



**GENERALITAT
VALENCIANA**

Conselleria d'Habitatge,
Obres Públiques i Vertebració
del Territori



UNIÓ EUROPEA
Fons Europeu de
Desenvolupament Regional

Una manera de fer Europa

Obres Públiques, Transport i Mobilitat

TIPO DE DOCUMENTO:

ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

FECHA:

MARZO 2019

TÍTULO:

PASARELA CICLOPEATONAL DE LA VÍA XURRA SOBRE EL BARRANCO DEL
CARRAIXET ENTRE ALBORAIA Y ALMÀSSERA (VALÈNCIA)
PERMEABILIZACIÓN DE LOS CAMINOS DE SERVICIO DEL BARRANCO DEL
CARRAIXET BAJO LA LÍNEA L3 DE METROVALENCIA Y ADECUACIÓN HASTA LA
CONEXIÓN CON LA CV-3002

CLAVE:

CMAYOR/2018/01Y30/51
CMAYOR/2018/01Y30/52



DIRECTOR DEL PROYECTO:

INMACULADA VERDÚ SORIANO



AUTORES DEL ESTUDIO:

CLARA GARCÍA MAYOR

MANUEL CASTAÑO CANO

TOMO ÚNICO

Subdirecció General de Mobilitat

Servei de Projectes i Obres

ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA.

ACTUACIONES EN EL CRUCE DE LA VÍA XURRA Y
PERMEABILIZACIÓN DE LA LÍNEA 3 DE FGV CON EL
BARRANCO DEL CARRAIXET.

ÍNDICE

1 INTRODUCCIÓN	4
1.1 Datos generales del proyecto	4
1.2 Marco normativo	4
2 DESCRIPCIÓN GENERAL DE LAS ACTUACIONES.....	5
2.1 Localización.....	5
2.2 Antecedentes históricos	5
2.3 Situación actual	6
2.4 Objetivo de las actuaciones.....	6
2.5 Principales características	6
3 ÁMBITO ESTRICTO DE LAS ACTUACIONES.....	8
4 CARACTERIZACIÓN DEL PAISAJE. UNIDADES DE PAISAJE.....	8
5 RECURSOS PAISAJÍSTICOS	9
5.1 Recursos paisajísticos de interés ambiental y visual	9
5.2 Recursos paisajísticos de interés cultural y patrimonial	10
6 CUENCAS VISUALES	11
7 ANÁLISIS DE VISIBILIDAD	13
7.1 Metodología	13
7.2 Análisis visual.....	13
8 CONCLUSIONES DEL ESTUDIO. PRESCRIPCIONES TÉCNICAS	18
PLANOS.....	19

1 INTRODUCCIÓN

1.1 Datos generales del proyecto

El Estudio de Integración Paisajística (EIP) abarca los proyectos:

- **“Pasarela Ciclopeatonal de la Vía Xurra sobre el Barranco del Carraixet entre Alboraiá y Almàspera (València)”**, CLAVE: CMAYOR/2018/01Y30/51.
- **“Permeabilización de los caminos de servicio del barranco del Carraixet bajo la línea 3 de Metrovalencia y adecuación hasta la conexión con la CV-3002”**, CLAVE: CMAYOR/2018/01Y30/52.

Ambos proyectos fueron licitados con fecha de 31 de mayo de 2017 por la Conselleria d’Habitatge, Obres Públiques y Vertebració del Territori. Con fecha de enero de 2018, se hizo público el anuncio de la adjudicación, otorgándose a la UTE CIVIS CONSULTORES – VALTER VALENCIANA DE ESTRUCTURAS, la tarea de redactar ambos proyectos constructivos.

Las actuaciones definidas en los proyectos de construcción de referencia, objeto del presente estudio de integración paisajística, se engloban entre las 17 actuaciones que la Conselleria d’Habitatge, Obres Públiques y Vertebració del Territori, a través de la Direcció General d’Obres Públiques, Transports i Mobilitat, tiene previsto ejecutar dentro del Programa Operativo de Desarrollo Regional de la Comunitat Valenciana (FEDER) 2014-2020 de la Unión Europea, que cuenta con una dotación presupuestaria de 34,8 millones de euros, de los que la Unión Europea financiará el 50%.

Adicionalmente, estas actuaciones están integradas dentro del Programa de Seguridad Vial 2018-2019, conforme a lo dispuesto por el Plan Director de Seguridad Vial de la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio, cuyo objetivo es el de reducir la accidentalidad manteniendo una movilidad segura.

1.2 Marco normativo

El marco normativo bajo el cual se regula la redacción y tramitación del presente estudio de integración paisajística, de ahora en adelante EIP, está en la normativa autonómica de la Comunidad Valenciana:

NORMATIVA AUTONÓMICA

- LEY 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunitat Valenciana, esta ley deroga en su totalidad, las anteriormente en vigor:
 - Ley 4/2004, de 30 de junio, de la Generalitat Valenciana de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje.
 - Decreto 120/2006, de 11 de agosto del Consell, por el que se aprueba el Reglamento de Paisaje de la Comunidad Valenciana.
- Decreto 219/2018, de 30 de noviembre, del Consell, por el que se aprueba el Plan de Acción Territorial de ordenación y dinamización de la Huerta de Valencia.

2 DESCRIPCIÓN GENERAL DE LAS ACTUACIONES

2.1 Localización

Los dos proyectos objeto del presente estudio se sitúan en un entorno bien definido, alrededor del ámbito de influencia del Barranco del Carraixet, a su paso por los municipios de Alboraiá, Almàssera y Tavernes Blanques, un entorno de aproximadamente 2 km de longitud.

En concreto, las actuación contemplada en el proyecto de pasarela ciclopeatonal de la Vía Xurra sobre el Barranco del Carraixet, se localiza aproximadamente en el Pk 4+500 de la Vía Xurra de Valencia, entre los términos municipales de Almàssera y Alboraiá. Dado que se trata de una actuación de permeabilización y mejora de la accesibilidad transversal al cauce, la naturaleza del proyecto implica que se ocupe parcialmente la zona de Dominio Público Hidráulico del Barranco del Carraixet, así como, las franjas de servidumbre a ambos márgenes.

Las actuaciones correspondientes al proyecto de permeabilización de los caminos de servicio del Barranco del Carraixet bajo la línea 3 de Metro Valencia y adecuación hasta la conexión con la CV-3002, se ubica aguas arriba del paso de la Vía Xurra, en el tramo de la línea L3 entre las estaciones de Alboraiá y Almàssera. Esta actuación ocupa terrenos pertenecientes a tres términos municipales (Alboraiá, Almàssera y Tavernes Blanques), ubicados en ambos márgenes del cauce del Carraixet e invadiendo, también, el Dominio Público Hidráulico del cauce, como consecuencia del desarrollo de una estructura ciclopeatonal adosada a la estructura ferroviaria existente.

2.2 Antecedentes históricos

La conocida como “Vía Xurra” Calatayud-El Grao de Valencia se construyó entre finales del siglo XIX y principios del siglo XX. La antigua línea del ferrocarril (figura 1) que conectaba Aragón con Valencia, pasando por pueblos de la comarca de l’Horta Nord, como Almàssera, Alboraiá, Meliana o Rafelbunyol, se mantuvo en explotación hasta los años 80, cuando se desmanteló.



Figura 1.- Antigo Puente ferroviario del Carraixet. Fuente: Archivo Municipal de Alboraiá

De aquella antigua línea ferroviaria queda el trazado histórico, convertido actualmente en una vía ciclopeatonal aprovechada para fines lúdicos principalmente, que discurre entre los municipios de València y Puçol, con una longitud aproximada de 18 km, y que además de permitir en el entorno de la ciudad de Valencia desplazamientos a pie o en bici de corto recorrido, atraviesa multitud de municipios pertenecientes a l’Horta Nord, permitiendo contemplar el rico patrimonio cultural y arquitectónico de Valencia y su huerta tradicional.

En el punto de cruce de la vía con el Barranco del Carraixet existía un puente de ferrocarril que se mantuvo en servicio durante más de un siglo y que desapareció con la realización de las obras de encauzamiento y ampliación del cauce del barranco por parte de la Confederación Hidrográfica del Júcar, por lo que la continuidad del itinerario se interrumpió y se sustituyó por una desviación de la ruta aguas abajo.



Figura 2.- Itinerario interrumpido de la Vía Xurra en el cruce sobre el cauce del Carraixet (gris)

En la actualidad, para poder cruzar el barranco del Carraixet se utiliza el itinerario que discurre por el lateral de la calzada de la carretera CV-311 a su paso sobre el mismo, accediendo por ambos márgenes a través de un tramo de carril bici en el arcén de los caminos de servicio, a lo largo de las motas del encauzamiento del cauce (figura 2).

Este punto de cruce con el cauce del Carraixet, constituye el encuentro entre la actual Vía Verde Xurra o Sendero de la Vía Augusta con la Colada del Barranco del Carraixet que, a su vez, conecta directamente con la calzada histórica de la Vía Augusta —antigua calzada romana— que coincide con el trazado de la antigua carretera N-340 y, que en la actualidad, forma parte del viario municipal de Tavernes Blanques —CV-3002— y Almàssera —CV-3003—.

2.3 Situación actual

En la actualidad la organización de las circulaciones está en conflicto con las necesidades de la población local para cruzar. La coexistencia de tráfico –rodado, ciclista y peatonal– genera situaciones de riesgo en relación con la seguridad vial. Los caminos de servicio a ambos lados del Barranco del Carraixet tienen continuidad desde Vinalesa hasta su desembocadura, salvo en el punto del cruce con la línea 3 de Metro Valencia, lo que provoca que se efectúe el paso de manera imprudente sobre las vías por multitud de peatones y ciclistas.

En lo que respecta al cruce del Carraixet por la Línea L3 de Metro Valencia, se ha intentado por parte de FGV proceder al cerramiento de este tramo de vía tras la salida del túnel en Alboraiá, pero la Confederación Hidrográfica del Júcar (CHJ) no ha autorizado dicho cerramiento en la margen derecha del cauce, aduciendo que se interrumpe el tránsito por la zona de policía de éste (mota del encauzamiento), lo que en la práctica implica la existencia de un paso de la vía no controlado.

Desde el punto de vista patrimonial, el trazado original de la Vía Xurra se perdió al no producirse la reposición del puente ferroviario tras la realización de las obras de encauzamiento; adoptándose como nuevo itinerario el trazado de la actual CV-311. Por tanto, la recuperación del itinerario está vinculada a una cuestión histórica y patrimonial, recogida como objetivo en el propio Plan de Acción Territorial de la Huerta de Valencia, para darle continuidad a la malla histórica de caminos, así como, mejorar y/o restituir la conexión entre los espacios públicos urbanos, y espacios naturales y culturales.

Desde el punto de vista funcional e infraestructural, hay que indicar que el diseño de la carretera CV-311 no contempló en su sección de trazado la integración de bandas destinadas al peatón o a la bicicleta. Así, la interferencia de los peatones y ciclistas en este tramo de cruce produce interferencias continuas que suponen un riesgo importante. Por otro lado, el uso intensivo por parte de la población local indica una necesidad a la que se debe dar respuesta.

2.4 Objetivo de las actuaciones

En el contexto espacial descrito, las actuaciones contempladas en el presente EIP tienen como objetivo fundamental mejorar las condiciones de circulación rodada, peatonal y ciclista, permeabilizando, así, la conectividad entre ambos márgenes del Barranco del Carraixet mediante la creación de itinerarios de uso ciclo-peatonal accesibles que favorezcan un modelo de movilidad sostenible y que sirvan para potenciar los modos de transporte no motorizados.

Hay que resaltar que las soluciones propuestas ofrecen una alternativa adecuada de paso seguro que beneficia claramente a la población local, con itinerarios mejor acondicionados y que rectifican los riesgos que para la seguridad vial suponen las prácticas actuales en muchos desplazamientos cotidianos.

En este contexto, se pueden resumir como objetivos fundamentales de las actuaciones previstas, los siguientes:

- Recuperar los recorridos históricos como el de la Vía Verde Xurra a su paso por el Barranco del Carraixet.

- Recuperar y restituir las sendas peatonales paralelas al Barranco del Carraixet, mejorando la conexión entre municipios, y entre la huerta y el entorno urbano, potenciando ésta como espacio de ocio.
- Promocionar el patrimonio cultural y natural de la Huerta de València.
- Permeabilizar el territorio dando continuidad a los itinerarios mixtos ciclo-peatonales, mejorando, además, las condiciones de seguridad mediante actuaciones de “calmado del tráfico”.
- Favorecer la recuperación y mantenimiento de la Infraestructura Verde de la Huerta.

Estos objetivos son acordes con las estrategias recogidas en el PAT de la Huerta de València y, en concreto, para el ámbito y alcance de las actuaciones propuestas, con las directrices contempladas en:

- La *“Estrategia 1: Definir la infraestructura Verde de la Huerta”*, cuyas directrices van encaminadas no sólo a la recuperación de la huerta como elemento de alto valor paisajístico y ambiental, sino también, encaminadas a la promoción de este espacio para el uso público.
- La *“Estrategia 2: Integración paisajística de las infraestructuras y de los bordes urbanos”*, cuyas directrices van encaminadas a la agrupación de corredores de infraestructuras, en caso de no ser posible su soterramiento, de modo que no se vea incrementado el efecto barrera que generan estos en el territorio y, por tanto, no se fragmente el espacio de la Huerta.
- La *“Estrategia 6: Potenciar la Huerta como espacio de ocio”*, encaminada a la recuperación de la red de caminos tradicionales y la puesta en valor del patrimonio cultural y natural.

2.5 Principales características

El emplazamiento de las actuaciones descritas está dentro de los espacios que integran la Infraestructura Verde de la Huerta de Valencia, clasificado como Huerta de Protección Especial Grado 1 (H1); un área de alto valor paisajístico.

Pese a que administrativamente se trata de dos proyectos diferenciados, las actuaciones pertenecen al mismo ámbito espacial y están relacionadas, puesto que redundan en una mejor conexión y restauración de los caminos de la Huerta en el tramo del barranco que discurre entre las Huertas de Almàssera y Alboraiá. La tramitación conjunta posibilita una evaluación global de las actuaciones propuestas dada la proximidad de los emplazamientos.

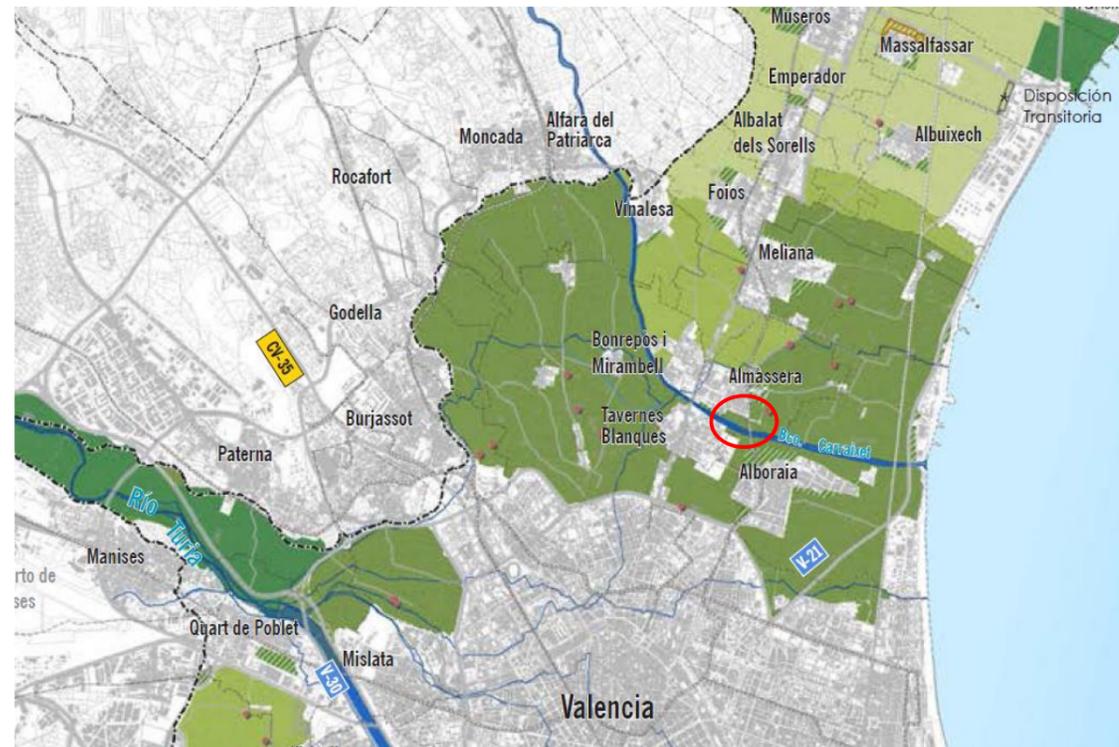


Figura 3.- Áreas de protección de la Huerta de València. Fuente PAT de la Huerta de València

De manera específica, ambas actuaciones se han desarrollado en respuesta a los objetivos de promoción del patrimonio cultural y natural, así como, constituyen una solución de movilidad sostenible entre las poblaciones y, entre éstas y los espacios naturales, a través de sendas ciclopeatonales accesibles.

En este sentido, tras el estudio de soluciones de las distintas alternativas se optó como solución más integrada y adecuada a las necesidades, la propuesta de ejecución de una nueva pasarela de uso mixto peatón-ciclista sobre el cauce del barranco de Carraixet, con el objetivo fundamental de recuperar el trazado original de la antigua línea ferroviaria, así como, mejorar la seguridad de los usuarios, segregando el uso ciclo-peatonal del tráfico rodado, mediante la creación de plataformas diferentes.

Pese a que esta actuación introduce en el paisaje un nuevo elemento, la silueta y tipología estructural propuesta, permite recuperar no sólo el recorrido histórico de la Vía Xurra, sino que tiene como objetivo también recuperar la imagen del antiguo puente ferroviario, pero con una imagen más actualizada.

Del mismo modo, para las actuaciones de permeabilización de los caminos y mejora de la accesibilidad en el entorno de la línea L3 de Metro Valencia existente, se optó, tras el estudio de soluciones realizado, por:

- Agrupar en un pasillo común la nueva pasarela ciclo-peatonal y la estructura actual ferroviaria, de forma que no se aumente la fragmentación del territorio, así como, se minore el efecto barrera que genera tanto el propio cauce del Carraixet, como la línea ferroviaria. Para ello se ha alineado el paso ciclo-peatonal previsto sobre el cauce del

barranco con la rasante de la actual línea ferroviaria, sin elementos que sobresalgan o interfieran en la visual actual del paisaje.

- Dar continuidad al camino de la mota del barranco por la margen derecha del cauce, catalogado como una vía pecuaria (Colada del Barranco de Carraixet). Con esta propuesta se persigue mejorar la conectividad con la red de caminos agrícolas existentes, así como, mejorar la accesibilidad y permeabilidad, mediante la ejecución de un paso inferior bajo la línea de ferrocarril existente, actualmente truncado, apto para uso mixto ciclo-peatonal y, eventualmente, para uso de mantenimiento de la Confederación Hidrográfica del Júcar.

En todas las actuaciones propuestas se ha tenido en cuenta los criterios establecidos en la Memoria Normativa del PAT de la Huerta de València y, en concreto, con lo establecido en el “Artículo 64. Intervención en caminos y acequias”. Entre otros aspectos, y de manera específica, los materiales a emplear para el acondicionamiento de los itinerarios existentes, así como nuevos tramos, siguen igualmente lo indicado en el mismo artículo 64 de referencia. Con este propósito se han definido las siguientes tipologías:

1. Para la pavimentación de los nuevos pasos superiores se ha propuesto como solución de acabado superficial la aplicación de una resina coloreada en colores terrizos claros sobre los forjados estructurales. La aplicación de este acabado superficial con resinas permite simular la estética de los caminos de tierras e integrarse mejor en el entorno, y mantiene a su vez las características de antideslizamiento, mejora de drenaje superficial y amortiguación de ruido de impacto.
2. Para el acondicionamiento de los itinerarios actuales en la mota del Barranco del Carraixet, se propone la aplicación de tierras mejoradas, en concreto, zahorra tratada con cemento para mantener una superficie más estable y limpia de impurezas.
3. El paso inferior propuesto para permeabilizar el camino de la mota está orientado al uso mixto vehículos-peatones compartiendo plataforma de paso, por lo que la pavimentación utilizada para este tramo será de hormigón armado desactivado con el objeto de crear una superficie firme para el tránsito eventual de vehículos de mantenimiento y, a su vez, conseguir un aspecto superficial más naturalizado.
4. En el caso concreto de los tramos de transición entre el camino de la mota del barranco y el paso inferior se empleará pavimento de terrizo continuo tipo *Ariglas*. Este pavimento se engloba dentro del grupo de los pavimentos terrizos estabilizados, siendo los componentes principales el material granular de base y el cemento de vidrio ecológico de estabilización.
5. Para el resto de las actuaciones de acondicionamiento de los caminos y viales urbanos existentes se prevé utilizar la misma tipología de material existente. Los caminos que actualmente se encuentran asfaltados u hormigonados, se prevé la utilización de capas de rodadura o pavimentos de hormigón, tal y como están en la actualidad. Para el acabado superficial de los carriles bici existentes se propone una mezcla bituminosa tipo slurry, fabricada a temperatura ambiente con emulsión bituminosa de rotura lenta, áridos seleccionados, agua y, eventualmente, polvo mineral de aportación y aditivos, para incluir el color de terminación.

Por otro lado, el ámbito de la huerta donde nos encontramos, y su catalogación como área de alto valor paisajístico, implica no sólo la protección de éste área como espacio natural abierto, sino también, la conservación de las infraestructuras tradicionales asociadas como, por ejemplo, la red de canales y acequias. Es por ello, que, dentro de las propuestas contempladas en los proyectos de construcción se consideran las actuaciones necesarias para la reposición y restitución de los canales de riego afectados, conservando las dimensiones actuales y empleando la misma tipología de materiales.

3 ÁMBITO ESTRICTO DE LAS ACTUACIONES

Las propuestas contempladas en los proyectos de construcción constituyen actuaciones puntuales en el contexto de L'Horta Nord, que no alteran ni modifican la estructura visual, funcional o histórica de las unidades funcionales de Huerta que se ven afectadas; sino que, por el contrario, proporcionan una mejora de las condiciones actuales de conexión, constituyendo una solución adecuada para las necesidades de movilidad funcional de los usuarios.

El ámbito estricto del estudio de integración paisajística afecta a 3 términos municipales: Tavernes Blanques, Almàssera y Alboraià; abarcando una superficie total de 29280.75 m², constituidas principalmente por suelo no urbanizable de dominio público hidráulico.

En concreto, el ámbito estricto de las actuaciones sobre la Vía Xurra (Sendero de la Vía Augusta), afectan no sólo al cauce del Carraixet al cruzarlo, sino también a los caminos de la mota del barranco a ambos márgenes, derecha e izquierda.

Para estas actuaciones la longitud de afección se cifra en 119 m para el nuevo paso sobre el cauce, contabilizando no sólo la estructura que es de 70 m de luz, sino también las actuaciones de acondicionamiento de los tramos de transición y enlace entre lo existente y las nuevas actuaciones. Además, las tareas de acondicionamiento y mejora del camino actual de la mota del barranco, afecta a ambos márgenes del cauce, cifrándose la longitud de afección en:

- El acondicionamiento de los viales existentes en la margen izquierda del cauce coincide en planta con el vial urbano de conexión de la carretera CV-311 con el municipio de Almàssera; siendo la longitud total afectada de 392 m.
- En la margen derecha, se prevé únicamente el acondicionamiento del tramo de transición entre la pasarela propuesta y el carril bici existente que discurre por el trazado actual de la Vía Xurra desde Valencia (Barrio de Benimaclet) hasta Meliana. La longitud de afección de este acondicionamiento es de 153 m.

La superficie total afectada se contabiliza, para este conjunto de actuaciones, en 6033 m²

En lo referente a las actuaciones de permeabilización del territorio en el entorno de la línea de ferrocarril existente, el ámbito estricto de la misma afecta también al cauce en una longitud total de 63 m, así como, el camino de la mota del barranco, también, a ambos márgenes.

Las longitudes de afección de las actuaciones de permeabilización se cifran en:

- Sobre el camino de la mota del barranco, en la margen derecha, la longitud de afección es de 1019 m; comprendiendo desde el entronque con el paso superior de la carretera urbana CV-3002, hasta la línea de ferrocarril existente, más el tramo de homogeneización, transición y entronque con el paso inferior planteado.

- Las actuaciones de acondicionamiento y mejora de los caminos agrícolas existentes, paralelos a la línea ferroviaria, contemplan una longitud de afección, en la margen izquierda del cauce, de 173 m aguas arriba y de 149 m aguas abajo de la línea ferroviaria.
- Del mismo modo, en el acondicionamiento de los caminos agrícolas existentes, cuyo trazado es paralelo a la actual línea de ferrocarril, en la margen derecha del cauce, la longitud de afección es de 138 m, paralelos a la actual línea de FGV.
- Para el paso inferior planteado para permeabilizar el camino de la mota del barranco, en su margen derecha, la longitud de afección es de 236 m.

En general, la superficie total de ocupación de las actuaciones de permeabilización en el ámbito de la línea de ferrocarril es de 23.247,75 m².

4 CARACTERIZACIÓN DEL PAISAJE. UNIDADES DE PAISAJE

En rasgos generales, el paisaje característico de la Huerta de València viene definido por su geomorfología prácticamente llana, sin elevaciones significativas; características de llanuras de inundación.

En concreto, el ámbito de estudio se localiza en una zona deprimida altamente transformada por la dinámica fluvial, los aportes continentales y la acción del hombre. València y su huerta, se localiza en la llanura de inundación de los ríos Turia, Júcar y el Barranco del Carraixet, donde la vegetación predominante se corresponde con las tablas de huertos dedicados fundamentalmente al cultivo hortícola, aunque en los últimos años se ha observado una evolución, donde se ha producido un abandono acelerado de las actividades agrícolas, así como, un cambio en la actividad, dando preferencia al cultivo de cítricos frente a la explotación tradicional hortícola de la zona.

Esta área histórica de huerta y su permanencia y evolución en el tiempo se ha visto favorecida por el cono de inundación del río Turia al mar, así como, por las infraestructuras existentes de distribución de los recursos hídricos a lo largo de toda la llanura de inundación, a través de la red de acequias existentes.

Todos estos elementos en su conjunto, y su transformación y evolución en el tiempo, son los que definen las distintas unidades de paisaje. En este sentido, el PAT de la huerta, define como rasgos definitorios los siguientes criterios:

- La estructura histórica definida por la existencia de elementos rígidos que vertebran el territorio, tales como caminos agrícolas, red de infraestructuras hidráulicas, etc.
- La actividad agrícola principal, es decir, la distinción de áreas o unidades en función de los cultivos predominantes.
- La gestión de los recursos hídricos a través del Tribunal de Aguas y sus principales acequias de distribución.
- Los aspectos visuales tales como la amplitud visual, la conectividad, el confinamiento visual o la inclusión de hitos o fondos escénicos.
- La existencia de elementos que modifiquen o alteren el patrón general característico de la huerta, advirtiendo de las nuevas tendencias de evolución del territorio.

A partir del estudio de estos elementos, el PAT de la Huerta diferenció dentro del ámbito ampliado de la huerta de València, un total de 24 unidades de paisaje. Son las unidades de paisaje enumeradas como **UP-8 Huerta de Almàssera** y **UP-9 Huerta de Alboraià**, en las que se realizan las actuaciones propuestas, objeto del presente estudio de integración paisajística.

Dadas las características espaciales del ámbito estricto de trabajo, su extensión —se trata de una actuación muy acotada a unos viales entorno a un punto del barranco— y las condiciones de visibilidad y percepción de las actuaciones propuestas, se plantea en este estudio el análisis conjunto de las dos unidades de paisaje afectadas —UP-8 Y UP-9—.

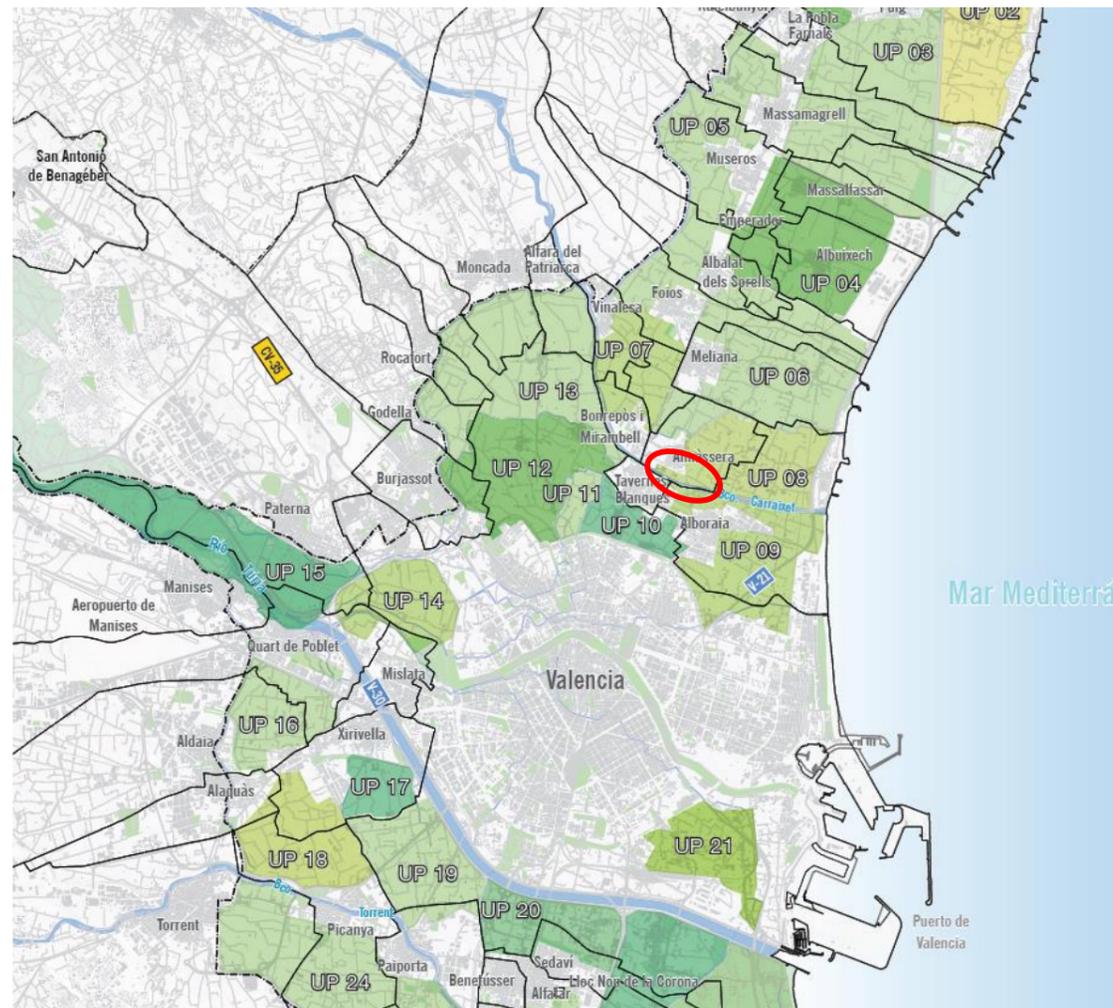


Figura 4.- Delimitación de unidades de paisaje. Fuente: PAT

La caracterización de ambas unidades de paisaje que se recoge en el documento del PAT, pone de manifiesto que ambas áreas comparten las características fundamentales como son: la tipología de huerta tradicional con el predominio del cultivo hortícola, fragmentado por los caminos agrícolas históricos y por la red de infraestructuras hidráulicas dependientes fundamentalmente de la Acequia de Rascanya; las tablas de huerto existentes se encuentran orientados de forma perpendicular al frente costero; y, las construcciones existentes que se

distribuyen de forma dispersa y se corresponden con alquerías, barracas y construcciones típicas y ligadas históricamente a la explotación agrícola tradicional.

En lo relativo a la amplitud y conectividad de las visuales, ambas unidades de paisaje cuentan con la mayor amplitud visual debido a que el uso agrícola predominante no supone un obstáculo para las visuales. En concreto, en el ámbito estricto de este documento, se comprueba que la cuenca visual hacia el norte permite ver sin obstáculos la huerta y todos sus elementos, llegando incluso a apreciar el fondo escénico constituido por la Sierra Calderona.

No obstante, el fondo escénico del mar ha desaparecido debido al frente litoral urbanizado de Port Sa Playa y de la Playa de Patacona. Del mismo modo, las visuales hacia el sur y oeste se ven interrumpidas por los frentes edificados de los núcleos urbanos de Almàssera, Tavernes Blanques y Alboraià, y en concreto al sur, por el frente urbanizado del Polígono Industrial de Alboraià, tanto por la presencia de vallas publicitarias, como por las propias naves industriales.

5 RECURSOS PAISAJÍSTICOS

Dado la limitada extensión de las actuaciones que se quieren desarrollar, los recursos paisajísticos — de tipo medioambiental, perceptivo-visual, cultural-patrimonial — que se consideran son exclusivamente aquellos directamente relacionados con el ámbito estricto.

5.1 Recursos paisajísticos de interés ambiental y visual

Dentro de estos recursos paisajísticos, se ubican aquellos elementos o espacios abiertos, catalogados o no, que son apreciados por la sociedad y que cumplen una función ecológica en el medio donde se localizan. Son espacios naturales interconectados que poseen un alto valor medioambiental y paisajístico, y que influyen notablemente en la sostenibilidad del territorio, en lo referente al mantenimiento de un nivel aceptable de calidad de vida, de la biodiversidad y de la sustentación de los procesos ecológicos básicos.

El ámbito de estudio se engloba dentro de las unidades de paisaje **UP-8 Huerta de Almàssera** y **UP-9 Huerta de Alboraià**, estas unidades de paisaje forman parte de lo que el PAT denomina matriz agrícola y áreas susceptibles de actuar como rótulas de conexión entre el entorno urbano de València y la huerta; siendo el cauce del barranco del Carraixet el elemento de interconexión entre ambas, así como, el elemento de conexión principal, de lo que se conoce como la Huerta de València, con otros hábitats y espacios naturales, como el Parque Natural de la Sierra Calderona.



Figura 5.- Recursos paisajísticos ambientales. Fuente: PAT

Estos elementos naturales de alto valor paisajístico forman parte, en un ámbito más amplio, de un sistema superior, compuesto no sólo por la matriz verde agrícola y los corredores fluviales, sino también por los grandes espacios naturales protegidos y los espacios verdes urbanos que ponen en contacto y marcan la transición entre el tejido urbano y la huerta tradicional.

Otras áreas que integran los componentes de carácter medioambiental son las Huertas de Almàssera y Alboraià, catalogadas dentro del PAT como unidades visuales de máxima calidad, que mantienen el patrón espacial y son parte fundamental del entramado de huertas que generan una mejora sustancial de los terrenos sobre los que se explotan los huertos, contribuyen a la regeneración del acuífero, facilitan la existencia de un hábitat donde diversas especies de mamíferos, aves, reptiles e insectos mantienen un equilibrio en las proximidades del suelo urbano consolidado.

Adicionalmente se considera un recurso paisajístico de carácter ambiental la existencia de alineaciones de arbolado de porte en las motas del cauce del Carraixet. Esta vegetación que por

su concentración podríamos considerar como vegetación relictas, configura un itinerario que no sólo proporciona un espacio para el hábitat animal, además mejora las condiciones higroclimáticas con sus sombras a lo largo del tramo en el que se sitúa.

5.2 Recursos paisajísticos de interés cultural y patrimonial

Los recursos paisajísticos culturales o patrimoniales, son aquellos elementos de carácter local, regional o nacional, catalogados o no, de alto valor o de interés general, de tipo histórico, arquitectónico, cultural y/o etnológico. Constituyen elementos valorados por la sociedad, hitos de la evolución histórica cuya alteración, desde el punto de vista de la percepción visual, origina una pérdida de los rasgos locales de identidad o patrimoniales, que definen el carácter del paisaje.

La gran parte de los elementos catalogados como recursos paisajísticos de interés cultural y patrimonial se relacionan íntimamente con la actividad tradicional de la zona, así como, con las creencias religiosas cristinas; formando parte de estos elementos las capillas, iglesias o retablos religiosos, así como, la red de riego tradicional que discurre por las tablas de huertos, y las casas, barracas y molinos relacionados con la actividad agrícola tradicional.

Respecto a este tipo de recursos paisajísticos, el PAT de la huerta, hace una recopilación exhaustiva de todos los elementos existentes en su ámbito, recopilando no sólo los elementos ya catalogados, sino que proponiendo nuevos elementos susceptibles de protección.

Pese a que el ámbito estricto de proyecto tiene una extensión pequeña, la riqueza de la huerta de Valencia hace que sean varios los elementos que se consideran recursos desde el punto de vista patrimonial o cultural dentro de esta delimitación, o bien en el área de influencia directa. En el área de proyecto, los elementos que deben considerarse como “estructurantes”, tal y como los define el PAT de la Huerta de Valencia, son:

- I. Colada del barranco de Carraixet, que discurre por el denominado camino de la mota del barranco.
- II. Colada de València a Meliana, cuyo trazado coincide con la actual carretera CV-311.
- III. Vía Xurra (vía verde del antiguo ferrocarril) o Sendero de la Vía Augusta
- IV. La calzada histórica romana de la Vía Augusta coincidente en la actualidad con la carretera urbano CV-3002 y CV-3003, de los municipios de Tavernes Blanques y Almàssera, respectivamente.
- V. Red de canales de riego tradicionales dependientes de la Acequia de Rascanya que se distribuyen por todo el ámbito de la huerta y que definen las tablas de huertos existentes.

Los elementos patrimoniales puntuales relacionados con las creencias religiosas y fuertemente arraigados en los usos y costumbres locales son:

- I. Conjunto formado por la Ermita Virgen de los Desamparados y el Cementerio de los Ajusticiados, ubicados junto al paso superior de la carretera urbana CV-3002.

- II. Capelleta dels Peixet, con la Retaule Ceràmic del Miracle dels Peixets, ubicado junto al camino de la mota del barranco, en su margen izquierda, dentro de los límites municipales de Alboraiia.



Figura 6.- Recursos paisajísticos culturales y patrimoniales. Fuente: PAT

6 CUENCAS VISUALES

En el ámbito que nos ocupa, el PAT de la Huerta de Valencia establece una única unidad visual, que engloba las unidades paisajísticas UP-6 Horta de Meliana y UP-8 Huerta de Almàssera. Esta unidad visual se englobaría dentro de lo que se clasifica como una unidad visual perimetral, con conectividad tanto al interior de la comunidad, hacia la zona de la huerta de Vinalesa, Bonrepós y Birambell; como hacia el norte, hacia la huerta de Albuixech y Massalfassar, y en menor medida, hacia el sur (huerta de Alboraiia), donde la apertura visual se encuentra limitada por el frente urbanizado del municipio.

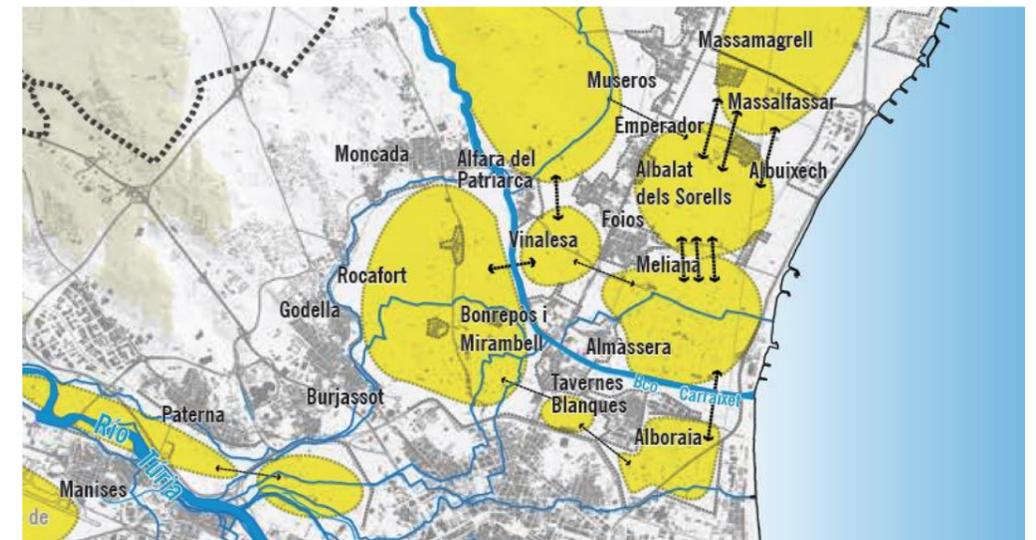


Figura 7.- Unidades visuales en el ámbito de la Huerta de Valencia. Fuente: PAT

De cara al análisis visual de las actuaciones propuestas, objeto de este estudio, se han considerado las siguientes unidades visuales:

UV01. La Huerta de Alboraiia

La Huerta de Alboraiia constituye una unidad visual confinada entre los frentes urbanizados de los municipios de Alboraiia, Tavernes Blanques, València y el frente litoral urbanizado de la playa de La Patacona.

Solamente en la zona más oriental, existe suficiente amplitud como para visualizar la unidad visual perteneciente a la huerta de Meliana y Almàssera, UV03, ubicada al norte; y parte de la UV02, coincidente con la franja de huerta más cercana a los límites del barranco del Carraixet.

Esta unidad visual se encuentra fragmentada por la V-21, principal vía de acceso a València por el norte (según el PAT constituye una línea de observación dinámica), así como, limitada en la zona más occidental por la línea de ferrocarril existente.

Tablas de huertos definidas. Uso hortícola

Presencia de elementos etnológicos

Apertura visual confinada. Visibilidad media

Presencia moderada de construcciones

Presencia de elementos heterogéneos (naves industriales, postes de infraestructuras, carteles publicitarios, etc.)

Perdida del fondo escénico del litoral

UV02. Huerta de Alboraiá – Barranco Carraixet

<p>Al norte de la UV01, engloba la franja de la huerta de Alboraiá localizada a orillas del barranco del Carraixet, limitada al sur por el frente urbanizado del polígono industrial de Alboraiá; al oeste por el frente urbanizado del municipio de Tavernes Blanques, y al este por el frente litoral urbanizado de la playa La Patacona.</p> <p>El cauce del barranco del Carraixet actúa como elemento fragmentador de la unidad visual, separando la UV02 y la UV03, que engloba la huerta de Almàssera a Meliana. Hacia el norte la apertura visual es amplia, llegando a observar el fondo escénico de Sierra Calderona.</p> <p>En la zona más oriental la amplitud visual aumenta, existiendo conexión con la UV01.</p>	Tablas de huertos definidas dedicadas predominantemente a la explotación hortícola.
	Presencia de elementos etnológicos Gran frecuencia de visitas dado que linda con el camino de la mota del barranco o Colada del Barranco de Carraixet.
	Construcciones dispersas y presencia de elementos heterogéneos Bordes urbanos bien definidos y compactos Pérdida del fondo escénico del litoral

UV03. Huerta de Almàssera - Alboraiá

<p>Al norte de la UV01, engloba la huerta de Almàssera, a Meliana.</p> <p>Es el área más extensa que mejor representa, dentro de nuestro ámbito, los usos tradicionales de los huertos.</p> <p>Se trata de un área extensa con gran amplitud visual tanto el norte como hacia el interior, donde se puede apreciar el fondo escénico de la Sierra Calderona.</p> <p>Hacia el este, el frente marítimo se encuentra urbanizado por Port Saplaya.</p> <p>Hacia el Sur existe conectividad con la UV03, así como, con la UV04, localizada al oeste.</p>	Estructura agraria bien definida, con predominio de la explotación hortícola.
	Gran amplitud visual Frecuencia alta de visitas a través de la Vía Verde Xurra
	Presencia de moderada de construcciones y elementos heterogéneos Pérdida del fondo escénico del litoral

UV04. Huerta de Vinalesa

<p>Se corresponde con el área de huerta de Vinalesa, donde la CV-300 actúa como corredor de fragmentación entre las unidades visuales UV04 y UV03.</p> <p>Se trata de un área agrícola bien definida, confinada por el cauce del barranco del Carraixet, al oeste, la carretera CV-300 al este, el municipio de Vinalesa al noroeste, el municipio de Foios al Noreste, y Bonrepòs i Miranbell al sur. Y fragmentada de noroeste a sureste por la CV-304.</p> <p>La apertura visual de esta unidad es amplia, existiendo conexión con la unidad visual UV03, así como, hacia el norte y el oeste.</p>	Parcelas en uso agrario destinadas a la explotación hortícola y de cítricos Presencia de elementos etnológicos Gran amplitud visual
	Presencia de moderada de construcciones y elementos heterogéneos
	(Empty cell)

La delimitación de cuencas visuales se ha establecido a partir de las observaciones hechas sobre el lugar: las construcciones, las edificaciones, las masas arbóreas asociadas a parcelas de cultivo, viviendas aisladas ya sean como cortavientos o como filtro visual; definiendo la distancia mínima al límite urbano consolidado para cada una de las visuales establecidas.

El Anexo II de la Ley 5/2014, establece tres umbrales de percepción visual, fijando la distancia de 3.000 m como límite; no obstante, a partir de los 1.500 m, desde el punto de observación, el paisaje pasa a formar parte de lo que se conoce como fondo escénico, que para este estudio se ha determinado más que suficiente dada la extensión y ubicación del ámbito estricto de proyecto.

7 ANÁLISIS DE VISIBILIDAD

7.1 Metodología

El análisis de la visibilidad de las actuaciones planteadas, y su integración en el entorno, se ha realizado de forma cualitativa, a partir de las observaciones realizadas sobre el lugar, con apoyo de vistas aéreas, así como, con apoyo de las infografías o fotomontajes de las actuaciones ubicadas en el entorno.

Para cada una de las actuaciones planteadas, se han analizado tanto la apertura visual e integración, así como, se han definido los límites de visibilidad, estableciendo para ello la distancia mínima hasta los límites urbanos consolidados u obstáculos visuales, tomando como referencia los umbrales de visibilidad establecidos en el Anexo I de la Ley 5/2014.

7.2 Análisis visual

El análisis detallado de las cuencas visuales elaboradas para cada una de las actuaciones desvela las siguientes condiciones preexistentes e impacto de las actuaciones propuestas:

- I. La pasarela ciclopeatonal de mejora del acceso junto a la línea 3 de metro se realiza mediante un elemento que, si bien amplía la ocupación de la infraestructura de paso en cuanto a sección transversal útil, no tiene un impacto visual relevante ni distorsionador en el entorno. La solución adoptada queda integrada visualmente como si fuera parte componente del puente de tres vanos del corredor ferroviario de la línea de metro existente.

Respecto a las actuaciones de acondicionamiento de los itinerarios mixtos ciclopeatonales, las actuaciones contempladas son de tipo superficial, a excepción del paso inferior planteado bajo la actual línea de ferrocarril.



Figura 8.- Visual hacia el municipio de Almàssera desde la pasarela adosada a la L3 de FGV.
Fuente: Elaboración propia

Estas actuaciones se plantean como mejora de la vía pecuaria de la Colada del Barranco del Carraixet, incluyendo la ejecución de un paso inferior bajo el ferrocarril para permeabilizar en condiciones de seguridad el itinerario de recorrido del comúnmente conocido como Camino de la Mota del Barranco.

La vía pecuaria constituye un camino de servicio rural, que discurre de forma paralela al cauce y que es utilizado, eventualmente, para el mantenimiento de la CHJ; además, de que constituye un recorrido ciclo-peatonal de conexión entre el casco urbano de València y la zona interior de huerta.

En lo relativo a la integración en el entorno, el impacto visual de los acondicionamientos de itinerarios es reducido, puesto que se plantean como actuaciones de tipo superficial o ejecutadas bajo la cota del terreno natural, que no introducen elementos distorsionadores del paisaje, con materiales de acabado son respetuosos con el entorno y con las directrices establecidas en el PAT.

En lo relativo a la visibilidad, al noroeste de la actuación la apertura visual se encuentra interrumpida por los frentes urbanizados de los municipios de Tavernes Blanques (Figura 10) y Almàssera (Figura 8). Únicamente la franja del cauce del barranco del Carraixet, considerada como corredor ecológico, permanece libre de obstáculos.

El frente más próximo es la fachada urbana sur de Almàssera a 268 metros de distancia aproximada, dentro del umbral de baja visibilidad establecido en la Ley 5/2014, observándose como fondo escénico la silueta de Sierra Calderona, sobre el skyline del municipio de Almàssera (Figura 8).

Se trata de una zona en el ámbito de influencia de los bordes urbanos consolidados, con elementos distorsionadores como las líneas de distribución eléctrica aéreas o las edificaciones del borde urbano, por tanto, el impacto visual del elemento que se implanta no afecta negativamente al entorno; por el contrario, sí resuelve funcionalmente las necesidades de accesibilidad de la población local. El arbolado, escaso, de la mota del barranco tampoco se ve alterado por la propuesta de actuación.

Al sur-sureste el frente urbano consolidado de la localidad de Alboraiá configura una fachada continua a una distancia que varía entre los 515 a 530 metros de distancia de la pasarela. Este fondo escénico prevalece y distorsiona el espacio de huerta existente. La ubicación y diseño del elemento que se quiere construir no tiene visibilidad desde el límite del casco urbano. Aunque en la imagen se ve el frente litoral urbanizado de la playa de la Patacona y Port Saplaya, ni por distancia ni por volumetría de la pasarela, dichos frentes tienen ninguna incidencia en el proyecto propuesto.

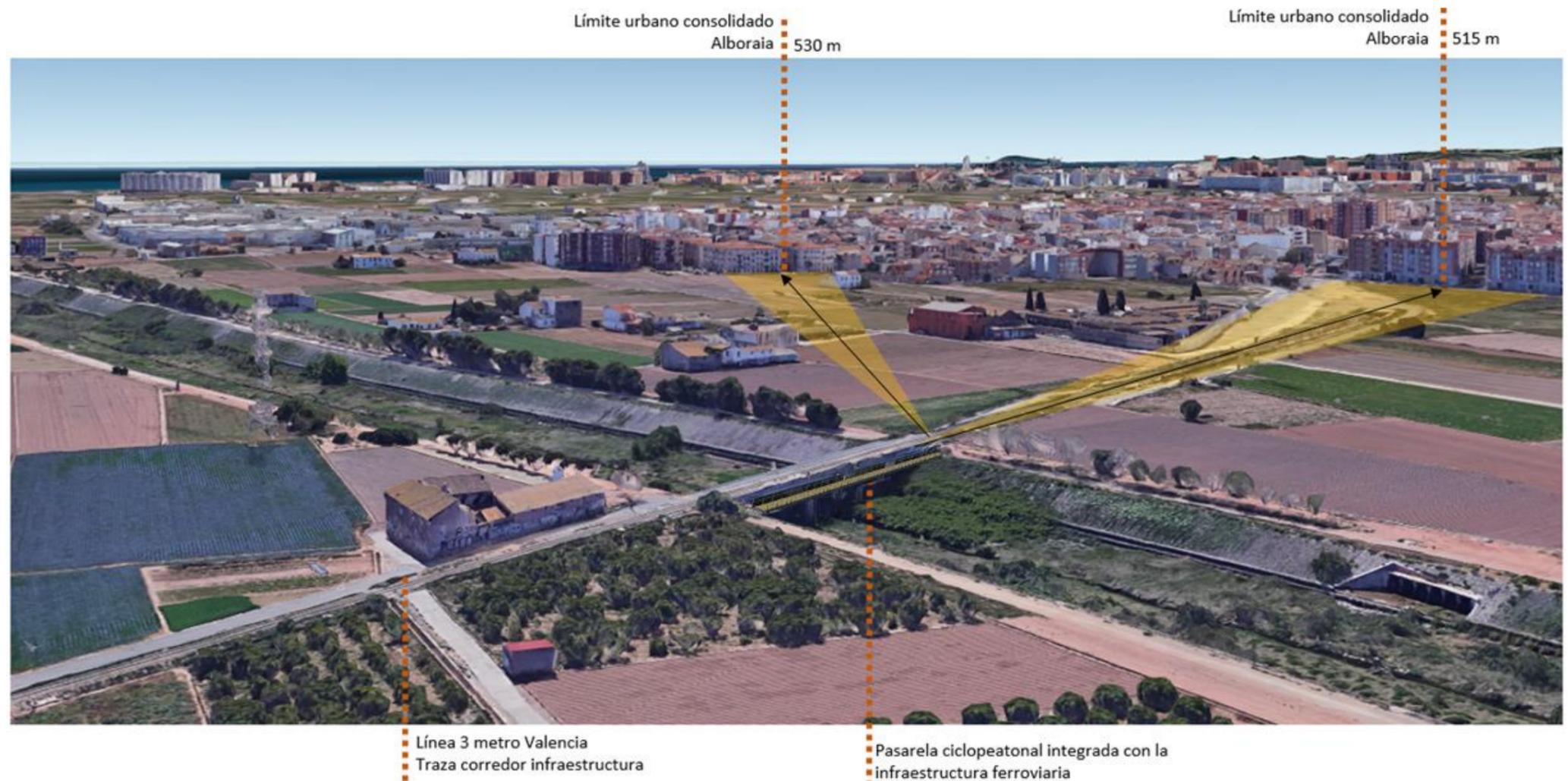


Figura 9.- Visual hacia el municipio de Alboraiá desde la pasarela adosada a la L3 de FGV.
Fuente: Elaboración propia

El diseño de la pasarela se plantea adosado al actual paso superior del ferrocarril, de manera que su alzado se adecue a la estructura existente, formando parte de la estructura de cruce del barranco. Con esta solución se minimiza el impacto visual de la pasarela aguas arriba, donde el límite del casco urbano de la localidad de Tabernes Blanques dista 530 aproximadamente (figura 10). El impacto visual puede considerarse nulo desde la visual aguas abajo, dado que el propio paso de la infraestructura ferroviaria existente camufla el nuevo paso ciclo-peatonal. Al igual que en las visuales anteriores, pese a la existencia de tablas de huerta tradicional, la presión urbana y la alteración escénica debida a las numerosas infraestructuras existentes, edificaciones tipo nave prefabricada y viarios de ampliación del casco urbano ejecutados con criterios de diseño de espacio público, hacen que la zona sea un espacio con una importante alteración escénica.

En general, el impacto visual de este elemento dadas las condiciones preexistentes en la zona no afecta negativamente al entorno. Por el contrario, resuelve funcionalmente las necesidades de accesibilidad de la población local, sin afectar a la vegetación existente, al cauce del barranco, ni al entorno y la percepción del paisaje de la huerta.

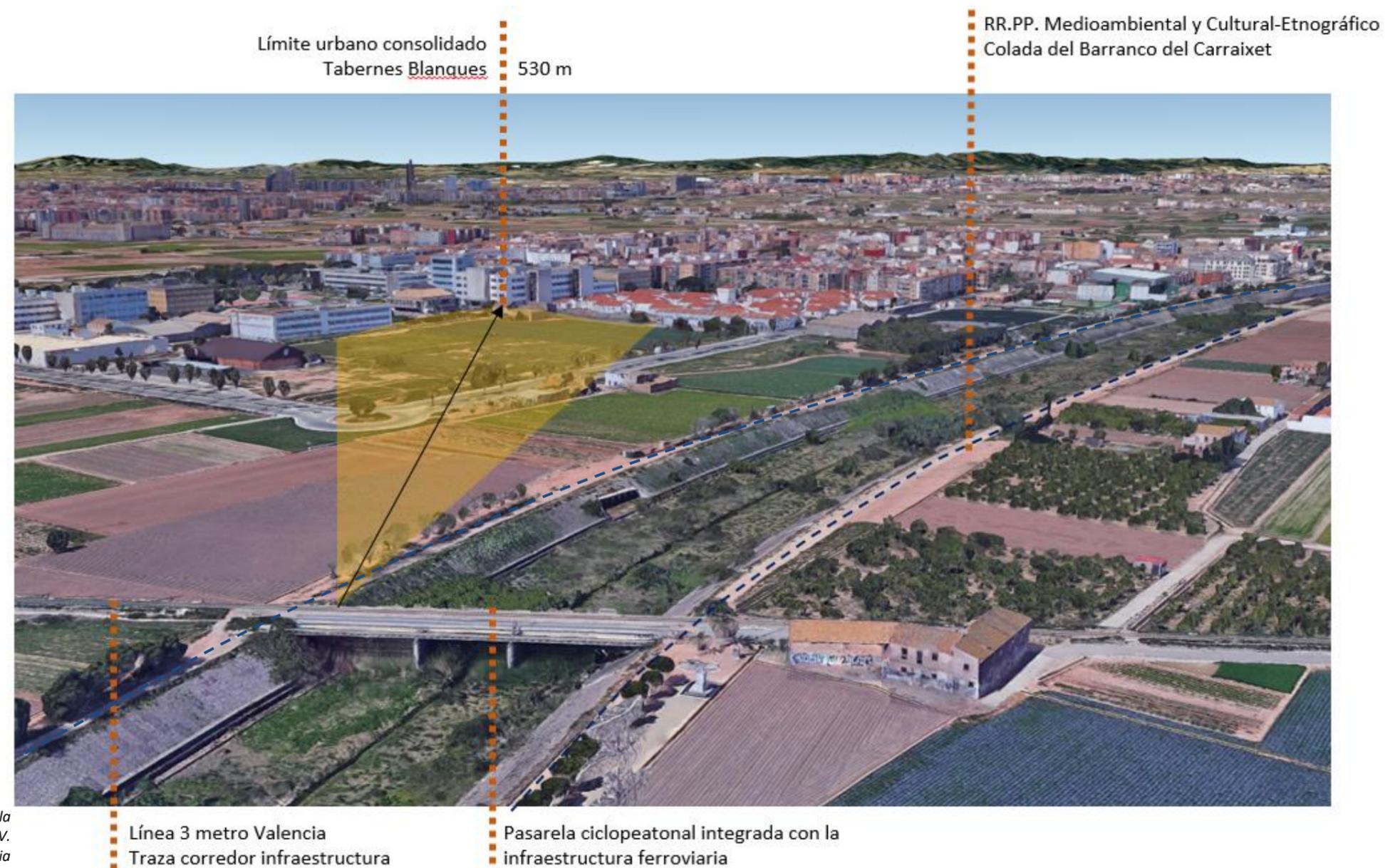


Figura 10.- Visual hacia el municipio de Tabernes Blanques desde la pasarela adosada a la L3 de FGV.
Fuente: Elaboración propia

- II. La mejora de la accesibilidad, y restitución del itinerario histórico de la Vía Xurra, se plantea a través de la ejecución de una nueva pasarela sobre el cauce del barranco del Carraixet, de forma que se recupere el itinerario histórico de la antigua línea de ferrocarril; ejecutada de forma exenta al actual paso superior de la carretera CV-311.

La pasarela propuesta se plantea con un diseño actual, inspirado en el sistema ferroviario, pero más liviano y diáfano, de forma que su emplazamiento en el entorno no condicione o distorsione la percepción de la huerta tradicional en el entorno. Para su diseño se han tenido en cuenta tres condicionantes a resolver: el primero, la recuperación del itinerario rural restituyendo la ruta histórica; el segundo, resolver el paso contribuyendo a la mejora de la seguridad de los usuarios, creando plataformas de uso mixto ciclo-peatonal, exentas e independientes del tráfico rodado; en tercer lugar, la imposibilidad de ejecutar ningún apoyo intermedio en el lecho del barranco para no afectar al cálculo de cuenca. Este último condicionante es el que ha determinado la solución final de diseño con respecto a la solución estructural adoptada.

En lo relativo a la visibilidad, al noroeste de la actuación la apertura visual hacia el sureste se encuentra interrumpida por el frente urbanizado del municipio de Alborai, en concreto, por el frente del polígono industrial de este municipio (Figura 11), que dista 250 m aproximadamente de la estructura planteada.

En general, la apertura visual se encuentra interrumpida en toda la mitad Este por la presencia de infraestructuras (paso superior de la carretera CV-311 a 125 m de distancia aproximadamente), construcciones aisladas asociadas al uso tradicional de la huerta (Alquería de Moton que dista a una distancia de 30 m aproximadamente), así como, por los frentes urbanos consolidados (Zona Industrial Camí de la Mar); observando al final, como fondo escénico el frente litoral urbanizado.

Se trata de una zona en el ámbito con clara influencia de los bordes urbanos consolidados, con elementos distorsionadores como la presencia de pasos superiores sobre el cauce del barranco del Carraixet, viarios secundarios de sección y acabado claramente urbano, y redes de aéreas de distribución de servicios generales, tales como líneas eléctricas de telecomunicaciones, elementos de alumbrado urbano, etc.

El impacto visual del elemento que se implanta no afecta negativamente al entorno; por el contrario, resuelve funcionalmente las necesidades tanto de recuperación de los itinerarios históricos (Vía Xurra) como las necesidades de accesibilidad de la población local.



Figura 11.- Visual hacia el municipio de Alborai desde la pasarela prevista en la Vía Xurra.
Fuente: Elaboración propia

En la zona oeste la amplitud visual es mayor, observando el paisaje más típico de la huerta, en concreto, lo que el PAT denomina la Huerta de Alboraiia y Almàssera, donde los frentes urbanos consolidados que limitan la visual distan a 840 m y 790 m, respectivamente (Figura 12).

En lo que se refiere a la integración en el entorno y su impacto en el paisaje, pese a que la pasarela proyectada constituye un elemento singular en el entorno, su aspecto ligero y permeable, así como, su proximidad al frente urbanizado de Alboraiia, hace que su impacto sea poco significativo, percibiéndose como un elemento integrado en la zona periurbana de València.

Su emplazamiento en el paisaje no dificulta ni menoscaba la percepción del paisaje de la huerta, ni de sus construcciones singulares asociadas al uso tradicional de la agricultura, sino que, al contrario, permite recuperar y dar continuidad al itinerario histórico de la Vía Xurra, cumpliendo tres objetivos fundamentales: recuperar la red de caminos históricos que forman parte del patrimonio etnológico y cultura, así como, mejorar la seguridad de los usuarios y la accesibilidad.

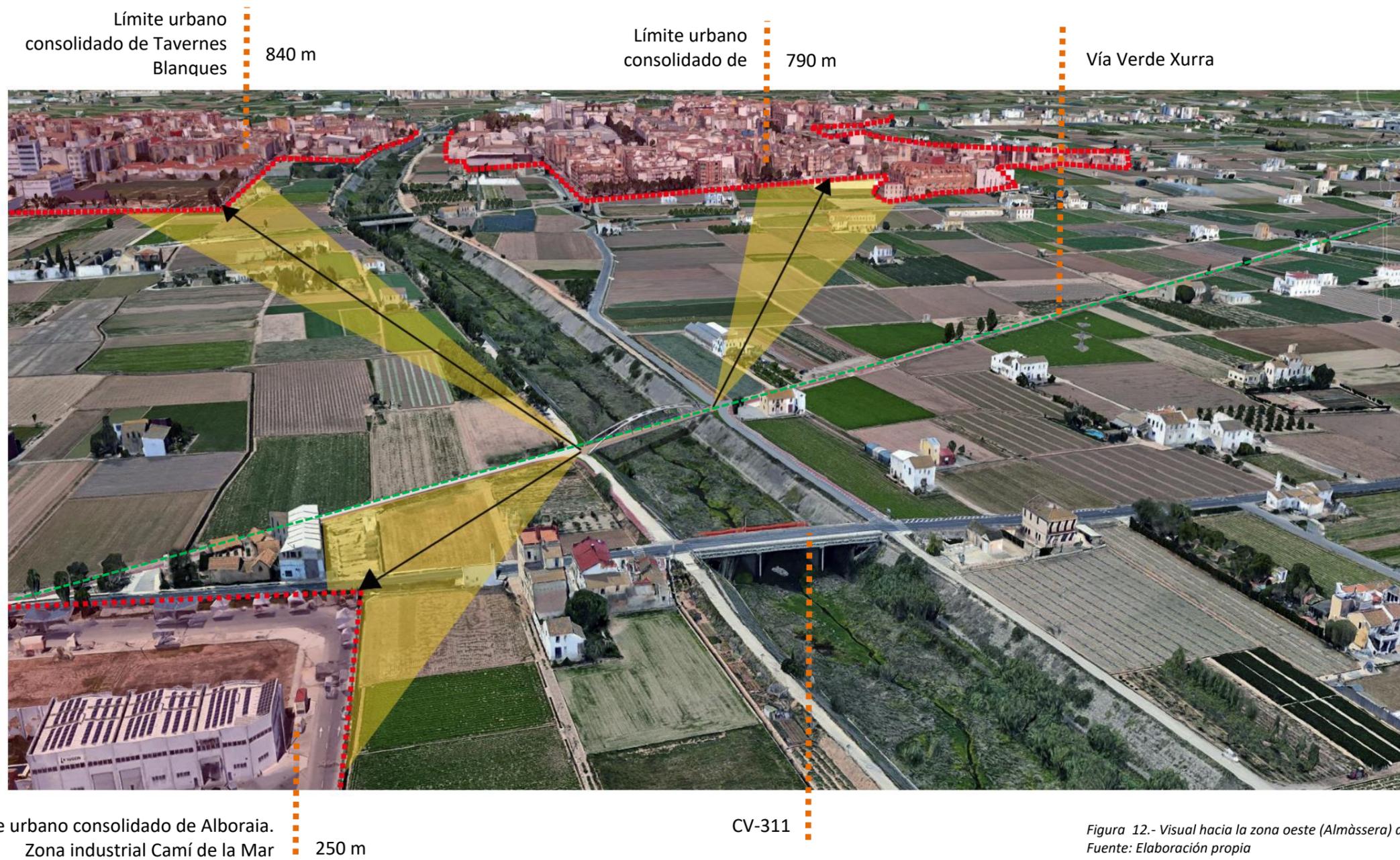


Figura 12.- Visual hacia la zona oeste (Almàssera) desde la pasarela prevista en la Vía Xurra. Fuente: Elaboración propia

8 CONCLUSIONES DEL ESTUDIO. PRESCRIPCIONES TÉCNICAS

Las actuaciones objeto del presente estudio de integración paisajística son soluciones puntuales que tienen una muy baja repercusión desde el punto de vista del impacto visual en el entorno en el que se ubican; pero, por el contrario, suponen un alto impacto en la restauración del trazado de la antigua vía Xurra, así como, una mejora de las condiciones de circulación ciclo-peatonal tanto en las motas del Barranco del Carraixet como en los puntos de cruce: la pasarela junto a la línea 3 de metro; y, la nueva pasarela de la vía Xurra.

1. Pasarela ciclo-peatonal junto a la línea 3 de metro: Tal y como se ha indicado a lo largo del estudio, el impacto de la nueva estructura para configurar un paso seguro para peatones y bicicletas, integrado en la traza de la estructura ya existente, no implica ninguna distorsión escénica desde el punto de vista visual; por el contrario la solución prevista se integra en el contexto existente y genera un importante beneficio desde el punto de vista de la mejora de la accesibilidad de los usuarios, mayoritariamente residentes de la poblaciones limítrofes.
2. Pasarela de cruce de la vía Xurra: En este caso sí existe una solución para resolver el puente sobre el cauce del Barranco del Carraixet que tiene un impacto visual dado que volumétricamente el diseño de arco se va a ver desde la distancia. Esta solución da respuesta al requisito de no ocupar con ninguna pila el cauce del barranco afectando a la sección útil del mismo; en este sentido, la propuesta plantea una solución ligera y permeable que se integra con facilidad en el contexto altamente antropizado en el que se tiene que implantar.

Adicionalmente este paso se convierte en un mirador sobre el Barranco del Carraixet, permitiendo un punto de observación nuevo, que restaura el itinerario de uno de los caminos históricos de recorrido del territorio de Huerta.

Por tanto, se considera que el proyecto de construcción de ambas actuaciones, deberá contemplar las siguientes prescripciones técnicas:

- Pavimentación con soluciones de suelos permeables, como terrizos estabilizados o similares, para aquellos tramos de los caminos donde actualmente el firme no está construido por asfalto o pavimento de hormigón. Este es el caso particular de ambas motas del Barranco del Carraixet
- Dentro del ámbito estricto de las actuaciones previstas, se aumentará la vegetación con arbolado similar al existente para dar continuidad a las alineaciones a lo largo de las motas del barranco. La vegetación refuerza los patrones visuales naturales y mejora la integración de las estructuras en el paisaje, así como, mejora las condiciones de paseo en las motas.
- En las plataformas ciclo-peatonales en los tramos de cruce con vías asfaltadas los materiales utilizados, además de cumplir con las condiciones de antideslizamiento y seguridad, mantendrán una homogeneidad en cuanto a las tonalidades utilizadas, de manera que se mantenga una continuidad no sólo física sino también visual de los itinerarios.

- Las estructuras metálicas y los elementos de barandillas, pasamanos, quitamiedos, etc. que componen el diseño de las pasarelas a integrar, deben estar acabados con tonos que se integren con el entorno del paisaje de huerta, evitando elementos cromados, brillantes o que introduzcan patrones de color que generen una distorsión escénica dificultando la integración en el entorno circundante.
- La iluminación deberá estar integrada en la medida de lo posible y mientras no suponga una merma en la seguridad vial, en la propias estructuras, de manera que se minimice la contaminación lumínica y se mantenga un nivel funcional adecuado que garantice unas condiciones adecuadas de visibilidad y por tanto, la seguridad de los peatones y ciclistas.
- Por último, cualquier señalética que sea necesario instalar, tanto de señalización vertical como señalización horizontal (pintura en suelo), deberá procurar la armonización en tamaño y ubicación con respecto a los elementos existentes. Se propone utilizar bien la señalética de la red del Anillo Verde Metropolitano de Valencia, o de las Rutas de Metro Valencia, siendo la incluida en este itinerario la Ruta 1 “Aragón-Rafelbunyo”.



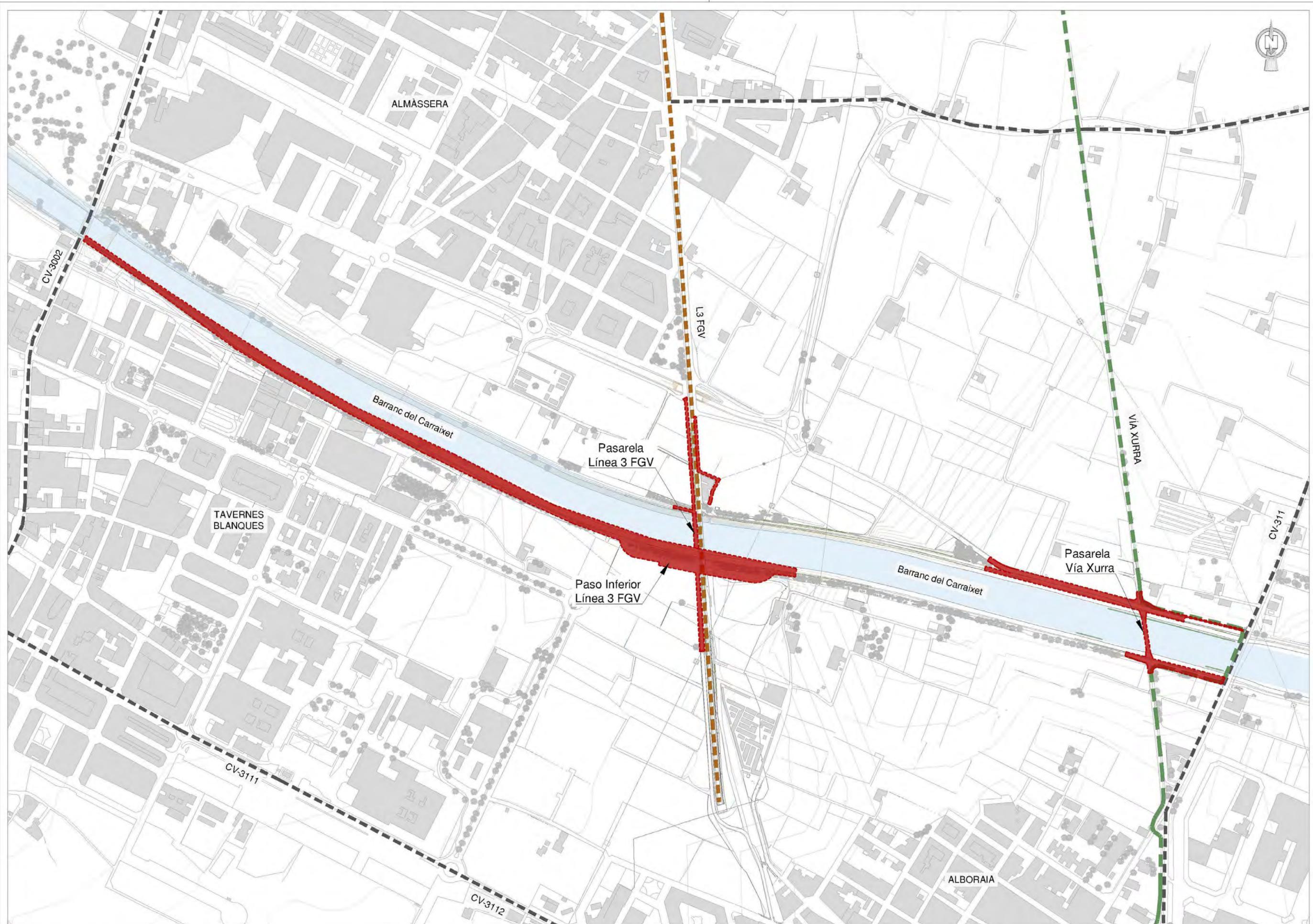
Alicante y Valencia, marzo de 2019

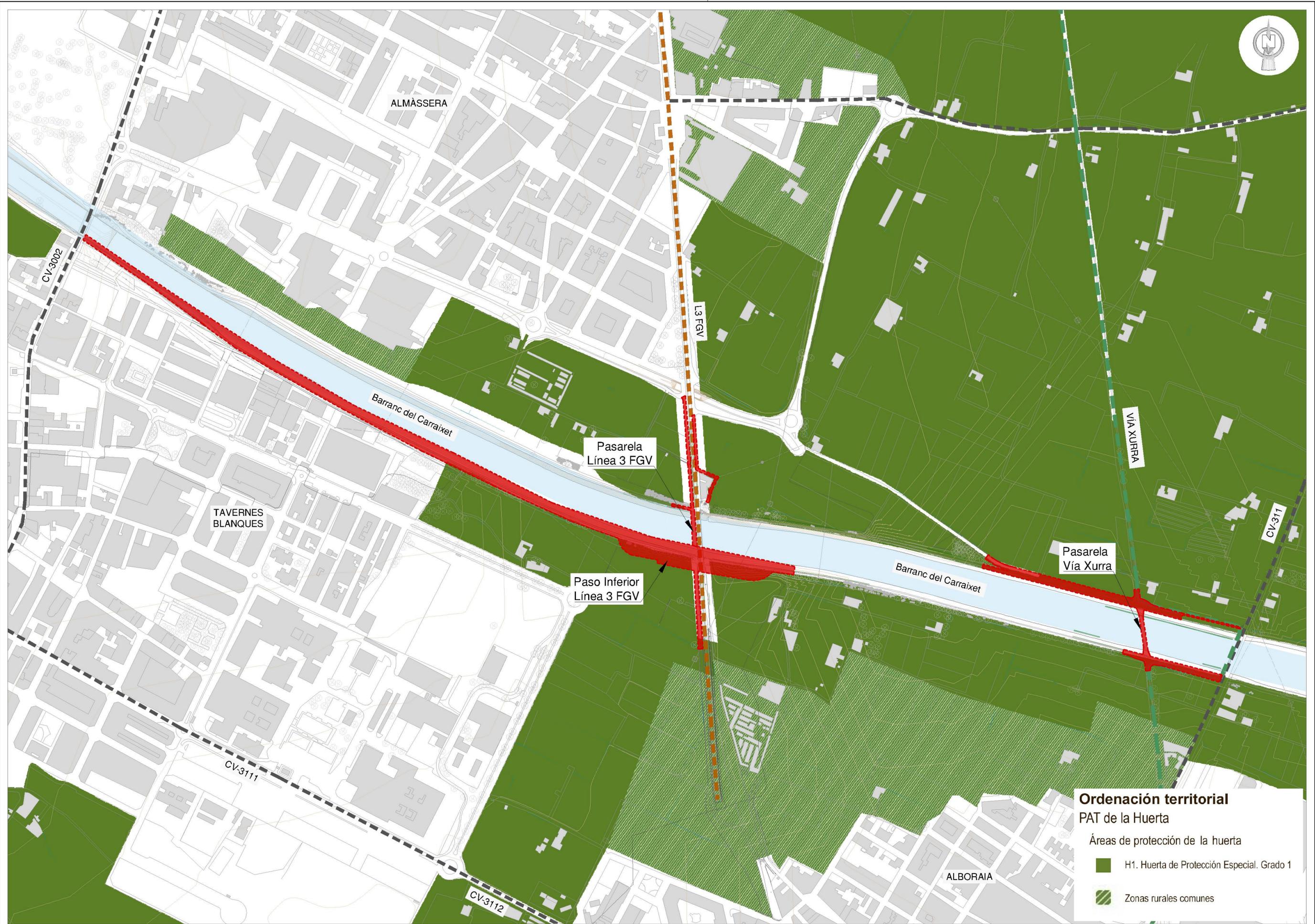
Los autores del Estudio

Clara García Mayor
Doctora Arquitecto

Manuel Castaño Cano
Ingeniero de Caminos

PLANOS





Ordenación territorial
PAT de la Huerta

Áreas de protección de la huerta

- H1. Huerta de Protección Especial. Grado 1
- Zonas rurales comunes

