

R.E. 8/03/10  
Nº 500



DILIGENCIA: La pongo yo, la Secretaria, para hacer constar que el presente documento fue aprobado provisionalmente en sesión plenaria de 31 de marzo de 2010, para cumplimentar las condiciones impuestas por la Comisión Territorial de Urbanismo de Valencia en su sesión de 31 de marzo de 2009. Albalat dels Sorells, a 1 de abril de 2010.

---

## MOVILIDAD URBANA: DIAGNOSIS Y DIRECTRICES DE ACTUACIÓN EN ALBALAT DELS SORELLS (VALENCIA)

---

DILIGENCIA: La pongo yo, la Secretaria, para hacer constar que el presente documento, texto refundido del Plan General de Ordenación Urbana de Albalat dels Sorells -sin Catálogo de Protección- datado a mes de junio de 2012, cumplimenta la subsanación requerida en el

informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural con fecha 13/07/2012, ha sido aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo de Valencia en su sesión de 23 de julio de 2012. En Albalat del Sorells, a 17/09/2012.

LA SECRETARIA



VALENCIA, DICIEMBRE DE 2009

INGENIERO AUTOR  
**RAÚL MONTESINOS MARTÍNEZ**  
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos



INSTITUT TEKNIK BINA DIRGANDA DAN TERBUKA  
DESAKAWAHAN DAN ANGKASA  
M. LINDA



## ÍNDICE



- 1.- OBJETO.
  - 1.1.- Introducción.
  - 1.2.- Contexto territorial.
  - 1.3.- Población.
    - 1.3.1.- El comportamiento demográfico y la sostenibilidad.
    - 1.3.2.- El núcleo urbano y sus habitantes.
  - 1.4.- La nueva cultura de la movilidad urbana.
    - 1.4.1.- La política comunitaria.
    - 1.4.2.- La política municipal. Estrategias globales de actuación.
    - 1.4.3.- Aplicación general en la localidad de Albalat dels Sorells.
- 2.- TRANSPORTES NO MOTORIZADOS: EL PEATÓN Y LA BICICLETA.
  - 2.1.- Diagnósis de la situación actual.
    - 2.1.1.- Las secciones viarias.
    - 2.1.2.- Vías ciclables.
  - 2.2.- Directrices de actuación.
    - 2.2.1.- Modificación de las secciones viarias.
    - 2.2.2.- Usos de las vías pecuarias.
    - 2.2.3.- Creación de ejes de conexión.
    - 2.2.4.- Intermodalidad.
    - 2.2.5.- Sistemas de gestión.
- 3.- TRANSPORTE PÚBLICO.
  - 3.1.- Diagnósis de la situación actual.
    - 3.1.1.- El transporte ferroviario.
    - 3.1.2.- El transporte por carretera.
    - 3.1.3.- Accesibilidad actual al transporte público.
  - 3.2.- Directrices de actuación.
    - 3.2.1.- Sobre el transporte ferroviario.
    - 3.2.2.- Sobre el transporte por carretera.
- 4.- EL VEHÍCULO PRIVADO.
  - 4.1.- Diagnósis de la situación actual.
    - 4.1.1.- Planeamiento viario.

DILIGENCIA: La pongo yo, la Secretaria, para hacer constar que el presente documento, texto refundido del Plan General de Ordenación Urbana de Albalat dels Sorells -sin Catálogo de Protección- datado a mes de junio de 2012, cumplimenta la subsanación requerida en el

informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural con fecha 13/07/2012, ha sido aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo de Valencia en su sesión de 23 de julio de 2012. En Albalat del Sorells, a 17/09/2012.  
LA SECRETARIA



4.1.2.- Tráfico.

4.1.3.- Parque móvil.

4.1.4.- El vehículo privado y el entorno urbano de Albalat dels Sorells.

4.2.- Directrices de actuación.

4.2.1.- Actuaciones en el entorno metropolitano de Valencia.

4.2.2.- El vehículo privado.

4.2.3.- El estacionamiento.

4.2.4.- La interacción vehículo-peatón.

5.- CONCLUSIÓN.

DILIGENCIA: La pongo yo, la Secretaria, para hacer constar que el presente documento, texto refundido del Plan General de Ordenación Urbana de Albalat dels Sorells -sin Catálogo de Protección- datado a mes de junio de 2012, cumplimenta la subsanación requerida en el

informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural con fecha 13/07/2012, ha sido aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo de Valencia en su sesión de 23 de julio de 2012. En Albalat del Sorells, a 17/09/2012.  
LA SECRETARIA



MOVILIDAD URBANA: DIAGNOSIS Y DIRECTRICES DE ACTUACIÓN EN ALBALAT DELS SORELLS (VALENCIA)



## OBJETO.

Se describen en el presente documento las diferentes alternativas y modalidades de las que disponen los ciudadanos de la localidad de Albalat dels Sorells (Valencia), para satisfacer sus necesidades y hábitos de desplazamiento en el ámbito territorial en el que se ubica la citada población, para **posteriormente, mediante estudios de mayor entidad y profundidad**, adecuar la oferta de transporte público a las exigencias de la demanda y optimizar el aprovechamiento de los recursos disponibles.

### 1.1. INTRODUCCIÓN.

La Ley 4/2004, de 30 de junio, de la Generalitat Valenciana, de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje (LOTPP), establece que:

2. *Los objetivos de la ordenación del territorio y el desarrollo urbanístico en la Comunidad Valenciana son la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos y el desarrollo sostenible.*
3. *La política territorial de la Generalitat dirigida a la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos se basará, fundamentalmente, en:*
  1. *Mejora del entorno urbano y de su incidencia sobre el paisaje.*
  2. *Accesibilidad del ciudadano en el entorno urbano.*
  3. **Eficiencia de la movilidad urbana y fomento del transporte público.**
  4. *Calidad, racionalidad y eficiencia en la ordenación e implantación de los equipamientos y dotaciones públicas de la ciudad o del medio rural, procurando la convergencia cuantitativa y cualitativa con las zonas urbanas desarrolladas.*
  5. *Implementación de un sistema policéntrico de ciudades.*
  6. *Previsión en las zonas de desarrollo urbano de suelo para viviendas sujetas a algún régimen de protección pública.*
  7. *Participación activa de los ciudadanos y de las administraciones en los procesos de planificación territorial y urbanística.*

Los Artículos 12 y 13 incluidos en el Capítulo II: Accesibilidad del ciudadano. Movilidad urbana y transporte público, del Reglamento de Ordenación y Gestión Territorial y Urbanística (Decreto 67/2006, de 19 de mayo, del Consell [2006/6112]), desarrollan las previsiones contenidas en la LOTPP relativas a la movilidad urbana. En este sentido se hace especial hincapié en la necesidad de reservar espacios específicos que permitan la generación de una red de comunicaciones en las ciudades y entre las diferentes áreas urbanas, fomentando la utilización del transporte público y colectivo y garantizando la accesibilidad del ciudadano a la totalidad de los espacios públicos.

## 1.2. CONTEXTO TERRITORIAL.

Albalat dels Sorells es un municipio situado al norte de la comarca de L'Horta, en la zona central de la subcomarca de L'Horta Nord. Integrado en el Área Metropolitana de Valencia, a 9 Km de la capital, forma junto con otros municipios una agrupación sucesiva de núcleos asentados a lo largo de la carretera N-340, con disposición paralela al Mar Mediterráneo.

Linda al Norte con los términos municipales de Museros y Albuixech, al Sur con el término municipal de Foios, al Este con el Mar Mediterráneo y al Oeste con el término municipal de Moncada.

La superficie del término municipal de Albalat dels Sorells es de 4,6 Km<sup>2</sup> y se dispone de forma longitudinal desde el Este, lindante con el Mar Mediterráneo, al Oeste, hacia el término de Moncada, actuando la Vereda de Lliria como límite del término. Su situación geográfica le confiere una gran homogeneidad topográfica, con una altitud media de 10 m.s.n.m. y pendientes inferiores al 2% prácticamente en la totalidad del término.

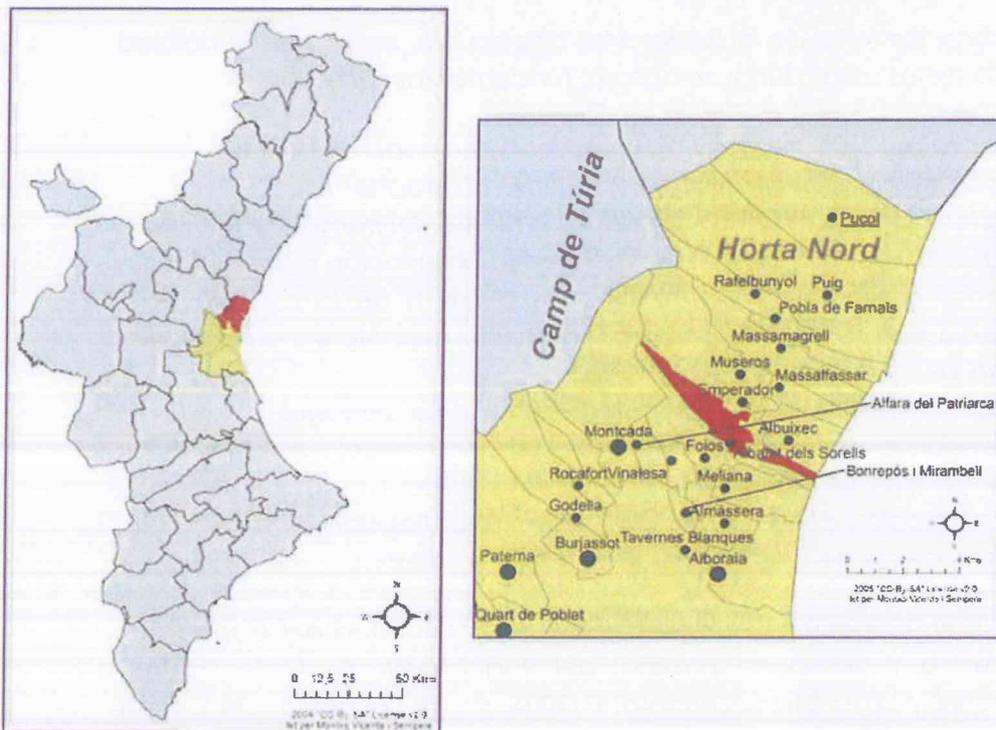


Figura 1.- Localización geográfica Albalat dels Sorells.

## 1.3. POBLACIÓN.

### 1.3.1. El comportamiento demográfico y la sostenibilidad

DILIGENCIA: La pongo yo, la Secretaria, para hacer constar que el presente documento, texto refundido del Plan General de Ordenación Urbana de Albalat dels Sorells -sin Catálogo de Protección- datado a mes de junio de 2012, cumplimenta la subsanación requerida en el

informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural con fecha 13/07/2012, ha sido aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo de Valencia en su sesión de 23 de julio de 2012. En Albalat del Sorells, a 17/09/2012.  
LA SECRETARIA



*[Handwritten signature in blue ink]*



## MOVILIDAD URBANA: DIAGNOSIS Y DIRECTRICES DE ACTUACIÓN EN ALBALAT DELS SORELLS (VALENCIA)

El comportamiento demográfico de un territorio, es causa y consecuencia de su modelo y su desarrollo. Causa porque las personas son el motor y las verdaderas protagonistas de la actividad territorial y consecuencia porque, en función del nivel, el estilo y la calidad de vida, se deriva un comportamiento demográfico determinado.

La integración de la variable ambiental y sobre todo social en las estrategias de desarrollo (principalmente en las políticas urbanísticas y económicas) es clave para el futuro de cualquier población y su sostenibilidad, siendo el principal mensaje del desarrollo sostenible el fomento de un desarrollo para todos en el tiempo, sin condicionar los principales valores de un municipio: su territorio y su riqueza.

Se puede definir a la población como el número de personas que habitan en un entorno concreto y que tienen unas necesidades específicas tanto materiales, como de servicios comunitarios. El modo o forma en que la comunidad o sociedad da respuestas a tales necesidades (modelo de consumo y de producción) incide en la sostenibilidad o insostenibilidad de uno u otro modelo.

Es por esto que, dado que el tamaño poblacional de una comunidad ejerce una presión determinada (en base a su modelo de consumo y producción de bienes y servicios) sobre el territorio y por tanto, con incidencia (positiva o negativa) en su sostenibilidad, se hace necesario el análisis demográfico que a continuación se expone.

### 1.3.2. El núcleo urbano y sus habitantes.

Albalat dels Sorells cuenta con 3.758 habitantes (2008), apreciándose un crecimiento de la población durante el periodo 2006-2008, tras la estabilidad mostrada durante los años anteriores de la última década (1998-2005).

La evolución demográfica de Albalat dels Sorells está claramente influenciada por la cercanía del municipio a la ciudad de Valencia y por su estrecha relación con los municipios limítrofes.

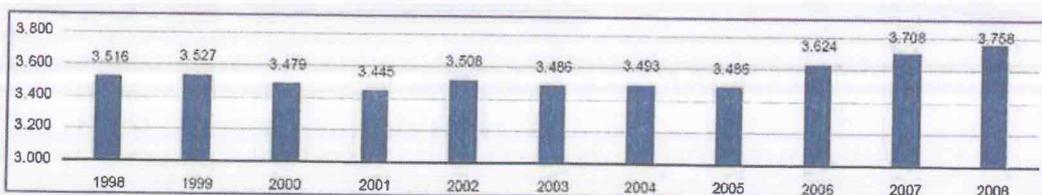


Gráfico 1.- Evolución de la población. Ficha Municipal de Albalat dels Sorells. Institut Valencià d'Estadística.

La estructura de la población actual presenta una población de edad media-joven, concentrándose la mayor parte entre los 20 y los 54 años, con valores



de los índices de tendencia y renovación de la población activa, muy superiores a los de la provincia de Valencia.

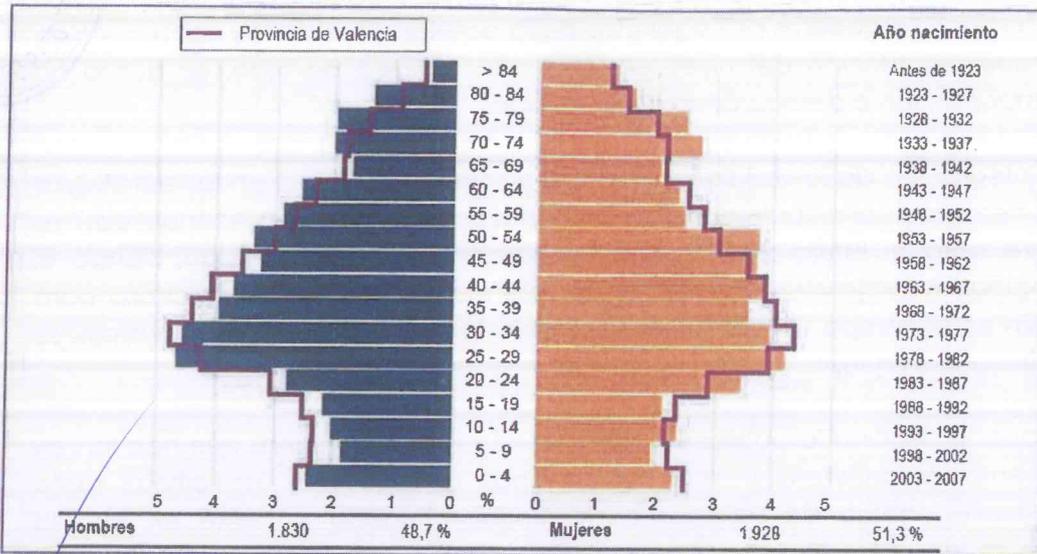


Gráfico 2.- Estructura de la población. Ficha Municipal de Albalat dels Sorells. Institut Valencià d'Estadística.

Además, durante los últimos años se ha invertido la tendencia negativa experimentada desde 1998 en el crecimiento vegetativo, considerando a este como la capacidad natural de una población para crecer por sí misma (diferencia entre el número de nacimientos y defunciones).

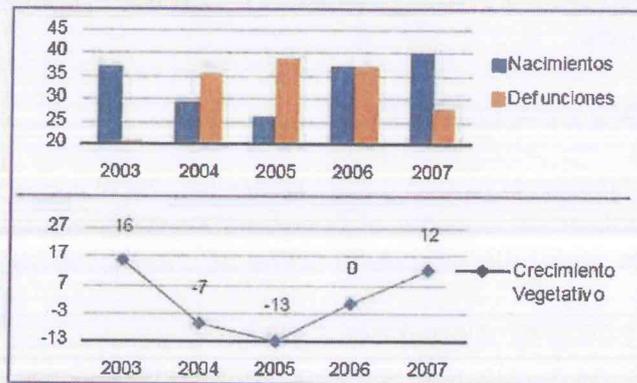


Gráfico 3.- Movimiento natural de la población. Ficha Municipal de Albalat dels Sorells. Institut Valencià d'Estadística.

#### 1.4. LA NUEVA CULTURA DE LA MOVILIDAD URBANA.

Las zonas urbanas se enfrentan en la actualidad al reto de conseguir un transporte sostenible desde los puntos de vista medioambiental (CO2, contaminación atmosférica, ruido) y de la competitividad (congestión) y que además, atienda las inquietudes sociales: desde la necesidad de responder a problemas sanitarios y a la evolución demográfica, hasta la consideración de

informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural con fecha 13/07/2012, ha sido aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo de Valencia en su sesión de 23 de Julio de 2012. En Albalat dels Sorells, a 17/09/2012.

LA SECRETARIA

DILIGENCIA: La pongo yo, la Secretaria, para hacer constar que el presente documento, texto refundido del Plan General de Ordenación Urbana de Albalat dels Sorells -sin Catálogo de Protección- dado a mes de junio de 2012, cumple la subsanación requerida en el



MOVILIDAD URBANA: DIAGNOSIS Y DIRECTRICES DE ACTUACIÓN EN ALBALAT DELS SORELLS (VALENCIA)

las necesidades de personas con movilidad reducida, familias y niños, pasando por el refuerzo de la cohesión económica y social.

El desarrollo de sistemas de transporte eficaces en zonas urbanas es una tarea que resulta cada vez más compleja en unas ciudades congestionadas y con una expansión urbana cada vez mayor, desempeñando las autoridades públicas un papel crucial a la hora de establecer la planificación, los fondos y el marco regulador.

#### 1.4.1. La política comunitaria<sup>1</sup>.

(1) "Plan de Acción de Movilidad Urbana". COM (2009) 490 final de 30 de Septiembre de 2009.

La reciente Comunicación de la Comisión Europea (COM (2009) 279) sobre un futuro sostenible para los transportes, incluye a la urbanización y sus impactos sobre el transporte, entre los principales retos a los que hay que dar respuesta para aumentar la sostenibilidad del sistema de transporte. Además aboga por actuar de forma coordinada y eficaz para afrontar el desafío de la movilidad urbana y propone un marco a escala de la UE para facilitar la adopción de medidas a las autoridades locales.

Los sistemas de transporte urbano son componentes del sistema de transporte europeo, no pudiendo alcanzar otras políticas de la UE (cohesión, medio ambiente, salud, etc.) sus objetivos sin tener en cuenta especificidades urbanas tales como la movilidad. La normativa y las políticas de la UE relativas a la movilidad urbana se han ido desarrollando en los últimos años, desde el "Libro Verde. Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana". COM (2007) 551 de 25 de Septiembre de 2007, hasta el "Plan de Acción de Movilidad Urbana". COM (2009) 490 final de 30 de Septiembre de 2009, contribuyendo a la creación de gran cantidad de planteamientos innovadores, cuya difusión y reproducción a escala europea pueden permitir a las autoridades públicas lograr más y mejores resultados a menor coste.

La movilidad urbana sostenible reviste creciente importancia en la sociedad actual, cada vez más concentrada en las aglomeraciones urbanas. Las medidas adoptadas en el marco del Plan de Acción de Movilidad Urbana, tienen la intención de ayudar a todos los agentes en la UE y su industria a conformar activamente una futura sociedad global que responda a las necesidades de los ciudadanos, ofreciéndoles armonía, calidad de vida y sostenibilidad.

Las medidas propuestas se centran en seis temas que responden a los resultados más importantes de la consulta y el debate que siguieron a la publicación del Libro Verde:



MOVILIDAD URBANA: DIAGNOSIS Y DIRECTRICES DE ACTUACIÓN EN ALBALAT DELS SORELLS (VALENCIA)

### TEMA 1: PROMOVER POLÍTICAS INTEGRADAS.

Con un planteamiento integrado pueden manejarse mejor la complejidad de los sistemas de transporte urbano, las cuestiones de gobierno y las conexiones entre las ciudades y las zonas o regiones que las rodean, la interdependencia entre modos de transporte, las limitaciones dentro del espacio urbano y la función de los sistemas urbanos en el sistema de transporte europeo. Se necesita un planteamiento integrado no sólo para el desarrollo de una infraestructura y unos servicios de transporte, sino también para la elaboración de políticas que vinculen el transporte con la protección del medio ambiente, un entorno saludable, la ordenación territorial, la vivienda, los aspectos sociales de la accesibilidad y la movilidad, así como la política industrial.

### TEMA 2: RESPONDER A LAS NECESIDADES DE LOS CIUDADANOS.

Un transporte público de gran calidad y asequible es la piedra angular de un sistema de transporte urbano sostenible. Fiabilidad, información, seguridad y facilidad de acceso son vitales para que los servicios de autobús, metro y tranvía atraigan a los ciudadanos. Garantizar un elevado nivel de protección de los derechos de los pasajeros, incluidos los pasajeros de movilidad reducida, es uno de los objetivos importantes que se ha marcado la Comisión.

### TEMA 3: ECOLOGIZAR EL TRANSPORTE URBANO.

Muchas ciudades de la UE aplican políticas respetuosas con el medio ambiente. Una actuación a nivel de la UE puede contribuir a reforzar los mercados de nuevas tecnologías de vehículos no contaminantes y de combustibles alternativos. Eso favorecerá directamente a la industria de la UE, promoverá entornos saludables y contribuirá a la recuperación de la economía europea. Al hacer pagar al usuario los costes externos que provoca (medioambientales, de la congestión y otros), de acuerdo con el principio de que quien contamina, paga, la internalización de los costes externos puede, con el tiempo, alentar a los usuarios del transporte a optar por vehículos o modos de transporte menos contaminantes, a utilizar infraestructuras menos congestionadas o a viajar en diferente momento.

### TEMA 4: INTENSIFICAR LA FINANCIACIÓN.

Para sacar el máximo provecho de una movilidad urbana sostenible son a menudo necesarias inversiones en infraestructuras, vehículos, nuevas tecnologías, mejora de los servicios, etc. La mayor parte de los gastos los cubren fuentes locales, regionales o nacionales. Las fuentes locales de financiación son variadas y cabe citar entre ellas los impuestos locales, las tarifas del transporte de pasajeros, las tasas de estacionamiento, los gravámenes de acceso a zonas ecológicas, el peaje urbano o la financiación

MOVILIDAD URBANA: DIAGNOSIS Y DIRECTRICES DE ACTUACIÓN EN ALBALAT DELS SORELLS (VALENCIA)

privada. Las crecientes necesidades de financiación de complejos sistemas de transporte y la disminución probable de la financiación pública son los principales desafíos para el futuro.

TEMA 5: COMPARTIR EXPERIENCIAS Y CONOCIMIENTOS.

La Comisión ayudará a los interesados a aprovechar la experiencia adquirida y apoyará el intercambio de información, en particular sobre los sistemas modelo desarrollados en el marco de programas comunitarios. También puede ayudar a las ciudades con menos experiencia, conocimientos y recursos financieros a aprovechar las prácticas desarrolladas por ciudades más adelantadas en el campo de la movilidad urbana sostenible, por ejemplo en asuntos tales como la seguridad de peatones y ciclistas, donde un intercambio de mejores prácticas puede aumentar la seguridad de los usuarios vulnerables de la vía pública en zonas urbanas.

TEMA 6: OPTIMIZAR LA MOVILIDAD URBANA.

Una integración eficaz, la interoperabilidad y la interconexión entre diferentes redes de transporte son elementos clave de un sistema de transporte eficiente, lo cual puede facilitar la transferencia modal hacia modos de transporte más respetuosos con el medio ambiente. Unas modalidades de transporte público asequibles y favorables a las familias son fundamentales para animar a los ciudadanos a depender menos del coche, a utilizar el transporte público, a pasear y utilizar la bicicleta más a menudo y a considerar otras formas de movilidad, como los vehículos multiusuarios y el uso compartido del coche o de la bicicleta. No hay que olvidar la función que pueden realizar otros medios de transporte, como las bicicletas eléctricas, los ciclomotores y las motocicletas, además de los taxis.

**1.4.2. La política municipal. Estrategias globales de actuación.**

Como ya se ha mencionado, una política sostenible de movilidad pasa por promocionar el acceso a un transporte público de calidad, por fomentar la utilización de medios de transporte no motorizados y por apostar por un uso racional del vehículo privado. De este modo, se hace necesario establecer una serie de principios básicos que deben tenerse en cuenta en cualquier iniciativa de ámbito local:

- **Potenciar la planificación estratégica:** Mediante modelos de crecimiento y desarrollo urbano que desemboquen en ciudades más habitables.
- **Ejercer la gobernabilidad:** Siendo rigurosos en el cumplimiento de la legislación y la normativa sectorial existente y combatiendo la indisciplina vial mediante medidas directas y sancionadoras y a través



MOVILIDAD URBANA: DIAGNOSIS Y DIRECTRICES DE ACTUACIÓN EN ALBALAT DELS SORELLS (VALENCIA)

- de medidas preventivas, basadas en programas de educación vial promocionados desde los propios servicios municipales.
- **Garantizar el derecho a la accesibilidad universal:** Ya que todo el mundo tiene derecho a la movilidad, es imprescindible tener en cuenta las necesidades específicas de determinados colectivos: niños, tercera edad y minusválidos.
  - **Implementar alternativas de menor impacto ambiental:** Aprovechando y promoviendo alternativas de transporte, que atenúen los efectos generados por el actual modelo de movilidad sobre la calidad atmosférica y el nivel acústico de las ciudades.
  - **Mejorar la calidad del espacio urbano:** El desarrollo urbanístico y el crecimiento del parque automovilístico han hecho que la convivencia entre peatones, vehículos privados, transporte público, motos y bicicletas en las ciudades sea cada vez más compleja. Todos estos elementos necesitan su espacio en la vía urbana. Las administraciones locales, mediante sus instrumentos de planeamiento, han de distribuir este espacio en función de las necesidades de cada zona, con el objetivo de conseguir una movilidad más racional.
  - **Diseñar sistemas de transporte mallados e intermodales:** Huyendo de los tradicionales sistemas radiales y potenciando la combinación del transporte público con los medios no motorizados.
  - **Fomentar el uso del transporte público:** Como alternativa al dominio absoluto del vehículo particular en los desplazamientos urbanos. Como cualquier otro medio de transporte, el público, también necesita su espacio en la red viaria.
  - **Establecer políticas directas de apoyo a medios de transporte no motorizados:** Mediante la jerarquización de los usos del espacio viario, la recuperación de los espacios perdidos por los peatones y la conexión de dichos espacios peatonales con los principales equipamientos o centros de atracción de viajes a pié y mediante la creación de carriles específicos para la circulación de bicicletas, principalmente con segregación del resto de usuarios o eventualmente compartidos.

#### 1.4.3. Aplicación general a la localidad de Albalat dels Sorells.

La materialización de las políticas de movilidad sostenible en el municipio de Albalat dels Sorells, puede llevarse a cabo a partir de actuaciones muy diversas. La puesta en marcha de dichas actuaciones debe realizarse de forma consensuada entre los agentes sociales de la población y la experiencia contrastada de las mismas en otros ámbitos urbanos. En cualquier caso, los objetivos fundamentales de todas ellas se sintetizan en:

1. Fomento de la peatonalidad y del uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo.
2. Disminución de la utilización de vehículos motorizados.

MOVILIDAD URBANA: DIAGNOSIS Y DIRECTRICES DE ACTUACIÓN EN ALBALAT DELS SORELLS (VALENCIA)

### 3. Fomento del empleo del transporte público.

Es por esto que las estrategias globales de actuación pueden concretarse en las directrices y actuaciones siguientes:

- **Actuaciones sobre el viario público:** que garanticen la convivencia equilibrada de los diversos modos de transporte, eliminando la supremacía tradicional del automóvil sobre el resto de modos.
- **Actuaciones sobre la segregación de tráfico:** mejorando la seguridad vial de los modos más desprotegidos y garantizando la conexión de los viales específicos con los nodos de mayor demanda (equipamientos).
- **Actuaciones encaminadas a fomentar el uso de la bicicleta:** mediante políticas municipales que pueden englobar medidas tales como la instauración de un servicio municipal de bicicletas para el uso público, con puntos de recogida y entrega distribuidos a lo largo del municipio, la declaración del "día de la bicicleta" en el calendario municipal, restricciones al tráfico motorizado en el centro urbano durante los días festivos, medidas de gestión que favorezcan la custodia y vigilancia de las bicicletas, utilización de la bicicleta por parte de los organismos locales, etc ...
- **Actuaciones encaminadas a fomentar el uso del transporte público:** mediante programas específicos de concienciación ciudadana y seguridad vial, incidiendo en los beneficios personales (salud pública) así como en las ventajas colectivas (calidad de vida y medioambiental), fomentando el transporte intermodal mediante la coordinación con los operadores locales de transporte público de los aspectos relativos al transporte de la bicicleta en los vehículos por ellos gestionados, disponiendo zonas de aparcamiento seguras en las proximidades de las estaciones, etc ...

## 2. TRANSPORTES NO MOTORIZADOS: EL PEATÓN Y LA BICICLETA.

El espacio público es el escenario de la interacción social cotidiana, donde los servicios y actividades se distribuyen de forma eficaz y eficiente, para satisfacer las necesidades urbanas colectivas que trascienden los límites de los intereses individuales.

En la actualidad los vehículos motorizados invaden este espacio, alejando al mismo de los usos y funciones urbanas que le son intrínsecas y obligan al peatón a recluírse en un ámbito más reducido. La calidad de vida se ve inmediatamente perjudicada, aumentando los riesgos de accidentes viarios, la contaminación acústica, las emisiones y el detrimento de la salud pública.

El abuso de los combustibles fósiles en el transporte está produciendo graves daños ambientales y de salud en los entornos urbanos. Este hecho exige una



## MOVILIDAD URBANA: DIAGNOSIS Y DIRECTRICES DE ACTUACION EN ALBALAT DELS SORRELLS (VALENCIA)

Reformulación de la movilidad urbana para dar mayor protagonismo al uso de los modos de transporte sostenibles como la bicicleta y al fomento de la peatonalización de los espacios urbanos.

El aumento de los desplazamientos en bicicleta detectado en muchas ciudades españolas consolida a este vehículo como una alternativa idónea para los desplazamientos urbanos, no sólo desde el punto de vista de la movilidad sino también desde el del medio ambiente y la salud.

Por otra parte, los procesos de jerarquización viaria y peatonalización urbana tienen como objetivo retornar a un ámbito urbano más tranquilo, en el que los desplazamientos a pie o en bicicleta tengan prioridad frente a otras alternativas de movilidad y faciliten la comunicación social y un uso más humano de la vía pública. La peatonalización contribuye asimismo a cohesionar los barrios, puesto que convierte la calle en una prolongación de las viviendas y edificios en la que la comunicación humana se prioriza ante la demanda de movilidad a motor.

### 2.1. DIAGNOSIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL.

#### 2.1.1. Las secciones viarias<sup>2</sup>.

(2) "Criterios de movilidad en zonas urbanas". Fundación RACC.

La red viaria actual es el escenario de interacción de todos los modos de transporte y el elemento básico sobre el cual se debe actuar. El concepto clave para asignar el mejor uso a cada vía es la jerarquización. El análisis de la red permite establecer una jerarquía de usos del espacio viario que permita la coexistencia entre peatones, coches privados y el resto de transportes.

Las necesidades de cada vía quedan establecidas en función del número de vehículos que circulen, de su entorno y del uso que diariamente le dan los ciudadanos. Así, la red vial de un entorno urbano puede dividirse básicamente en dos tipos de vías:

- **Calles de pasar (red básica)**, caracterizadas por un importante volumen de circulación y por garantizar la conectividad entre varias zonas de la ciudad.
- **Calles de estar (red local)**, donde debe priorizarse la figura de los peatones y limitar la presencia de vehículos (pacificación del tráfico).

Las **calles de pasar** tienen que garantizar la conectividad y la fluidez de la circulación de los vehículos privados y del transporte público, mediante un número mínimo de carriles y una gestión eficaz del tráfico (regulación semafórica, señalización, carriles multiuso, mobiliario urbano...), sin restringir la



MOVILIDAD URBANA: DIAGNÓSTIC Y DIRECTRICES DE ACTUACIÓN EN ALBALAT DELS SORELLS (VALENCIA)

capacidad de circular de los peatones. Paralelamente, y si se dispone de suficiente espacio, pueden crearse carriles multiuso, con aplicaciones distintas en función de la demanda, como carga y descarga o aparcamiento de residentes. La velocidad máxima permitida será de 50 km/h. El conjunto de calles para pasar configura la red básica de una ciudad.

Por el contrario, las **calles de estar** configuran la red local de una ciudad y tienen que dar prioridad, por este orden, a la circulación de peatones, a los aparcamientos (regulados y de residentes), al reparto de mercancías (zonas de carga y descarga), a la circulación de bicicletas y, finalmente, al tráfico local de vehículos. En comparación con las vías de la red básica, las calles de la red local tienen una intensidad de tráfico inferior y una amplitud menor entre fachadas. El límite de velocidad será de 50 km/h, excepto en las:

- **Zonas 30**, con distinción entre el espacio de la acera y la calzada, situados en distinto nivel, y con una velocidad máxima que no puede superar los 30 km/h.
- **Zonas peatonales**, formadas por calles de pavimento único, destinadas de forma prioritaria a los peatones, permiten el acceso a residentes, al reparto de mercancías y a los servicios. Excepcionalmente se puede permitir el paso del transporte público y de las bicicletas. La velocidad máxima permitida debe ser de 20 km/h.

A partir de la definición de las vías, se articula el espacio que corresponde a cada modo de transporte: pie, vehículo privado, transporte público motocicletas y bicicletas.

	CLASIFICACIÓN VIARIA			
	VÍAS DE PASAR	VÍAS DE ESTAR		
		PEATONALES	CON PRIORIDAD PARA LOS PEATONES	ZONA 30
ANCHURA ENTRE FACHADAS	> 7 metros	< 7 metros (*)	< 7 metros	> 7 metros
VOLUMEN DE PEATONES	-	Alto o vías incluidas en zonas peatonales	Bajo/Medio	Bajo/Medio
APARCAMIENTO	Sí	Excepcional (señalización específica)		Sí
PLATAFORMA	Segregación calzada-acera	Única		Segregación calzada-acera
BICICLETAS	Segregadas	Velocidad limitada en función del flujo de peatones	Coexistencia	

(\*) Todas las de < 7 metros tendrán que ser peatonales, pero su amplitud puede ser superior en caso de existir un intenso flujo de peatones.

Tabla 1.- Clasificación viaria. Fuente: "Criterios de movilidad en zonas urbanas". Fundación RACC.



- Distancia entre fachadas  $\leq 6$  m.
- Distancia entre fachadas entre 6 y 12 m.
- Distancia entre fachadas  $> 12$  m.

DILIGENCIA: La pongo yo, la Secretaria, para hacer constar que el presente documento, texto refundido del Plan General de Ordenación Urbana de Albalat dels Sorells -sin Catálogo de Protección- datado a mes de junio de 2012, cumplimenta la subsanación requerida en el

informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural con fecha 13/07/2012, ha sido aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo de Valencia en su sesión de 23 de julio de 2012. En Albalat del Sorells, a 17/09/2012.  
LA SECRETARIA



Figura 2.- Zonificación del núcleo urbano de Albalat del Sorells en función de la anchura entre fachadas.



-  ZONA NÚCLEO HISTÓRICO (NUH)
-  ZONA AMPLIACIÓN DE CASCO (ACA)
-  ZONA ENSANCHE (ENS)
-  ZONA VIVIENDAS ADOSADAS (ADO)
-  ZONA INDUSTRIAL EN MANZANA (INM)

DILIGENCIA: La pongo yo, la Secretaria, para hacer constar que el presente documento, texto refundido del Plan General de Ordenación Urbana de Albalat dels Sorells -sin Catálogo de Protección- datado a mes de junio de 2012, cumplimenta la subsanación requerida en el

informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural con fecha 13/07/2012, ha sido aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo de Valencia en su sesión de 23 de julio de 2012. En Albalat del Sorells, a 17/09/2012.  
LA SECRETARIA

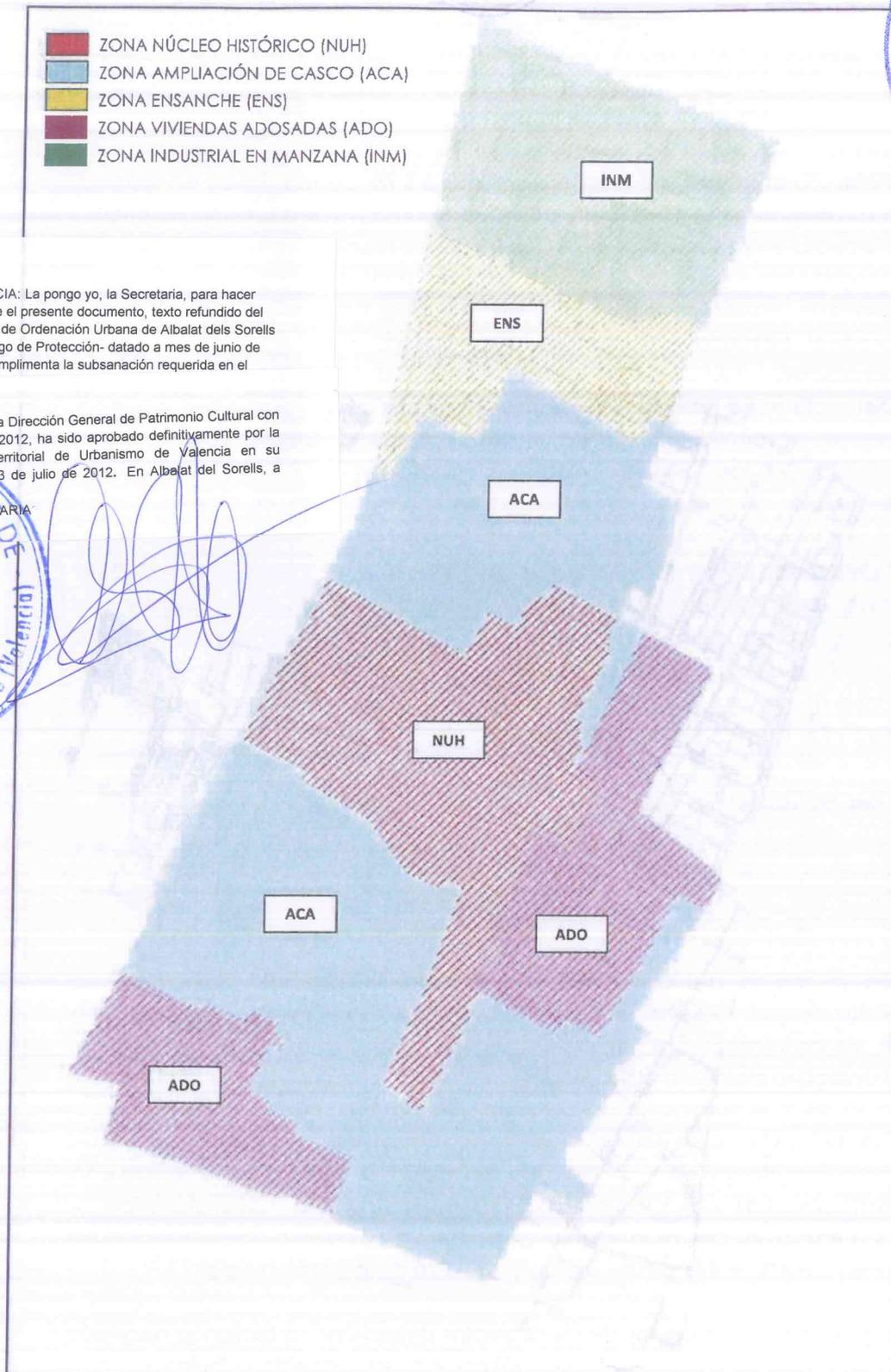


Figura 3.- Fichas de Zonificación, Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de 1991 de Albalat dels Sorells.



MOVILIDAD URBANA: DIAGNOSIS Y DIRECTRICES DE ACTUACION EN ALBALAT DELS SORELLS (VALENCIA)

Tras el análisis de la red viaria existente en el municipio de Albalat dels Sorells y según la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de 1991, se pueden diferenciar tres zonas, en función de la anchura entre fachadas:

- **Distancia entre fachadas igual o inferior a 6 m:** concentrada en la zona más antigua de la población, calificada como Núcleo Urbano Histórico.
- **Distancia entre fachadas de entre 6 y 12 m:** localizada en las zonas más antiguas de la población y en aquellos puntos que constituyeron los primeros desarrollos urbanísticos de la misma, calificados como Núcleo Urbano Histórico, Ampliación de Casco, Ensanche y Viviendas adosadas.
- **Distancia entre fachadas superior a 12 m:** concentradas en las zonas de nuevo desarrollo urbanístico y zonas industriales, calificadas como Ampliación de Casco, Viviendas Adosadas y Zona Industrial en Manzana.

Albalat dels Sorells presenta una buena oferta viaria, propicia para el equilibrio de espacios, para la peatonalización y/o la priorización del tráfico peatonal y para el uso compartido con la bicicleta, no viéndose en la actualidad materializado dicho potencial, disponiéndose secciones viarias con mayores dotaciones para el tráfico rodado y en su mayoría desprovistas de infraestructuras propias para la bicicleta.

#### 2.1.2. Vías ciclables<sup>3-4</sup>.

(3) "Manual de las vías ciclistas de Gipuzkoa". Departamento para el Desarrollo Sostenible. Diputación Foral de Gipuzkoa.

(4) "Criterios para el trazado y diseño de las vías ciclistas". Plan director de movilidad ciclista de Madrid. Área de Gobierno de Obras y Espacios Públicos. Ayuntamiento de Madrid.

En el marco de la movilidad sostenible, la bicicleta constituye un instrumento de gran utilidad, que aporta sustanciales ventajas a todos y cada uno de los problemas ambientales y sociales de la movilidad tanto en el ámbito colectivo como en el individual.

Obviamente, todas esas ventajas se podrán materializar si se produce un cambio en la cultura y en el modelo de movilidad, es decir, si se produce una transferencia real de viajes motorizados a la bicicleta y si la mayor parte de los usuarios automovilísticos modifican sus hábitos de conducta hacia medios de transporte más eficientes desde el punto de vista ambiental y social.

En cualquier caso, al margen de los aspectos colectivos, la bicicleta aporta a los individuos una serie de beneficios y ventajas que no pueden obviarse:

- **Economía:** la amortización de una bicicleta es muy rápida en relación al coste del desplazamiento alternativo en medios motorizados.

DILIGENCIA: La pongo yo, la Secretaría, para hacer constar que el presente documento, texto refundido del Plan General de Ordenación Urbana de Albalat dels Sorells -sin Catálogo de Protección- datado a mes de junio de 2012, cumplimenta la subsanación requerida en el

informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural con fecha 13/07/2012, ha sido aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo de Valencia en su sesión de 23 de julio de 2012. En Albalat del Sorells, a 17/09/2012.  
LA SECRETARIA

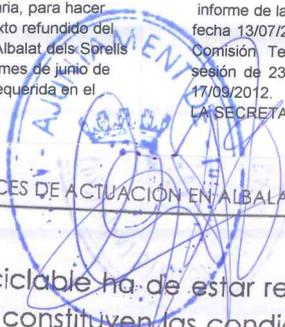


MOVILIDAD URBANA: DIAGNÓSTIC Y DIRECTRICES DE ACTUACIÓN EN ALBALAT DELS SORELLS (VALENCIA)

- **Rapidez:** para desplazamientos inferiores a 5 Km la bicicleta puede incluso ser más veloz que el automóvil.
- **Autonomía:** la bicicleta no requiere de un permiso especial de circulación y puede ser empleada por la inmensa mayoría de la población.
- **Salud:** el suave ejercicio del pedaleo contribuye a prevenir múltiples enfermedades y al mantenimiento corporal y mental de las personas

	BENEFICIOS COLECTIVOS DE LA NORMALIZACIÓN DE LA BICICLETA
<b>SALUD</b>	La salud de la población se beneficia de una mayor utilización de la bicicleta, tanto por mejora directa de la salud de los individuos que la emplean, como por la indirecta, derivada de una menor contaminación e índices de ruido.
<b>PELIGROSIDAD</b>	La bicicleta, por su pequeña capacidad de generar daños, produce una menor peligrosidad de las calles y vías en relación al tráfico motorizado.
<b>ENERGÍA</b>	En un futuro con crecientes problemas de suministro combustibles fósiles para el transporte, la bicicleta exige una ínfima parte de las necesidades energéticas de los medios motorizados.
<b>OTROS RECURSOS</b>	También la bicicleta tiene una gran eficiencia en relación a otros recursos, renovables o no renovables, que son necesarios para el funcionamiento del sistema de movilidad y que presentan incertidumbres de precio y suministro en el futuro.
<b>CONTAMINACIÓN</b>	La bicicleta, cuando circula, no emite contaminantes a la atmósfera y muy pocos al agua y al suelo. En su ciclo de vida completo, desde la fabricación a la conversión en residuo, los contaminantes son extremadamente reducidos en comparación con los vehículos motorizados.
<b>RUIDO</b>	El ruido de la circulación de bicicletas no genera problemas de salud o molestias a la población circundante o que transita por la misma calle.
<b>ECONOMÍA</b>	Las exigencias económicas de la bicicleta en términos de vías, aparcamientos, gastos policiales, etc., son mucho más pequeñas que las correspondientes a los vehículos motorizados.
<b>IMPACTO SOBRE EL TERRITORIO</b>	La bicicleta exige una menor ocupación, deterioro y fragmentación del territorio que otros medios de transporte, lo que supone una aportación significativa a las políticas de freno a la reducción de la biodiversidad.
<b>CONVIVENCIA</b>	La bicicleta facilita el contacto entre las personas que transitan por las calles y, por generar una menor perturbación del espacio público, contribuye a la convivencia y comunicación ciudadana.
<b>OCUPACIÓN DEL SUELO URBANO E INTRUSIÓN VISUAL</b>	La circulación y el aparcamiento de bicicletas requieren una superficie mucho menor de espacio urbano que los automóviles y, por tanto, también limitan la intrusión paisajística derivada de sus infraestructuras y su uso.

**Tabla 2.-** Beneficios colectivos de la normalización de la bicicleta.  
Fuente: "Manual de las vías ciclistas de Gipuzkoa". Diputación Foral de Gipuzkoa.



## MOVILIDAD URBANA: DIAGNOSIS Y DIRECTRICES DE ACTUACIÓN EN ALBALAT DELS SORELLS (VALENCIA)

El proceso de diseño de una red ciclable ha de estar regido por una serie de criterios básicos que, en conjunto, constituyen las condiciones ideales para la circulación en bicicleta. El objetivo central no es circular por una vía exclusiva para bicicletas, sino circular en bicicleta de una manera cómoda, segura y atractiva a través de una red viaria adaptada para el tránsito de bicicletas, donde se combinan distintas soluciones a lo largo de su recorrido en función de las características viarias de cada tramo.

Los rasgos principales de una red de vías ciclistas se deducen de la combinación de los siguientes criterios:

- **Usuario tipo:** a la hora de diseñar una red básica de vías ciclistas, es preciso la reflexión acerca de los usuarios previstos o proyectados y la experimentación de los mismos en el tráfico ciclista a lo largo del municipio.
- **Funcionalidad:** la red de vías ciclistas debe servir de cauce para la mayoría de los desplazamientos cotidianos del municipio entre los principales generadores de viajes, complementándose con otras redes de tipo local o comarcal. Además cabe la posibilidad de combinar la bicicleta con los medios de transporte colectivos, para paliar condicionantes disuasorios tales como las distancias.
- **Extensión:** la extensión de la red debe estar equilibrada para garantizar la accesibilidad de las vías ciclistas desde cualquier punto del municipio en un tiempo razonable.
- **Conectividad:** la red de vías ciclistas debe garantizar la conexión de los principales generadores potenciales de desplazamientos en bicicleta, entre los que se encuentran los centros dotacionales y administrativos del municipio.
- **Plazos de ejecución:** la extensión y la longitud de la red deben contrastarse con el plazo de ejecución, el cual debe ser realista para no defraudar las expectativas, pero tampoco generar una falta de funcionalidad que podría ser contraproducente para el conjunto.
- **Aprovechamiento de la infraestructura existente:** por lógica racional y funcional, la red debe apoyarse en la infraestructura ciclista existente.
- **Aprovechamiento de los proyectos de oportunidad detectados:** la implantación de una red de vías ciclista en la fase de planeamiento de los nuevos desarrollos urbanísticos no sólo permite reducir el presupuesto de una implantación posterior, sino también permite desarrollar soluciones de diseño de la red viaria más coherentes y de carácter integral.

Las condiciones climáticas de Albalat dels Sorells, su localización y características geográficas, su orografía absolutamente plana y el volumen y la juventud de su población, hacen del municipio un entorno territorial idóneo para el uso de la bicicleta.



En la actualidad, Albalat dels Sorells dispone de una ciclo-ruta (CR-300) que discurre paralela al trazado de la carretera CV-300, cuyo carril-bici no se ha extendido al casco urbano residencial. Dicha ciclo-ruta puede ser considerada como un corredor comarcal que une diversas poblaciones (Valencia - Meliana - Massamagrell - Puçol) que conectan a la misma con sus propias vías ciclables.

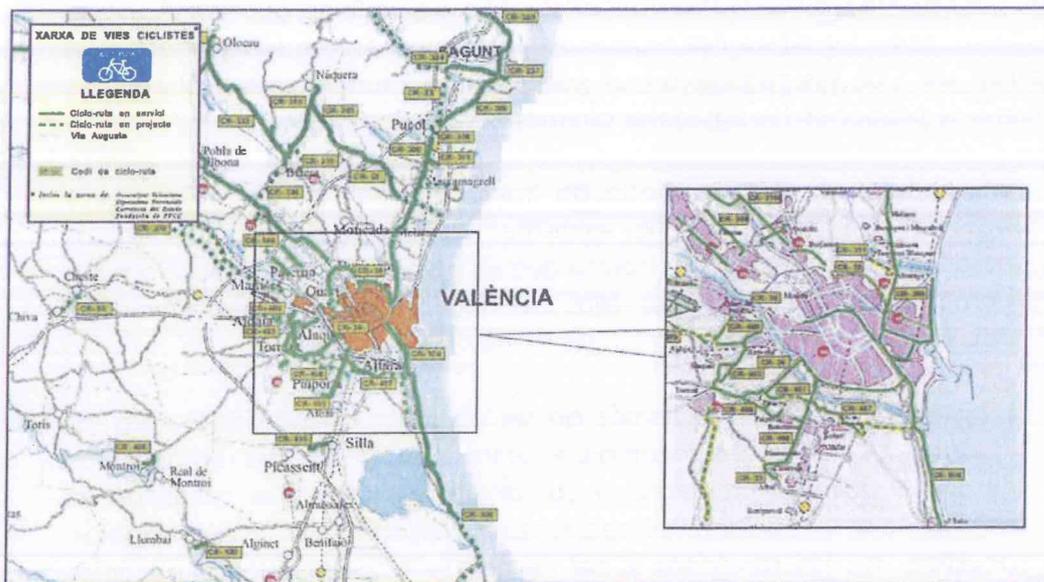


Figura 4.- Red de Vías Ciclistas. Conselleria d'Infraestructures i Transport. Generalitat Valenciana.

Dada la situación descrita, puede afirmarse que la infraestructura viaria del municipio no se encuentra adaptada para la utilización de la bicicleta como medio de transporte alternativo, debiendo los nuevos desarrollos urbanísticos contemplar la ejecución de nuevas vías ciclables, que conecten los viales locales con el carril bici de carácter intermunicipal que constituye la CR-300, además de las que se puedan desarrollar en el interior de las zonas verdes y parques públicos previstos.

## 2.2. DIRECTRICES DE ACTUACIÓN.

Favorecer el tránsito peatonal en toda la población mediante viales específicos y/o compartidos con la bicicleta, que conecten con las infraestructuras, los equipamientos y los centros administrativos existentes, debe convertirse en un objetivo fundamental del Plan General de Ordenación Urbana, con el fin de mejorar la calidad medioambiental en la localidad, en aras de una movilidad más sostenible con el modelo social y territorial establecido.

DILIGENCIA: La pongo yo, la Secretaria, para hacer constar que el presente documento, texto refundido del Plan General de Ordenación Urbana de Albalat dels Sorells -sin Catálogo de Protección- datado a mes de junio de 2012, cumpimenta la subsanación requerida en el

Informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural con fecha 13/07/2012, ha sido aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo de Valencia en su sesión de 23 de julio de 2012. En Albalat del Sorells, a 17/09/2012  
LA SECRETARIA



DILIGENCIA: La pongo yo, la Secretaria, para hacer constar que el presente documento, texto refundido del Plan General de Ordenación Urbana de Albalat dels Sorells -sin Catálogo de Protección- datado a mes de junio de 2012, cumplimentá la subsanación requerida en el

informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural con fecha 13/07/2012, ha sido aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo de Valencia en su sesión de 23 de julio de 2012. En Albalat del Sorells, a 17/09/2012.  
LA SECRETARIA

## MOVILIDAD URBANA: DIAGNOSIS Y DIRECTRICES DE ACTUACIÓN EN ALBALAT DELS SORELLS (VALENCIA)

A continuación se presentan diversas propuestas que, derivadas del diagnóstico realizado del estado actual, completan las estrategias globales de actuación a desarrollar en la política local del municipio.

### 2.2.1. Modificación de las secciones viarias.

El análisis y estudio de los diferentes viales urbanos es fundamental para la compatibilización y el reparto equitativo del espacio físico que constituye la vía pública, entre los diferentes modos de transporte. Así, en función del nivel jerárquico del vial, sus características geométricas y funcionales y el entorno del mismo se proponen las siguientes alternativas de actuación:

1. Un espacio para cada modo de transporte: se incorporarán nuevos espacios y se readaptarán los existentes para la segregación de tráficos de diferente naturaleza, de forma que se garantice la accesibilidad y la compatibilidad entre todos ellos de una manera segura, funcional, económica y sostenible.

Las zonas peatonales, además de ser un lugar de prioridad para los ciudadanos que se desplazan a pie, se transforman en una red de zonas con una calidad ambiental y social privilegiadas que refuerzan la convivencia ciudadana. La reducción drástica de la contaminación acústica, de las emisiones y del riesgo de accidente crea espacios tranquilos donde la ciudad recupera su sentido primigenio y contribuye a la mejora del bienestar de los vecinos y de los usuarios del espacio público en general.

Los ciclistas son otro grupo de usuarios vulnerable en la movilidad urbana actual. En las calles de pasar, y siempre que sea posible, se crearán carriles específicos con separación segregada del resto de usuarios. En este sentido es necesario, en cada caso, contemplar y analizar siempre el abanico más amplio de opciones posibles: estrechamiento o supresión de alguno de los carriles de circulación, supresión de alguno de los sentidos circulatorios, disminución de plazas de aparcamiento o modificación de la disposición de los mismos, la convivencia con el tráfico motorizado reforzado con sencillas medidas de señalización y templado, etc.

2. En aquellos casos donde la segregación de tráficos resulte incompatible con las características geométricas, pero no funcionales del viario existente o proyectado, se considerará la posibilidad de instaurar espacios compartidos priorizando el tráfico no motorizado.

En las calles de estar, es posible la coexistencia entre la circulación de bicicletas y el resto de usuarios de la vía pública. En las zonas

MOVILIDAD URBANA: DIAGNOSIS Y DIRECTRICES DE ACTUACIÓN EN ALBALAT DELS SORELLS (VALENCIA)

peatonales y cuando la intensidad de estos sea relevante, el usuario de la bicicleta deberá circular a pie.

3. Zonas 30: implantación de áreas conformadas por "vías de estar" a las que se accede por "vías de pasar" que las delimitan mediante "puertas de entrada" y señalización específica y en las que la velocidad máxima permitida es de 30 Km/h. La acera y la calzada están situadas a distinto nivel para dar mayor protección al peatón. Esta limitación de la velocidad exige la implantación de elementos físicos que informen a los conductores de las características especiales de la zona, eviten la indisciplina vial e inviten a practicar una conducción adecuada a la velocidad planificada.

Las vías de las Zonas 30 deben caracterizarse por tener un tráfico básicamente de destino, es decir, que garantice el acceso a las viviendas y actividades terciarias situadas en ellas, pero en ningún caso han de soportar tráfico de paso. Para este volumen de tráfico, un carril de circulación suele ser suficiente<sup>5</sup>.

(5) "Criterios de movilidad: Zonas 30". Fundación RACC.

### 2.2.2. Uso de las vías pecuarias.

Las vías pecuarias constituyen un extenso y valioso patrimonio natural y cultural que, pese a su deterioro, sigue prestando servicio al tránsito ganadero y contribuyendo a la preservación de la flora y fauna silvestres y potencialmente, puede resultar muy útil para el fomento de los usos turístico-recreativos y del desarrollo rural. Las vías pecuarias son, por todo ello, de gran valor estratégico en la explotación racional de recursos naturales y en la ordenación del territorio (dentro de la cual se incluye la Planificación Urbana).

El Real Decreto 1997/1995, de 7 de diciembre, por el que se establecen medidas para contribuir a garantizar la biodiversidad mediante la conservación de los hábitats naturales y de la flora y fauna silvestres (art. 7) afirma que: "*Finalmente, y atendiendo a una demanda social creciente, las vías pecuarias pueden constituir un instrumento favorecedor del contacto del hombre con la naturaleza y de la ordenación del entorno medioambiental*", tal como se apostilla en el preámbulo de aquella norma básica.

En efecto, la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias, determina los siguientes usos complementarios de las mismas: "*el paseo, la práctica de senderismo, la cabalgada y otras formas de desplazamiento deportivo sobre vehículos no motorizados siempre que respeten la prioridad del tránsito ganadero. Podrán establecerse sobre terrenos de Vías Pecuarias instalaciones desmontables que sean necesarias para el ejercicio de estas actividades*



conforma a lo establecido en el Artículo 14 de la Ley 3/1995, previo informe del Ayuntamiento y autorización de la Comunidad Autónoma".

Conforme a lo establecido en la Ley 3/1995, las vías pecuarias son bienes de dominio público de las Comunidades Autónomas (art. 2) y en consecuencia, inalienables, imprescindibles e inembargables correspondiendo su gestión y administración a éstas en sus respectivos territorios (art. 5). En este sentido, la Consellería de Medi Ambient, Agua, Urbanisme i Habitatge de la Generalitat Valenciana vela por el mantenimiento, la conservación y la recuperación de las vías pecuarias, mediante la ejecución de proyectos de clasificación, deslinde, amojonamiento, señalización y reposición de las mismas, cuando esta última sea necesaria.

En Albalat dels Sorells se pueden distinguir las siguientes vías pecuarias:

- Vereda de Lliria (anchura de 20,89 m).
- Colada del Camino de Moncada (anchura 8,00 m).
- Colada de Sagunto (anchura 15,00 m).
- Colada del Camino Viejo de Valencia al Puig (anchura 8,00 m).
- Colada de la Marina (anchura 15,00 m).

Que además del interés etnológico inherente a las mismas, pueden ser explotadas como áreas de esparcimiento y recreo público mediante la creación itinerarios peatonales y ciclistas de corto recorrido.

### 2.2.3. Creación de ejes de conexión.

Para el favorecimiento del tránsito peatonal y ciclista en el término municipal, se hace necesaria la conexión de las actuaciones previstas con la red de centros dotacionales y administrativos, las zonas peatonales existentes, los centros lúdicos y deportivos, los viales urbanos, la huerta y las vías pecuarias, disponiendo alternativas de conexión entre puntos de interés municipal, que permitan la utilización de modos de transporte no motorizados, frente a estos últimos.

Es vital, para el cumplimiento de los aspectos básicos de accesibilidad y funcionalidad de dichos ejes, el establecimiento de un sistema mallado de vías no motorizadas, que huya de los tradicionales sistemas radiales que imposibilitan la conectividad completa de los puntos generadores de tráfico peatonal y ciclista y aumentan la rigidez de las posibles alternativas de actuación.



DILIGENCIA: La pongo yo, la Secretaria, para hacer constar que el presente documento, texto refundido del Plan General de Ordenación Urbana de Albalat dels Sorells -sin Catálogo de Protección- datado a mes de junio de 2012, cumplimenta la subsanación requerida en el

informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural con fecha 3/07/2012, ha sido aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo de Valencia en su sesión de 23 de julio de 2012. En Albalat del Sorells, a 17/09/2012.  
LA SECRETARIA

#### 2.2.4. Intermodalidad.

El establecimiento de las redes malladas anteriormente descritas debe potenciarse con la combinación del transporte público y del transporte no motorizado, resultando este hecho fundamental para el uso cotidiano de la bicicleta.

Para el fomento del transporte intermodal se consideran medidas tales como la coordinación con los operadores locales de transporte público de ámbito supramunicipal, de los aspectos relativos al transporte de la bicicleta en los vehículos por ellos gestionados y la disposición de zonas de aparcamiento y consignas seguras en las proximidades de las estaciones, edificios dotacionales y administrativos, zonas comerciales escolares.

#### 2.2.5. Sistemas de gestión.

Además de las infraestructuras necesarias para la utilización de medios de transporte no motorizados, la acción política y social debe complementarse con medidas en caminadas hacia la internalización y aceptación, por parte de la sociedad local, de la nueva cultura de la movilidad sostenible.

Este proceso puede llevarse a cabo a través de medidas tales como:

1. El desarrollo de programas específicos de concienciación ciudadana y educación y seguridad vial, promocionados desde los propios servicios municipales, incidiendo en los beneficios personales (salud pública) así como en las ventajas colectivas (calidad de vida y medioambiental) del uso del transporte no motorizado.
2. Siendo rigurosos en el desarrollo y cumplimiento de la legislación y la normativa sectorial municipal, combatiendo la indisciplina vial mediante medidas directas y sancionadoras.
3. La instauración de un servicio municipal de bicicletas para el uso público, con puntos de recogida y entrega distribuidos a lo largo del municipio.

Se trata de sistemas de alquiler o préstamo gratuito de bicicletas en los núcleos urbanos, impulsados generalmente por la administración pública. Se diferencian de los servicios tradicionales de alquiler de bicicletas, más orientados al ocio o el turismo, por el hecho de prestar un servicio de movilidad práctico, rápido y pensado para el uso cotidiano. Se pueden utilizar en trayectos monomodales entre dos





puntos o como extensión de un viaje intermodal, principalmente con el transporte público.

Debido a estas características, los sistemas de bicicletas públicas se pueden considerar un modo más de transporte público, con la particularidad de que brinda una oferta muy flexible para los trayectos internos del municipio.

Los sistemas de bicicletas públicas pueden presentarse en formatos muy diversos: desde sistemas sencillos con personal de atención al público, hasta sistemas totalmente automatizados con tarjetas inteligentes o telefonía móvil<sup>6</sup>.

(6) "Guía Metodológica para la implantación de sistemas de bicicletas públicas en España". IDAE (Instituto para la Diversificación y Ahorro de Energía). Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

4. El estableciendo restricciones al tráfico motorizado en el centro urbano durante los días festivos.
5. Fomentando el uso de la bicicleta mediante la declaración del "día de la bicicleta" en el calendario municipal, medidas de gestión que favorezcan la custodia y vigilancia de las bicicletas, la utilización de la bicicleta por parte de los organismos locales, etc ...

### 3. TRANSPORTE PÚBLICO.

Frente al deterioro generalizado de la calidad de vida de los ciudadanos europeos, afectados por el crecimiento de la congestión en las ciudades, la Comisión propone, respetando plenamente el principio de subsidiariedad, el fomento del intercambio de "buenas prácticas" para una utilización más adecuada del transporte público y de las infraestructuras existentes. Es preciso mejorar el enfoque de los poderes públicos locales frente al transporte urbano, para conciliar la modernización del servicio público y la racionalización del coche particular. Estas medidas, fundamentales para conseguir un desarrollo sostenible, son sin lugar a dudas las de aplicación más difícil. Pero es el precio que se debe pagar si se quiere cumplir los compromisos internacionales de Kioto para la reducción de las emisiones contaminantes de CO<sub>2</sub> <sup>7</sup>, a la espera de las conclusiones y acuerdos jurídicamente vinculantes sobre el clima, válidos para todo el mundo, que surjan de la XV Conferencia Internacional sobre el Cambio Climático que se celebrará en Copenhague del 7 al 18 de diciembre de 2009 y que se aplicarán a partir del año 2012, una vez finalizado el Protocolo de Kioto.

(7) "LIBRO BLANCO. La política europea de transporte de cara al 2010: la hora de la verdad". COM (2001) 370 final de 12 de Septiembre de 2001.

DILIGENCIA: La pongo yo, la Secretaria, para hacer constar que el presente documento, texto refundido del Plan General de Ordenación Urbana de Albalat dels Sorells -sin Catálogo de Protección- datado a mes de junio de 2012, cumple la subsanación requerida en el

informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural con fecha 13/07/2012, ha sido aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo de Valencia en su sesión de 23 de julio de 2012. En Albalat del Sorells, a 17/09/2012.  
LA SECRETARIA



Para potenciar el transporte público, con el fin de que se convierta en una verdadera alternativa al vehículo particular, la Unión Europea propone los siguientes objetivos:

- **Integración tarifaria:** uso de distintos tipos de transporte en un mismo viaje mediante un billete único, que no ha de limitarse al ámbito urbano.
- **Continuidad en los desplazamientos:** promoción del intercambio entre el vehículo particular y el transporte público con grandes aparcamientos en las principales estaciones de metro, ferrocarril y autobús.
- **Defensa del usuario:** medidas de protección de los pasajeros ante el incumplimiento de los horarios o las frecuencias de paso.
- **Calidad en el servicio:** exigencia de puntualidad y disponibilidad de asientos y tarifas preferentes para determinados usuarios.
- **Uso de energías alternativas:** autobuses propulsados por gas natural, biodiesel o hidrógeno.

### 3.1. DIAGNOSIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL.

La eficiencia de la movilidad urbana y el fomento del transporte público, constituyen uno de los criterios fundamentales que la Ley 4/2004, de 30 de junio, de la Generalitat Valenciana, de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje (LOTPP) establece para la consecución de la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos.

Es por esto que a continuación se analiza la situación actual del transporte público en Albalat dels Sorells, con la finalidad de establecer, en estudios posteriores, las necesidades del futuro modelo territorial generado por el desarrollo urbano del propio municipio.

Además, el transporte público y sus necesidades quedan reflejados en los instrumentos de planeamiento pormenorizados, al influir de manera directa en el diseño y proyecto de los mismos.

#### 3.1.1. El transporte ferroviario.

Desmantelada ya la línea Valencia-Zaragoza, las dos líneas que actualmente atraviesan de Norte a Sur el municipio son:

##### 1. Línea Valencia-Barcelona de RENFE.

Se trata de una línea de doble vía, completamente electrificada, con tráfico intenso y que pertenece a la Red Básica de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE).

Constituye en la actualidad una barrera con escasa incidencia territorial, por cuanto separa zonas anejas de naranjales, permitiéndose el acceso a las playas mediante un paso superior sobre las vías.



Figura 5.- Localización de líneas ferroviarias, Plano de Información Parcelario y Topográfico, Infraestructuras y Redes de Servicios. Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de 1991 de Albalat dels Sorells.

## 2. Línea Valencia-Rafelbunyel de FGV.

Línea compuesta por una vía sencilla de ancho métrico, gestionada por Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV) e incluida dentro de la Línea 3 (Rafelbunyel-Aeroport) de Metrovalencia.

La necesidad de una ordenación territorial acorde con las necesidades del municipio, que potencie los flujos urbanos y sobre todo la conectividad y accesibilidad desde el mismo hacia la zona oeste del término municipal, hace necesaria la resolución de la conflictividad ligada a la presencia de la línea ferroviaria y el efecto barrera de la misma

DILIGENCIA: La pongo yo, la Secretaria, para hacer constar que el presente documento, texto refundido del Plan General de Ordenación Urbana de Albalat dels Sorells -sin Catálogo de Protección- datado a mes de junio de 2012, cumplimenta la subsanación requerida en el informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural con fecha 13/07/2012, ha sido aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo de Valencia en su sesión de 23 de julio de 2012. En Albalat del Sorells, a 17/09/2012.

LA SECRETARIA



La Línea 3 de Metrovalencia, a través de la estación localizada en Albalat dels Sorells, supone la conexión directa del municipio con diversos puntos de la ciudad de Valencia y su área metropolitana, a través de sus 25 paradas, proporcionando un acceso directo a las hasta ahora, dos grandes infraestructuras que permiten la conexión interurbana de la capital valenciana, como son el Aeropuerto, la Estación del Norte de Valencia y la a futura Estación Central del AVE..

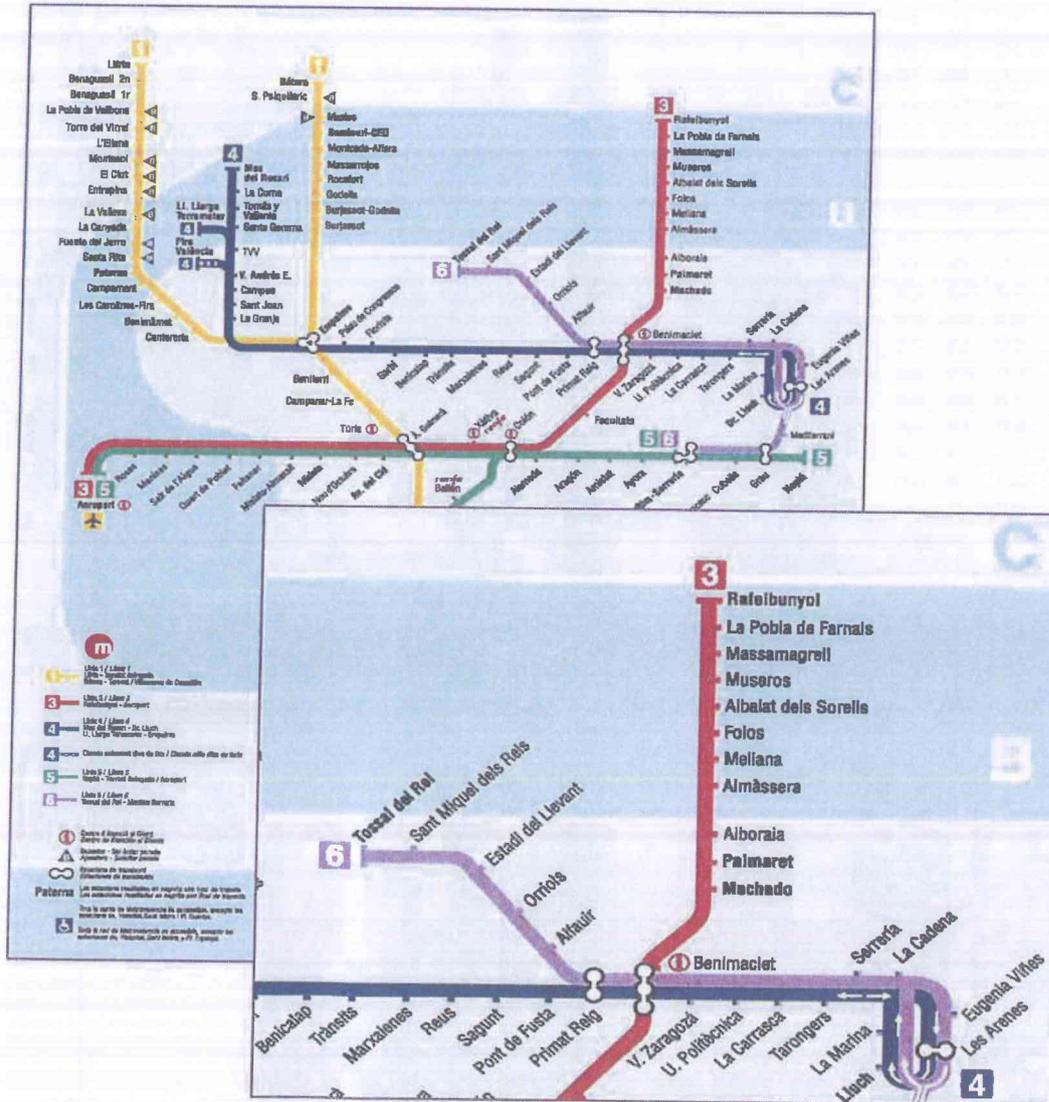


Figura 6.- Plano zonal de las líneas ferroviarias de Metrovalencia.

Como se aprecia en la figura 7, la frecuencia de paso por el municipio, de los trenes de la Línea 3 de Metrovalencia, es de 15 minutos en ambos sentidos de circulación durante los días laborables. Durante el mes de agosto y a lo largo de los días festivos, el intervalo de tiempo que se produce entre el paso de dos trenes consecutivos es de 20 minutos.

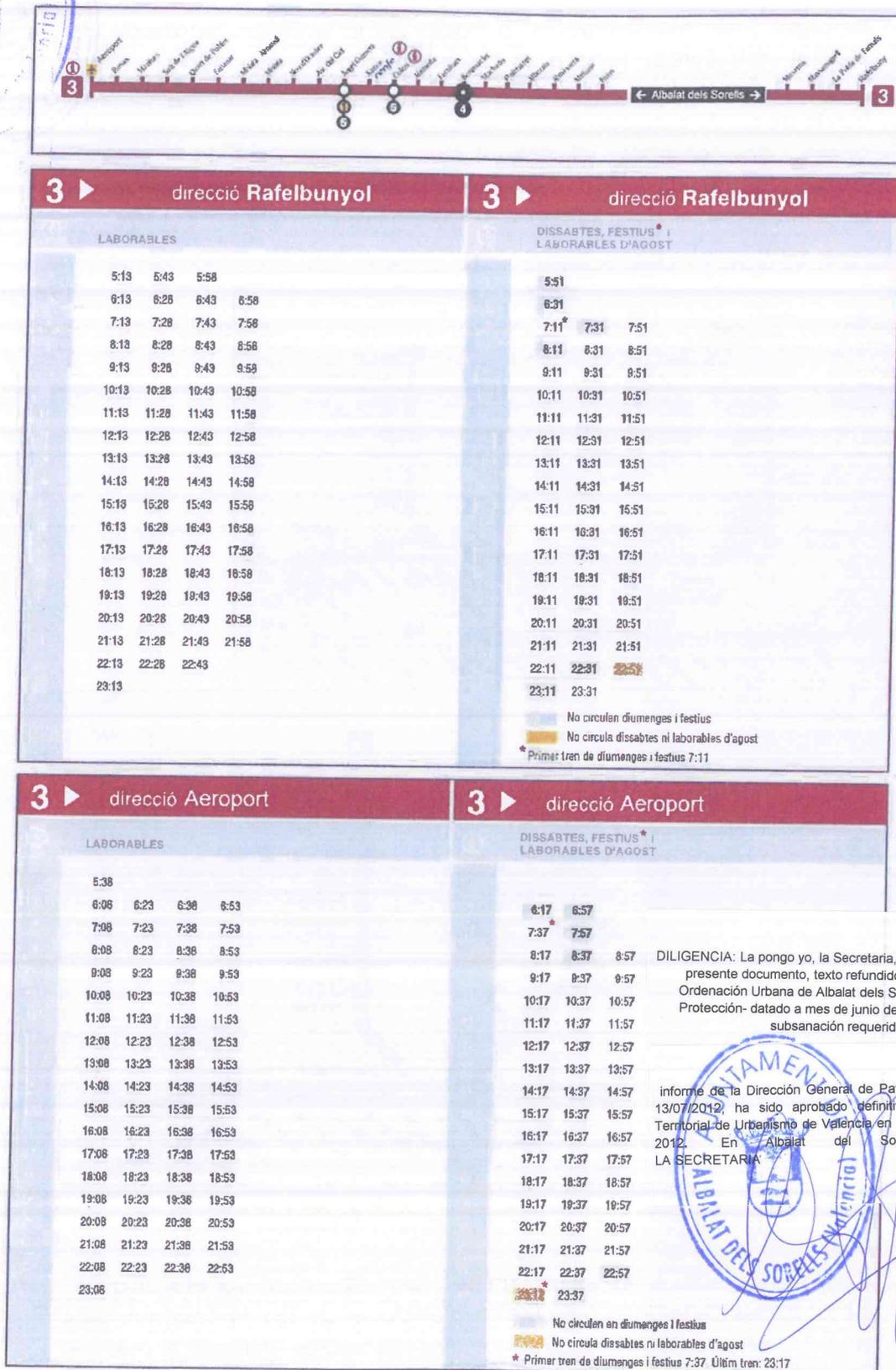
DILIGENCIA: La pongo yo, la Secretaria, para hacer constar que el presente documento, texto refundido del Plan General de Ordenación Urbana de Albalat dels Sorells -sin Catálogo de Protección- datado a mes de junio de 2012, cumplimenta la subsanación requerida en el

informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural con fecha 13/07/2012, ha sido aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo de Valencia en su sesión de 23 de julio de 2012. En Albalat del Sorells, a 17/09/2012.  
LA SECRETARIA





MOVILIDAD URBANA: DIAGNOSIS Y DIRECTRICES DE ACTUACIÓN EN ALBALAT DELS SORELLS (VALENCIA)



DILIGENCIA: La pongo yo, la Secretaria, para hacer constar que el presente documento, texto refundido del Plan General de Ordenación Urbana de Albalat dels Sorells -sin Catálogo de Protección- datado a mes de junio de 2012, cumplimenta la subsanación requerida en el

informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural con fecha 13/07/2012, ha sido aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo de Valencia en su sesión de 23 de julio de 2012. En Albalat dels Sorells, a 17/09/2012.  
LA SECRETARIA

Figura 7.- Horario de paso de trenes en Albalat dels Sorells. Metrovalencia.

DILIGENCIA: La pongo yo, la Secretaria, para hacer constar que el presente documento, texto refundido del Plan General de Ordenación Urbana de Albalat dels Sorells -sin Catálogo de Protección- datado a mes de junio de 2012, cumplimenta la subsanación requerida en el

informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural con fecha 13/07/2012, ha sido aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo de Valencia en su sesión de 23 de julio de 2012. En Albalat del Sorells, a 17/09/2012.  
LA SECRETARIA

-  DISTANCIA A LA ESTACIÓN ENTRE 0 - 400 m (recorrido máximo 5 m)
-  DISTANCIA A LA ESTACIÓN ENTRE 400 - 800 m (recorrido máximo 10 m)
-  DISTANCIA A LA ESTACIÓN ENTRE 800 - 1.200 m (recorrido máximo 15 m)

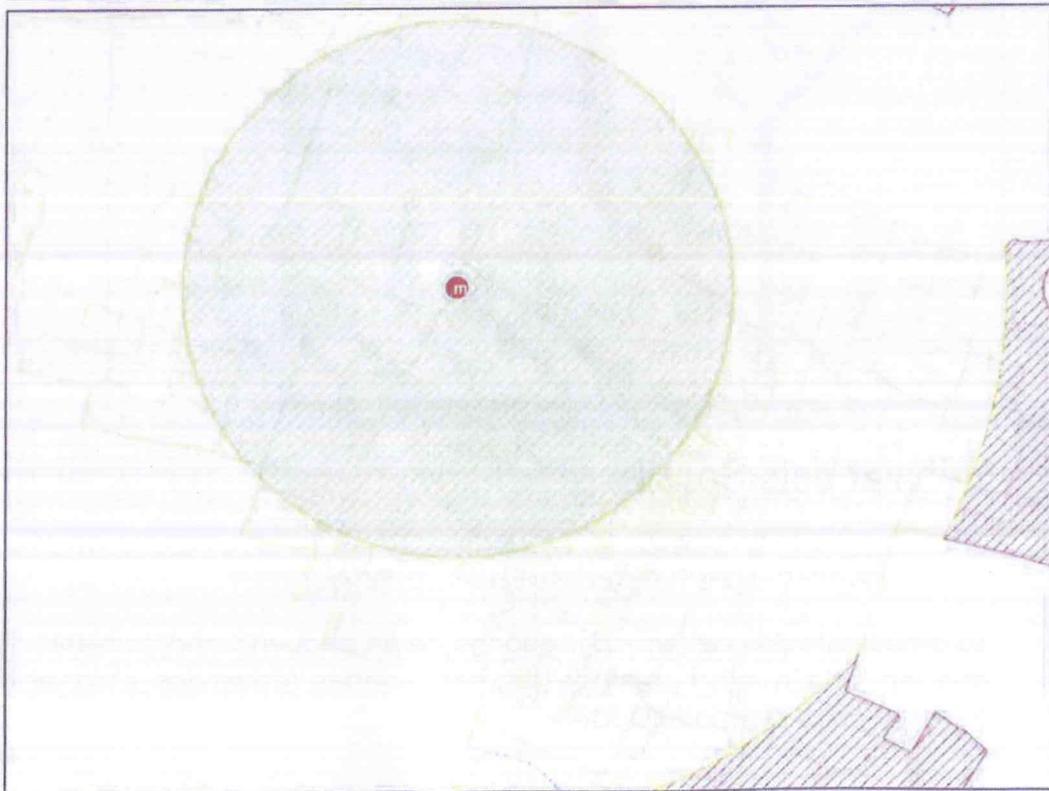
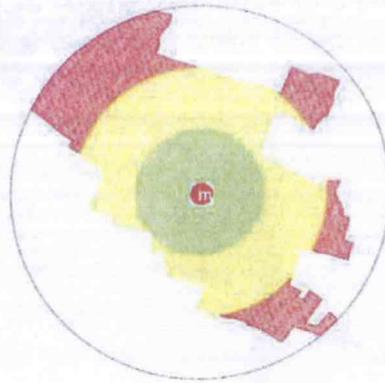


Figura 8.- Nivel de proximidad a la estación de ferrocarril de Albalat dels Sorells.



Se han analizado los tiempos de recorrido peatonal desde el casco urbano residencial y la zona industrial a la estación de ferrocarril (ver figura 8), representándose los valores siguientes:

- **Distancia máxima a la estación de 400 m:** implica un tiempo de recorrido máximo de 5 m, lo cual representa un NIVEL DE PROXIMIDAD BUENO.
- **Distancia máxima a la estación de 800 m:** implica un tiempo de recorrido máximo de 10 minutos, lo cual representa un NIVEL DE PROXIMIDAD MEDIO.
- **Distancia máxima a la estación de 1.200 m:** implica un tiempo de recorrido máximo de 15 minutos, lo cual representa un NIVEL DE PROXIMIDAD DEFICIENTE.

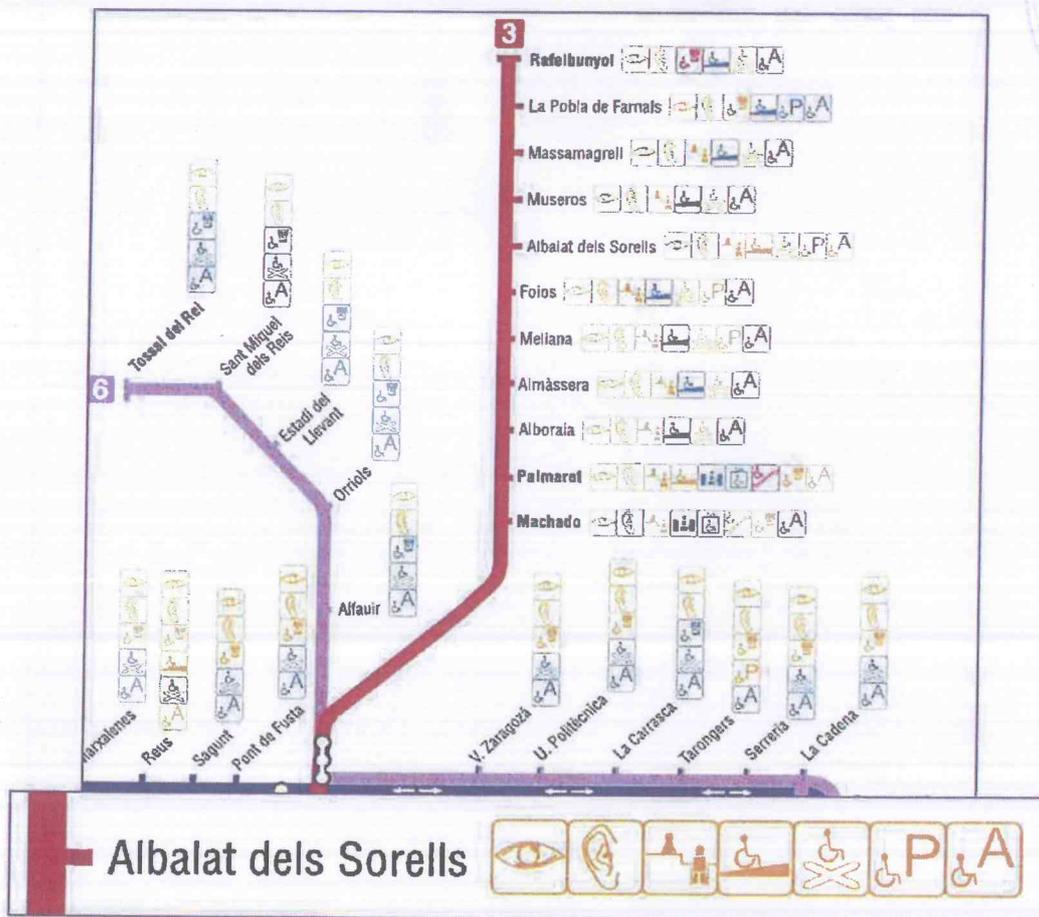


Figura 9.- Plano de accesibilidad de las estaciones de Metrovalencia.

La actual estación de ferrocarril dispone de un pequeño aparcamiento que en ningún caso satisface las necesidades requeridas para el fomento de la intermodalidad.

DILIGENCIA: La pongo yo, la Secretaria, para hacer constar que el presente documento, texto refundido del Plan General de Ordenación Urbana de Albalat dels Sorells -sin Catálogo de Protección- datado a mes de junio de 2012, cumplimenta la suscripción requerida en el

informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural con fecha 13/07/2012, ha sido aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo de Valencia en su sesión de 23 de julio de 2012. En Albalat dels Sorells, a 17/09/2012.

LA SECRETARIA



En cuanto a la capacidad para garantizar el derecho a la accesibilidad universal, teniendo en cuenta las necesidades específicas de determinados colectivos: niños, tercera edad y minusválidos, la estación de Albalat dels Sorells cuenta con la dotación siguiente (ver figura 10).



	Estación de uso con ayuda para personas con discapacidad visual.
	Estación de uso con ayuda para personas con discapacidad auditiva.
	Uso de mostrador con ayuda.
	Uso de rampa con ayuda.
	Uso de cruce de vías con ayuda.
	Acceso a andenes con ayuda.
	Aparcamiento reservado no adaptado.

DILIGENCIA: La pongo yo, la Secretaria, para hacer constar que el presente documento, texto refundido del Plan General de Ordenación Urbana de Albalat dels Sorells -sin Catálogo de Protección- datado a mes de junio de 2012, cumplimenta la subsanación requerida en el

informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural con fecha 13/07/2012, ha sido aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo de Valencia en su sesión de 23 de julio de 2012. En Albalat del Sorells, a 17/09/2012.  
LA SECRETARIA



Figura 10.- Accesibilidad en la estación de ferrocarril de Albalat de Sorells.

### 3.1.2. El transporte por carretera.

La línea de autobuses interurbana que actúa en Albalat dels Sorells es AVSA (Autos Vallduxense S.A.). Creada en el año 1921 en el municipio de Vall de Uxó (Castellón), se encuentra incorporada en el Área Metropolitana de Valencia a través de la marca Metrobus (Autobuses Metropolitanos de Valencia), perteneciente a la Entitat de Transport Metropolità de València.

En la actualidad, AVSA explota la movilidad interurbana de la zona del litoral comprendida entre Castellón y Valencia (exceptuando los municipios de Villareal, Almazora y Burriana), la zona del Alto Palancia, así como el transporte urbano de Vall d'Uxó, Sagunto, Puçol, Massamagrell y La Pobla Farnals.

Concretamente, la línea que conecta Albalat dels Sorells con el Área Metropolitana de Valencia y la propia capital es la línea 110 de Metrobus, con paradas en la Calle Mayor, números 30 y 116 y en la Carretera de Valencia a Barcelona, nº2, cuando circula en el sentido Valencia-Puçol y en la Carretera

de Valencia a Barcelona, s/n (Tiendas Aurgi) y en la Calle Mayor, números 123 y 13, cuando circula en sentido Puçol-Valencia.

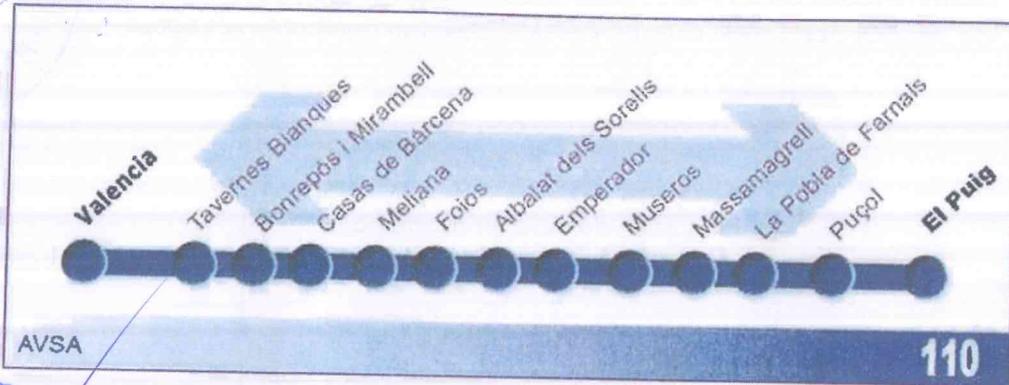


Figura 11.- Línea 110 de Metrobús explotada por la empresa AVSA.

	VALENCIA	TAVERNES BALNQUES	MELIANA	ALBALAT DELS SORELLS	MASSAMAGRELL	POBLA DE FARNALS	EL PUIG	PUÇOL
<b>LÍNEA 110: VALENCIA - PUÇOL</b>	8:00	8:15	8:23	8:25	8:34	8:37	8:42	8:48
	9:00	9:15	9:23	9:25	9:34	9:37	9:42	9:48
	10:00	10:15	10:23	10:25	10:34	10:37	10:42	10:48
	12:00	12:15	12:23	12:25	12:34	12:37	12:42	12:48
	15:00	15:15	15:23	15:25	15:31	15:34	15:39	15:47
	17:00	17:18	17:26	17:28	17:34	17:37	17:42	17:50
	19:00	19:16	19:27	19:29	19:38	19:41	19:46	19:53
	PUÇOL	EL PUIG	POBLA DE FARNALS	MASSAMAGRELL	ALBALAT DEL SORELLS	MELIANA	TAVERNES BLANQUES	VALENCIA
<b>LÍNEA 110: PUÇOL - VALENCIA</b>	7:00	7:06	7:12	7:15	7:23	7:26	7:36	7:54
	8:00	8:06	8:14	8:17	8:25	8:28	8:37	8:56
	9:00	9:06	9:12	9:15	9:23	9:26	9:35	9:50
	11:00	11:06	11:12	11:15	11:24	11:27	11:35	11:47
	14:00	14:06	14:12	14:15	14:24	14:26	14:34	14:54
	16:00	16:06	16:11	16:14	16:22	16:24	16:31	16:48
	18:00	18:06	18:12	18:15	18:24	18:26	18:36	18:52

Tabla 3.- Horarios habituales de la Línea 110 Valencia-Puçol de Metrobus.

De igual modo que en el caso del transporte ferroviario, se han analizado los tiempos de recorrido peatonal desde el casco urbano residencial y la zona industrial a las paradas de autobús mencionadas (ver figura 12), representándose los valores siguientes:



- **Distancia máxima a la parada de 400 m:** implica un tiempo de recorrido máximo de 5 m, lo cual representa un NIVEL DE PROXIMIDAD BUENO.
- **Distancia máxima a la parada de 800 m:** implica un tiempo de recorrido máximo de 10 minutos, lo cual representa un NIVEL DE PROXIMIDAD MEDIO.
- **Distancia máxima a la parada de 1.200 m:** implica un tiempo de recorrido superior a 15 minutos, lo cual representa un NIVEL DE PROXIMIDAD DEFICIENTE.

En lo que al servicio de taxi se refiere, Albalat dels Sorells se incluye en la Zona B de prestación conjunta de Valencia (ver tabla 4.) con las tarifas que pueden consultarse en las tablas 5 y 6:

ZONAS DE PRESTACIÓN CONJUNTA DE VALENCIA	
ZONA A	Valencia y Mislata.
ZONA B	Alaquás, Albal, <b>Albalat dels Sorells</b> , Alborcia, Aldaia, Alfafar, Alfara del Patriarca, Almàssera, Benetússer, Bonrepós i Mirambell, Burjassot, Catarroja, Foios, Godella, Lugar Nuevo de la Corona, Manises, Massanassa, Meliana, Moncada, Paiporta, Paterna, Picanya, Quart de Poblet, Rocafort, Sedaví, Tavernes Blanques, Torrent, Vinalesa y Xirivella.

Tabla 4.- Zonas de prestación conjunta de Valencia.

	APLICACIÓN DE LAS TARIFAS POR ZONAS Y FRANJA HORARIA	
	ZONA A	ZONA B
DÍAS LABORABLES DE 6:00 A 22:00 HORAS	TARIFA 1	TARIFA 2
DÍAS LABORABLES DE 22:00 A 6:00 HORAS	TARIFA 2	TARIFA 3
SÁBADOS Y FESTIVOS	TARIFA 2	TARIFA 3

Tabla 5.- Aplicación de las tarifas de taxi por zonas y franja horaria.

TARIFAS 2009							
BAJADA DE BANDERA		TARIFA 1		TARIFA 2		TARIFA 3	
DE 6:00 A 22:00 HORAS	DE 22:00 A 6:00 HORAS	Por cada Km	Por hora de espera	Por cada Km	Por hora de espera	Por cada Km	Por hora de espera
1,40 €	1,90 €	0,90 €	16,93 €	1,04 €	19,35 €	1,11 €	20,26 €

Tabla 6.- Tarifas de taxi aplicables durante el año 2009.

DILIGENCIA: La pongo yo, la Secretaria, para hacer constar que el presente documento, texto refundido del Plan General de Ordenación Urbana de Albalat dels Sorells -sin Catálogo de Protección- datado a mes de junio de 2012, cumplimenta la subsanación requerida en el

informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural con fecha 13/07/2012, ha sido aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo de Valencia en su sesión de 23 de julio de 2012. En Albalat del Sorells, a 17/09/2012.

LA SECRETARIA





-  DISTANCIA A LA PARADA ENTRE 0 - 400 m (recorrido máximo 5 m)
-  DISTANCIA A LA PARA ENTRE 400 - 800 m (recorrido máximo 10 m)
-  DISTANCIA A LA PARADA ENTRE 800 - 1.200 m (recorrido máximo 15 m)

DILIGENCIA: La pongo yo, la Secretaria, para hacer constar que el presente documento, texto refundido del Plan General de Ordenación Urbana de Albalat dels Sorells -sin Catálogo de Protección- datado a mes de junio de 2012, cumplimenta la subsanación requerida en el

informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural con fecha 13/07/2012, ha sido aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo de Valencia en su sesión de 23 de julio de 2012. En Albalat del Sorells, a 17/09/2012.

LA SECRETARIA

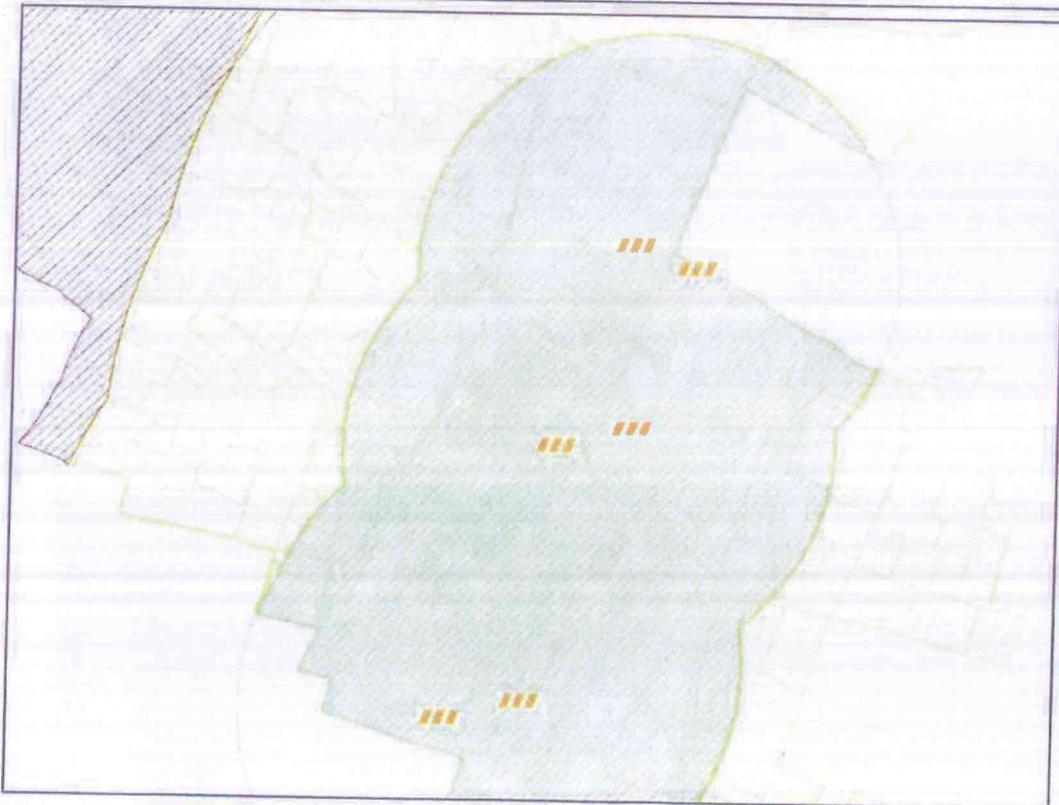
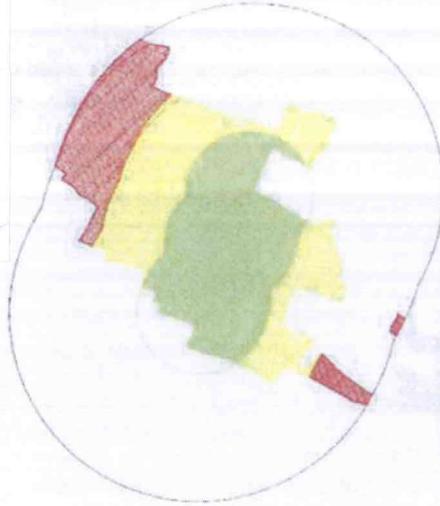


Figura 12.- Nivel de proximidad a las paradas de autobús de Albalat dels Sorells.



DILIGENCIA: La pongo yo, la Secretaria, para hacer constar que el presente documento, texto refundido del Plan General de Ordenación Urbana de Albalat dels Sorells -sin Catálogo de Protección- datado a mes de junio de 2012, cumplimenta la subsanación requerida en el

informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural con fecha 13/07/2012, ha sido aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo de Valencia en su sesión de 23 de julio de 2012. En Albalat del Sorells, a 17/09/2012.  
LA SECRETARIA

-  DISTANCIA ALTRANSPORTE PÚBLICO ENTRE 0 - 400 m (recorrido máximo 5 m)
-  DISTANCIA ALTRANSPORTE PÚBLICO ENTRE 400 - 800 m (recorrido máximo 10 m)
-  DISTANCIA ALTRANSPORTE PÚBLICO ENTRE 800 - 1.200 m (recorrido máximo 15 m)

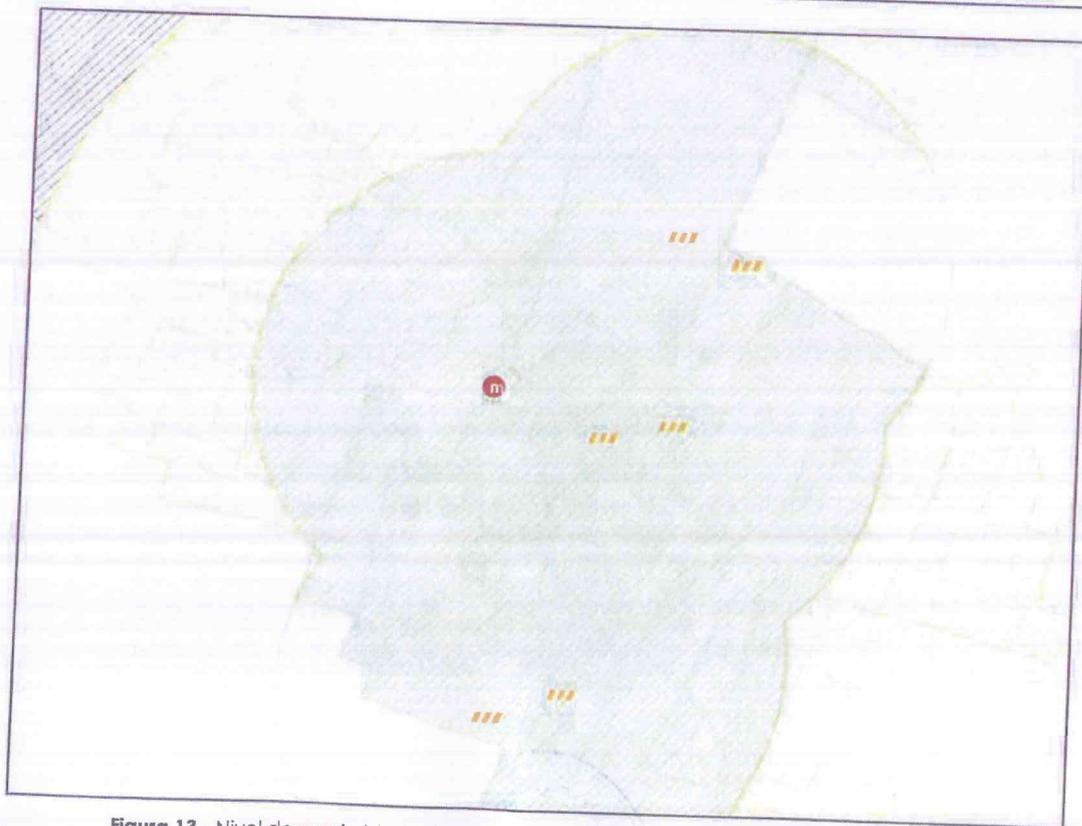
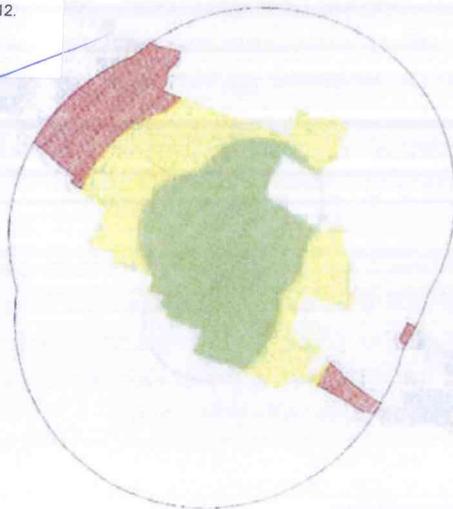


Figura 13.- Nivel de proximidad a los medios de transporte público de Albalat dels Sorells.

### 3.1.3. Accesibilidad actual al transporte público.

Del análisis anterior puede afirmarse que la accesibilidad actual al transporte público en Albalat dels Sorells es buena, aunque potencialmente mejorable para garantizar un modelo sostenible de movilidad intraurbano y metropolitano, de cara a nuevos desarrollos estructurales y urbanísticos del municipio.

Solamente existe un paso inferior peatonal bajo el tendido ferroviario que constituye la Línea 3 de Metrovalencia, viéndose muy mermada la accesibilidad del territorio al oeste de las vías, acrecentándose así el efecto barrera que constituyen estas últimas. Además, se considera insuficiente, para el desarrollo de un tráfico real intermodal de pasajeros, el actual aparcamiento situado junto a la estación de ferrocarril.

En lo que al transporte público por carretera se refiere, se detecta un cierto déficit en la conexión con los municipios interiores de la comarca, debiendo hacer transbordo siempre en la ciudad de Valencia para poder acceder a núcleos de población tan importantes para el desarrollo comarcal de L'Horta Nord como: Paterna, Moncada, Godella o Burjassot.

## 3.2. DIRECTRICES DE ACTUACIÓN.

### 3.2.1. Sobre el transporte ferroviario.

1. Dentro de las políticas ligadas a la movilidad sostenible, un sistema que permite dar solución a las dificultades y coste que suponen el acceso de los automovilistas al centro urbano de las ciudades, dado que evitan a los usuarios la tensión de conducir por zonas densamente congestionadas por el tráfico y enfrentarse al costo que supone, tanto monetario como de tiempo, la búsqueda de aparcamiento, se incluyen lo que se definen como aparcamientos disuasorios (Park & Ride o P+R).

Estas zonas de estacionamiento de disuasión o intercambio para automóviles, situados en la periferia de las ciudades, tienen la finalidad de alentar a los conductores a aparcar su vehículo privado y acceder al centro de las ciudades mediante el trasbordo en transporte público. Este tipo de aparcamientos se construyen próximos a estaciones de autobús o ferrocarril, constituyéndose como intercambiadores que fomentan la intermodalidad entre el transporte privado y el transporte colectivo.

DILIGENCIA: La pongo yo, la Secretaria, para hacer constar que el presente documento, texto refundido del Plan General de Ordenación Urbana de Albalat dels Sorells -sin Catálogo de Protección- datado a mes de junio de 2012, cumple la subsanación requerida en el

informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural con fecha 13/07/2012, ha sido aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo de Valencia en su sesión de 23 de julio de 2012. En Albalat dels Sorells, a 17/09/2012.

LA SECRETARIA

DILIGENCIA: La pongo yo, la Secretaria, para hacer constar que el presente documento, texto refundido del Plan General de Ordenación Urbana de Albalat dels Sorells -sin Catálogo de Protección- datado a mes de junio de 2012, cumplimenta la subsanación requerida en el

informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural con fecha 13/07/2012, ha sido aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo de Valencia en su sesión de 23 de julio de 2012. En Albalat del Sorells, a 17/09/2012.  
LA SECRETARIA

MOVILIDAD URBANA: DIAGNOSIS Y DIRECTRICES DE ACTUACIÓN EN ALBALAT DELS SORELLS (VALENCIA)

Por lo general suelen ser aparcamientos gratuitos, en los que deben incluirse las infraestructuras necesarias para el depósito de motocicletas y bicicletas (en inglés, Bike and Ride).

Con el objeto de fomentar la utilización del transporte público en la población de Albalat de Sorells, se considera necesaria la ejecución de un aparcamiento disuasorio en las inmediaciones de la estación de ferrocarril.

2. Albalat dels Sorells presenta en la actualidad un grado moderado de fracturación de su territorio, viéndose limitado su crecimiento hacia el oeste por la presencia de la línea ferroviaria Valencia-Rafelbunyo (Línea 3 de Metrovalencia).

El desarrollo urbanístico del suelo localizado al oeste de las vías, deberá potenciar y garantizar los flujos urbanos y sobre todo, la conectividad y accesibilidad desde el mismo hacia el actual casco urbano del municipio, haciendo necesaria la resolución de la conflictividad ligada a la interacción existente entre la red viaria municipal y la mencionada línea ferroviaria, consensuando de forma eficiente para los usuarios de los servicios públicos afectados, las necesidades generadas por estos últimos. La generación de nuevos viales deberá tener presente la compatibilidad entre la red viaria constituida por ellos mismos y la red ferroviaria incluida en el interior del núcleo urbano, de tal forma que el servicio ferroviario sea aún más eficiente y seguro, permitiendo la armonía vital necesaria para la correcta convivencia entre los diferentes barrios y entre estos y el territorio que los rodea.

Actualmente existe en el municipio un solo paso inferior peatonal bajo las vías, al sur de la estación de ferrocarril, que resulta del todo insuficiente para la futura ordenación territorial del término municipal. Es por esto que se hace necesaria la previsión de pasos superiores o inferiores, sobre o bajo las vías, de tal forma que:

- Se establezcan itinerarios seguros para flujos peatonales y motorizados, integrados en los objetivos globales de mejora de las condiciones de calidad urbana de todo el ámbito afectado.
- Se mejoren las condiciones funcionales globales de circulación en los futuros accesos al oeste del casco urbano de Albalat dels Sorells.
- Se elimine el efecto barrera que actualmente introduce la presencia de la vía férrea para el tráfico rodado y para el tráfico peatonal.
- Se mejore la calidad urbana a lo largo de la línea de contacto del trazado ferroviario con su entorno, aumentando el valor y



optimizando la funcionalidad de los terrenos situados en dicho frente de contacto con criterios de defensa del interés general, de rehabilitación estética y de recuperación del espacio para usos de carácter público.

En referencia a este último aspecto, cobra especial relevancia la consideración de las limitaciones al uso de los terrenos colindantes con el ferrocarril. Las ordenaciones que se prevea sean cruzadas por la línea férrea, o colindantes con la misma deberán regular el uso y la edificación del suelo respetando las limitaciones impuestas por los Artículos 280 y siguientes del Real Decreto 1211/190 de 28 de septiembre por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y distinguiendo a estos efectos entre las zonas de dominio público, servidumbre y afección. Estas zonas se extienden a ambos lados de la vía y su anchura, medida siempre desde la arista exterior de la explanación del ferrocarril, es la que figura en la tabla siguiente:

DELEGADO

SUELO	ZONA DE DOMINIO PÚBLICO	ZONA DE SERVIDUMBRE	ZONA DE AFECCIÓN
NO URBANO	8,00 m	Entre 8,00 y 20,00 m	Entre 20,00 y 50,00 m
URBANO	5,00 m	Entre 5,00 y 8,00 m	Entre 8,00 y 25,00 m

Tabla 7.- Zonas de policía ferroviaria.

En las estaciones, estas distancias se medirán desde el vallado de las mismas, y a falta de este, desde el límite de la propiedad del ferrocarril.

3. La mejora de la calidad de vida de los ciudadanos no puede obviar las necesidades de accesibilidad de aquellos colectivos más desfavorecidos, por lo que se proponen mejoras en la estación de ferrocarril que permitan la utilización de la misma con total autonomía, por parte de aquellos ciudadanos con movilidad reducida o algún tipo de discapacidad visual y/o auditiva.

### 3.2.2. Sobre el transporte por carretera.

Con el objetivo de mejorar la conexión intracomarcal, reduciendo los desplazamientos en vehículo privado es posible el desarrollo de nuevas rutas de autobús que conecten Albalat dels Sorells con Moncada, Godella, Burjassot y Paterna, en colaboración con los municipios afectados por estas últimas.

DILIGENCIA: La pongo yo, la Secretaria, para hacer constar que el presente documento, texto refundido del Plan General de Ordenación Urbana de Albalat dels Sorells -sin Catálogo de Protección- datado a mes de junio de 2012, cumplimenta la subsanación requerida en el



informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural con fecha 13/07/2012, ha sido aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo de Valencia en su sesión de 23 de julio de 2012. En Albalat del Sorells, a 17/09/2012.  
LA SECRETARIA

#### 4. EL VEHÍCULO PRIVADO.

Como ya se ha visto, la movilidad sostenible podría definirse como un sistema de movilidad que permite el transporte de personas y mercancías a unos costes sociales y ambientales menores a los actuales, reduciendo el peso del vehículo privado como medio de transporte y del petróleo como fuente de energía. La movilidad sostenible implica profundos cambios en el comportamiento humano a fin de garantizar la calidad de vida actual y de las generaciones futuras. No es un simple cambio de fuente de energía, sino que también implica cambios de medios de transporte. La movilidad sostenible se sustenta en tres pilares fundamentales e inseparables:

1. Planificación territorial adecuada.
2. Potenciación del transporte público.
3. Racionalización y restricción del uso del vehículo privado.

Los vehículos privados (coches, motos y camiones) deben corregirse en cantidad y calidad.

- Cantidad: La cantidad de vehículos producidos en el mundo, debe reducirse para permitir la movilidad de todos los ciudadanos sin excepción, en términos de igualdad y capacidad. No se puede considerar el acceso al vehículo privado como un derecho a la movilidad, puesto que es inaccesible a todos los ciudadanos, congestiona las ciudades sin permitir una movilidad mayoritaria y compromete la salud de sus habitantes.
- Calidad: El vehículo privado debe mejorar su eficiencia energética para seguir satisfaciendo las necesidades del transporte, debidamente racionalizado entre el resto de modos, adoptando hábitos de conducción y mantenimiento de los vehículos más eficientes de cara al consumo de carburante.

##### 4.1. DIAGNOSIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL.

Uno de los principales problemas de las ciudades actuales es la movilidad automovilística, que congestiona las calles y genera efectos nocivos sobre la calidad ambiental y la salud pública. Pero el vehículo privado no es necesariamente insostenible, sino que son determinados usos los que son insostenibles por naturaleza.

En la actualidad, el 54,2% de la población activa de Albalat dels Sorells trabaja fuera del propio municipio, constituyéndose el vehículo privado, en el 56,6% de los casos, como principal modo de transporte para ir al trabajo, hecho este sorprendente, cuando más del 50% de los trabajadores tardan menos de 20 minutos en llegar a su puesto de trabajo.



Gráfico 4.- Relación entre el lugar de residencia y el lugar de trabajo. Albalat dels Sorells. Atlas Digital de las Áreas Urbanas. Ministerio de Vivienda.

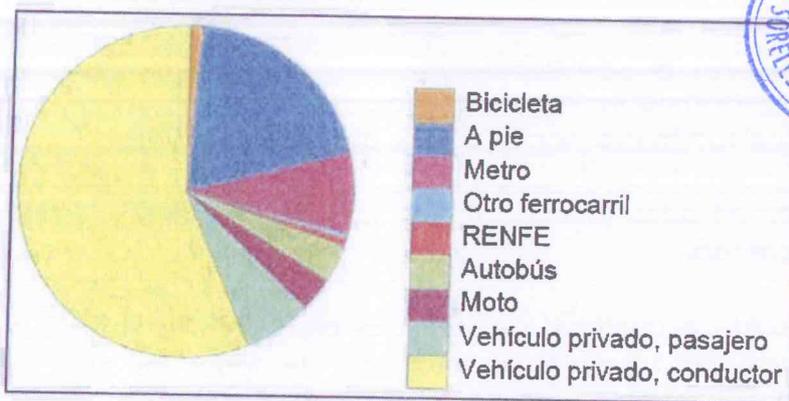


Gráfico 5.- Medio de transporte empleado para ir al trabajo. Albalat dels Sorells. Atlas Digital de las Áreas Urbanas. Ministerio de Vivienda.

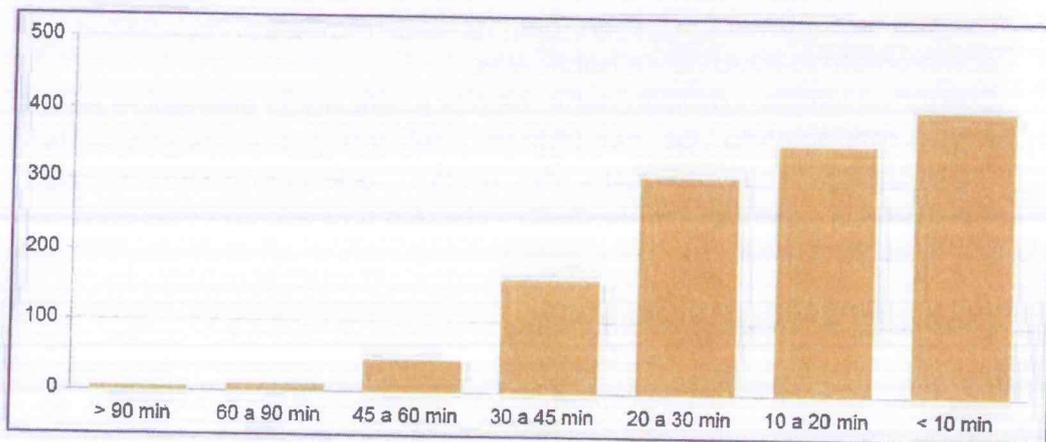


Gráfico 6.- Tiempo empleado en ir al trabajo. Albalat dels Sorells. Atlas Digital de las Áreas Urbanas. Ministerio de Vivienda.

La apropiación del espacio público que constituye la calle por parte del vehículo privado, estacionado o circulando, es la causa fundamental del deterioro de la calidad de vida en la ciudad. El carácter pasivo de los conductores frente a la realidad urbana provoca, de manera inconsciente, múltiples interacciones y situaciones conflictivas con el resto de usuarios, que dan lugar a alteraciones en la manera natural de uso y disfrute de la misma.

DILIGENCIA: La pongo yo, la Secretaria, para hacer constar que el presente documento, texto refundido del Plan General de Ordenación Urbana de Albalat dels Sorells -sin Catálogo de Protección- datado a mes de junio de 2012, cumpliendo la subsanación requerida en el Informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural con fecha 13/07/2012, ha sido aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo de Valencia en su sesión de 23 de Julio de 2012. En Albalat dels Sorells, a 17/09/2012. LA SECRETARIA



Albalat dels Sorells debe afrontar la situación creada durante décadas traducida en el desarrollo urbanístico adaptado a las necesidades del vehículo particular o totalmente desconectado de las actuaciones propias sobre la movilidad, lo cual convierte en ocasiones a sus ciudadanos en sujetos condenados a la utilización irremediable del coche. Además, en ocasiones, se producen comportamientos totalmente incoherentes con el deseo de transformación de la estructura actual de movilidad urbana, como el ya expuesto en apartados anteriores, en relación a las distancias al puesto de trabajo y el modo de transporte utilizado para llegar al mismo.

Las motocicletas y ciclomotores no quedan excluidos de la situación actual, siendo necesario encontrar el equilibrio entre la reducción de la congestión del tráfico que permite su utilización, con los conflictos extendidos a lo largo de todo el municipio producidos con los peatones en las aceras y en las propias áreas peatonales.

#### 4.1.1. Planeamiento Viario.

El sistema de comunicaciones constituido por las carreteras del término municipal de Albalat dels Sorells se caracteriza fundamentalmente por la existencia de vías de dirección Norte-Sur, que relacionan a la ciudad de Valencia y su Área Metropolitana con los municipios y comarcas cercanos al norte de la misma.

Se distinguen en este sentido:

- Autovía V-21: autovía de acceso a la ciudad de Valencia por el norte, perteneciente a la Red Nacional de Carreteras, competencia del Ministerio de Fomento.
- Carretera CV-300: antigua N-340, inicia su recorrido en la Autovía A-7, conectando la misma con la carretera CV-304 que se dirige a Vinalesa y Moncada.

Las relaciones nacionales e internacionales del Área Metropolitana de Valencia son servidas principalmente por la autovía V-21, mientras que la carretera CV-300 da servicio a un transporte básicamente intrametropolitano. El esquema descrito, se ha visto en parte alterado por la construcción de la Variante de la CV-300 en el municipio de Albalat dels Sorells, la cual ha relegado al antiguo trazado de la misma a la condición de vía urbana municipal.

Tanto las infraestructuras viarias como las líneas de ferrocarril descritas en el presente documento, soportan importantes volúmenes de tráfico y fracturan el término municipal en cinco grandes áreas, dificultándose los desplazamientos

DILIGENCIA: La pongo yo, la Secretaria, para hacer constar que el presente documento, texto refundido del Plan General de Ordenación Urbana de Albalat dels Sorells sin Catálogo de Protección- datado a mes de junio de 2012, cumplimenta la subsanación requerida en el informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural con fecha 13/07/2012, ha sido aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo de Valencia en su sesión de 23 de julio de 2012. En Albalat del Sorells, a 17/09/2012.

LA SECRETARIA





locales a pesar de la inmejorable accesibilidad a nivel metropolitano que proporcionan las mismas.

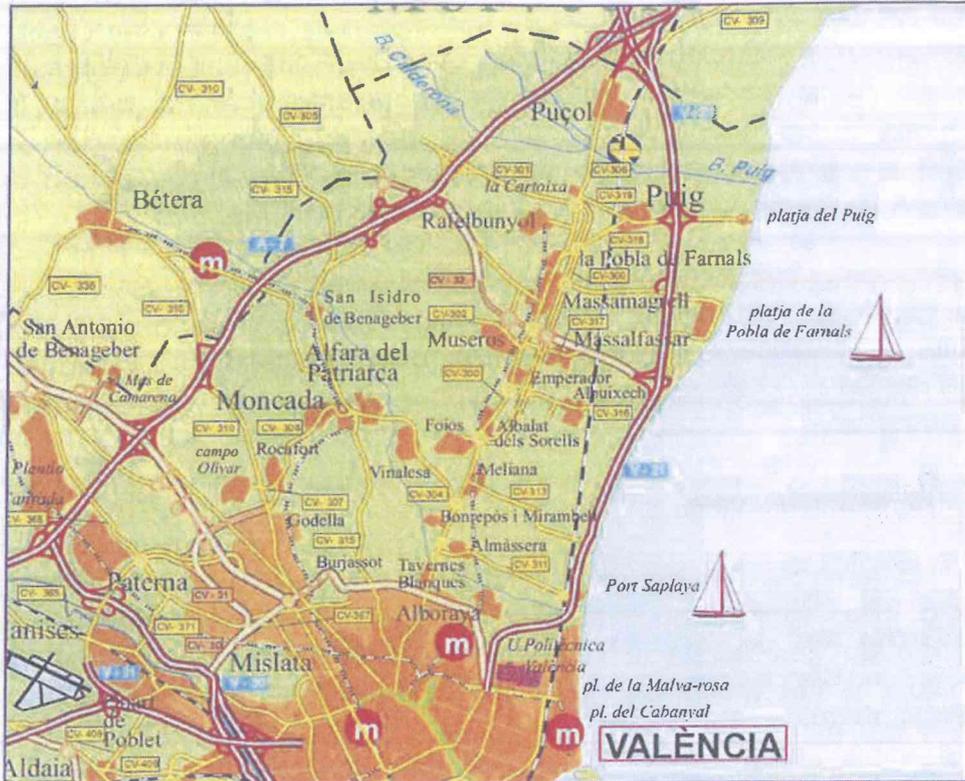


Figura 14.- Mapa de Carreteras. Conselleria d'Infraestructures i Transport. Generalitat Valenciana.

4. Autovía V-21.

Con inicio en la Autovía A-7 (Puçol) y final en Valencia, se localiza en la parte más oriental del municipio, próxima a su línea de costa.

Dispone de dos vías de servicio, la ubicada en la margen oriental une la franja costera situada entre los términos de Alboraiia (Port Saplaya) y Massalfassar, presentando un estado deficiente de conservación. La vía de la margen Oeste une los enlaces de Alboraiia (Port Saplaya) y Massalfassar, dando así servicio a Albalat dels Sorells a través del Camino del Mar y constituyéndose como el vial más transitado.

El tráfico con origen/destino en Albalat dels Sorells que utiliza la V-21 es relativamente importante, habiéndose incrementado con el tiempo a causa de su utilización por vehículos con destino Valencia que han optado por dicha conexión tras la supresión del paso a nivel existente entre la línea de ferrocarril Valencia-Barcelona y el Camino del Mar, las mejoras de seguridad vial realizadas en este último y la creciente congestión de la carretera CV-300.

DILIGENCIA: La pongo yo, la Secretaria, para hacer constar que el informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural con fecha 13/07/2012, ha sido aprobado definitivamente por la Comisión presente documento, texto refundido del Plan General de Ordenación Urbana de Albalat dels Sorells -sin Catalogo de Protección- datado a mes de junio de 2012, cumplimenta la subsanación requerida en el 2012. En Albalat dels Sorells, LA SECRETARIA



La autovía V-21 separa el municipio de su franja costera, constituyendo la actual comunicación entre ambas zonas en un paso inferior de gálibo escaso y anchura reducida.

#### 5. Carretera CV-300.

La antigua N-340 y actual CV-300 atravesaba el casco urbano en dirección Sur-Norte, constituyendo una vía completamente saturada desde los años 70, dando acceso a la ciudad de Valencia desde el Norte de manera exclusiva hasta la construcción de la Autovía V-21, compartiendo el tráfico con esta última desde entonces.

La accesibilidad que proporcionaba generó un crecimiento de los municipios a los que daba servicio, de forma que las expansiones urbanísticas siguieron su trazado, convirtiéndose así en un factor de degradación de la vida urbana de gran importancia, correspondiéndose los flujos soportados por la misma con tráficos fundamentalmente de paso.

La actual variante de la CV-300 libera a Albalat dels Sorells de los efectos negativos que suponen los niveles inadmisibles de ruido y contaminación atmosférica producidos por el continuo paso de vehículos y del elevado índice de peligrosidad generado por el numeroso tráfico peatonal que diariamente atravesaba la carretera. Con su ejecución se consigue recuperar una vía urbana fundamental, de forma que permita la revitalización de un eje urbano sin efecto barrera y estructurador a nivel local.

#### 6. Camino del Mar.

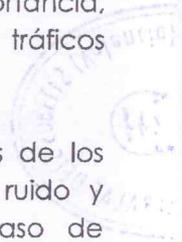
Constituye la carretera de acceso a la Autovía V-21. Partiendo del casco urbano, conecta la Variante de la CV-300, atravesando zonas de huerta en dirección a la costa con la vía de servicio de la V-21.

Su calzada, de ancho variable, soporta un tráfico escaso, aun a pesar de ser el único acceso actual de Albalat dels Sorells a la Autovía V-21, sustituido por otros itinerarios alternativos a través de la carretera CV-32 (Carretera de la Gombalda), el Camino del Mar de Meliana o el Camino del Mar de Almàssera.

#### 4.1.2. Tráfico.

Aún ejecutada la Variante de la carretera CV-300, su antiguo trazado a través de Albalat dels Sorells, sigue siendo utilizado por gran cantidad de vehículos, que deben añadirse a los movimientos intraurbanos que discurren

DILIGENCIA: La pongo yo, la Secretaria, para hacer constar que el presente documento, texto refundido del Plan General de Ordenación Urbana de Albalat dels Sorells -sin Catalogo de Protección- datado a mes de junio de 2012, cumple la subsanación requerida en el informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural con fecha 13/07/2012, ha sido aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo de Valencia en su sesión de 23 de julio de 2012. En Albalat dels Sorells, a 17/09/2012.  
LA SECRETARIA





por lo que ahora es la c/ Mayor de Albalat y no la travesía de la CV-300 a su paso por Albalat dels Sorells.

Los viales implicados en la distribución del tráfico en Albalat dels Sorells y sus alrededores son:

- Carretera CV-300 entre Foios y la carretera CV-32, perteneciente a la Red Local de Carreteras de la Generalitat Valenciana.
- Carretera CV-316 entre la CV-300 y Albuixech, perteneciente a la Red de Carreteras de la Diputación de Valencia.

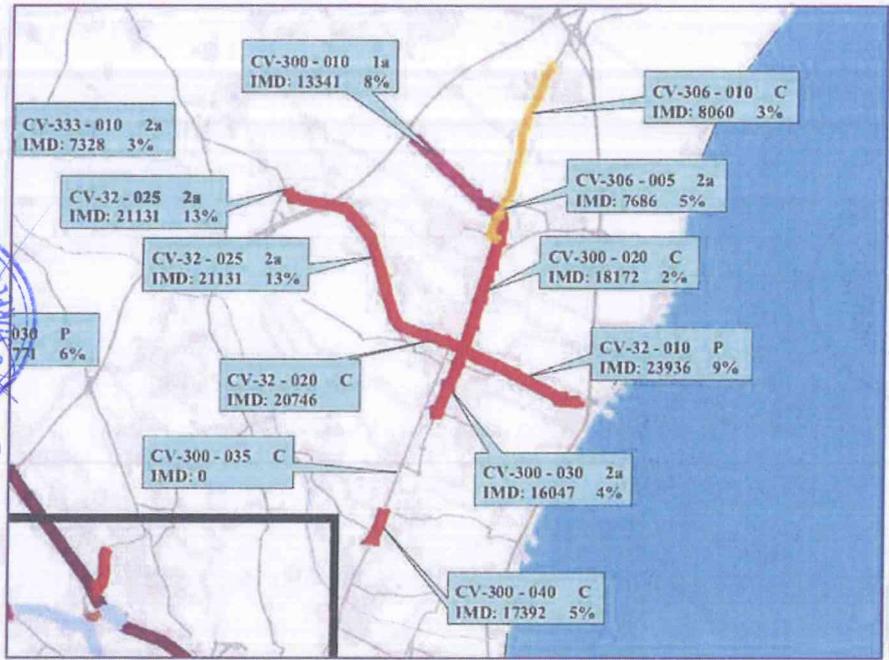


Figura 15.- Mapa de tráfico de la Comunidad Valenciana 2008. Conselleria d'Infraestructures i Transport.

ESTACIÓN	DESDE	HASTA	IMD (veh/día)				
			2004	2005	2006	2007	2008
300030		CV-316	21.440	17.181	14.592	7.384	16.047
300035	CV-316	FOIOS	-	-	-	-	11.362

Tabla 9.- IMD CV-300. Conselleria d'Infraestructures i Transport.

CV-316 ACCESO ALBUIXECH		Demarcación: 2-SERRA	
27	Tramo: 1 De CV-300 a Albuixech	2-SERRA	
VV-7005	Longitud tramo: 1,44	Punto de Aforo: 00'100	JULIO 2007 IMD: 3.290
Plan 08	IMD-2: 1.899 FEBRERO 89	IMD-7: 2.722 MARZO 99	Porcentaje de pesados: 4,53 %
2P	IMD-3: 2.627 ABRIL 93	IMD-8: 2.935 JUNIO 2000	
	IMD-4: 2.764 MAYO 96	IMD-9:	
	IMD-5: 2.642 DICIEMBRE 97	IMD-10:	
	IMD-6: 3.180 NOVIEMBRE 96	IMD-11: 3.001 SEPTIEMBRE 20	IMD-12: 3.290 JULIO 2007
			IP-12: 149
			IP-13:
			IP-14:
			IP-15:

Figura 16.- IMD CV-316. Área de Carreteras. Diputación de Valencia.

DILIGENCIA: La pongo yo, la Secretaria, para hacer constar que el presente documento, texto refundido del Plan General de Ordenación Urbana de Albalat dels Sorells -sin Catálogo de Protección- datado a mes de junio de 2012, cumple con la subsanación requerida en el Informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural con fecha 13/07/2012, ha sido aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo de Valencia en su sesión de 23 de julio de 2012. En Albalat dels Sorells, a 17/09/2012. LA SECRETARIA

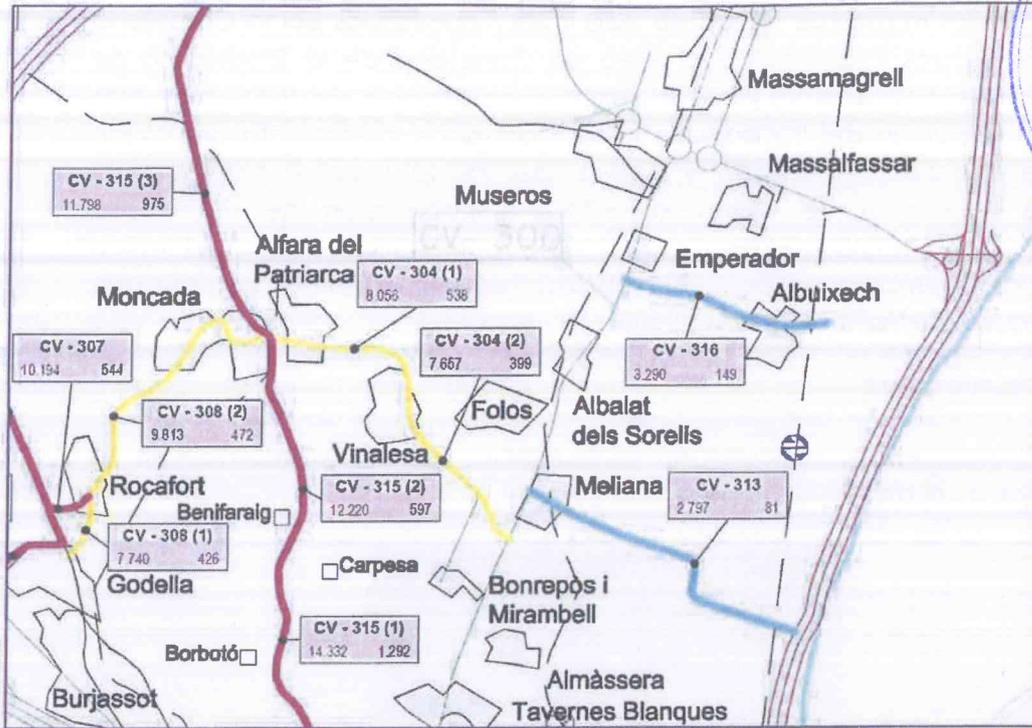
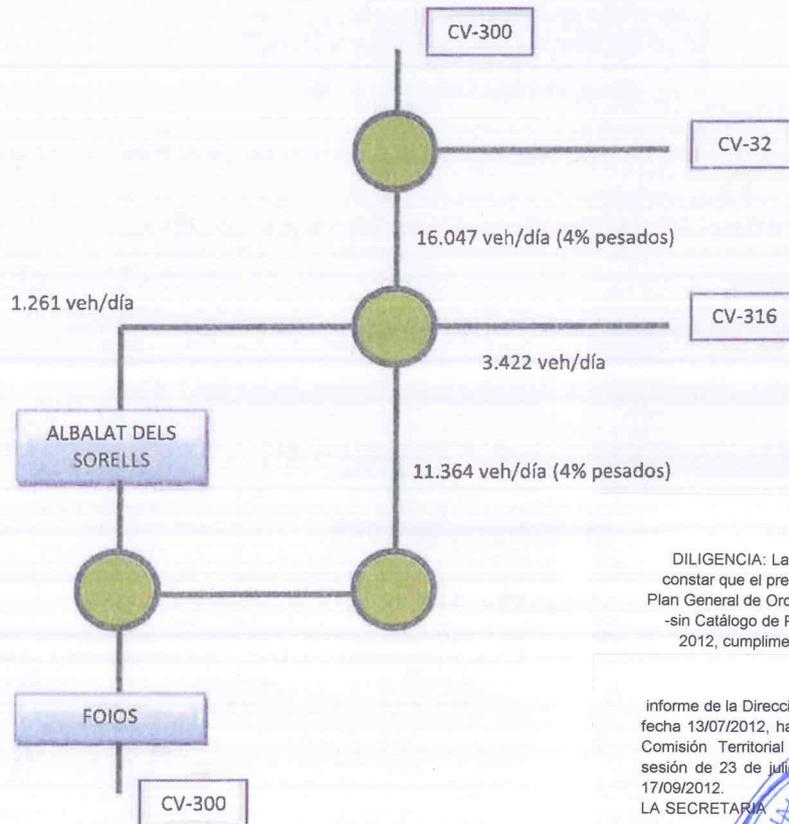


Figura 17.- Mapa de tráfico de la provincia de Valencia 2007. Área de Carreteras. Diputación de Valencia.



DILIGENCIA: La pongo yo, la Secretaria, para hacer constar que el presente documento, texto refundido del Plan General de Ordenación Urbana de Albalat dels Sorells -sin Catálogo de Protección- datado a mes de junio de 2012, cumple la subsanación requerida en el

informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural con fecha 13/07/2012, ha sido aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo de Valencia en su sesión de 23 de julio de 2012. En Albalat del Sorells, a 17/09/2012.  
LA SECRETARIA



Figura 18.- Distribución de tráfico en la red principal de carreteras 2008.

A partir de los mapas de tráfico de 2008 y 2007 publicados por la Consellería d'Infraestructures i Transport y el Área de Carreteras de la Diputación de Valencia, respectivamente y considerando al no disponer de datos concretos sobre la evolución del tráfico, que la tasa anual de crecimiento del tráfico durante el periodo entre 2007 y 2008 es del 4%, tal y como planteaba la antigua Instrucción de Carreteras 6.3-IC "Rehabilitación de Firmes", se determina que la IMD que circula por Albalat dels Sorells, además del tráfico interno del municipio, es de 1.261 veh/día, frente a los 11.364 veh/día que utilizan la actual Variante de la CV-300.

#### 4.1.3. Parque móvil.

El parque de vehículos en el municipio de Albalat dels Sorells se distribuye, en el año 2008, de la forma siguiente:

PARQUE DE VEHÍCULOS 2008	
TURISMOS	1.897
AUTOBUSES	0
CAMIONES Y FURGONETAS	439
MOTOS	238
TRACTORES	32
OTROS VEHÍCULOS	84

Tabla 10.- Parque de vehículos por tipo. Ficha Municipal de Albalat dels Sorells. Institut Valencià d'Estadística.

Presentando la evolución mostrada a lo largo de los últimos años:

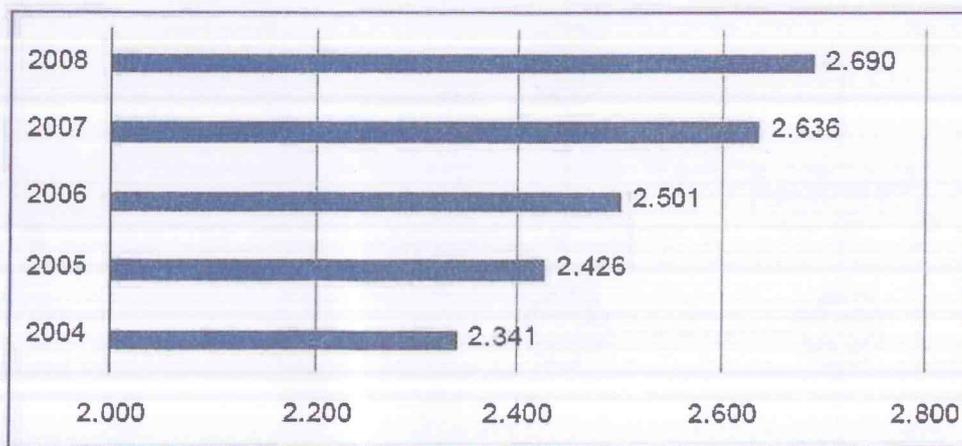


Gráfico 7.- Evolución de vehículos. Ficha Municipal de Albalat dels Sorells. Institut Valencià d'Estadística.

Informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural con fecha 13/07/2012, ha sido aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo de Valencia en su sesión de 23 de Julio de 2012. En Albalat del Sorells, a 17/09/2012.

LA SECRETARIA

DILIGENCIA: La pongo yo, la Secretaria, para hacer constar que el presente documento, texto refundido del Plan General de Ordenación Urbana de Albalat dels Sorells -sin Catálogo de Protección- datado a mes de junio de 2012, cumplimenta la subsanación requerida en el



Albalat dels Sorells no es un municipio exento de la problemática generada por el uso indiscriminado del vehículo privado, con las consecuencias medioambientales y sobre la salud pública que ello conlleva. Comportamientos insostenibles de los usuarios, unidos a una regular ordenación del tráfico y adecuación de los viarios urbanos agravan la situación, a pesar de la ejecución de la nueva Variante de la CV-300, que ha permitido desviar gran parte del tráfico de paso, evitando su circulación por el interior del municipio.

Las motocicletas no son ajenas a la situación anterior, generando además múltiples situaciones de conflicto con el peatón, debidas a la circulación y el estacionamiento irresponsable de sus usuarios.

Respecto a la conectividad de la población, los ejes principales constituidos por la Autovía V-21 y la carretera CV-300 permiten un rápido acceso a los principales núcleos productivos de la zona norte del Área Metropolitana de Valencia, no existiendo en la actualidad ningún eje transversal vertebrador que permita la conexión con los municipios del interior de L'Horta Nord.

#### 4.2. DIRECTRICES DE ACTUACIÓN.

Albalat dels Sorells no es ajeno a la situación anteriormente descrita de colonización del espacio urbano por parte del vehículo privado, a la cual se pretende hacer frente, mediante la incorporación a las políticas de actuación, de medidas que permitan reducir los crecientes niveles de congestión, la contaminación derivada, los daños irreversibles para la salud de los ciudadanos, el consumo de combustibles no renovables y la accidentalidad que determina el modelo actual de desarrollo territorial.

##### 4.2.1. Actuaciones en el entorno metropolitano de Valencia<sup>8</sup>.

(8) *Plan de Infraestructuras Estratégicas de la Comunidad Valenciana 2004-2010.*

En medios urbanos las actuaciones se dirigen a conseguir la adecuación de la vía a la especificidad del entorno atravesado. Las actuaciones se encuentran, por tanto, presididas por una minoración de los impactos asociados al tráfico en estos ámbitos y a la adaptación de sus parámetros de diseño a las características de los tráficos urbanos. Las actuaciones en estos entornos requieren una estrecha colaboración con los municipios afectados, dada la intensidad de los usos presentes en estos ámbitos.

DILIGENCIA: La pongo yo, la Secretaria, para hacer constar que el presente documento, texto refundido del Plan General de Ordenación Urbana de Albalat dels Sorells -sin Catálogo de Protección- datado a mes de junio de 2012, cumplimenta la subsanación requerida en el

Informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural con fecha 13/07/2012, ha sido aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo de Valencia en su sesión de 23 de julio de 2012. En Albalat del Sorells, a 17/09/2012.  
LA SECRETARIA







Las características asociadas a los medios urbanos se concentran en mayor grado en las actuaciones en las áreas metropolitanas, donde se presentan las máximas intensidades de la red, lo que unido a su localización en áreas de fuerte urbanización con escasez de espacio para nuevas actuaciones, a la dificultad de jerarquización funcional de la red dada la importancia de los movimientos de agitación y a la existencia de usos muy sensibles a los impactos de las vías, lleva a la exigencia de una cuidadosa planificación en las actuaciones en estos ámbitos. Por otra parte, la potencialidad presente en estas áreas para canalizar importantes demandas a través de desplazamientos no motorizados, lleva a dirigir la atención a las infraestructuras destinadas a esta clase de flujos. Igualmente, la necesidad de fomentar en estos entornos el uso del transporte público, lleva a potenciar las infraestructuras de acceso a los principales nodos de transporte público, así como las destinadas a facilitar el intercambio modal.

El crecimiento del área metropolitana de Valencia durante los últimos años, especialmente intenso en las poblaciones de la periferia, ha propiciado un fuerte incremento de la movilidad metropolitana, llevando a la necesidad de disponer de un viario estructurante de estas relaciones, con una jerarquización funcional que permita la especialización de tráfico y una adecuada canalización de los desplazamientos radiales y periféricos.

Como principales actuaciones previstas en el área metropolitana de Valencia y que afectan directamente al municipio de Albalat dels Sorells, se encuentran:

- **Ronda Albalat dels Sorells-Valencia:** finalizando así con el proceso de eliminación de las travesías de la antigua carretera N-340 y actual CV-300, para conseguir mayores niveles de seguridad vial con el nuevo trazado y la adecuación de las mismas al paisaje urbano de los municipios afectados, quedando estas para el uso y disfrute de la población.
- **Vía Parque Norte de Valencia:** eje viario que circunda el área metropolitana de Valencia por el norte, conectando las autovías de Ademuz (CV-35) y distribuidor comarcal (CV-31), con la Autovía V-21. La Vía Parque Norte, que partirá de la CV-35, unirá los términos municipales de Godella, Burjassot, Rocafort, Moncada, Alfara del Patriarca, Vinalesa, Foios y Albalat dels Sorells, constituyendo un perfecto nudo de unión tanto de los pueblos de l'Horta Nord entre sí como con Valencia y la comarca de Camp del Turia.

Esta última actuación tiene vital importancia para Albalat dels Sorells, dado que el trazado previsto discurre por el límite sur del municipio, colindante con suelos que ubicados al oeste de la línea ferroviaria Valencia-Rafelbunyal, son susceptibles de ser afectados por futuros desarrollos urbanísticos, garantizando

DILIGENCIA: La pongo yo, la Secretaria, para hacer constar que el presente documento, texto refundido del Plan General de Ordenación Urbana de Albalat dels Sorells -sin Catálogo de Protección- datado a mes de junio de 2012, cumplimenta la subsanación requerida en el

informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural con fecha 13/07/2012, ha sido aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo de Valencia en su sesión de 23 de julio de 2012. En Albalat del Sorells, a 17/09/2012.

LA SECRETARIA



la conexión de los mismos con los principales núcleos productivos de la zona norte del área metropolitana de Valencia.

#### 4.2.2. El vehículo privado<sup>9</sup>.

(9) "Criterios de movilidad en zonas urbanas". Fundación RACC.

Generalmente, se puede garantizar la máxima seguridad y fluidez en la red urbana, desde la perspectiva del vehículo privado, mediante sencillas recomendaciones como las siguientes:

- La anchura del carril de circulación, cuando sólo haya uno, deberá ser de 3 metros. Si hay dos carriles de circulación en el mismo sentido, cada uno de ellos tendrá 2,5 metros. En el caso de dos carriles de circulación en sentido contrario, la anchura puede llegar a los 2,75 o 3 metros por carril.  
En las calles de estar es suficiente dejar sólo un carril de circulación. Para evitar que estas calles sean utilizadas como atajos se aconseja la implantación de sentidos de circulación concurrentes, cuyo objetivo es limitar su continuidad.
- Las calles de pasar, siempre que la configuración de la red vial lo permita, deberán ser de sentido único.
- Con objetivo de aprovechar la capacidad de las vías al máximo se instalarán carriles multiuso que permitan adecuar la oferta a la demanda. Así durante las horas de máxima demanda de tráfico se podrán destinar a la circulación y en los períodos valle (mínima demanda de tráfico de vehículos) al aparcamiento o a la realización de operaciones de carga y descarga de mercancías.
- La reordenación del espacio de calzada, cuando este sea excesivo, deberá prever siempre el incremento de aceras huyendo de los bulevares centrales, en general poco útiles ya que a menudo no se garantiza su continuidad.

El concepto de "uso racional" también es aplicable a la moto y al ciclomotor, especialmente en aquellos casos en que sus conductores son menores de edad. Debe fomentarse un estilo de conducción más tranquilo y respetuoso con el conjunto de los usuarios. Desde las administraciones, juntamente a la promoción del uso del casco, se debe pensar en los motoristas en el momento de tomar decisiones que afecten al viario urbano.

Además deberán tenerse en cuenta otros aspectos técnicos relacionados con la ingeniería del tráfico tales como:

- La señalización: una correcta señalización vial facilita la fluidez del tráfico y evita distracciones del conductor. La aplicación de las nuevas





tecnologías permite desarrollar la llamada "señalización variable" y adoptar soluciones semafóricas constituidas por leeds, un conjunto de pequeños puntos de luz que permiten más ahorro energético, mejor mantenimiento y seguridad, además de comportan un menor mantenimiento, ya que su funcionamiento no depende de una única bombilla.

- La regulación y ordenación de intersecciones: mediante la elección adecuada del mecanismo de gestión (señalización, regulación semafórica o construcción de rotondas) en función de las características funcionales y geométricas de las vías involucradas.

#### 4.2.3. El estacionamiento<sup>10</sup>.

(10) "Criterios de movilidad en zonas urbanas". Fundación RACC.

Al definir el espacio destinado a la circulación de vehículos también debe tenerse en consideración el espacio que se dedicará al aparcamiento en cordón y batería. Una buena definición de este espacio permitirá evitar el aparcamiento en doble fila, que puede llegar a reducir en un 50% la capacidad de una calle.

La promoción de estacionamientos de pago puede resultar una medida impopular y difícil de comprender para la mayoría de los ciudadanos. La realidad es que actualmente la calle es un bien escaso, de propiedad colectiva y debe grabarse su uso individual. Esta situación es especialmente crítica en el centro de las ciudades y en zonas de gran concentración demográfica y comercial, donde la oferta de estacionamiento puede regularse fundamentalmente mediante dos mecanismos:

- Zonas azules: regulación del espacio y el tiempo de estacionamiento.
- Parkings de uso público: regulación por tarifa.

En lo referente a la ordenación del aparcamiento en superficie, el aparcamiento en batería se debe diseñar de manera que los vehículos estacionen haciendo la "L", con el fin de garantizar la máxima seguridad en el momento de mover el vehículo. También se deben concretar medidas para garantizar reserva de estacionamiento a las personas con movilidad reducida.

El aparcamiento es también un instrumento para evitar la congestión del centro de las ciudades. El estacionamiento de intercambio entre el vehículo particular y la red de transporte público, se ha de promover con la construcción de grandes espacios en las principales estaciones de metro, ferrocarril o autobús y tarifas integradas (parking + transporte público).

DILIGENCIA: La pongo yo, la Secretaria, para hacer constar que el presente documento, texto refundido del Plan General de Ordenación Urbana de Albalat dels Sorells -sin Catálogo de Protección- datado a mes de junio de 2012, cumple la subsanación requerida en el

Informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural con fecha 13/07/2012, ha sido aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo de Valencia en su sesión de 23 de julio de 2012. En Albalat del Sorells, a 17/09/2012.  
LA SECRETARIA





Asimismo, se recomienda incluir un estudio de las necesidades de aparcamiento, llegado el momento de poner en marcha nuevas actividades urbanas, iniciar nuevos desarrollos urbanísticos y revisar los instrumentos de planeamiento vigentes. En estos casos es conveniente hacer un estudio de impacto y accesibilidad y valorar las necesidades de aparcamiento y de transporte público.

En cuanto a las motocicletas, la solución pasa por ordenar la oferta de aparcamiento con espacios señalizados en la calzada, en las zonas peatonales y en las aceras. El estacionamiento de motos en el resto de espacios no señalizados se deberá ajustar a las ordenanzas municipales existentes y/o a la autorregulación de los propios motoristas, de modo que se permita el estacionamiento encima de la acera cuando el espacio libre resultante sea superior a la longitud de la moto más la de una rueda, dejando espacio suficiente para el paso libre de peatones.

También es imprescindible potenciar la oferta de estacionamientos dentro de los parkings con una tarifa inferior a la de los automóviles al ocupar las primeras una cuarta parte del espacio ocupado por estos últimos.

#### 4.2.4. La interacción vehículo-peatón<sup>11</sup>.

(11) "Criterios de movilidad en zonas urbanas". Fundación RACC.

Toda red vial debe garantizar la seguridad de los peatones mediante una mejora de la regulación de los cruces. Los pasos de peatones son los puntos con más riesgo de atropellos, especialmente en las grandes ciudades. Por tanto, es necesario asegurar el tiempo de paso de los peatones y mejorar la visibilidad y la señalización.

En el caso de pasos regulados por semáforos, se recomienda eliminar las típicas bandas transversales por dos líneas discontinuas separadas a una distancia de 3 a 5 metros, mientras que en los cruces no regulados por semáforos, además de mantener los pasos cebra tradicionales, es posible la posibilidad de instalar dos señales verticales obligatorias: la primera, de peligro, a la distancia reglamentaria, y la segunda, indicativa del lugar por donde deben cruzar los peatones.

Además, se recomienda que los puntos de conflicto estén bien iluminados durante la noche.

DILIGENCIA: La pongo yo, la Secretaria, para hacer constar que el presente documento, texto refundido del Plan General de Ordenación Urbana de Albalat dels Sorells -sin Catálogo de Protección- datado a mes de junio de 2012, cumplimenta la subsanación requerida en el

informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural con fecha 13/07/2012, ha sido aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo de Valencia en su sesión de 23 de julio de 2012. En Albalat del Sorells, a 17/09/2012.  
LA SECRETARIA



## 5. CONCLUSIÓN.

### 5.1. TRANSPORTES NO MOTORIZADOS: EL PEATÓN Y LA BICICLETA.

Albalat dels Sorells presenta una oferta viaria propicia para el equilibrio de espacios, para la peatonalización y/o la priorización del tráfico peatonal y para el uso compartido con la bicicleta, no viéndose en la actualidad materializado dicho potencial, al disponerse secciones viarias con mayores dotaciones para el tráfico rodado y en su mayoría, desprovistas de infraestructuras propias o adaptadas para hacer de la bicicleta un medio de transporte alternativo. En este sentido, se proponen las actuaciones siguientes:

1. Creación de zonas peatonales en el casco histórico de Albalat dels Sorells y establecimiento de carriles específicos para la utilización de la bicicleta. Donde la segregación de tráfico no resulte posible se considerará la posibilidad de instaurar espacios compartidos priorizando el tráfico no motorizado (Zonas 30).
2. Los nuevos desarrollos urbanísticos deben contemplar la ejecución de nuevas vías ciclables, que conecten los viales locales con el carril bici de carácter intermunicipal que constituye la ciclo-ruta CR-300, además de las que se puedan desarrollar en el interior de las zonas verdes y parques públicos previstos.
3. Para el fomento del transporte intermodal se coordinará con los operadores locales de transporte público de ámbito supramunicipal (FGV y Entitat de Transport Metropolità de València), aspectos relativos al transporte de la bicicleta en los vehículos por ellos gestionados y la disposición de zonas de aparcamiento y consignas seguras en las proximidades de la estación de ferrocarril y las seis paradas de autobús existentes en el municipio.
4. Además se llevarán a cabo programas específicos de concienciación ciudadana y de educación y seguridad vial, se procederá de manera rigurosa al desarrollo y cumplimiento de la legislación y la normativa sectorial municipal, combatiendo la indisciplina vial mediante medidas directas y sancionadoras, se establecerán restricciones al tráfico motorizado en el centro urbano durante los días festivos, etc ...

### 5.2. TRANSPORTE PÚBLICO.

El transporte público constituye un pilar fundamental en la consecución de los objetivos de sostenibilidad de la movilidad urbana y la accesibilidad al mismo, el factor básico para el fomento de su utilización por parte de la población. En Albalat dels Sorells la situación de la accesibilidad al transporte público es buena (se tarda menos de 10 minutos en llegar a cualquier parada de metrobus o a la estación de ferrocarril, desde la mayor parte del municipio actual), aunque es potencialmente mejorable para garantizar un modelo



DILIGENCIA: La pongo yo, la Secretaria, para hacer constar que el presente documento, texto refundido del Plan General de Ordenación Urbana de Albalat dels Sorells -sin Catalogo de Protección- datado a mes de junio de 2012, cumple con la subsanación requerida en el Informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural con fecha 13/07/2012, ha sido aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo de Valencia en su sesión de 23 de julio de 2012. En Albalat del Sorells, a 17/09/2012. LA SECRETARIA



sostenible de movilidad intraurbano y metropolitano, de cara a nuevos desarrollos estructurales y urbanísticos del municipio. Con el objeto de fomentar la utilización del transporte público en la población de Albalat de Sorells y mejorar la accesibilidad al mismo, se considera:

1. La necesidad de ejecutar un aparcamiento disuasorio (park & ride) en las inmediaciones de la estación de ferrocarril.
2. La posibilidad de modificar los itinerarios actuales de la línea de autobús metropolitano, de tal forma que los recorridos conecten con la actual estación de ferrocarril.
3. La adecuación e integración urbana de las seis (6) paradas de autobús, con un mobiliario urbano y un espacio propio, acorde con las necesidades de los usuarios.
4. La adecuación de las instalaciones actuales de la estación de ferrocarril, de tal forma que se permita la utilización de las mismas con total autonomía, por parte de aquellos ciudadanos con movilidad reducida o algún tipo de discapacidad visual y/o auditiva.

La convivencia sostenible entre las infraestructuras de transporte público y las infraestructuras urbanas, es fundamental para el correcto desarrollo del modelo territorial y para el fomento de la intermodalidad entre el vehículo privado y el transporte público. En este sentido, actualmente solo existe un paso inferior peatonal bajo el tendido ferroviario que constituye la Línea 3 de Metrovalencia, viéndose muy mermada la accesibilidad del territorio al oeste de las vías, acrecentándose así el efecto barrera que constituyen estas últimas. En este sentido se hace necesaria:

1. La previsión de pasos superiores o inferiores, sobre o bajo las vías, de tal forma que: se establezcan itinerarios seguros para flujos peatonales y motorizados, se mejoren las condiciones funcionales globales de circulación en los futuros accesos al oeste del casco urbano de Albalat dels Sorells, se elimine el efecto barrera que actualmente introduce la presencia de la vía férrea para el tráfico rodado y para el tráfico peatonal y se mejore la calidad urbana a lo largo de la línea de contacto del trazado ferroviario con su entorno.

En lo que al transporte público por carretera se refiere, se detecta un déficit en la conexión con los municipios interiores de la comarca, debiendo hacer transbordo siempre en la ciudad de Valencia, para poder acceder a núcleos de población tan importantes para el desarrollo comarcal de L'Horta Nord como: Paterna, Moncada, Godella o Burjassot. Este hecho se ve acentuado ante la inexistencia de un eje transversal vertebrador, que permita la conexión con los municipios anteriores.

Informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural con fecha 13/07/2012, ha sido aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo de Valencia en su sesión de 23 de julio de 2012. En Albalat del Sorells, a 17/09/2012.  
LA SECRETARIA

DILIGENCIA: La ponga yo, la Secretaria, para hacer constar que el presente documento, texto refundido del Plan General de Ordenación Urbana de Albalat dels Sorells sin Catalogo de Protección- datado a mes de junio de 2012, cumple la subsanación requerida en el



Ante la situación descrita y el proyecto de ejecución de la futura Vía Parque Norte de Valencia, con el objetivo de mejorar la conexión intracomarcal reduciendo los desplazamientos en vehículo privado, es posible:

1. El desarrollo de nuevas rutas de autobús que conecten Albalat dels Sorells con los principales núcleos productivos del interior de L'Horta Nord, en colaboración con los municipios afectados.

### 5.3. EL VEHÍCULO PRIVADO.

Albalat dels Sorells no es un municipio exento de la problemática generada por el uso indiscriminado del vehículo privado, con las consecuencias medioambientales y sobre la salud pública que ello conlleva. Comportamientos insostenibles de los usuarios, unidos a una regular ordenación del tráfico y adecuación de los viarios urbanos agravan la situación, a pesar de la ejecución de la nueva Variante de la CV-300, que ha permitido desviar gran parte del tráfico de paso, evitando su circulación por el interior del municipio.

Generalmente, se puede garantizar la máxima seguridad y fluidez en la red urbana, desde la perspectiva del vehículo privado (incluyendo a las motocicletas), mediante recomendaciones como:

1. La anchura del carril de circulación, cuando sólo haya uno, deberá ser de 3 metros. Si hay dos carriles de circulación en el mismo sentido, cada uno de ellos tendrá 2,5 metros. En el caso de dos carriles de circulación en sentido contrario, la anchura puede llegar a los 2,75 o 3 metros por carril.
2. En las calles de estar es suficiente dejar sólo un carril de circulación. Las calles de pasar, siempre que la configuración de la red vial lo permita, deberán ser de sentido único.
3. Con objetivo de aprovechar la capacidad de las vías al máximo se instalarán carriles multiuso que permitan adecuar la oferta a la demanda.
4. La reordenación del espacio de calzada, deberá prever siempre el incremento de aceras huyendo de los bulevares centrales.
5. Se tendrán en cuenta otros aspectos técnicos relacionados con la ingeniería del tráfico tales como: la señalización y la regulación y ordenación de intersecciones.
6. Regulando la oferta de estacionamiento mediante mecanismos como las Zonas Azules.
7. Incluyendo un estudio de las necesidades de aparcamiento, llegado el momento de poner en marcha nuevas actividades urbanas, iniciar nuevos desarrollos urbanísticos y revisar los instrumentos de planeamiento vigentes.
8. La ordenación de la oferta de aparcamiento para motocicletas, con espacios señalizados en la calzada, en las zonas peatonales y en las aceras, de modo que se permita el paso libre de peatones.

DILIGENCIA: La pongo yo, la Secretaria, para hacer constar que el presente documento, texto refundido del Plan General de Ordenación Urbana de Albalat dels Sorells -sin Catálogo de Protección- datado a mes de junio de 2012, cumple la subsanación requerida en el

Informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural con fecha 13/07/2012, ha sido aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo de Valencia en su sesión de 23 de julio de 2012. En Albalat del Sorells, a 17/09/2012.

LA SECRETARIA



Respecto a la conectividad de la población con su entorno territorial, los ejes principales constituidos por la Autovía V-21 y la carretera CV-300 permiten un rápido acceso a los principales núcleos productivos de la zona norte del Área Metropolitana de Valencia, no existiendo en la actualidad ningún eje transversal vertebrador que permita la conexión con los municipios del interior de L'Horta Nord.

1. Actualmente se encuentra en fase de proyecto, por parte de la Consellería d'Infraestructures i Transport, un vial de gran capacidad que circunda el Área Metropolitana de Valencia por el Norte, conectando las carreteras CV-35 y CV-31 con la Autovía V-21. Lo que se ha denominado Vía Parque Norte de Valencia unirá los términos municipales de Godella, Burjassot, Rocafort, Moncada, Alfara del Patriarca, Vinalesa, Foios y Albalat dels Sorells, constituyendo el acceso principal a este último. Es por esto que, en coordinación con la citada Consellería, los futuros desarrollos urbanos deberán garantizar la accesibilidad y permeabilidad territorial, mediante la conexión regulada y ordenada de los viales a disponer con la vía parque prevista.

Se han descrito en el presente documento las diferentes alternativas y modalidades de las que disponen los ciudadanos de la localidad de Albalat dels Sorells (Valencia), para satisfacer sus necesidades y hábitos de desplazamiento en el ámbito territorial en el que se ubica la citada población, para posteriormente, mediante estudios de mayor entidad y profundidad, adecuar la oferta de transporte público a las exigencias de la demanda y optimizar el aprovechamiento de los recursos disponibles.

Valencia, diciembre de 2009

El Ingeniero Autor

Raúl MONTESINOS MARTÍNEZ  
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

DILIGENCIA: La pongo yo, la Secretaria, para hacer constar que el presente documento, texto refundido del Plan General de Ordenación Urbana de Albalat dels Sorells -sin Catálogo de Protección- datado a mes de junio de 2012, cumplimenta la subsanación requerida en el

informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural con fecha 13/07/2012, ha sido aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo de Valencia en su sesión de 23 de julio de 2012. En Albalat del Sorells, a 17/09/2012.  
LA SECRETARIA

