



AJUNTAMENT DE VALÈNCIA

SERVICI DE MOBILITAT SOSTENIBLE

ANEXO MOVILIDAD. CRITERIOS A CONSIDERAR EN EL ÁMBITO DE LA MOVILIDAD EN EL CONCURSO DE IDEAS ORDENACIÓN CORREDOR VERDE VALÈNCIA SUR. Mayo 2022.

El Master plan del Corredor Verde València Sur deberá considerar los siguientes aspectos en el ámbito de la movilidad:

El Corredor Verde generará una conexión peatonal continua de inicio a fin, completamente accesible y segregada del resto de modos de transporte. Se considerará como Itinerario Peonatol Principal de la ciudad y asegurará la interconectividad entre barrios y equipamientos, en condiciones adecuadas y óptimas de circulación para peatones, de acuerdo con el Programa 1.1 del PMUS vigente. Brindará por tanto una doble expectativa: su íntegro recorrido -tal vez ocasional- desde el origen hasta el destino, o su disfrute parcial -seguramente cotidiano para los usuarios locales- entendido el tramo del itinerario más próximo a la propia residencia como un área peatonal más en sí misma.

Se generará también una conexión ciclista continua de inicio a fin del Corredor, completamente segregada del resto de modos de transporte. Deberá diseñarse desde criterios de seguridad y eficiencia por lo que su trazado será lo más directo posible, garantizando tiempos de recorrido mínimos. El ancho de la infraestructura será como mínimo de 3 metros útiles. Esta conexión ciclista servirá también, de acuerdo con lo previsto en la vigente Ordenanza de Movilidad para la circulación de los denominados vehículos de movilidad personal, de tracción eléctrica, habitualmente utilizados por personas con movilidad reducida. En aquellos tramos en los que la anchura del Corredor Verde sea considerable, con edificios de viviendas, servicios, etc. a ambos lados, se planteará una doble infraestructura ciclista, de modo que queden atendidas las necesidades de movilidad de este modo de transporte sostenible sin necesidad de atravesar transversalmente el corredor para acceder al carril bici. Se adjunta al final de este Anexo, como diseño orientativo, una planta viaria del tramo Federico García Lorca entre las avenidas Fernando Abril Martorell y Giorgeta, con doble carril bici.

El Corredor Verde deberá prever en toda su longitud conexiones transversales para el paso de peatones, bicicletas así como vehículos de emergencia, de modo que no se genere una barrera para los modos de transporte sostenible. Deberá considerar también las conexiones transversales que se precisen para garantizar el transporte público.

Deberá quedar garantizada la accesibilidad al Corredor Verde desde los barrios colindantes, bajo el modelo de movilidad que plantea el PMUS vigente, con los siguientes tres principales objetivos:

- Asegurar y potenciar que el peatón siga siendo el principal protagonista de la movilidad en la ciudad.
- Consolidar y favorecer la expansión de la bicicleta como modo de transporte general y cotidiano de los ciudadanos.
- Revisar y redefinir una jerarquía viaria en la ciudad que permita una mejor ordenación de los flujos de tráfico por la misma.

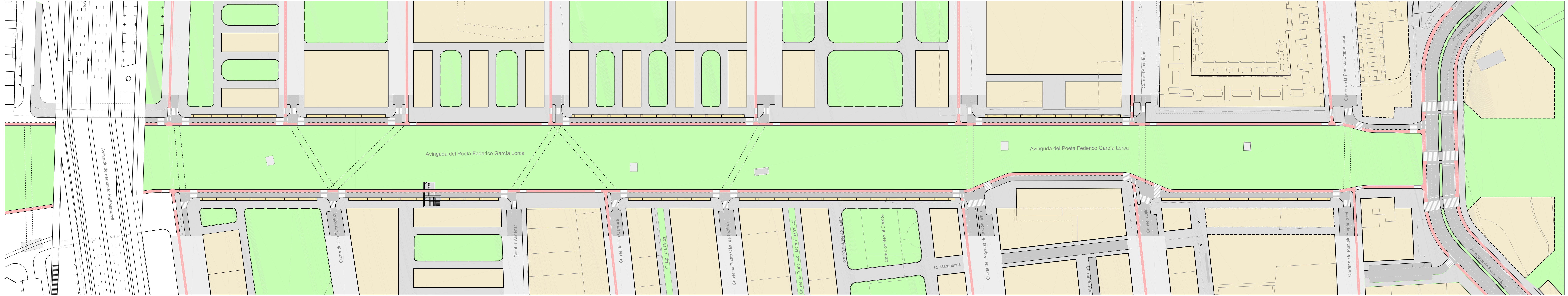
Para el acceso a la propiedad en los edificios colindantes al Corredor Verde podrán habilitarse viales, si bien en ningún caso se generará un vial continuo a lo largo de todo el Corredor. No



será preciso considerar las conexiones previstas en el Planeamiento entre la actual rotonda existente en la intersección de la calle San Vicente y la calle José Soto Micó y el área comprendida entre la zona este del barrio de San Marcelino y las vías del tren. En aquellos tramos en los que se genere un vial paralelo al Corredor Verde deberá considerarse que su función, además de para acceso a la propiedad, será también el acceso a vehículos de personas con movilidad reducida, carga y descarga, recogida de residuos urbanos, acceso de vehículos de mantenimiento a la infraestructura verde así como el acceso al transporte público en aquellos tramos en los que se requiera. En las zonas en las que exista acceso a la propiedad a los edificios colindantes al Corredor Verde se definirá una acera de como mínimo 6 metros de ancho. Como diseño orientativo de estos viales puede consultarse la planta viaria del tramo Federico García Lorca entre las avenidas Fernando Abril Martorell y Giorgeta, que se adjunta al final de este Anexo.

En el diseño de viales a incluir en la reordenación de los subámbitos PRIs A.4.1 Parque Central y A 5-1 San Marcelí y del subámbito de Salvador Perles, incluidos en el concurso de ideas, se realizará bajo las premisas de viales secundarios, de tráfico calmado, que deberán garantizar las conexiones peatonales y ciclistas de los principales ejes viarios con el Corredor Verde. El espacio destinado al estacionamiento en vía pública será el menor posible, debiendo quedar atendidas las principales necesidades de estacionamiento fuera de esta. Se reservarán espacios para el estacionamiento de vehículos de personas con movilidad reducida, las labores de carga y descarga, el estacionamiento de bicicletas y paradas de taxi próximas a grandes equipamientos si los hubiere. Deberá permitir el acceso al transporte público en aquellos tramos en los que se requiera.

El diseño del Corredor Verde deberá considerar la existencia de las cocheras/talleres de la EMT en San Isidro, así como su próxima ampliación en Safranar, entre la ampliación del cementerio y las cocheras de San Isidro y su permanencia en estas ubicaciones a medio/largo plazo. Se garantizarán unos accesos óptimos a estas instalaciones, básicas para el buen funcionamiento de la red de transporte. No obstante lo anterior, podrá plantearse un diseño alternativo de Corredor Verde a muy largo plazo, en el que dichas infraestructuras hubieran sido trasladadas a otro lugar de la ciudad.



- Edificis
- Jardins
- Carril bici
- Voreres
- Banda multifuncional (càrrega i descàrrega, contenidors, arbrat...)