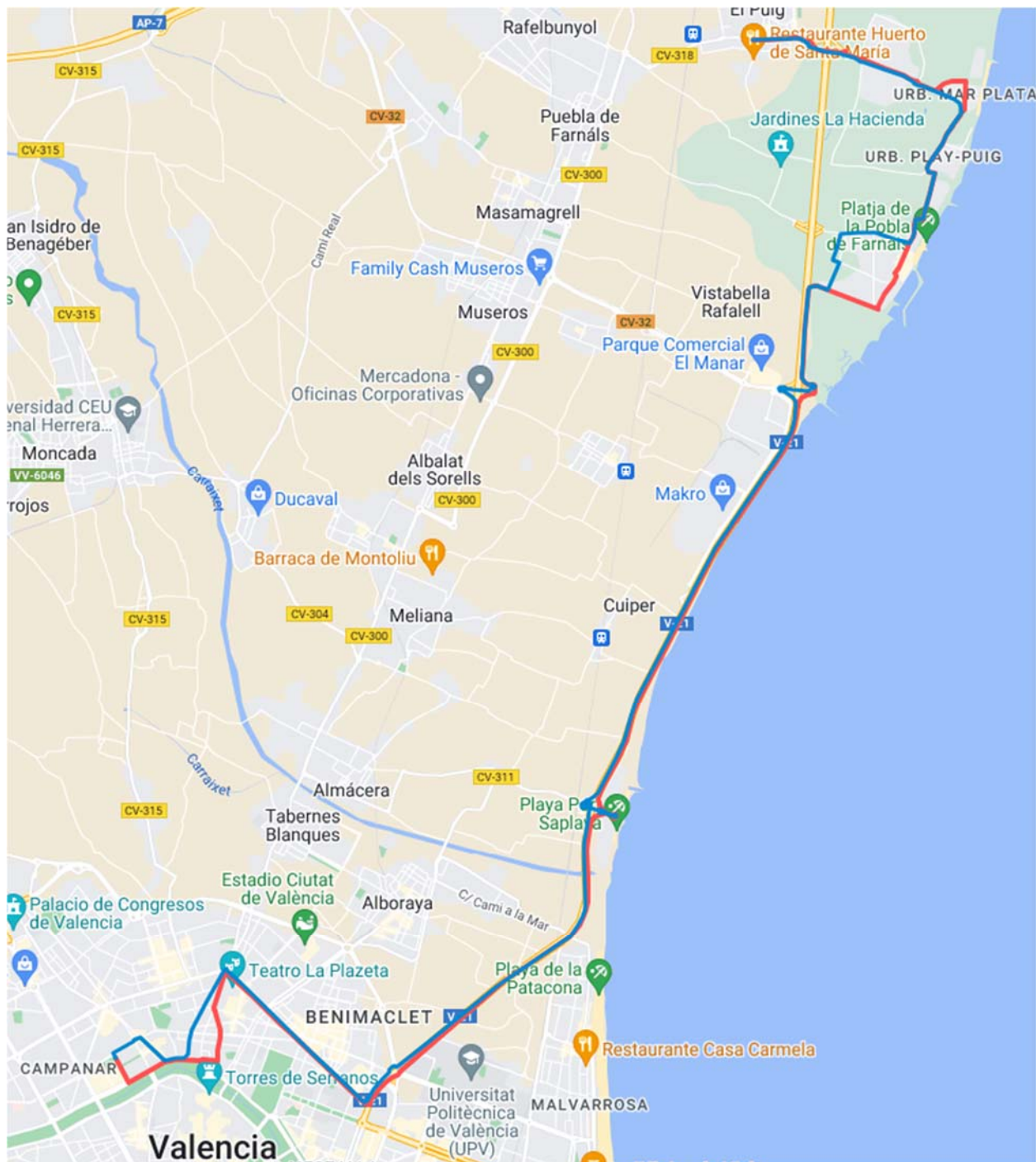


Figura 99 Paradas y trazado Línea 112 de Metrobus

3.6.2.8.4.3. Línea 113. Val3ncia - Sagunt

Las paradas y la frecuencia de la Línea 113 "Val3ncia – Sagunt" se pueden observar en la siguiente imagen, así como el trazado de la línea.



LÍNEA 113

Valencia - Sagunt

L113A* Valencia/Sagunt (desde/hasta Cronista Chabret)

L113B* Valencia/Sagunt (desde/hasta Estaci3n Renfe)

**** Servicio realizado por la L320**

Sagunt → Valencia						Valencia → Sagunt					
Sagunt			Valencia			Valencia			Sagunt		
VARIANTE	Pl. Cronista Chabret	Av. Pais Valencia, 23 RENFE	Politécnico Av. Catalunya, 25	Facultades-Clinico Av. Blasco Ibáñez, 15	Est. Autobuses C/ Menéndez Pidal, 11	Est. Autobuses C/ Menéndez Pidal, 11	Facultades-Clinico Av. Blasco Ibáñez, 28	Politécnico Cami de Vera	Av. Pais Valencia, 14 RENFE	Pl. Cronista Chabret	VARIANTE
LABORABLES						NO LECTIVOS					
113A	07:05	07:10	07:29	07:33	07:44	07:45	07:55	-	08:20	-	113B
113B	-	09:40	10:00	10:03	10:14	10:25	10:38	10:41	11:00	-	113B
113A	14:15	14:20	14:42	14:45	14:55	15:10	15:20	15:25	15:44	15:50	113A
113B	-	18:35	18:56	18:59	19:11	19:30	19:39	19:39	20:04	20:10	113A
S Á B A D O S											
113B	11:20	11:42	11:45	11:55		12:00	12:11	12:16	12:35		113B
113B	15:20	15:42	15:45	15:55		16:00	16:10	16:15	16:35		113B
D O M I N G O S Y F E S T I V O S											
113B	11:20	11:42	11:45	11:55		12:00	12:11	12:16	12:35		113B

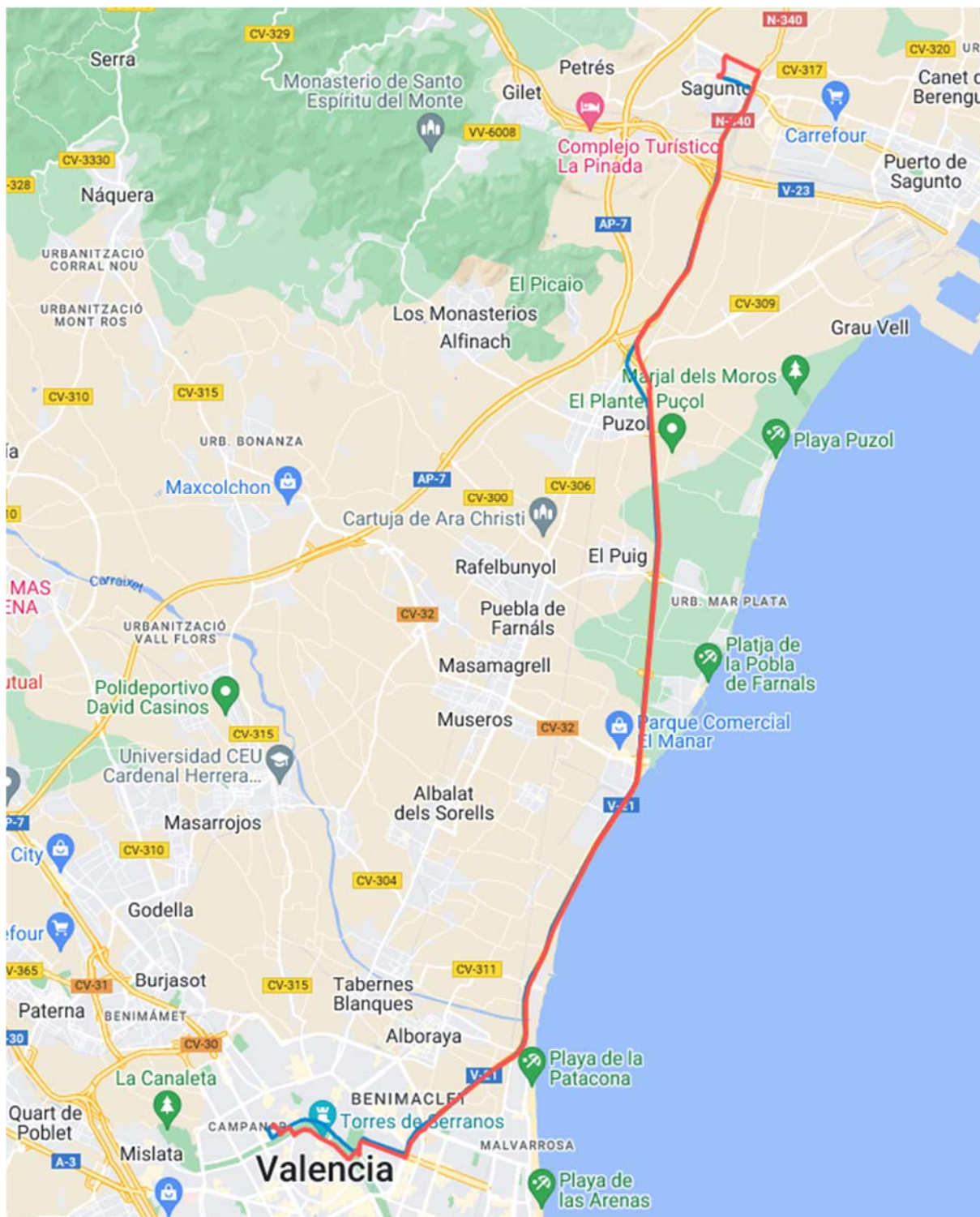


Figura 100 Paradas y trazado Línea 113 de Metrobus

3.6.2.8.4.4. Línea 114. València - Sagunt - Port de Sagunt

Las paradas y la frecuencia de la Línea 114 "València - Sagunt - Port de Sagunt", se pueden observar en la siguiente imagen, así como el trazado de la línea.



Revisió 11/7/2024

LÍNEA 114

Valencia - Sagunt - Port de Sagunt

L114A Valencia/Sagunt/Port de Sagunt (desde/hasta Av. Alfredo Simó)

L114B Valencia/Sagunt/Port de Sagunt (desde/hasta Av. Mediterráneo)

Port de Sagunt-Sagunt → Valencia									Valencia → Sagunt-Port de Sagunt								
Port de Sagunt - Sagunt									Valencia - Sagunt - Port de Sagunt								
VARIANTE	Av. Alfredo Simó Frente Iglesia	Av. Mediterráneo, 133	Av. Hispanidad, 28	Av. Fausto Caruana CC l'Epícentre	Av. País Valencià, 23 RENFE	Politécnico Av. Catalunya, 25	Facultades Clínico Av. Blasco Ibáñez, 15	Est. Autobuses C/Menéndez Pidal, 11	Est. Autobuses C/Menéndez Pidal, 11	Facultades Clínico Av. Blasco Ibáñez, 28	Politécnico Cami de Vera	Av. País Valencià, 14 RENFE	Av. Fausto Caruana CC l'Epícentre	Av. Hispanidad, frente 22	Av. Mediterráneo, 133	Av. Alfredo Simó, 26	VARIANTE
L A B O R A B L E S																	
114A	08:00	08:02	08:11	08:14	08:21	08:41	08:44	08:56	06:55	07:05		07:30	07:34	07:38	07:46		114B
114B		10:15	10:25	10:28	10:34	10:54	10:57	11:09	08:05	08:16	08:21	08:40	08:44	08:48	08:56		114B
114B		11:30	11:40	11:43	11:49	12:09	12:12	12:24	09:05	09:16	09:21	09:40	09:44	09:46	09:56		114B
114B		12:55	13:05	13:08	13:14	13:34	13:37	13:49	11:35	11:46	11:51	12:10	12:14	12:18	12:26		114B
114B		16:10	16:20	16:23	16:29	16:49	16:52	17:04	12:45	12:56	13:01	13:20	13:24	13:28	13:36		114B
114B		20:00	20:10	20:13	20:19	20:39	20:42	20:54	16:05	16:16	16:21	16:40	16:44	16:48	16:56		114B
114B		20:55	21:05	21:08	21:14	21:34	21:37	21:49	17:20	17:31	17:36	17:55	17:59	18:03	18:11		114B
									18:30	18:41	18:46	19:05	19:09	20:03	19:21		114B
									20:00	20:11	20:16	20:35	20:39	20:43	20:50		114B
S Á B A D O S																	
114A	09:10	09:12	09:23	09:26	09:32	09:51	09:54	10:06	08:05	08:14	08:21	08:40	08:45	08:49	08:56	09:00	114A
114A	10:15	10:17	10:28	10:31	10:37	10:56	10:59	11:11	09:05	09:14	09:21	09:40	09:45	09:49	09:56	10:00	114A
114A	11:30	11:32	11:43	11:46	11:52	12:11	12:14	12:26	10:20	10:29	10:36	10:55	11:00	11:04	11:11	11:15	114A
114A	12:55	12:57	13:08	13:11	13:17	13:36	13:39	13:51	11:35	11:44	11:51	12:10	12:15	12:19	12:26	12:30	114A
114A	13:55	13:57	14:08	14:11	14:17	14:36	14:39	14:51	12:45	12:54	13:01	13:20	13:25	13:29	13:36	13:40	114A
114A	16:15	16:17	16:28	16:32	16:39	16:58	17:01	17:13	15:10	15:19	15:26	15:45	15:50	15:54	16:01	16:05	114A
114A	17:20	17:22	17:33	17:37	17:44	18:03	18:06	18:18	16:05	16:14	16:21	16:41	16:45	16:49	17:03	17:05	114A
114A	18:30	18:32	18:43	18:46	18:52	19:11	19:14	19:26	17:20	17:29	17:36	17:55	18:00	18:04	18:11	18:15	114A
114A	20:00	20:02	20:13	20:13	20:22	20:41	20:44	20:56	18:40	18:49	18:56	19:15	19:20	19:24	19:31	19:35	114A
114A	20:55	20:57	21:08	21:11	21:17	21:36	21:39	21:51	20:00	20:11	20:14	20:33	20:36	20:40	20:46	20:50	114A
D O M I N G O S Y F E S T I V O S																	
114A	09:10	09:12	09:21	09:24	09:29	09:48	09:51	10:02	08:05	08:13	08:19	08:38	08:41	08:45	08:51	08:55	114A
114A	11:30	11:32	11:41	11:44	11:49	12:08	12:11	12:22	10:20	10:28	10:34	10:53	10:56	11:00	11:06	11:10	114A
114A	16:15	16:17	16:26	16:29	16:34	16:53	16:56	17:07	15:10	15:18	15:24	15:43	15:46	15:50	15:56	16:00	114A
114A	18:30	18:32	18:41	18:44	18:49	19:08	19:11	19:22	17:20	17:28	17:34	17:53	17:56	18:00	18:06	18:10	114A
114A	20:55	20:57	21:08	21:11	21:17	21:36	21:39	21:51	20:00	20:08	20:14	20:33	20:36	20:40	20:46	20:50	114A

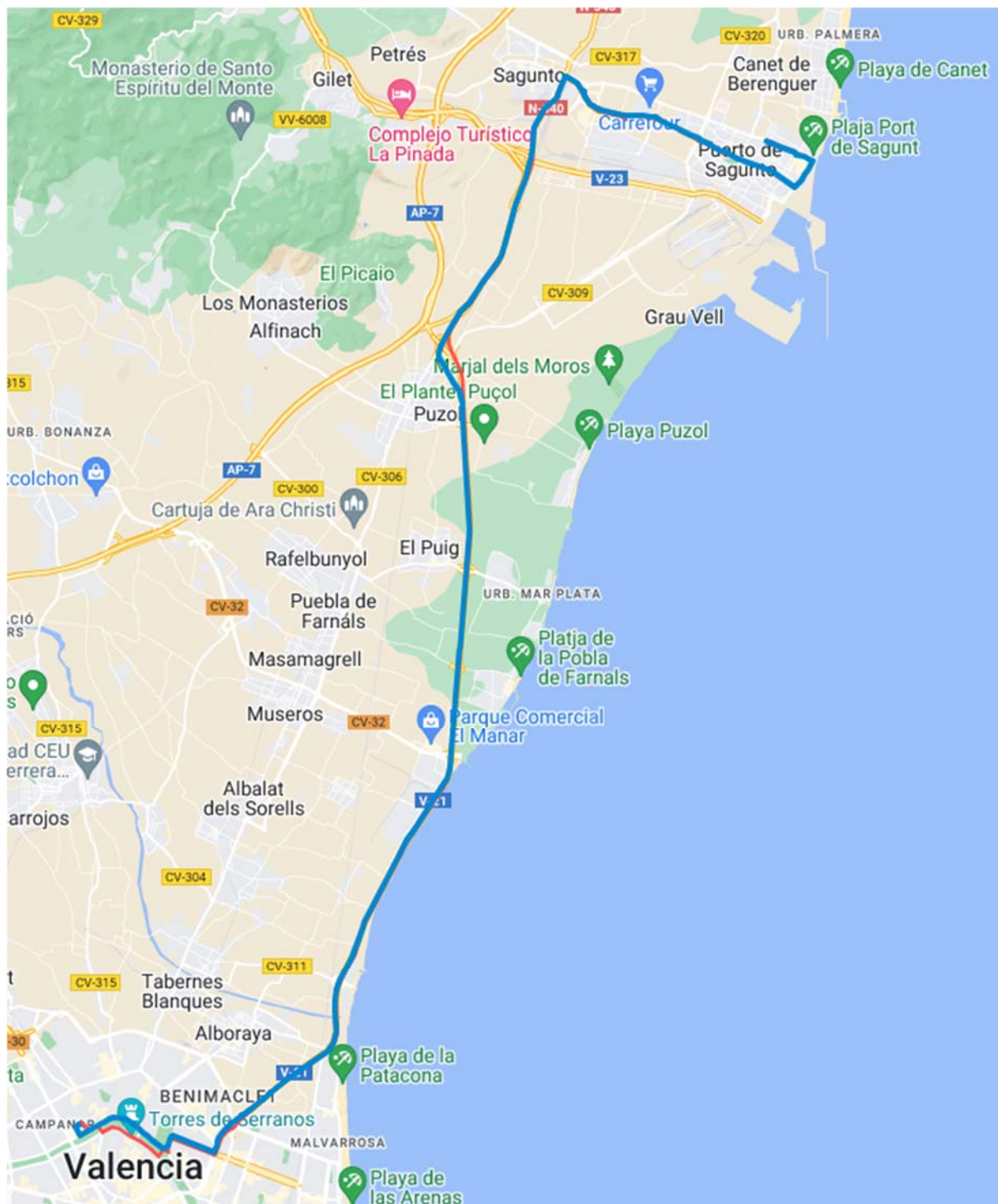


Figura 101 Paradas y trazado Línea 114 de Metrobus

3.6.2.8.4.5. Línea 115. València - Port Sagunt

Las paradas y la frecuencia de la Línea 115 "València - Port de Sagunt" se pueden observar en la siguiente imagen, así como el trazado de la línea.

L115 - Puerto Sagunto - Sagunto- Valencia

Revisión 29/8/2023

Pto. Sagunto-Sagunto → Valencia

Valencia → Sagunto-Pto. Sagunto

LABORABLES SELECTIVOS

Canet	Puerto Sagunto				Sagunto		Valencia			Valencia		Sagunto		Puerto Sagunto				Canet	
C/ Del Riu, 24	Av. Alfredo Simó Frente Iglesia	Av. Mediterráneo, 133	Av. Hispanidad, 28	Av. Fausto Caruana CC I'Epícentre	Cronista Chabret Rotonda Colegio	Av. País Valencià, 23 RENEF	Politécnico Av. Catalunya, 25	Facultades-Clinico Av. Blasco Ibáñez, 15	Est. Autobuses C/ Menéndez Pidal, 11	Est. Autobuses C/ Menéndez Pidal, 11	Facultades-Clinico Av. Blasco Ibáñez, 28	Politécnico Cami de Vera	Av. País Valencià, 14 RENEF	Cronista Chabret Rotonda Colegio	Av. Fausto Caruana CC I'Epícentre	Av. Hispanidad, frente 22	Av. Mediterráneo, 133	Av. Alfredo Simó, 26	C/ Montgó, s/n
05:55	06:00	06:02	06:11	06:14	---	06:19	06:39	06:42	06:54	06:55	Exped. por la N-340	07:42	---	07:46	07:52	08:00	07:58	---	---
---	---	---	---	---	07:05	07:10	07:29	07:33	07:44	07:45	07:55	---	08:20	---	---	---	---	---	---
06:45	06:50	06:52	07:04	---	---	---	07:29	07:33	07:44	08:05	08:14	08:21	08:40	---	08:44	08:48	08:56	---	---
---	07:00	07:02	07:12	07:15	---	07:20	07:40	07:44	07:57	08:45	08:54	09:01	09:28	---	09:32	09:36	---	---	---
07:25	07:30	07:32	07:44	07:48	---	07:55	08:18	08:21	08:33	09:00	09:09	09:16	---	---	---	09:40	09:48	---	---
---	08:00	08:02	08:14	08:24	---	08:27	08:50	08:54	09:05	10:00	10:09	10:16	---	---	---	10:40	10:48	---	---
---	---	09:05	09:19	---	---	---	09:42	09:45	09:57	10:25	10:34	10:41	11:00	---	---	---	---	---	---
---	---	---	---	---	---	09:40	10:01	10:04	10:16	11:10	11:19	11:26	---	---	---	11:50	11:58	---	---
---	---	10:00	10:10	---	---	---	10:33	10:36	10:48	11:30	11:39	11:46	12:13	---	12:17	12:21	---	---	---
---	---	---	10:04	10:08	---	10:15	10:44	10:47	10:59	12:00	12:09	12:16	---	---	---	12:40	12:48	---	---
---	---	11:00	11:10	11:13	---	11:19	11:40	11:44	11:57	12:30	12:39	12:46	---	---	---	13:10	13:18	---	---
---	---	---	---	---	---	11:55	12:15	12:18	12:31	12:40	12:53	12:57	13:16	---	---	---	---	---	---
---	---	12:05	12:15	---	---	---	12:38	12:41	12:53	13:05	13:14	13:21	---	---	---	13:45	13:53	---	---
---	---	---	12:44	12:48	---	12:55	13:24	13:27	13:39	14:05	14:14	14:21	---	---	---	14:45	14:53	15:01	15:04
---	---	13:00	13:10	---	---	---	13:33	13:36	13:48	14:20	14:29	14:36	14:55	14:57	15:00	15:03	15:11	15:19	---
---	---	13:30	13:40	---	---	---	14:03	14:06	14:18	15:10	15:19	15:26	15:45	---	---	15:50	15:58	---	---
---	---	14:05	14:15	---	---	---	14:38	14:41	14:53	15:55	16:04	16:11	---	---	---	16:35	16:43	---	---
---	---	---	---	---	14:15	14:20	14:41	14:44	14:56	16:05	16:14	16:21	16:40	---	---	---	---	---	---
14:55	15:00	15:02	15:11	---	---	---	15:34	15:37	15:49	17:00	17:09	17:16	17:35	---	17:41	17:45	17:53	---	---
---	---	---	---	---	---	15:20	15:41	15:44	15:56	18:00	18:09	18:16	---	---	---	18:40	18:48	---	---
---	16:00	16:10	---	---	---	---	16:33	16:36	16:48	18:10	18:21	18:26	18:45	---	---	---	---	---	---
---	17:05	17:15	---	---	---	---	17:38	17:41	17:53	19:00	19:09	19:16	19:35	---	19:39	19:43	19:51	---	---
---	---	---	---	---	---	17:30	17:51	17:53	18:05	19:30	19:39	19:46	20:05	20:08	---	---	---	---	---
---	18:05	18:15	---	---	---	---	18:38	18:41	18:53	20:05	20:14	20:21	20:42	---	---	20:45	20:52	---	---
---	---	---	---	---	---	18:35	18:56	18:59	19:11	21:10	21:19	21:26	21:45	---	21:49	21:53	22:03	22:09	22:12
---	19:00	19:10	19:13	---	---	19:19	19:40	19:43	19:55	22:10	22:19	22:26	22:45	---	22:49	22:53	23:03	23:09	23:12
---	20:05	20:15	20:18	---	---	20:24	20:45	20:48	21:00	5 minutos desde/hasta Playa Canet. Pasa por Puçol y El Puig. Desde/hasta Sagunto L320 Pasa por: Puçol, Poble de Farnals y Massamagrell.									
---	21:05	21:15	21:18	---	---	21:24	21:45	21:48	22:00										

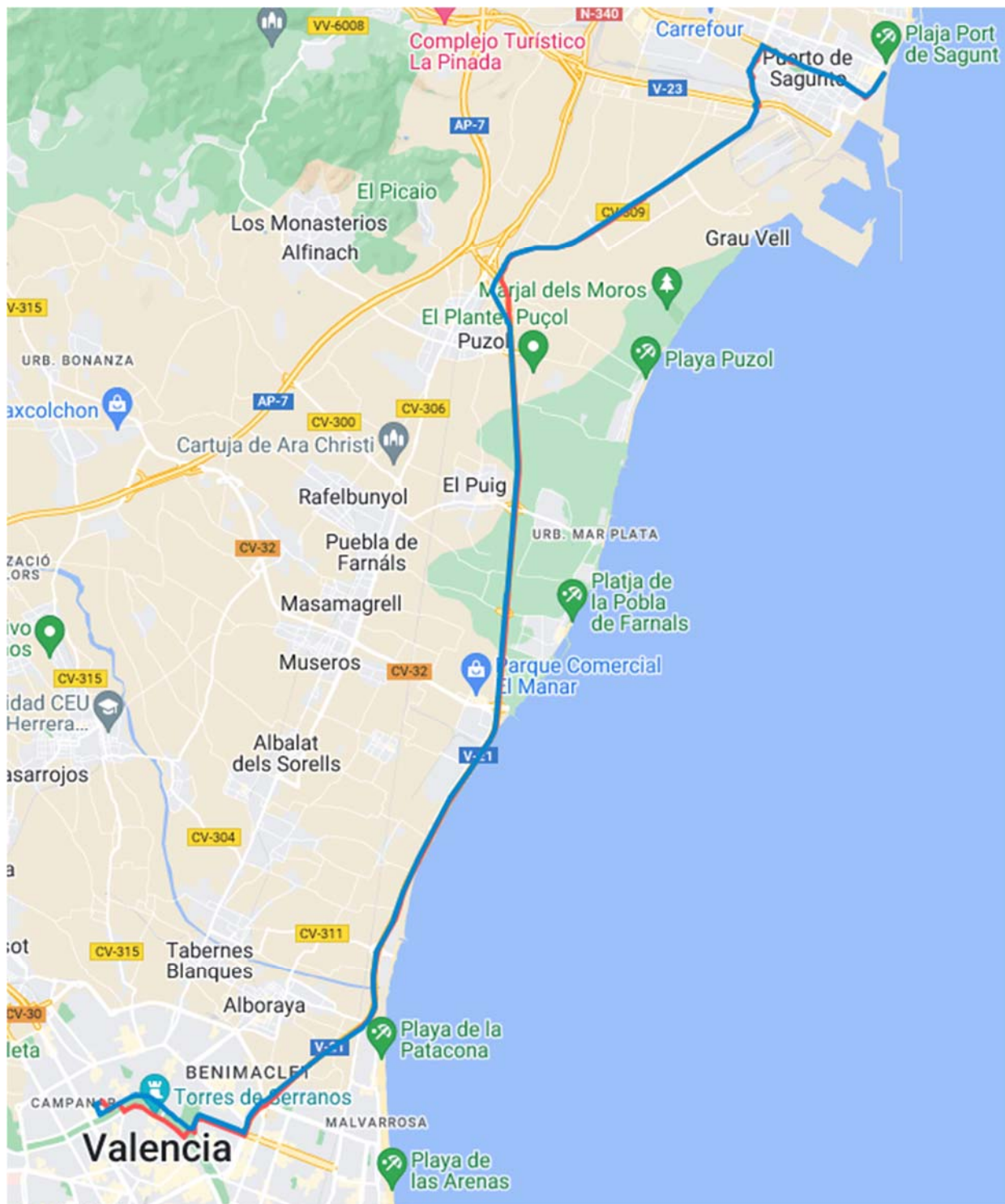


Figura 102 Paradas y trazado Línea 115 de Metrobus

3.6.2.8.4.6. Línea 116. Valencia - Canet

Las paradas y la frecuencia de la Línea 111 "València - Sagunt - Port de Sagunt (per N-340)", se pueden observar en la siguiente imagen, así como el trazado de la línea.



LÍNEA 116

Valencia - Sagunt - Port Sagunt - Canet - Platja Canet

L116A Valencia/Sagunt/Port de Sagunt/Canet

L116B Valencia/Sagunt/Port de Sagunt/Canet/Platja Canet

L116C Valencia/Port de Sagunt/Canet/Platja Canet

Canet - Port de Sagunt-Sagunt → Valencia											Valencia → Sagunt- Port de Sagunt-Canet													
VARIANTE	Playa Canet		Port de Sagunt - Sagunt				Valencia				Valencia			Sagunt - Port de Sagunt				Canet	Playa	VARIANTE				
	Av. Entre Naranjos, s/n - Jardín	C/ Del Riu, 24	Av. Alfredo Simó Frente Iglesia	Av. Mediterráneo, 133	Av. Hispanidad, 28	Av. Fausto Caruana CC l'Epícentre	Av. País Valencià, 23 RENFE	Politécnico	Av. Catalunya, 25	Facultades-Clinico	Av. Blasco Ibáñez, 15	Est. Autobuses C/ Menéndez Pidal, 11	Est. Autobuses C/ Menéndez Pidal, 11	Facultades-Clinico	Av. Blasco Ibáñez, 28	Politécnico	Cami de Vera	Av. País Valencià, 14 RENFE	Av. Fausto Caruana CC l'Epícentre		Av. Hispanidad, frente 22	Av. Mediterráneo, 133	Av. Alfredo Simó, 26	C/ Montgó, s/n
L A B O R A B L E S L E C T I V O S																								
116 A	-	05:55	06:00	06:02	06:11	06:14	06:20	06:39	06:42	06:54	14:05	14:16	14:21	-	-	14:50	14:58	15:00	15:04	15:08	L116C			
116C	6:40	06:45	06:50	06:52	07:04	-	-	07:27	07:31	07:42	21:10	21:21	21:26	21:45	21:49	21:55	22:03	22:06	22:09	22:13	L116B			
116B	7:20	07:25	07:30	07:32	07:44	07:50	07:55	08:20	08:23	08:35	22:10	22:21	22:26	22:45	22:49	22:55	23:03	23:06	23:09	23:13	L116B			
116C	14:50	14:55	15:00	15:02	15:11	-	-	15:34	15:37	15:49														
L A B O R A B L E S N O L E C T I V O S																								
116A	-	05:55	06:00	06:02	06:11	06:14	06:20	06:39	06:42	06:54	14:10	14:21	14:26	14:45	14:49	14:52	14:59	15:05	15:11	15:13	116B			
116C	06:40	06:45	06:50	06:52	07:01	-	-	07:24	07:27	07:39	21:10	21:21	21:26	21:45	21:49	21:53	22:01	22:07	22:11	22:13	116B			
116B	07:20	07:25	07:30	07:32	07:41	07:44	07:51	08:11	08:11	08:26	22:10	22:21	22:26	22:45	22:49	22:53	23:01	23:07	23:11	23:13	116B			
116B	14:45	14:50	14:55	14:57	15:06	15:09	15:15	15:35	15:35	15:50														
S Á B A D O S																								
116B	06:50	06:55	07:00	07:02	07:13	07:16	07:22	07:41	07:44	07:56	14:10	14:19	14:26	14:45	14:50	14:54	15:01	15:05	15:08	15:13	116B			
116B	07:40	07:45	07:50	07:52	08:03	08:06	08:12	08:31	08:34	08:46	21:10	21:19	21:26	21:45	21:50	21:54	22:01	22:05	22:08	22:12	116B			
116C	14:45	14:50	14:55	14:57	15:08	-	-	15:36	15:39	15:51	22:10	22:19	22:26	22:45	22:50	22:54	22:56	23:00	23:03	23:08	116B			
D O M I N G O S Y F E S T I V O S																								
116B	06:50	06:55	07:00	07:02	07:11	07:14	07:19	07:38	07:41	07:52	12:40	12:48	12:54	-	13:16	13:20	13:26	13:30	13:36	13:38	116C			
116B	13:50	13:55	14:00	14:02	14:11	14:14	14:19	14:38	14:41	14:52	22:10	22:18	22:24	22:43	22:46	22:50	22:56	23:00	23:04	23:09	116B			

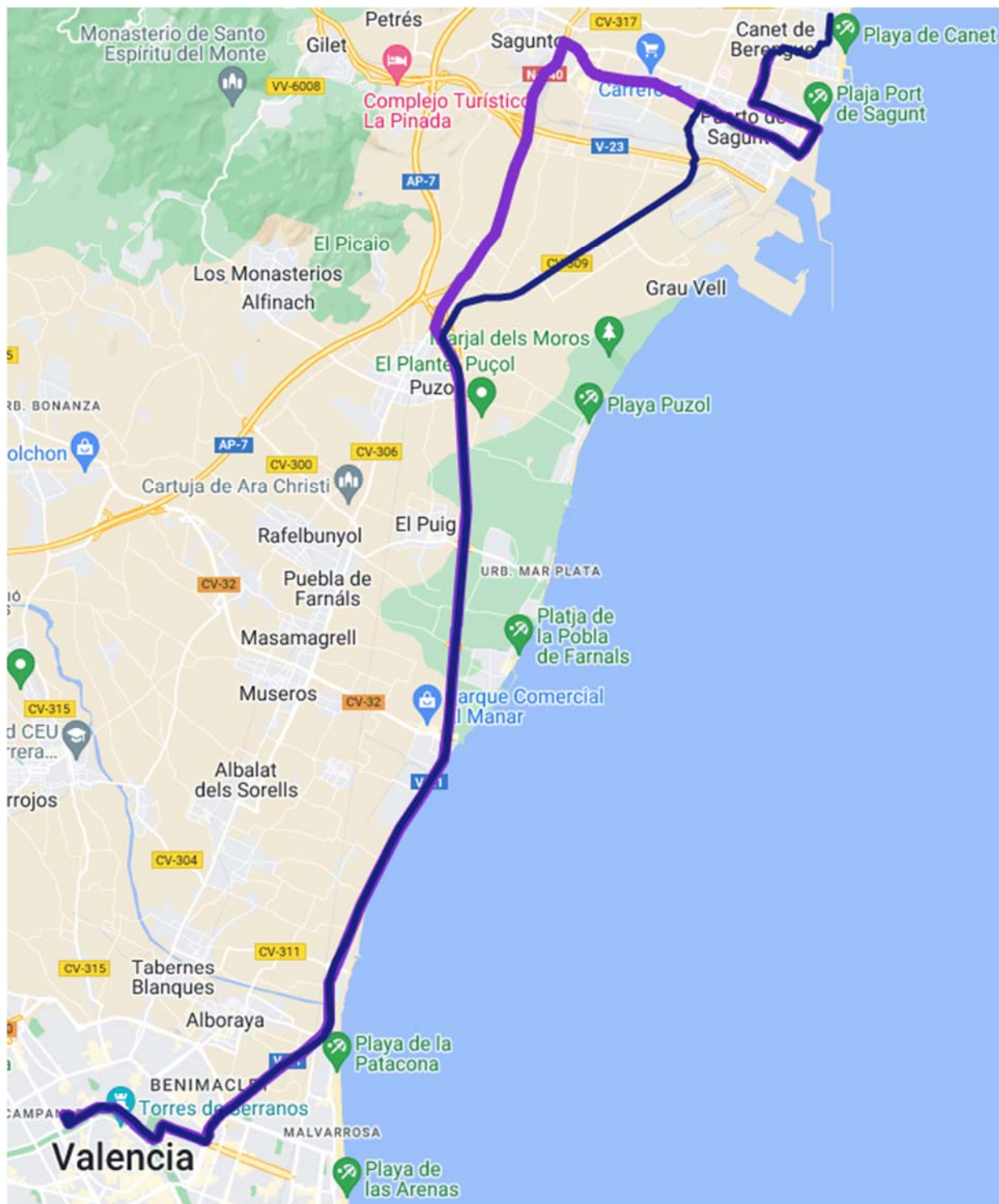


Figura 103 Paradas y trazado Línea 116 de Metrobus

3.6.2.8.4.7. Línea 320. Valencia - Sagunt - La Vall d' Uixó

Las paradas y la frecuencia de la Línea 111 "València - Sagunt - Port de Sagunt (per N-340)", se pueden observar en la siguiente imagen, así como el trazado de la línea.



La Vall d'Uixó Sagunto Valencia

Línea 320

L A B O R A B L E S											
Estación V. D'Uixó	Almenara Polidep.	Sagunt Renfe	Valencia Politécnico	Valencia Facultades	Valencia Est. Bus	Valencia Est. Bus	Valencia Facultades	Valencia Politécnico	Sagunt Renfe	Almenara Polidep.	Estación V. D'Uixó
◆ 06:45	---	07:10	07:29	07:33	07:44	07:45	07:55	---	08:20	08:31	08:45
09:20	09:32	09:40	10:00	10:03	10:14	10:25	10:38	10:41	11:00	11:12	11:26
11:35	11:47	11:55	12:15	12:18	12:31	12:40	12:53	12:57	13:16	13:28	13:40
◆ 13:50	14:02	14:20	14:42	14:45	14:55	15:10	15:20	15:25	15:45	15:58	16:10
18:15	18:27	18:35	18:56	18:59	19:11	◆ 19:30	19:39	19:46	20:05	20:20	20:33
S Á B A D O S											
11:00	11:10	11:20	11:42	11:45	11:55	12:00	12:10	12:15	12:35	12:48	13:00
15:00	15:10	15:20	15:42	15:45	15:55	16:00	16:10	16:15	16:35	16:48	17:00
D O M I N G O S Y F E S T I V O S											
11:00	11:10	11:20	11:42	11:45	11:55	12:00	12:10	12:15	12:35	12:48	13:00
L A B O R A B L E S N O L E C T I V O S											
◆ 06:45	---	07:10	07:29	07:33	07:44	07:45	07:55	---	08:20	08:31	08:45
09:20	09:32	09:40	10:00	10:03	10:14	10:25	10:38	10:41	11:00	11:12	11:26
◆ 13:50	14:00	14:20	14:42	14:45	14:55	◆ 15:10	15:20	15:25	15:44	16:02	16:16
18:15	18:27	18:35	18:56	18:59	19:11	◆ 19:30	19:39	19:46	20:04	20:22	20:36

◆ Pasa por Pl. Cronista Chabret en Sagunto.

HORARIO DE PASO APROXIMADO POR LAS PRINCIPALES PARADAS

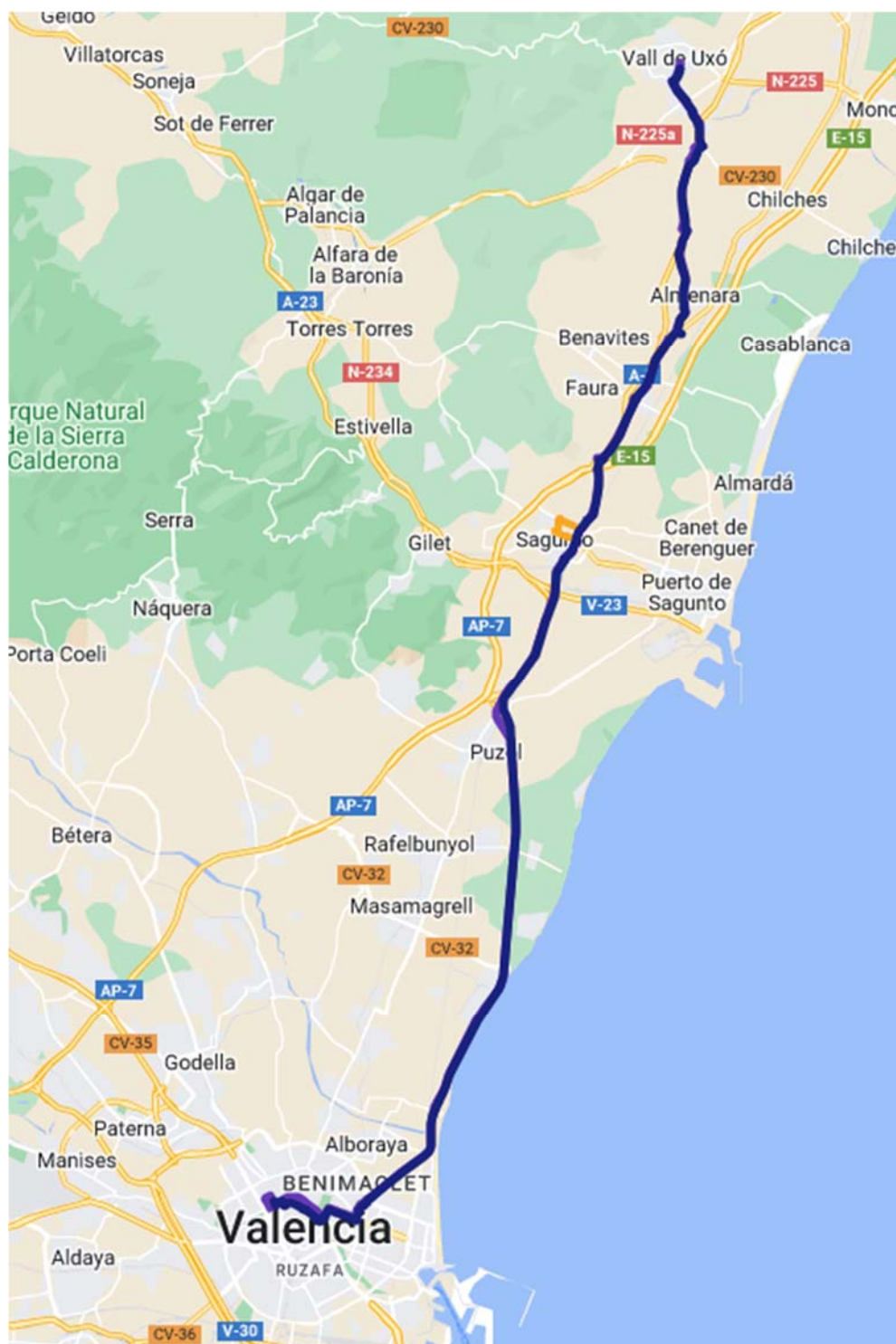


Figura 104 Paradas y trazado Línea 320 de Metrobus

3.6.2.9. Transporte privado

3.6.2.9.1. Caracterización de la oferta viaria

La oferta viaria disponible se corresponde con la red viaria existente, tanto externa como interna al sector. La descripción de la oferta viaria se ha realizado en el apartado 3.6.2.5, por lo que se remite a dicho apartado para su consulta.

3.6.2.9.2. Datos de tráfico en la red viaria

Se recogen a continuación las intensidades de tráfico de la ciudad de Valencia, en el entorno del ámbito de actuación, en días laborables en el mes de noviembre de 2024:

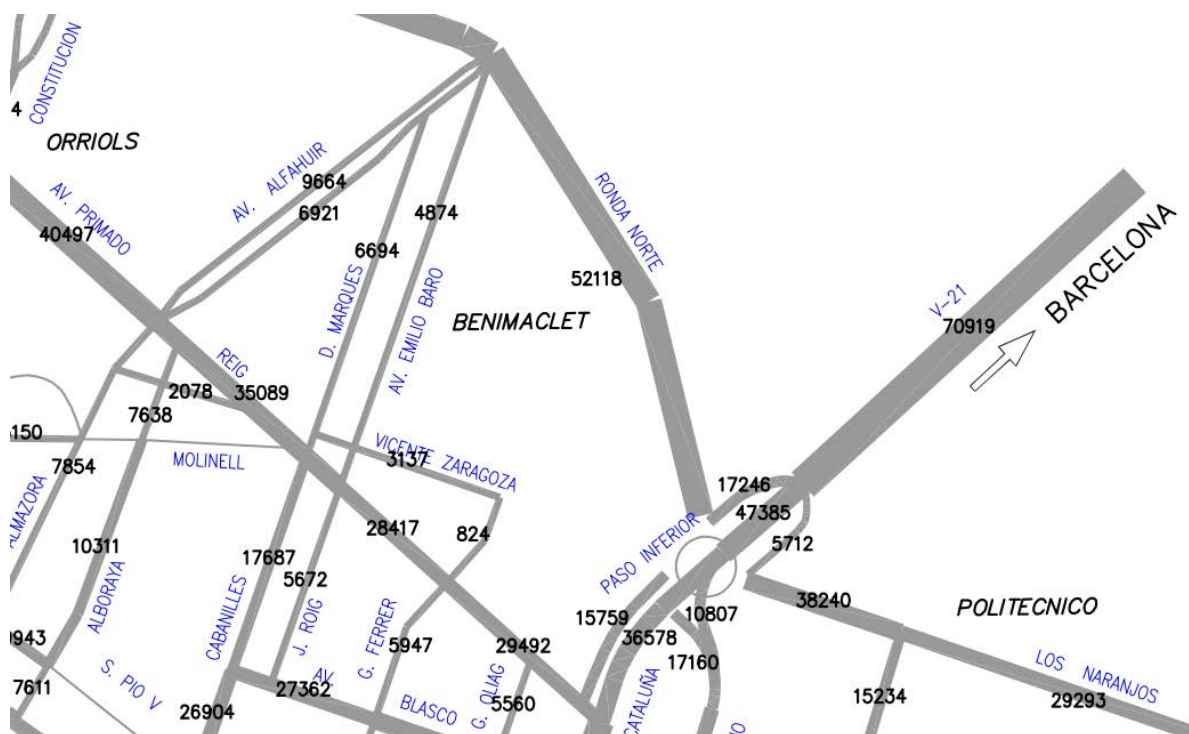


Figura 105 Intensidades de tráfico en días laborables, noviembre de 2024. Fuente: Servicio de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Valencia

Como se puede observar en la imagen la mayor intensidad se encuentra en la ronda Norte donde es de 52.118 vehículos, en la Calle Emilio Baró es de 4.874 vehículos y en el tramo más alejado del sector de la Calle Vicente Zaragozá de 3.137 vehículos diarios.

3.6.2.10. Taxi

La creaci3n del 3rea de Prestaci3n Conjunta del Taxi de Valencia en 1986 permiti3 que los taxis de todos los municipios que integran esta 3rea trabajen en igualdad de condiciones. Con la creaci3n del 3rea desaparecieron todos los suplementos y retornos que se ten3an establecidos, unific3ndolos en lo que se denomina tarifa m3ltiple, esto es, tanto en el tax3metro como en el m3dulo debe aparecer la misma tarifa que se va aplicando, seg3n la zona que ese momento se vaya prestando el servicio.

Los municipios que integran el 3rea de Prestaci3n Conjunta son los siguientes:

- ZONA A: Valencia y Mislata
- ZONA B: Alaqu3s, Albal, Albalat dels Sorells, Alboraia, Albuixech, Alcacer, Aldaia, Alfafar, Alfara del Patriarca, Alm3ssera, Almussafes, Benifai3, Benet3sser, Beniparrell, Bonrep3s i Mirambell, Burjassot, Catarroja, Foios, Godella, Lugar Nuevo de la Corona, Manises, Massalfassar, Massamagrell, Massanassa, Meliana, Moncada, Museros, Paiporta, Paterna, Picanya, La Pobla de Farnals, Picassent, Quart de Poblet, Rafelbunyol, Rocafort, Sedav3, Silla, Sollana, Tavernes Blanques, Torrent, Vinalesa y Xirivella.

Seg3n las estad3sticas en el a3o 2022 existen un total de 2.709 licencias de taxi.

Una mayor desagregaci3n de los datos de licencias se obtiene de los datos del Servicio de Circulaci3n, Transportes e Infraestructuras del Ayuntamiento, que publica el registro de paradas de taxi por distrito y el n3mero de taxis por parada, calculado a partir de la longitud de la parada.

Las paradas de taxi más cercanas al sector se localizan en las urgencias del Clínico y en el Pasaje Bartual Moret.

Paradas y número de taxis asignados por distrito. Año 2019			
	Paradas	Taxis asignados	Paradas por 10.000 habitantes
Valencia	123	872	1,5
1. Ciutat Vella	15	107	5,2
2. l'Eixample	9	47	2,1
3. Extramurs	7	49	1,4
4. Campanar	14	155	3,5
5. la Saïdia	3	16	0,6
6. el Pla del Real	8	52	2,6
7. l'Olivereta	5	44	1,0
8. Patraix	7	42	1,2
9. Jesús	5	25	1,0
10. Quatre Carreres	10	97	1,3
11. Poblats Marítims	11	60	2,0
12. Camins al Grau	9	49	1,4
13. Algirós	4	16	1,1
14. Benimaclet	1	3	0,4
15. Rascanya	5	26	0,9
16. Benicalap	4	45	0,8
17. Pobles del Nord	0	0	0,0
18. Pobles de l'Oest	4	34	2,7
19. Pobles del Sud	2	5	0,9

Nota: El número de taxis por parada es aproximado y se ha calculado según la longitud de la parada. Población a 1/1/2023.

Tabla 17 Oferta de plazas de paradas de taxi. Fuente: Servicio de Movilidad Sostenible. Ayuntamiento de València.

Respecto al resto de distritos de la ciudad de Valencia el barrio de Benimaclet tiene un nivel bajo de paradas de taxi por cada 10.000 habitantes.

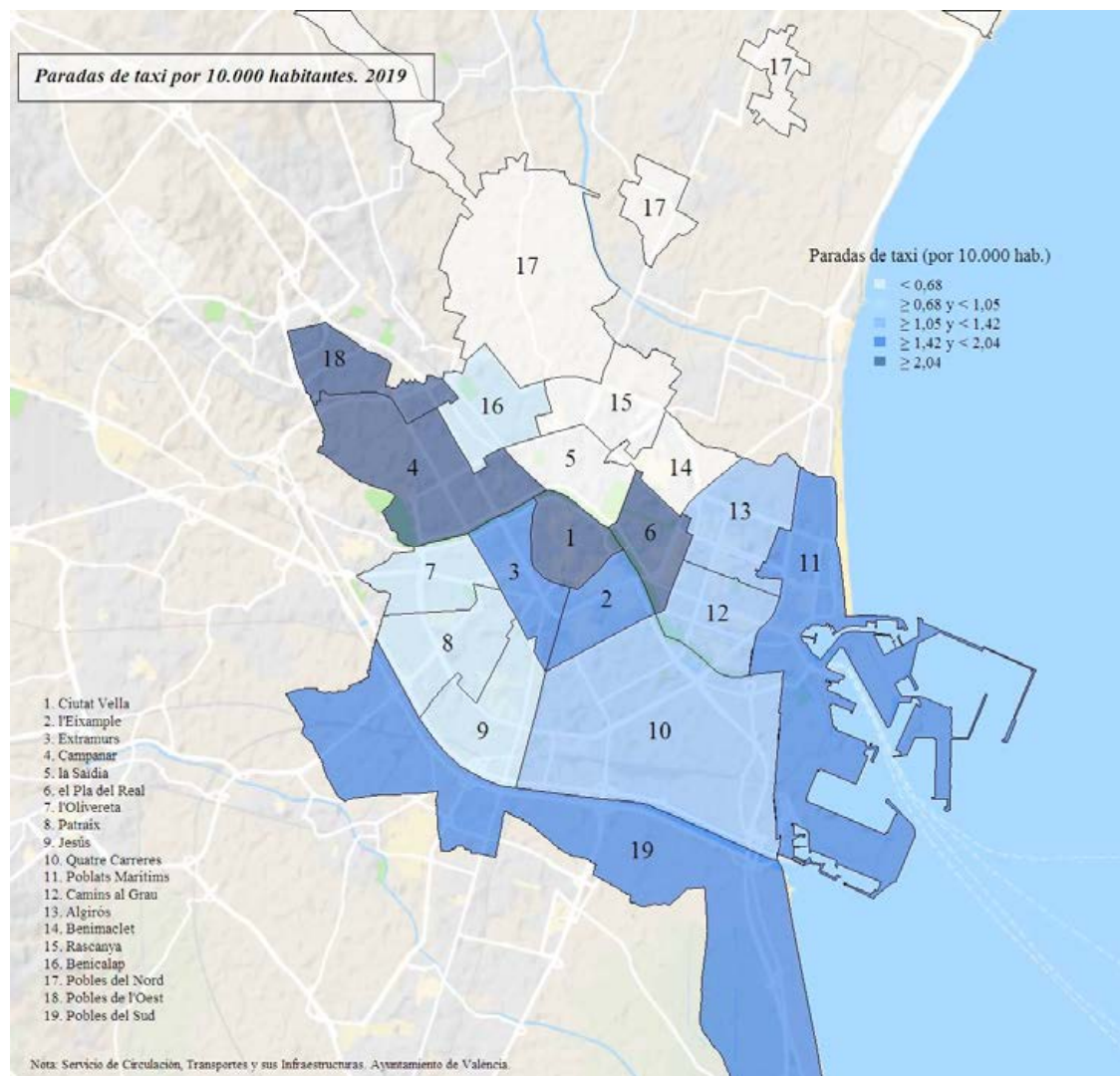


Figura 106 Paradas de taxi. Fuente Servicio de circulación, transportes y sus infraestructuras, Ayuntamiento de Valencia

3.6.2.11. Aparcamiento

La oferta de aparcamiento actualmente disponible en el entorno del sector incluye las siguientes tipologías:

- Aparcamiento en la vía pública.
- Aparcamiento fuera de la vía pública: principalmente de uso privado (garajes privados).

Aparcamiento en la vía Pública

Esta tipología comprende básicamente las plazas de aparcamiento de libre disposición existentes en vía pública dentro de la red viaria del entorno, cuyas características están en función de la anchura de vía y elementos que la constituyen (aceras, nº de carriles, etc.). Las tipologías más comunes son la de aparcamiento en batería y aparcamiento en cordón.

Dada la anchura con la que cuentan alguna de las calles no se permite el aparcamiento a ambos lados de las calles, otras zonas no presentan ningún tipo de regulación de aparcamiento quedando distintos espacios pertenecientes al sector como aparcamientos irregulares en la actualidad.

Aparcamiento fuera de la vía pública

Estos corresponden a los garajes privados (cuyo ejemplo más común lo constituyen los garajes asociados a viviendas).

3.6.2.11.1. Plazas estacionamiento Zonas ORA

Se recogen a continuación las plazas de estacionamiento en las zonas ORA de vehículos por distrito del año 2022, siendo para el distrito de Benimaclet de 88:

Plazas de estacionamiento en las zonas ORA de vehículos no motocicletas por distrito. Año 2022						
Zona ORA Azul	Total	De Pago	Carga y Descarga	Diversidad funcional	Libres	Moto
València	148.379	6.861	2.388	2.571	136.559	12.253
1. Ciutat Vella	875	632	166	77	-	672
2. l'Eixample	4.122	2.652	331	127	1.012	1.568
3. Extramurs	6.401	868	241	124	5.168	1.139
4. Campanar	7.625	292	97	132	7.104	581
5. la Saïdia	7.762	130	120	146	7.366	677
6. el Pla del Real	7.448	1.020	126	138	6.164	910
7. l'Olivereta	9.314	289	109	147	8.769	648
8. Patraix	11.759	177	119	159	11.304	741
9. Jesús	8.173	210	147	159	7.657	591
10. Quatre Carreres	18.213	203	170	240	17.600	1.073
11. Poblots Marítims	13.224	28	193	279	12.724	867
12. Camins al Grau	10.383	398	187	160	9.638	572
13. Algirós	8.918	26	119	125	8.648	677
14. Benimaclet	4.068	88	96	97	3.787	313
15. Rascanya	7.339	0	95	116	7.128	570
16. Benicalap	8.307	0	85	132	8.090	281
17. Pobles del Nord	1.784	0	6	28	1.750	30
18. Pobles de l'Oest	3.238	0	31	68	3.139	233
19. Pobles del Sud	9.669	0	41	117	9.511	110

Tabla 18 Plazas de estacionamiento en las zonas ORA de vehículos no motocicletas por distrito, año 2022. Fuente: Servicio de Movilidad Sostenible. Ayuntamiento de València.

Respecto al resto de distritos de la ciudad de Valencia el barrio de Benimaclet tiene un nivel de plazas de estacionamiento en zonas ORA medio bajo.

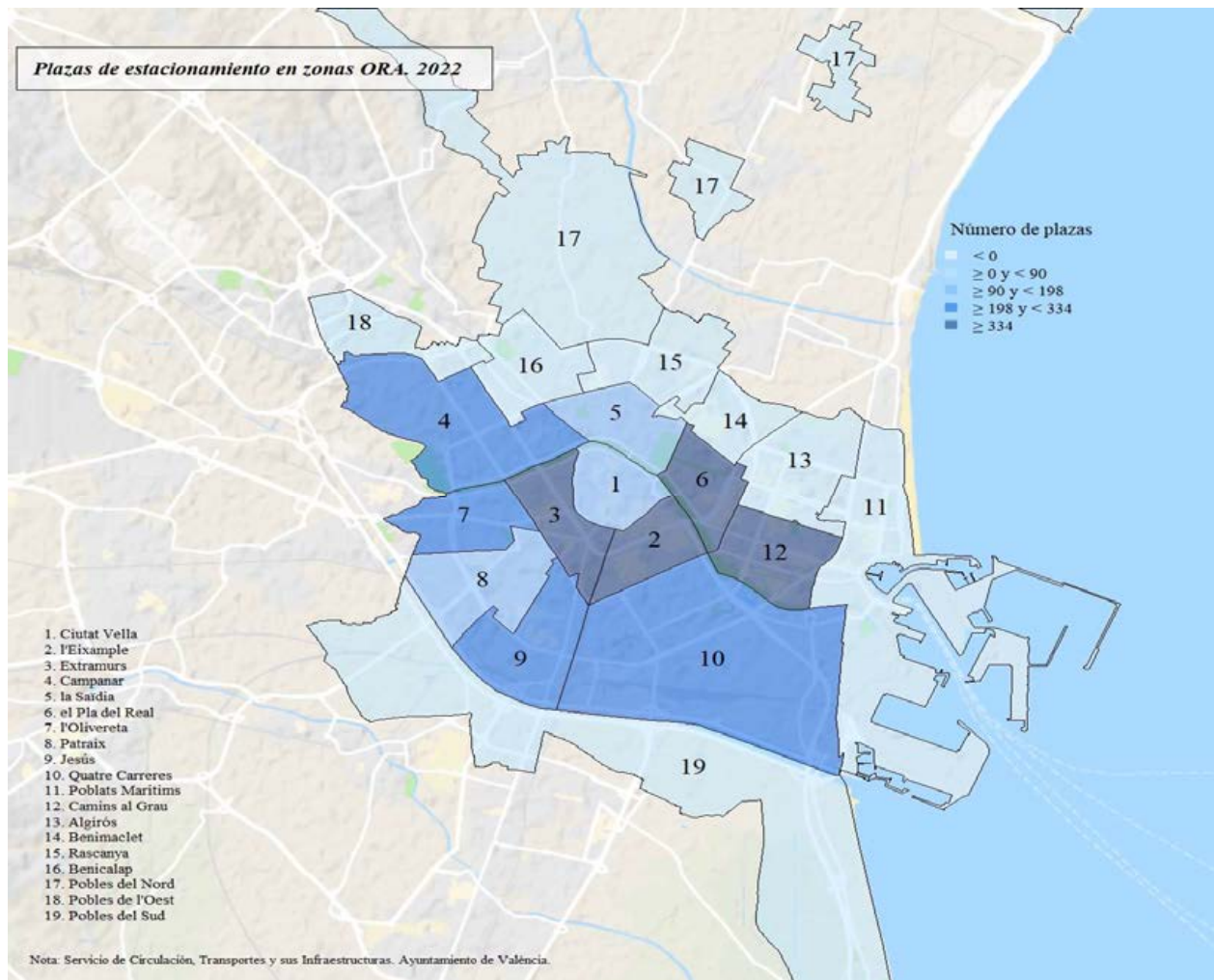


Figura 107 Plazas de estacionamiento en zonas ORA, año 2018. Fuente Servicio de circulación, transportes y sus infraestructuras, Ayuntamiento de Valencia

Plazas de estacionamiento libre por distrito. Año 2018			
	Plazas estimadas	Plazas en cordón	Plazas en batería
València	136.559	63.583	72.976
1. Ciutat Vella	-	-	-
2. l'Eixample	1.012	794	218
3. Extramurs	5.168	1.753	3.415
4. Campanar	7.104	3.968	3.136
5. la Saïdia	7.366	3.167	4.199
6. el Pla del Real	6.164	1.793	4.371
7. l'Olivereta	8.769	3.550	5.219
8. Patraix	11.304	5.511	5.793
9. Jesús	7.657	3.416	4.241
10. Quatre Carreres	17.600	6.014	11.586
11. Poblets Marítims	12.724	7.606	5.118
12. Camins al Grau	9.638	4.846	4.792
13. Algirós	8.648	2.424	6.224
14. Benimaclet	3.787	1.878	1.909
15. Rascanya	7.128	4.091	3.037
16. Benicalap	8.090	4.483	3.607
17. Pobles del Nord	1.750	1.456	294
18. Pobles de l'Oest	3.139	2.394	745
19. Pobles del Sud	9.511	4.439	5.072

Tabla 19 Plazas de estacionamiento libre por distrito. Fuente: Servicio de Movilidad Sostenible. Ayuntamiento de València.

3.6.2.11.2. Aparcamientos subsuelo

Se recogen a continuación los aparcamientos de subsuelo que se localizan en el entorno del ámbito de actuación:

Aparcamientos Públicos de concesión municipal en subsuelo público. Año 2018			
Situación	Total Plazas	Plazas Residentes	Plazas Rotación
Total Valencia	17.302	9.308	7.392
Av. Primado Reig - Av. Cataluña (plaza Nelson Mandela)	612	321	291
C. Dr. Vicente Zaragoza	361	361	0

Tabla 20 Aparcamientos públicos en subsuelo. Fuente: Servicio de Movilidad Sostenible. Ayuntamiento de València.

3.6.2.11.3. Estacionamiento personas con movilidad reducida

Se recogen a continuación las plazas de estacionamiento para personas con movilidad reducida, siendo para el distrito de Benimaclet de 97:

Plazas de estacionamiento diversidad funcional por distrito. Año 2018	
	Total
València	2.571
1. Ciutat Vella	77
2. l'Eixample	127
3. Extramurs	124
4. Campanar	132
5. la Saïdia	146
6. el Pla del Real	138
7. l'Olivereta	147
8. Patraix	159
9. Jesús	159
10. Quatre Carreres	240
11. Poblets Marítims	279
12. Camins al Grau	160
13. Algirós	125
14. Benimaclet	97
15. Rascanya	116
16. Benicalap	132
17. Pobles del Nord	28
18. Pobles de l'Oest	68
19. Pobles del Sud	117

Tabla 21 Plazas de estacionamiento diversidad funcional por distritos, año 2022. Fuente: Servicio de Movilidad Sostenible. Ayuntamiento de València.

3.6.2.11.4. Distribución aparcamientos en el sector

En relación con la dotación de aparcamiento de uso público en espacio viario incluido en el ámbito del plan, se propone **1.074** plazas para automóvil y **127** para motos para el desarrollo del sector.

VIALES	AUTOMÓVIL				MOTO	
	PLAZA EN CORDON	PLAZA EN BATERÍA	ADAPTADA EN CORDÓN	ADAPTADA EN BATERÍA	PLAZA EN CORDON	PLAZA EN BATERÍA
CARRER EMILI BARÓ	2		4			
CARRER A		27				8
CARRER DEL SACRET		76				16
CARRER VILA D'ALCORA		87				10
CARRER B		40				
CARRER C		20				
CARRER POETA EDUARD BUIL		65				18
CARRER ENGINYER VICENT PICHÓ	2	90	4			24
CARRER D		39				10
CARRER MASSALFASSAR		43				
CARRER E		20				6
CARRER POETA RICARD SANTMARTÍ		61				10
AVINGUDA VALLADOLID		18				
CARRER MISTRAL	8		4			
CARRER F		69				
CARRER POETA BLAS OTERO		10				
CARRER ÁNGEL GUARDIA CORTÉS		26				
CARRER REAL DE GANDÍA		13				
CARRER DIÓGENES LÓPEZ MECHÓ "METGE"	3	62	2			13
CARRER G		30				
CARRER H	13	34	2			
CARRER I	3		2			
CARRER FILA FONDA		60				8
CARRER J		43				
CAMÍ DE VERA		53				
CARRER K		12		4		4
CARRER DR VICENT ZARAGOZÁ		23				
	31	1021	18	4		127
	1052		22		127	

Tabla 22 Distribución aparcamientos en el sector.

3.6.2.12. Distribución urbana de mercancías

Para que la planificación de la distribución urbana sea adecuada se deben tener en cuenta múltiples factores como: la ocupación del espacio público durante las operaciones de carga y descarga, la disminución de la velocidad media de circulación y la interacción entre los vehículos comerciales y otros modos de transporte, así como el incremento de ruido, la contaminación fruto de la combustión de motores y las vibraciones producidas por los camiones.

La ordenación y mejora de los procesos de carga, descarga, transporte y reparto, adecuados para distribuir las mercancías para abastecer el importante conjunto de negocios de la ciudad, es un aspecto que atañe a todos los sectores del transporte, el comercio y los servicios.

En el municipio de Valencia existen varias zonas habilitadas de carga y descarga. Estas zonas se encuentran en espacios de ensanche viario así como en viales en los que existe aparcamiento, quedando éste anulado para poder disponer de la zona de carga-descarga.

Aparcamientos carga y descarga en la vía pública. Año 2022	
	Total
Carga y Descarga	2.388

Tabla 23 Aparcamientos carga y descarga en la vía pública, año 2022. Fuente: Ayuntamiento de València

3.6.2.13. Seguridad vial

Consultada la información del Ayuntamiento de Valencia, hay que indicar el mayor número de fallecidos se produce entre los conductores.

Víctimas según condición en Valencia. Año 2018				
	Total	Muertes	Víctimas con Heridas Graves	Víctimas con Heridas Leves
Total	3.622	16	338	3.268
Ciclista	266	0	33	233
Conductor/a	2.141	10	177	1.954
Pasajero/a	709	0	50	659
Viandante	444	5	70	369
Otras	62	1	8	53

Nota: Las muertes incluyen muertes por otras causas.

Tabla 24 Víctimas según condición en Valencia, año 2018. Fuente: Policía Local. Ayuntamiento de València

En el año 2022 se produjeron 70 accidentes en el distrito de Benimaclet, como se puede observar en la tabla siguiente:

Accidentes de circulación por distrito. Año 2022						
	Accidentes	Accidentes con víctimas	Víctimas	Víctimas con Heridas Graves	Víctimas con Heridas Leves	Muertes
València	7.466	3.175	3.958	348	3.595	15
1. Ciutat Vella	352	159	201	21	180	0
2. l'Eixample	359	160	200	21	179	0
3. Extramurs	483	210	260	20	240	0
4. Campanar	394	166	198	13	183	2
5. la Saïdia	227	75	88	7	81	0
6. el Pla del Real	386	201	248	19	229	0
7. l'Olivereta	373	128	176	19	156	1
8. Patraix	308	97	114	10	103	1
9. Jesús	197	84	108	11	97	0
10. Quatre Carreres	665	296	375	41	333	1
11. Poblats Marítims	397	143	187	14	171	2
12. Camins al Grau	312	135	196	16	178	2
13. Algirós	350	153	201	21	179	1
14. Benimaclet	70	27	37	1	36	0
15. Rascanya	294	104	137	13	124	0
16. Benicalap	221	86	111	8	102	1
17. Pobles del Nord	11	4	5	0	5	0
18. Pobles de l'Oest	73	24	28	3	23	2
19. Pobles del Sud	75	27	33	3	29	1
No consta	1.919	896	1.055	87	967	1

Nota: De los casos recogidos en "No consta" se desconocen sus características debido a alguna incidencia en el accidente.

Tabla 25 Accidentes de circulación por distrito, año 2018. Fuente: Policía Local. Ayuntamiento de València.

Respecto al resto de distritos de la ciudad de Valencia el barrio de Benimaclet tiene un nivel de accidentes de circulación con víctimas bajo.

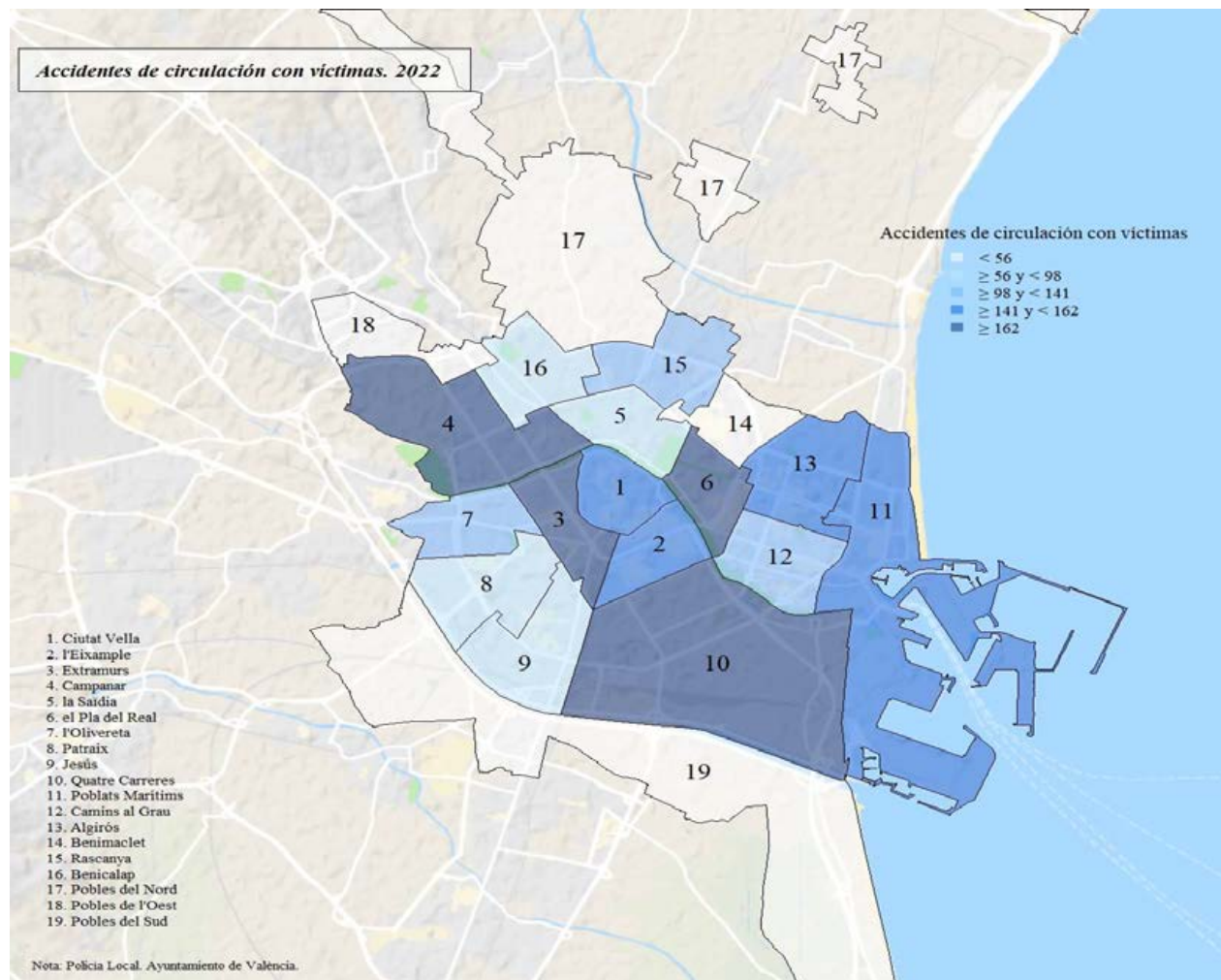


Figura 108 Accidentes de circulación con víctimas, año 2022. Fuente Policía local del Ayuntamiento de Valencia

3.6.3. DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD

Tras realizar el análisis de la situación actual de la movilidad en el entorno del sector, se procede a continuación a diagnosticar su estado, con el objetivo de lograr una movilidad urbana más sostenible.

3.6.3.1. Diagnóstico territorial y urbanístico

La propuesta de planeamiento urbanístico establece un crecimiento compatible con la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana (ETCV).

3.6.3.2. Diagnóstico socioeconómico

El incremento de suelo edificable influirá en el mercado laboral, actividades económicas, parque de vehículos, indicadores demográficos, etc. del barrio de Benimaclet, ya previsto en el Plan Parcial del SUP-T4.

3.6.3.3. Diagnóstico del sistema viario y de la movilidad en vehículo privado

El sistema viario del barrio de Benimaclet presenta una sección viaria, en general, de escasa anchura. Ello implica que la mayoría de calles sean de sentido de circulación único, lo que obliga al establecimiento de una ordenación de circulación elaborada y eficaz de manera que la circulación con vehículos sea intuitiva, sobretodo para el conductor foráneo.

3.6.3.4. Diagnóstico de la movilidad peatonal

Las condiciones climáticas y orográficas favorecen el desarrollo de la movilidad peatonal, constituyendo esta circunstancia un activo que debe conservarse y potenciarse como pilar fundamental sobre el que desarrollar una movilidad sostenible.

Hay que considerar que las distancias a recorrer no son excesivas por lo que los habitantes deberían hacer un uso máximo de esta circunstancia, debiendo de realizar los recorridos a lo largo del sector de manera peatonal y hacia el exterior en transporte público.

Se deberá actuar principalmente en los recorridos de mayor flujo peatonal tales como en los itinerarios de acceso a las instalaciones escolares, centro de salud, comercios, instalaciones deportivas municipales y zonas de esparcimiento público principalmente.

3.6.3.5. Diagnóstico de la movilidad con bicicleta

Con el paso del tiempo se ha realizado una incorporación de nueva oferta de itinerarios o carriles para el desplazamiento en bicicleta en la ciudad de Valencia y en el propio barrio de Benimaclet.

3.6.3.6. Diagnóstico de la movilidad en transporte público

De acuerdo al análisis realizado en el apartado 3.6.2.8 no se considera necesaria la realización de nuevas infraestructuras.

Para la conexión del sector al sistema de transporte público se considera que será necesaria la modificación de servicios ya existentes como la prolongación de alguna línea de autobuses.

3.6.3.7. Diagnóstico de los aparcamientos

La principal problemática de aparcamiento se centra en el entorno del sector. Esto es debido principalmente a la falta de espacio condicionada por la anchura de calles.

3.6.3.8. Diagnóstico de la distribución urbana de zonas de carga y descarga de mercancías

Existen zonas específicas para las tareas de carga y descarga en el entorno del sector.

3.6.4. ESTUDIO DE TRÁFICO

Para la estimación del tráfico pesado en una vía urbana de nueva construcción, inicialmente se ve si es asimilable a alguna de las vías clasificadas en la figura siguiente. Si existe tal similitud, posteriormente se consultan los mapas de intensidades de tráfico que realiza el Servicio de Circulación y Transportes, a los que se puede acceder desde la página web del Ayuntamiento de Valencia. Estos mapas de tráfico reflejan las intensidades medias diarias de vehículos totales (ligeros y pesados) en días laborables y se presentan en medias mensuales, teniendo un plano para cada mes.

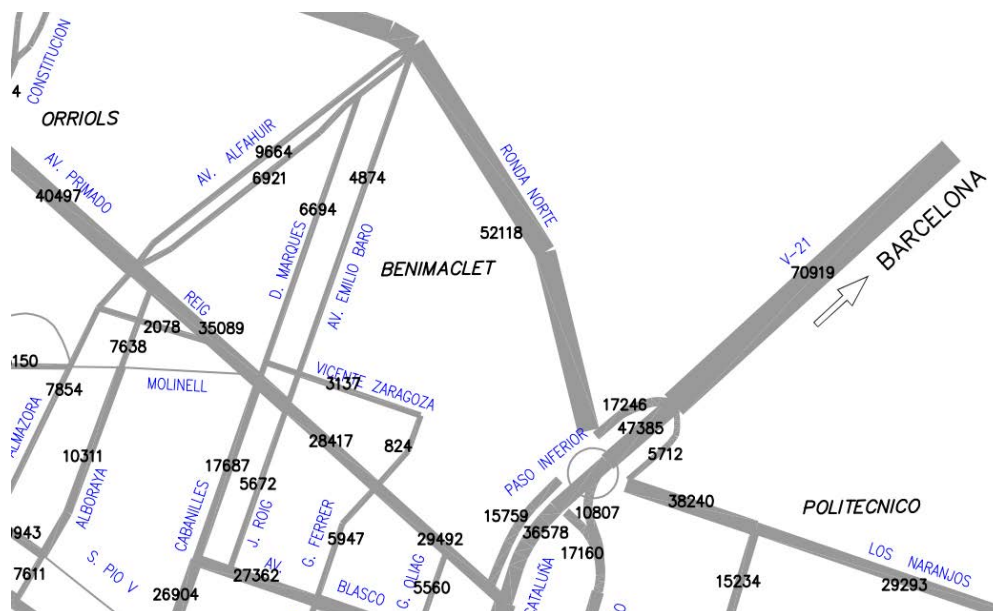
En color amarillo en la siguiente figura:



Ilustración 6 Clasificación de las vías principales de la ciudad.

3.6.4.1. Intensidades veh3culos motorizados en viales exteriores

Se recogen a continuaci3n las intensidades de tr3fico de la ciudad de Valencia, en el entorno del 3mbito de actuaci3n, en el mes de octubre de 2024:



Ilustraci3n 7 Intensidades de tr3fico, octubre 2024. Fuente: Servicio de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Valencia.

3.6.4.2. Redes viarias interiores proyectadas

El esquema viario propuesto en el Sector SUP T-4, es el recogido en los planos del proyecto y se estructura de forma colindante al bulevar norte, las dimensiones de las secciones no responden a una capacidad viaria m3xima, al no preverse grandes intensidades de tr3fico.

Como primer nivel jer3rquico se establecen los siguientes viales:

- Bulevar Perif3rico Norte
- Calle Emilio Bar3

Como segundo nivel jer3rquico se establecen los siguientes viales:

- Calle Poeta Eduard Buil
- Calle del Sarcet
- Calle Vila d'Alcora
- Calle Ingeniero Vicent Pich3

- Calle Mistral
- Calle Lliri Blau Devesa
- Calle Médico Diógenes López Mechó

Como tercer nivel jerárquico se establecen los siguientes viales:

- Calle Poeta Ricard Santmartí
- Calle Massalfassar
- Resto de accesos sin salida a edificaciones

Se destinan al tráfico local, y con ellos se permite acceder a todas las parcelas del sector y se completa la red viaria existente.

Se distribuyen también trazas reservadas exclusivamente para tránsito peatonal. De este modo, se reducen las distancias de recorrido perimetral de las manzanas de uso residencial a unos términos más adecuados para el peatón.

Los encuentros y cruces de viales se resuelven con carácter general, mediante orejetas redondeadas, por considerar que se trata de soluciones óptimas en cuanto a la visualización de flujos de tráfico y a la recogida de aguas.

3.6.4.3. Previsión de tráfico futuro

La previsión del tráfico futuro es la suma de dos componentes:

- El tráfico que cabe esperar si no se realizase, ningún nuevo desarrollo urbanístico en la zona, es decir, la simple evolución natural del tráfico por causas generales (evolución de la tasa de motorización, coste del combustible, índices de renta, etc.).
- El tráfico que se generará por el Plan Parcial del Sector SUP T-4 "Benimaclet". Por parte del PGOU, no está previsto ningún desarrollo urbanístico adicional al que nos ocupa en la zona Este de Valencia. Por ello, no se prevé la repercusión de ningún otro desarrollo urbano sobre el tráfico de la red viaria del Sector SUP T-4.



Ilustración 8 Desarrollos urbanísticos en el entorno del Sector.

De este modo intentaremos realizar unas previsiones que sean las más realistas posibles.

Así, se pretende crear una urbanización con las siguientes calificaciones:

- R-EDA-ZND-RE (EDA-A)
- R-EDA-ZND-RE (EDA-B)
- TER-A
- TER-B

Se trata de vivienda plurifamiliar, en edificación en bloque abierto (1.345 viviendas estimadas).

Cabe prever una población de nivel económico medio-alto, y estableciendo un ratio de 1,9265 hab/viv, y una baja motorización dada la cercanía al transporte público de la ciudad.

Para la estimación del tráfico futuro, habrá que considerar que, además del tráfico residencial, existirá un tráfico atraído por la urbanización que se deberá a las actividades terciarias de la misma.

3.6.4.3.1. Vehículos atraídos por el uso residencial (viviendas)

La distribución de vehículos, según datos del Ayuntamiento de Valencia, se representa en la siguiente tabla:

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Total	462.703	457.044	455.870	459.119	464.268	467.754	470.177	473.260	473.946	473.831
Turismes	346.194	342.379	341.866	344.280	348.290	350.753	352.151	354.143	354.200	353.083
Autobusos	910	902	915	904	917	913	896	901	876	903
Camions	24.092	22.777	22.010	21.631	21.649	21.555	21.663	21.667	21.662	21.645
Tractors	7.237	7.006	6.828	6.900	6.988	7.049	6.951	6.890	6.979	7.037
Remolcs	6.403	6.490	6.537	6.617	6.752	6.697	6.819	6.935	7.132	7.219
Motocicletes	52.373	52.859	53.939	55.868	57.299	59.113	60.680	62.049	63.198	64.638
Ciclomotors	25.494	24.631	23.775	22.919	22.373	21.674	21.017	20.675	19.899	19.306

Font: Impost de Vehicles de Tracció Mecànica. Oficina d'Estadística. Ajuntament de València.

Ilustración 9 Distribución vehículos. Fuente: Ayuntamiento de Valencia.

Los valores socioeconómicos relativos a la motorización están muy relacionados con la movilidad del tráfico rodado. Se observa que el porcentaje de turismos se encuentra a la cabeza, seguido de motocicletas, ciclomotores y camiones y, siendo nulo y prácticamente despreciables el porcentaje de autobuses.

	Total	Edat mitjana	Particulars	%	Per 100 habitants	% 10 i més anys	% 16 CV i més	Empreses i Organitzacions
Total	353.083	13,0	327.874	100,0%	40,5	59,2	4,6	25.209
1. Ciutat Vella	14.485	12,7	10.539	3,2%	36,6	56,5	8,5	3.946
2. l'Eixample	19.863	13,2	17.378	5,3%	39,9	57,3	8,9	2.485
3. Extramurs	20.887	13,0	19.003	5,8%	38,5	57,8	6,0	1.884
4. Campanar	17.537	11,9	16.376	5,0%	41,1	55,5	4,4	1.161
5. la Saïdia	19.291	13,1	18.411	5,6%	38,8	60,0	3,7	880
6. el Pla del Real	14.896	13,1	13.347	4,1%	43,5	56,9	9,2	1.549
7. l'Olivereta	19.687	13,7	18.744	5,7%	37,8	63,6	3,6	943
8. Patraix	27.866	12,1	25.533	7,8%	43,8	56,9	3,3	2.333
9. Jesús	22.676	13,2	21.758	6,6%	41,4	61,3	3,6	918
10. Quatre Carreres	32.341	13,3	30.744	9,4%	40,2	61,0	4,1	1.597
11. Pobles Marítims	23.571	14,0	22.370	6,8%	40,0	62,4	3,7	1.201
12. Camins al Grau	26.880	12,7	25.025	7,6%	37,8	57,5	4,6	1.855
13. Algirós	16.349	13,0	15.671	4,8%	43,8	58,6	4,1	678
14. Benimaclet	12.414	12,7	11.778	3,6%	41,6	58,7	4,3	636
15. Rascanya	21.486	13,1	20.609	6,3%	37,7	61,4	3,4	877
16. Benicalap	20.205	12,8	19.306	5,9%	39,6	58,8	3,3	899
17. Pobles del Nord	3.608	12,5	3.428	1,0%	49,9	57,0	5,3	180
18. Pobles de l'Oest	6.842	13,3	6.545	2,0%	44,3	61,4	3,6	297
19. Pobles del Sud	11.046	12,9	10.295	3,1%	47,8	58,9	4,6	751
No hi consta	1.153	12,1	1.014	0,3%	-	46,9	4,7	139

Nota: Població del Padró Municipal d'Habitants a 01/01/2023.
Font: Impost de Vehicles de Tracció Mecànica. Oficina d'Estadística. Ajuntament de València.

Ilustración 10 Valoración socioeconómica. Fuente: Ayuntamiento de Valencia

En la imagen siguiente se pueden observar el número de turismos por barrios, respecto al resto de distritos de la ciudad de Valencia el barrio de Benimaclet tiene un número de turismos de particulares por cada 100 habitantes alto.

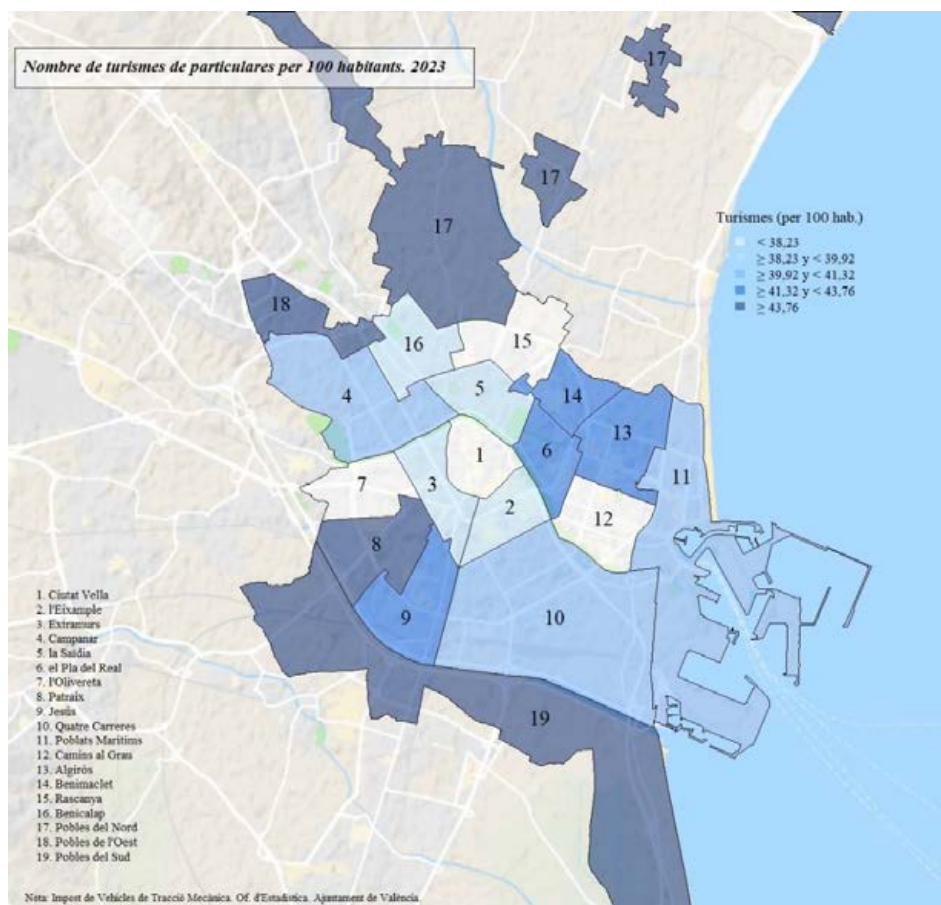


Ilustración 11 Número de turismos de particulares por 100 habitantes, año 2023. Fuente: Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica. Oficina de Estadística. Ayuntamiento de València.

En cuanto a la población en el barrio de Benimaclet, se recogen a continuación los datos de la zona:

	Superficie (ha)	Població 2023
València (1)	9.878,2	809.501
14. Benimaclet	157,0	28.317

Ilustración 12 Población Benimaclet. Fuente: Padró Municipal d'Habitants. Oficina d'Estadística. Ajuntament de València

De acuerdo con el Plan Especial de Directrices de Calidad Urbana, en su área funcional, el número de viviendas existentes es de 17.110 unidades en Benimaclet.

Por lo tanto, la media de vehículos por vivienda para el barrio de Benimaclet se establece en 0,7255 veh/viv (siendo los vehículos en el barrio de 12.414 turismos), por lo que se va a considerar este ratio pues se trata de un valor que podría atender a los niveles de motorización de la zona. Se estima un número de viviendas de 1.345, lo que supone (1.345·1,9265 hab/viv) 2.591,14 habitantes.

Con el índice de motorización y el número de viviendas se obtiene el parque móvil del ámbito:

$$Im \times N^{\circ} \text{ viviendas} = 0,7255 \times 1.345 = 975,85 \text{ vehículos}$$

En el **Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Valencia** (PMUS) aprobado en diciembre de 2013, la tasa de viajes por persona al día considerando la movilidad interna y externa de la ciudad es de 2,37 viajes por persona, mientras que si se tiene en cuenta únicamente los desplazamientos con origen y destino la ciudad de Valencia, este ratio disminuye a 1,98 viajes por persona.

Considerando la movilidad interna y externa de la ciudad de Valencia, en el PMUS se recogen los siguientes datos:

- Movilidad media por persona: 2,37 viajes/persona
- Movilidad media modos no motorizados por persona: 1,06 viajes/persona
- Movilidad media modos motorizados por persona: 1,31 viajes/persona

Considerando la movilidad dentro de la ciudad de Valencia, en el PMUS se recogen los siguientes datos:

- Movilidad media por persona: 1,98 viajes/persona
- Movilidad media modos no motorizados por persona: 1,04 viajes/persona
- Movilidad media modos motorizados por persona: 0,94 viajes/persona

El número de desplazamientos diario por vehículo se ha fijado en 3,4782 atendiendo a la caracterización básica de la movilidad media diaria motorizada de la ciudad de Valencia establecida por el PMUS en 1,31 viajes en vehículo motorizado/persona, para traslados tanto interiores como exteriores, lo que supone 3.394,21 desplazamientos/día.

$$2.591 \text{ personas} \times 1,31 \text{ desplazamientos/persona y día} = 3.394,21 \text{ desplazamientos/día}$$

El número de desplazamientos diario por vehículo, aplicado al parque móvil, es igual al número de desplazamientos totales que afectan al ámbito:

$$3,4782 \text{ despl./veh.día} \times 975,85 \text{ veh} = 3.394,21 \text{ desplazamientos/día}$$

3.6.4.3.2. Veh3culos atra3dos por el uso dotacional

Todos los equipamientos son de la red secundaria y por tanto para el uso del barrio, por lo que se considera que los ciudadanos acceder3n a pie al mismo y no se generan nuevos desplazamientos de veh3culos motorizados.

Se analizan a continuaci3n las caracter3sticas de los mismos:

1.- Equipamiento dotacional m3ltiple de la Red Secundaria (SQM):

En cuanto al equipamiento SQM (m8.1) cuenta con una superficie de 2.446,31 m²s, se desconoce el uso al que se destinar3 el equipamiento, se considera que no generar3 nuevos desplazamientos en veh3culos motorizados puesto que los ciudadanos acceder3n a pie.

Del equipamiento SQM (m17.1) cuenta con una superficie de 1.233,14 m²s hay que indicar que es un aparcamiento disuasorio, para veh3culos que no van a entrar en el Sector, por lo que se considera que no van a generar nuevos desplazamientos de veh3culos motorizados en el interior del Sector.

2.- Equipamiento educativo-cultural de la Red Secundaria (SQE):

En cuanto a los equipamientos educativos, se considera que no generar3n nuevos desplazamientos en veh3culos motorizados puesto que los ciudadanos acceder3n a pie:

- SQE (m3.1): Cuenta con una superficie de 6.458,17 m²s
- SQE (m9.2): Cuenta con una superficie de 5.134,21 m²s
- SQE (m10.2): Cuenta con una superficie de 4.548,21 m²s

Se realiza una estimaci3n de la edificabilidad acuerdo al Decreto 104/2014 de 4 de julio, del Consell, por el que se aprueba la norma t3cnica en materia de reservas dotacionales educativas, un n3mero m3ximo de plantas de 3 y una ocupaci3n del 50%, de lo que resulta 24.210,88 m²t

A estos efectos se asimila a un uso terciario y que el 75% de los usuarios acceder3 a pie. Por lo que si estimamos que de conformidad con el TRLOTUP cada 100 m² de terciario genera la necesidad de una plaza de aparcamiento, el dotacional ser3 de 0,25 cada 100.

$$24.210,88 \text{ m}^2\text{t} \times 0,25 / 100 \text{ m}^2 = 61 \text{ plazas de aparcamiento}$$

Se estima se producen con un horario de 8 h/d3a, considerando una rotaci3n de 3 horas por veh3culo; con lo que se obtienen 2,66 despl./plaza/d3a. As3, se obtienen los siguientes valores de veh3culos atra3dos al d3a:

$$2,6666 \text{ despl./veh.d3a} \times 61 \text{ veh3culos} = 162 \text{ desplazamientos/d3a}$$

3.- Equipamiento residencial dotacional de la Red Secundaria (SQR):

En el Sector se definen dos equipamientos SQR:

- SQR (m10.1): Cuenta con una superficie de 2.554,84 m²s y una edificabilidad de 7.928,64 m²t.

Para los equipamientos SQR destinados a viviendas se determinan los desplazamientos de la siguiente forma:

$$\text{Viviendas estimadas} = 7.928,64 \text{ m}^2\text{t} / 100 \text{ m}^2\text{t}/\text{viv} = 79 \text{ viv}$$

$$\text{Lo que supone } 1,9265 \text{ hab}/\text{viv} * 103 \text{ viv} = 153 \text{ habitantes}$$

Con el índice de motorización y el número de viviendas se obtiene el parque móvil del ámbito:

$$\text{Im} \times \text{N}^\circ \text{ viviendas} = 0,7255 \times 153 = 111 \text{ vehículos}$$

El número de desplazamientos diario por vehículo se ha fijado en 1,80567 atendiendo a la caracterización básica de la movilidad media diaria motorizada de la ciudad de Valencia establecida por el PMUS en 1,31 viajes en vehículo motorizado/persona, para traslados tanto interiores como exteriores, lo que supone 169 desplazamientos/día.

$$153 \text{ personas} \times 1,31 \text{ desplazamientos/persona y día} = 201 \text{ desplazamientos / día}$$

4.- Equipamiento deportivo de la Red Secundaria (SQD):

En cuanto al equipamiento deportivo SQD (m9.1) cuenta con una superficie de 8.316,77 m²s, se trata de un espacio deportivo sin edificabilidad en superficie, aunque se tiene pensado establecer un aparcamiento subterráneo para dar servicio a las viviendas existentes en el barrio.

No se consideran nuevos desplazamientos puesto que se accederá a pie al equipamiento deportivo y el aparcamiento es para servicio de las viviendas existentes actualmente en el barrio.

A los efectos de estimar los desplazamientos que pueda ocasionar este equipamiento se ha considerado que al deportivo se accede principalmente a pie (75%), estimándose de forma similar a un terciario la generación de nuevos desplazamientos.

$$8.316,77 \text{ m}^2\text{t} \times 0,25 / 100 \text{ m}^2 = 21 \text{ plazas de aparcamiento}$$

Se estima se producen con un horario de 8 h/día, considerando una rotación de 3 horas por vehículo; con lo que se obtienen 2,66 despl./plaza/día. Así, se obtienen los siguientes valores de vehículos atraídos al día:

$$2,6666 \text{ despl./veh.día} \times 21 \text{ vehículos} = 56 \text{ desplazamientos/día}$$

3.6.4.3.3. Número diario de desplazamiento de vehículos

Se recoge a continuación un resumen de los desplazamientos diarios:

Uso	Desplazamientos / día
Uso lucrativo	3.394
Uso dotacional QM	162
Uso dotacional QR	201
Uso dotacional QD	56
Total Sector	3.813

Tabla 26 Desplazamientos

Por lo tanto, el número de desplazamientos día para el Sector es de 3.813.

Para la estimación de la distribución del tráfico generado se considera el caso más desfavorable para cada uno de los viales, incluyendo además del tráfico generado por las edificaciones existentes y se obtienen los siguientes valores, siendo superior el valor total a los desplazamientos estimados del sector de 3.813 desplazamientos /día:

Calle	Desplazamientos/día
Vicente Zaragoza	363,37
Camí Vera	272,53
Calle J	337,53
Calle K	363,37
C/ Fila fonda	1.192,98
C/ Diógenes	711,61
Calle G	572,82
Ingeniero Vicent Pichó	1.224,58
C/ Poeta Ricard Santmarti	491,77
C/ Massalfasar	292,72
Calle E	123,65
Calle D	300,29
C/ Poeta Eduardo Buil	1.958,90
C/ Alcora	562,73
C/ Sacret	270,01
C/ Emilio Baró	542,54

Tabla 27 Reparto desplazamientos

3.6.4.4. Conclusión

Estimando que, en hora punta, el 10% del tráfico del día se concentrara en el intervalo de tiempo de una hora, en el caso más desfavorable, se producirían 119 desplazamientos por hora en cada sentido de circulación, que

equivale al paso de 2 vehículos cada minuto. Todo ello es asumible por la sección viaria planteada, por lo que no existe ningún riesgo de que se produzcan retenciones en la red viaria del Sector.

3.6.5. CONCLUSIONES FINALES

Se han establecido unas estrategias/propuestas que sirvan de base para satisfacer las necesidades de movilidad y accesibilidad, a nivel vehicular y peatonal, en el sector desde una perspectiva más sostenible y menos contaminante. Las diferentes estrategias/propuestas deben contribuir necesariamente a la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos, compatibilizando el crecimiento económico, la cohesión social y la defensa del medio ambiente.

Se establecen los siguientes grupos de actuación:

- Movilidad peatonal.
- Fomento del uso de la bicicleta.
- Vehículo privado.
- Transporte público.

Se recogen a continuación los criterios incorporados en el diseño de la ordenación pormenorizada del sector:

MOVILIDAD PEATONAL

- Potenciar los desplazamientos peatonales.
- Incremento de la superficie de espacio público destinada al uso peatonal.
- Los itinerarios peatonales estarán constituidos fundamentalmente por aceras, plazas y áreas totalmente peatonalizadas o con distintos sistemas de coexistencia peatón-vehículo.
- Diseño de espacios de forma que los desplazamientos no motorizados resulten practicables a la vez que atractivos para la mayoría de los viajes y motivos que realizan los ciudadanos. Esto redundará en una mejora medioambiental al disminuir la emisión de gases y ruidos por el menor uso de vehículos.
- Disposición de acerados con una anchura adecuada a la normativa de accesibilidad en el medio urbano, obteniendo una movilidad confortable y segura.
- Mejora de accesibilidad para las personas con movilidad reducida (PMR's), que englobaría también a personas de la tercera edad, personas con carritos de bebé, etc.
- Prolongación con carácter peatonal y ciclista de la Avenida Valladolid y Calle de La Murta y diferentes espacios libres de conexión.

MOVILIDAD CICLISTA

- Asegurar una infraestructura ciclista adecuada.
- Facilitar y normalizar el uso de la bicicleta como modo de transporte cotidiano y habitual de los vecinos.
- Prolongación carriles bici y conexión con los existentes.
- Disposición de plazas de aparcamientos de bicicletas y en especial en el entorno de equipamientos.

TRANSPORTE PÚBLICO

- Fomentar el uso del transporte público, y movilidad sostenible, frente al transporte de vehículos privado.
- Disposición de paradas de transporte público en el entorno de los equipamientos, adaptando la red a las nuevas necesidades y demandas de movilidad de los ciudadanos.

VEHÍCULO PRIVADO

- Las líneas estratégicas ligadas a la movilidad en vehículo privado pasan por racionalizar el uso del mismo, fomentando un uso más lógico, eficiente y seguro, evitando su empleo indiscriminado en desplazamientos que por distancia o tipología pueden quedar resueltos incluso caminando.
- Jerarquización del tráfico y regulación del sistema de aparcamiento para conseguir incrementar el suelo de prioridad peatonal.
- Garantizar la dotación de aparcamientos públicos exigidos por la normativa vigente, en la red viaria de manera coordinada con la distribución de usos previstos y la zonificación de espacios libres y dotacionales.
- Garantizar plazas de aparcamiento para personas con movilidad reducida.
- Aplicación de técnicas de calmado del tráfico que mejoren la calidad del espacio público y fomenten los desplazamientos peatonales y en bicicleta.
- Delimitación zonas de carga y descarga. En las zonas donde se ubique el suelo terciario se deberá disponer de zonas de carga y descarga adecuadas.
- La movilidad interna sostenible. Los modos de circular son uno de los elementos principales que estructuran la ordenación. Existe una jerarquía clara, desde la ronda perimetral hasta las calles distributivas interiores, que permiten el acceso a las distintas áreas.
- Minimización del impacto del tráfico rodado a la vez que se garantiza su accesibilidad.

- Concentrar la accesibilidad exterior del ámbito desde los extremos meridional y septentrional del ámbito a través de la conexión a la ronda.
- La velocidad de los vehículos motorizados debe ser variable. Hay que combinar un rápido acceso al sector con la recuperación de los espacios libres como espacio de convivencia, reduciendo la velocidad y promoviendo el tránsito ciclista y peatonal.
- Completar y consolidar los itinerarios internos rodados de los bordes existentes con el fin de suturar y regenerar las tramas actuales.
- Minimizar los recorridos pasantes interiores y evitar la construcción de nuevos viarios secundarios que expulsen del espacio público a los peatones y ciclistas.

3.6.6. PLANOS

1 Red viaria y Transporte público. E: 1:2.000