

## Anexo 2

**ANEXO 2:**  
ESTUDIO DE MOVILIDAD

Diligencia para hacer constar que este documento "Estudio de Movilidad para el Plan Especial de Reserva y Ordenamiento de Usos para dotacional público y vinculación a Vivienda Protegida en el ámbito del sector La Torre "

Consta de 13 páginas numeradas de la 1 a la 13. Aprobado Provisionalmente por la Comisión Territorial de Urbanismo en fecha 2 de Junio de 2.005. Firmado el Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo.



## Anexo 2

**INDICE****MEMORIA**

1. INTRODUCCIÓN	3
2. TRAZADO	4
3. CIRCUITOS	4
4. APARCAMIENTOS PUBLICOS	5
5. PROPUESTAS DE MOBILIDAD DE BAJO IMPACTO	5
5.1. CAMINOS PEATONALES Y BICICLETAS	5
5.2. TRANSPORTE PÚBLICO	5
6. APARCAMIENTOS DE EDIFICIOS DE EQUIPAMIENTOS	6

**PLANOS** 7

- C\_1: La redes viarias
- C\_2: Vía de servicio
- C\_3: Vía perimetral
- C\_4: Caminos rurbanos





## 1. INTRODUCCION

El presente estudio se realiza con el fin de reflejar una propuesta que responda de forma estratégica a la situación en la que se encuentra el sector de La Torre, rodeados en tres de sus lados por un anillo viario de alta velocidad.

El mundo agrícola supone, frente a la sociedad post-industrial que hoy habitamos (en transito hacia una sociedad de la información), no solo un espacio diferente a las ciudades actuales, sino también contiene una velocidad diferente.

El mundo industrial, con el desarrollo del automóvil, comenzó a producir ciudades que se adaptaran a la velocidad física de las máquinas. Ciudades que fueron diseñadas para vivirlas a una nueva velocidad. Esta velocidad de desplazamiento lleva aparejada una "velocidad de vida" que permitió hacer más cosas en menos tiempo, y que estas cosas se hicieran en lugares diferentes del territorio. Pero también ha permitido el desarrollo de nuevos modelos urbanos de ocupar el territorio que implica la construcción de urbanizaciones dispersas, malls comerciales, parques empresariales, etc. muy diferente a la tradicional ciudad mediterránea.

La sociedad de la información lleva al limite esta premisa de hacer más en menos tiempo. Pero ahora, el desplazamiento físico ya no es siempre necesario. Nuestros actos tienen una repercusión global instantánea a través de las redes de información. Y es por ello, que se comienza a plantear, que al tiempo que habitamos un mundo global que se desarrolla a alta velocidad propia del mundo digital, deberíamos construir un mundo local a baja velocidad propias del mundo natural. Un paso adelante y paso hacia atrás simultáneamente desde la sociedad en la que hoy vivimos. Es decir, deberíamos crear ciudades en los que la calidad de vida del entorno inmediato fuera muy alta y que tuviéramos el mayor numero de actividades que necesitamos para desarrollar nuestra vida en un entorno próximo. Ir a trabajar a pie o bicicleta, poder comprar, y tener ocio en la proximidad de nuestra vivienda, al tiempo que vivimos conectados a la sociedad global, que nos envía de forma remota documentos que necesitamos para nuestro trabajo y nuestro ocio.

Este Plan desarrolla este modelo en el entorno de la ciudad de Valencia, creando un sector en el que la huerta convive con el paisaje

## Anexo 2

urbano que nos acerca a situaciones de la historia en los que la huerta era el jardín de los valencianos.

## 2. TRAZADO

Dada la existencia de vías de alta velocidad entorno a la zona objeto de estudio (la V-30, la CV 400 y la Variante de la Torre) que limita la conexión viaria con su entorno, el acceso principal del sector se produce desde la CV 400 variante de La Torre, dotándola de un carril de deceleración desde la rotonda que existe en su intersección con la Avenida del Real de Madrid. Asimismo, se propone la ampliación de dicha Avenida en su último tramo, tangente al sector y antes de la rotonda antes mencionada, con el fin de favorecer el flujo de salida del sector a través de la CV 400 variante de la Torre. De este modo se intenta reducir el impacto del tráfico rodado sobre la Avenida del Real de Madrid en su conexión con Valencia, gravemente congestionada en horas punta.

Además, este plan prevé la ampliación de la sección viaria de la carretera de Alba, así como del paso inferior de ésta bajo la CV 400 con el fin de permitir la conexión mediante formas de transporte alternativas (autobús, bicicleta, peatonal) con la estación de metro de Paiporta.

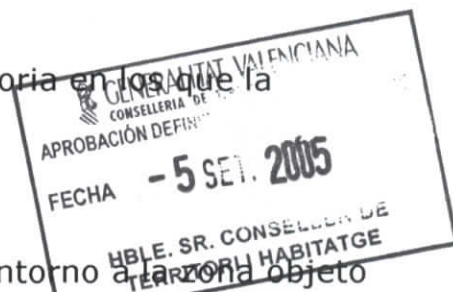
## 3. CIRCUITOS

La existencia de las redes de acequias y de los caminos vinculados a ellas, así como una clara definición de cuales son los lugares de un mayor valor ambiental (especialmente los que están entorno a las alquería protegidas), ha llevado a organizar los sistemas de movilidad del sector a través de circuitos conceptualmente concéntricos en los que el desplazamiento se realiza a diferentes velocidades:

Circuito 1: La redes viarias. El sector está delimitado por la V-30, la V-400 y la variante de la torre por los que circulan vehículos a gran velocidad.

Circuito 2: Vía de servicio. Paralelo al 1, existe una vía de servicio perimetral, paralela a acequias en tres de sus lados, utilizada para el tráfico de vehículos agrícolas

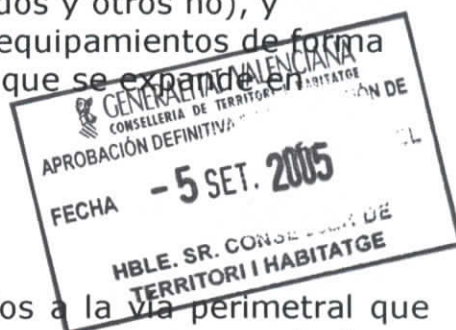
Circuito 3: Vía perimetral Se define una nueva vía rodada, que recorre circularmente l sector, con un trazado sinuoso respetando zonas de protección y dando acceso directo a las viviendas. Este circuito coincide en la parte norte con la carretera del Alba y en su zona oeste, con un nuevo vial de borde entre la trama existente de la



## Anexo 2

torre y el nuevo sector. De este trazado le emergen vías secundarias que permiten el acceso rodado a los bloques de viviendas, que son trazados en continuidad con las vías existentes.

Circuito 4: Caminos rurbanos. Estos caminos se construyen sobre caminos rurales existentes (algunos asfaltados y otros no), y permiten el acceso a la mayor parte de los equipamientos de forma continua. Tiene un anillo perimetral central que se expande en paralelo a las redes de acequias existentes



#### 4. APARCAMIENTOS PUBLICOS

Los aparcamientos públicos están vinculados a la vía perimetral que recorre el sector. Se permite por lo tanto emplazar aparcamiento en viales en la proximidad de todas las viviendas.

En los edificios TOB y TOE los aparcamientos subterráneos se disponen en gran parte en un suelo de propiedad privada pero de uso publico que no podrá ser vallada por las distintas propiedades.

El sistema de circuitos concéntricos, estimula a un tráfico de velocidad lenta en el interior del sector. Para ello se dispondrán aparcamientos de bicicletas vinculados a los principales equipamientos de forma que el sistema normal de tráfico interior del barrio sea este sistema limpio, no contaminante.

En relación a la reserva de aparcamiento, con el fin de cumplir el artículo 10 del Reglamento de Planeamiento, en el sector deberá haber 1985 de plazas de parking públicas. De ellas se emplazan 1264 en la vía pública y las 761 en los grandes equipamientos que incluye el sector, de especial orientación publica.

En concreto se han previsto construir 200 plazas en la ID 01 (infraestructura y servicio urbano), 260 en la TD 01 (centro de las artes), 100 en la TD 11 (centro deportivo), 160 (residencia de ancianos).

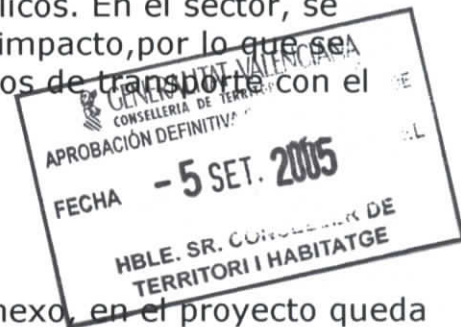
De esta manera el sector dispondrá de todas las plazas previstas en el Reglamento de Planeamiento pero el impacto de los automóviles aparcados en la vía pública será menor.

## Anexo 2

## 5. PROPUESTA DE MOVILIDAD DE BAJO IMPACTO

## 5.1. CAMINOS PEATONALES Y BICICLETAS.

El proyecto incluye una importante red de caminos peatonales y de bicicleta que recorran todo el sector, incluyendo las zonas de huerta y las zonas urbanas que estimulen la movilidad en el interior del sector por medios de baja velocidad. Se dispondrán asimismo múltiples aparcamientos de bicicletas públicos. En el sector, se considera prioritario la movilidad de bajo impacto, por lo que se plantea la conexión de los principales nudos de transporte con el sector.



## 5.2. TRANSPORTE PÚBLICO.

Como se indica en el capítulo 2 de este anexo, en el proyecto queda prevista la conexión mediante transporte colectivo con el municipio de Paiporta, además, está contemplada la posibilidad de ubicar una serie de paradas de autobús de la EMT dentro del sector, a lo largo del circuito perimetral.

Por todo ello se considera que con estas dos medidas se refuerzan los principios básicos propuestos para el sector como son la baja velocidad, la alta accesibilidad, y la alta calidad ambiental.

## 6. APARCAMIENTOS DE EDIFICIOS DE EQUIPAMIENTOS

Los edificios de equipamientos del sector tienen estipulado las plazas de aparcamientos necesarias según los artículos Art5.131, Art5.135, Art5.136 de Plan General de Valencia. Estos edificios deben disponer una plaza cada cien metros cuadrados o fracción de cincuenta metros cuadrados, que es similar al caso de que esta superficie estuviera destinada a vivienda.

La relación de parcelas de equipamientos que están exentas de aparcamiento en su parcela, es la siguiente:

Anexo 2

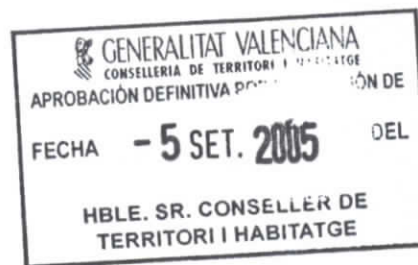
Zona RPCV	Destino RPCV	Plazas Propias	Parcelas Exentas			Plazas Propias + Adquiridas de otros EQ		Plazas Adquiridas de Aparcamiento Viario	Total Plazas
S - EQ	ED - 01	36							36
S - EQ	ED - 02	22							22
S - EQ	ID - 01	19					+	200=	219
S - EQ	ID - 02	23							23
S - EQ	RD - 01	22				52			52
S - EQ	TD - 01	220				250	+	260=	510
S - EQ	TD - 02	30	E						0
S - EQ	TD - 03	121					+	160=	281
S - EQ	TD - 04	55							55
S - EQ	TD - 05	27				92			92
S - EQ	TD - 06	42	E						0
S - EQ	TD - 07	23	E						0
S - EQ	TD - 08	30	E						0
S - EQ	TD - 09	46							46
S - EQ	TD - 10	46							46
S - EQ	TD - 11	67					+	100=	167

(E): PARCELAS EXENTAS DE APARCAMIENTO EN SU PARCELA.  
 Dichas plazas se ubican en la parcela indicada para cada uno de ellos.



## PLANOS

- C\_1: La redes viarias
- C\_2: Vía de servicio
- C\_3: Vía perimetral
- C\_4: Caminos rurbanos





Anexo 2

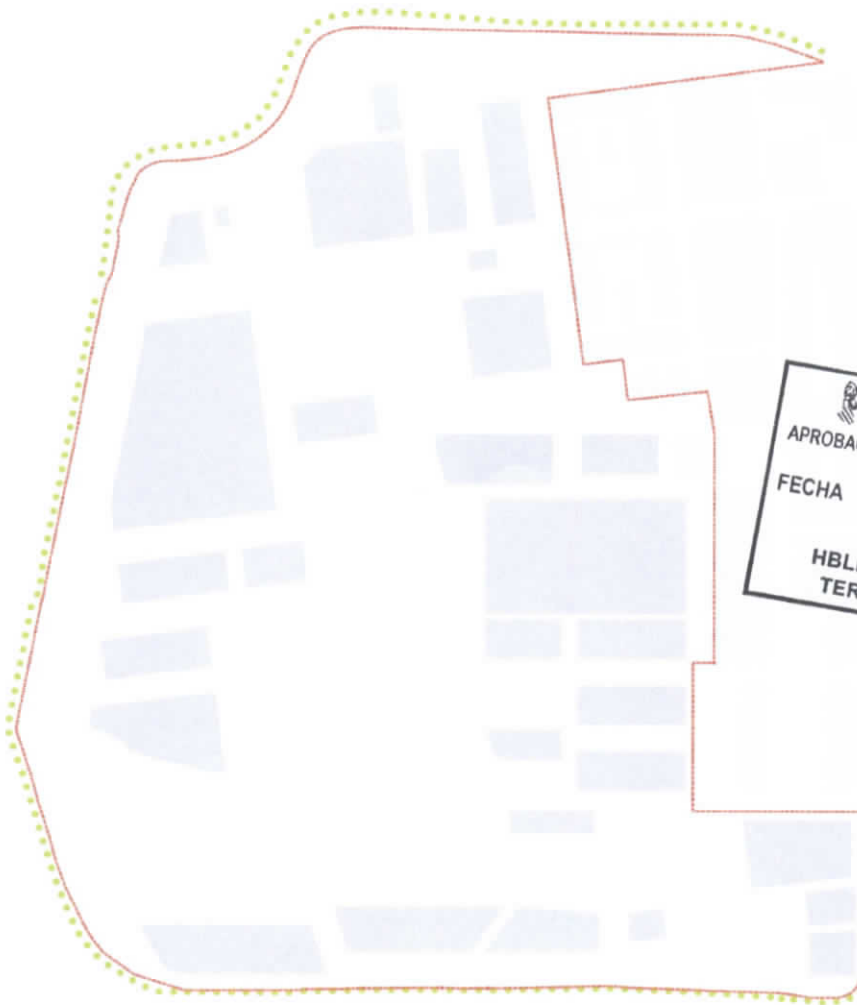


GENERALITAT VALENCIANA  
CONSELLERIA DE TERRITORI I HABITATGE  
APROBACIÓ DE ... CIÓN DE  
FECHA - 5 SET. 2005 DEL  
HBLE. SR. CONSELLER DE  
TERRITORI I HABITATGE

CIRCUITO 1 : VIAS RAPIDAS

C\_1

Anexo 2



GENERALITAT VALENCIANA  
CONSELLERIA DE TERRITORI I HABITATGE  
APROBACIÓ  
FECHA - 5 SET. 2005  
HBLE. SR. CONSELLER DE  
TERRITORI I HABITATGE

GENERALITAT VALENCIANA  
CONSELLERIA DE TERRITORI I HABITATGE  
APROBACIÓ DEFINITIVA PER RESOLUCIÓ DE  
FECHA - 5 SET. 2005 DEL  
HBLE. SR. CONSELLER DE  
TERRITORI I HABITATGE

..... CIRCUITO 2 : VIA DE SERVICIO  
(VIARIO PREEXISTENTE)

C\_2

Anexo 2



GENERALITAT VALENCIANA  
CONSELLERIA DE TERRITORI I HABITATGE  
APROBACIÓ DE LA ORDENACIÓ DE  
FECHA - 5 SET. 2005 DEL  
HBLE. SR. CONSELLER DE  
TERRITORI I HABITATGE

-  CIRCUITO 3 : VIA PERIMETRAL
-  CIRCUITO 3 : VIA PERIMETRAL (VIARIO PREEXISTENTE)

C\_3

Anexo 2



APROB  
FECHA: - 5 SEI. 2005  
HBLE. SR. CONSELLER DE  
TERRITORI I HABITATGE

CIRCUITO 4 : CAMINOS RURBANOS

C\_4

Anexo 2




**GENERALITAT VALENCIANA**  
 CONSELLERIA DE TERRITORI I HABITATGE  
 APROBACIÓ DEL PL. DE ORDENACIÓ DEL SECTOR DE LA TORRE  
 FECHA - 5 SET. 2005  
 HBLE. SR. CONSELLER DE TERRITORI I HABITATGE

-  CIRCUI TO 1 : VIAS RAPIDAS
-  CIRCUI TO 2 : VIA DE SERVICIO (VIARIO PREEXISTENTE)
-  CIRCUI TO 3 : VIA PERIMETRAL
-  CIRCUI TO 3 : VIA PERIMETRAL (VIARIO PREEXISTENTE)
-  CIRCUI TO 4 : CAMINOS RURBANOS
-  LINEA DE FERROCARRIL
-  LIMITE DEL SECTOR