

ALEGACIONES AL PMUS DE CARCAIXENT
REALIZADAS POR EL COL-LECTIU DYNAMO 03-07-2.019

ITINERARIOS PEATONALES (ver página 244 y plano 23)

- Cambiar la nomenclatura y pequeña ampliación de los mismos:
 - Continuar el itinerario 1, rojo, desde la plaça Major - Marquesa de Montortal - Santa Bàrbara hasta la rotonda de Santa Bàrbara (que es parte del itinerario 2, verde).
 - Continuar el itinerario 2, verde, desde el carrer Julià Ribera - plaça Major - carrer de L'Obra - plaça de Miguel Hernández - carrer Sant Llorenç - carrer de La Missa hasta la Glorieta de l'Estació. Este tramo es uno de los caminos peatonales habituales para llegar a la estación de ADIF.

CALLES PEATONALES Y SEMIPEATONALES (ver páginas 254, 255 y plano 24)

- Son peatonales actualmente, no se han contemplado como tales y deben incluirse las calles siguientes:
 - La calle Jaume I, entre Sebastián Hernández y Botanic Cavanilles.
 - La calle Ramón Llull.
 - El Passeig, entre Avda de les Germanies y Avda Lira Carcaixentina.
 - La calle Andreu Robres Miralles, entre las calles Basses de Boscá y Escultor Gerardo Morante Pozuelo.
 - La calle Basses de Boscá, entre las calles Àgora Grup de Teatre y Ausias March.
 - La calle Boscá, entre la Plaza de Miguel Hernández y la calle Mare de Deu dels Desamparats, en el PMUS está marcada como semipeatonal de plataforma única.
- Debe ser peatonal la calle La Vall en el tramo del Jardí de la Alegria, es decir, desde La Baixada dels Magraners a Ramón y Cajal, ampliando este jardín. No es necesario para el tránsito de vehículos a motor y su peatonalización simplifica el cruce entre las calles Ramón y Cajal, La Vall (en su tramo Norte), Bonaire y Teodoro Llorente.
- La calle Alacant, desde Mestre Giner a Apotecari Bodí, debe ser calle semipeatonal de plataforma única. Por ser acceso del Centro comercial La Ribera al centro de la ciudad y por formar parte del itinerario peatonal 6 (ver página 244 y plano 23).
- La calle Balmes en el tramo desde La Vall hasta Murillo debe ser semipeatonal de plataforma única. Por tener las características de las otras calles semipeatonales indicadas en el PMUS.
- La calle Rector Monzó entre las calles Bagnols sur Cèze y Marquesa de Montortal no debe ser semipeatonal de plataforma única. Por ser salida de vehículos del Centro de Salud, entre ellos los de emergencia.
- La calle San Isidre entre las calles Sant Lluís y Molí de la Llum no debe ser semipeatonal de plataforma única. Hay aparcamientos que se perderían.
- La parte Sur de la plaza Miguel Hernández no debe ser semipeatonal de plataforma única. Hay aparcamientos que se perderían.
- La calle Marqués del Campo no debe ser semipeatonal de plataforma única. Hay aparcamientos que se perderían. Asimismo por seguridad, por ser calle de acceso a la estación de ADIF..
- La calle Párroco Pons Ortí, entre la calle La Vall y la Avda de la Vieta no debe ser semipeatonal de plataforma única. Hay aparcamientos que se perderían.

CAMBIAR EL ENLACE PROVISIONAL DE LA RONDA INTERIOR ENTRE APOTECARI BODÍ Y JOAN XXIII (ver página 292 y figura 185)

- El sentido Joan XXIII a Apotecari Bodí se debe efectuar por el Camino de Vilella y el sentido Apotecari Boí a Joan XXIII por la calle Sant Pere. Si se hace pasar por la calle Escrivá Masseres se corre el peligro de congestionar la rotonda en la confluencia de Apotecari Bodí con la Avda de La Ribera y Escrivá Masseres.

RONDA EXTERIOR ESTE Y SUR (ver página 293 y planos 27 y 28)

- La ronda Este y la ronda Sur son proyectos de futuro, que previsiblemente no se van a construir durante el período de vigencia del actual PMUS, pero si deben estar en el mismo para que se incluyan en el PGOU de Carcaixent.

- Además de la ronda exterior Este, se debe incluir en el PGOU una ronda exterior Sur que enlace la ronda Este con la variante de la CV41 (que sería la Ronda Oeste) al sur del Polígono industrial y/o al sur de Cogullada, cruzando a distinto nivel las vías del ferrocarril convencional y de alta velocidad.

- La ronda exterior Sur no debe pasar por la calle Emilio Donat ni la calle Carlos Gomis, se produciría una congestión de dichas calles y un perjuicio grave a los habitantes del barrio del Cuatre Camins, ya castigados por el tráfico actual de la calle Carlos Gomis.

- Por el contrario, la calle Carlos Gomis debe ser de sentido único Este-Oeste desde la calle Sebastián Hernández hasta el barranco.

- Desde la calle Eduardo Dato, el tránsito Oeste-Este debe pasar por el primer tramo de la calle Carlos Gomis, de doble sentido hasta el barranco, siguiendo por la calles La Costera, La Safor y el El Ratjolar hasta la calle Sebastián Hernández.

CARRILES BICIS

- Todas las calles dentro del perímetro de la Ronda Exterior son ciclo calles con velocidad máxima de 30 km/hora. No es necesario efectuar carriles bicis segregados dentro del casco urbano y, por tanto, no es necesarios describirlos en el PMUS.

- No obstante, se hace notar que el texto de ciclo calles, aceras bici y carriles bicis no se corresponde con los marcados en el plano (ver páginas 269 y 270 y plano 25).

- Sí que son necesarios carriles bicis segregados en la Ronda Exterior.

- La Conselleria de Política Territorial, Obra Públicas y Movilidad de la Generalitat Valenciana tiene una Xarxa d'Itineraris No Motorizats (XINM), que afecta a Carcaixent y a su término municipal, cuyo objetivo es realizar una red de vías ciclo-peatonales en toda la Comunidad Valenciana, que comunique municipios y lugares de interés.

- Es conveniente que estas vías se mencionen en el PMUS, para lo cual se adjunta el listado y plano (realizados por la propia Conselleria) de los que tiene relación con Carcaixent.

- Asimismo, indicar que se debe procurar un acceso a la ciudad de las vías (como "El camí del Xúquer") que pasan cerca pero no lo tienen previsto dicho acceso.

- Entre las vías ciclo-peatonales incluidas en el XINM, hay algunas que necesitan ser incluidas y puntualizadas en el PMUS:

- El carril bici de la Avda de La Ribera, marcado como hecho, es utilizado por numerosos peatones (la avenida del colesterol), por ello se debe trasladar el carril

bici actual a alguna de las vías laterales de servicio (pegado a la vía central) y dejar el actual carril bici para peatones.

- La vía "W Costera - CR41" citada en el XINM, en su acceso a Carcaixent debe ser utilizada para la comunicación peatonal y de bicicletas desde Cogullada al casco urbano de Carcaixent que no existe en la actualidad. Esta vía se debe acondicionar por el paso superior a las vías de ADIF.

INCLUIR EN EL PMUS LA PREVISIÓN DEL NUEVO ACCESO DESDE LA ROTONDA FINAL DE LA AUTOVÍA CV50 Y LA CONVERSIÓN DEL TRAMO ACTUAL DE LA CV41 EN VÍA 30

- Desde hace años, la Generalitat Valenciana tiene el proyecto de un nuevo acceso a Carcaixent desde la rotonda final de la autovía CV50, que conectaría la ciudad con la A7, agilizaría el tránsito, descongestionaría el tránsito de la CV50 a su paso por Alzira y liberaría la actual CV41 en el tramo Carcaixent - Alzira.

- Existen diversas alternativas, entre las cuales la más eficaz, eficiente y de menor impacto ecológico es la prolongación de la variante de la CV41 de Carcaixent hasta la rotonda final de la autovía CV50, con el trazado pegado a las vías de ADIF. Con lo cual el viaducto sobre las vías del ferrocarril a la rotonda de Santa Bárbara se convierte en acceso principal por el norte.

- Una vez construida la nueva variante, la actual carretera CV 41, desde la rotonda de Santa Bárbara hasta Alzira, se debe convertir en una vía de 30 km/hora con árboles, para circulación de peatones, ciclistas y vehículos. Con ello se recupera esta vía de comunicación entre las dos ciudades, para que sea de nuevo "uno de los caminos más bellos de Europa", tal como lo describió el botánico Cavanilles.

- Para agilizar el tráfico y descongestionar la rotonda de Santa Bárbara así como para conectar el tránsito de vehículos no motorizados, se debe indicar en el PMUS la necesidad de:

- Crear un acceso directo (de vehículos a motor) de entrada desde el paso superior sobre las vías de ADIF a la calle Camí Fondo de Alzira (sin pasar por la rotonda de Santa Bárbara).
- Remodelación de la rotonda de Santa Bárbara para conectar:
 - Tránsito a motor del paso superior sobre las vías de ADIF.
 - La actual CV41 de Carcaixent a Alzira, reconvertida en vía 30 km/h.
 - Ronda Nord.
 - Calle Santa Bárbara, en sentido salida.
 - Calle Santo Domingo, en sentido entrada.
 - Conexión de los carriles bicis.

FALTA INVENTARIAR

- A partir de la página 184 y en el plano 19 falta aparcamiento público en superficie entre Apotecarí Bodí y Ronda Norte (Avda Bressol de la Taronja) de 255 plazas aproximadamente.

ERRORES DE ESCRITURA

- Página 43 en tabla ESO falta: IES-Instituto Arabista Ribera Público

- Pàgina 67 La foto de la dreta de la figura 47 es de: Apotecari Bodí (no de Joanot Martorell)
- Pàgina 103 línia 3: Algemesí (no Algamasí)
- Pàgina 170 línia 3 por abajo y pàgina 171 línia 10 por abajo: plaça Major (no plaza de la Iglesia)
- Pàgina 242 línia 12: Francisco Fogués (no Francisco Dogues)
- Pàgina 254 línia 10 desde abajo: Canonge Tudela (no Canoge Tudela)

Pascual Salvador, Boquera Pérez
Ingeniero de Caminos Canales y Puertos, UPV València
Master en Economía y Dirección de Empresas (MBA), IESE Barcelona
Presidente del Col·lectiu Dynamo