



|   |           |            |
|---|-----------|------------|
|   | proyecto  |            |
| Plan General de Jérica (Castellón)      |           |            |
|   | documento |            |
| ANEJO 6. ESTUDIO DE MOVILIDAD Y TRÁFICO |           |            |
|   | código    | fecha      |
| 04UR174_ISA_A6_Estudio_movilidad_110131 |           | Junio 2014 |

## ÍNDICE

|         |  |    |
|---------|--|----|
| 1.-     | INTRODUCCIÓN.....                                      | 3  |
| 1.1.-   | ANTECEDENTES.....                                      | 3  |
| 1.2.-   | TOPOGRAFÍA .....                                       | 5  |
| 1.3.-   | CONDICIONES PARTICULARES DEL MUNICIPIO. ....           | 6  |
| 1.4.-   | POLÍTICA SOSTENIBLE DE MOVILIDAD.....                  | 6  |
| 1.5.-   | DIRECTRICES DE ACTUACIÓN. ....                         | 7  |
| 2.-     | TRANSPORTES NO MOTORIZADOS: PEATONES Y BICICLETAS..... | 8  |
| 2.1.-   | DIAGNÓSTICO .....                                      | 8  |
| 2.1.1.- | <i>Las secciones viarias.</i> .....                    | 8  |
| 2.1.2.- | <i>Carriles, vías y plataformas ciclistas.</i> .....   | 10 |
| 2.2.-   | PLAN DE MOVILIDAD A PIE Y EN BICICLETA.....            | 10 |
| 2.2.1.- | <i>Modificación de las secciones viarias.</i> .....    | 10 |
| 2.2.2.- | <i>Peatonalización</i> .....                           | 11 |
| 3.-     | TRANSPORTE PÚBLICO.....                                | 14 |
| 3.1.-   | DIAGNÓSTICO .....                                      | 14 |
| 3.1.1.- | <i>Tráfico ferroviario.</i> .....                      | 14 |
| 3.1.2.- | <i>Línea de autobuses.</i> .....                       | 15 |
| 3.1.3.- | <i>Servicio de taxi.</i> .....                         | 15 |
| 3.2.-   | PLAN DE MEJORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO.....             | 16 |
| 4.-     | PRINCIPALES VIALES DE COMUNICACIÓN.....                | 17 |
| 4.1.-   | DIAGNÓSTICO SITUACIÓN ACTUAL .....                     | 17 |
| 4.1.1.- | <i>Infraestructuras viarias.</i> .....                 | 20 |
| 4.1.2.- | <i>Infraestructuras ferroviarias</i> .....             | 23 |
| 4.2.-   | DIAGNÓSTICO SITUACIÓN FUTURA .....                     | 25 |
| 4.2.1.- | <i>Infraestructuras viarias.</i> .....                 | 25 |
| 4.2.2.- | <i>Infraestructuras ferroviarias</i> .....             | 28 |
| 5.-     | CONCLUSIÓN.....  | 29 |

## 1.- INTRODUCCIÓN

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

*“1. 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.*

*2. 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.*

*...”*

El Reglamento de Ordenación y Gestión Territorial y Urbanística, desarrolla en su CAPITULO II “Accesibilidad del ciudadano. Movilidad urbana y Transporte público”, artículo 12 y 13, las previsiones contenidas en la LOTPP y relativas a la movilidad urbana.

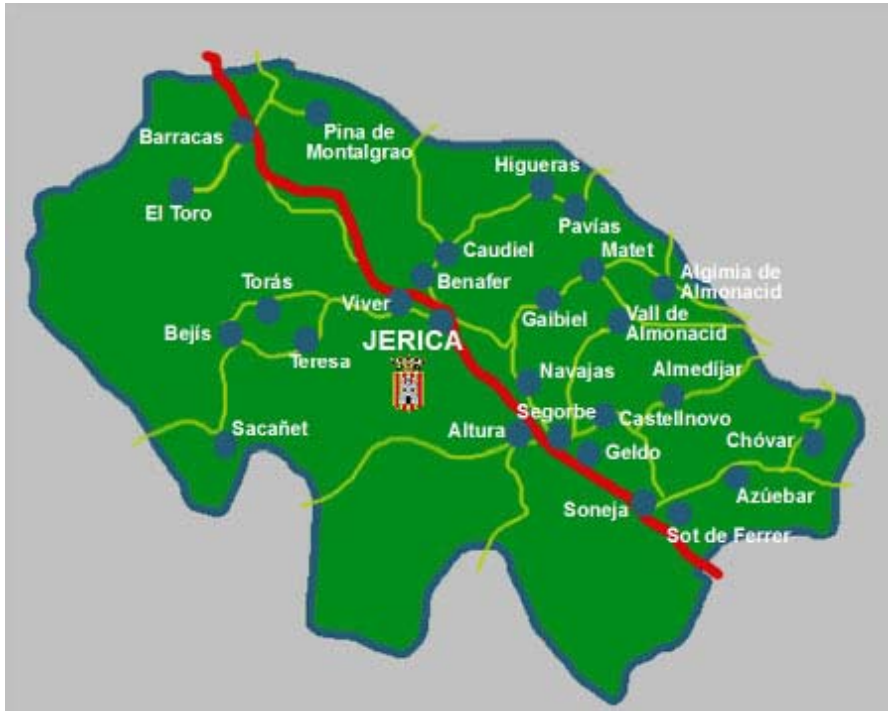
Para ello incide en la idea de mejorar la accesibilidad de los ciudadanos en el entorno urbano, mediante un diseño adecuado de los espacios de uso público, que garantice su efectiva utilización por los ciudadanos, especialmente mediante la eliminación de barreras arquitectónicas, y confirma la necesidad de prever recorridos peatonales o no motorizados.

### 1.1.- ANTECEDENTES.

El presente documento, forma parte del Plan General de Jérica.

Jérica se encuentra localizada en el Noroeste de la comarca del Alto Palancia, dentro de la provincia de Castellón. Pertenece al partido Judicial de Segorbe. Está situada a 521 metros sobre el nivel del mar, teniendo su término municipal una extensión de 78'57 Km2. Este linda al norte con Benafer y Caudiel; al oeste con Viver, Teresa y Sacañet; al sur con

Alcublas (en la provincia de Valencia) y Altura; y al este con Gaibiel, Navajas y Segorbe. El término es cruzado por el cauce del río Palancia que desciende desde Viver hacia Navajas.



La Villa de Jérica se halla en las estribaciones del promontorio rocoso cortado en la parte de poniente por el gran arco del cauce del río. El cual ha formado allí un precipicio casi inaccesible como muralla natural de la parte alta del castillo. La población asciende escalonada en semicírculos hacia esa parte elevada desde la calle y, durante mucho tiempo, estuvo limitada en el exterior de su recinto amurallado más bajo por el camino real. El clima (templado), la orografía, la variedad de materiales geológicos, unidos a la influencia del Mediterráneo, configuran la existencia de una vegetación determinada, que coincide con la de otras zonas de la región de similares características.



Jérica dista de la capital de provincia aproximadamente 67 Km., de Valencia 65 Km. y de Teruel unos 80 Km.

## 1.2.- TOPOGRAFÍA

El término de Jérica tiene una altura media de 600-800m, destacándose al suereste una extensa zona montañosa de pinos y algunas encinas que culmina con las cimas de Luste en el extremo occidental del término, los montes Frontón, la García, la Herbasana y la Torrocilla en el límite sur, y los altos de Gafero, Villar, y Cerro Gordo limitan con el término de Teresa al oeste.

En la zona central destaca el vértice geodésico de la Muela y el monte de Baladar en el que existe una torre vigía para control de incendios, el monte de Benabal en el estrangulamiento del término, el alto del Roquetillo, el vértice El Feliciano y los montes de Santa Bárbara, Cerro Buerrea, Arenachos y el Alto de la Cruceta.

Como vemos la superficie del término de Jérica es muy montañosa, siendo alturas destacadas los vértices geodésicos de Lluste (1030 m), Villar (873 m), La Muela (854 m), Feliciano (667 m), Herbasana (951 m), Alto Gafero (919 m), los Pelaos (871) y otros.

### 1.3.- CONDICIONES PARTICULARES DEL MUNICIPIO.

Jérica cuenta con una población de alrededor 1.600 habitantes.

Durante la última década Jérica ha experimentado un sensible aumento de la población. Hoy en día, la población se divide en dos grandes grupos, los mayores de 60 años y el grupo de 20 a 40 años.

Estos datos, reforzarán en los próximos años la actual estructura de la población, donde el segmento de población de edad media-joven predomina sobre el resto de segmentos.

Además, el clima benigno propicia los desplazamientos peatonales, en bicicleta, que son a todas luces los más eficientes en la mayor parte de los desplazamientos urbanos de menos de cinco kilómetros.

En los últimos años, la sensibilización ecológica y medioambiental (por contaminación del medio, minoración del efecto invernadero, ahorro energético, etc.), la superación de los prejuicios socioeconómicos con respecto a la bici como medio de transporte y la llegada de inmigrantes de otras partes del mundo han contribuido a aumentar el número de usuarios y simpatizantes de este vehículo.

Por todo ello, Jérica es un municipio óptimo para una movilidad sostenible, y como tal se debe de pensar en medidas políticas encaminadas a favorecer la movilidad urbana no motorizada (peatonal y bicicleta).

### 1.4.- POLÍTICA SOSTENIBLE DE MOVILIDAD.

Una política sostenible de movilidad, supone una actitud prioritaria en el impulso que el municipio debe de proporcionar al desplazamiento no motorizado de sus ciudadanos, para ello es necesario realizar un programa de necesidades fundamentado en los siguientes aspectos:

- **Afrontar la problemática ambiental en la población.** Muchos de los problemas ambientales derivan del deterioro de la calidad ambiental producido principalmente por las emisiones atmosféricas y el ruido causados por el tráfico rodado.
- **Mejora de la calidad del espacio urbano.** Para ello se debe conseguir una compensación y equivalencia entre el transporte motorizado y el no motorizado, modificando la tendencia actual y que estos segundos mejoren su peso en el espacio público. Para ello será necesario la modificación de secciones viarias actuales y estudiar el aumento del espacio urbano sostenible.

- **El diseño de los sistemas de transporte en forma de red e intermodales.** Los medios de transporte deben huir de los tradicionales sistemas radiales y el fomento de la intermodalidad se debe potenciar entendiéndola como uso de transporte público combinado con no motorizados (principalmente bicicletas o vehículos eléctricos). Parece primordial lograr el cambio modal del automóvil a la intermodalidad bici+transporte público.
- **Impulso del transporte público.** Aunque se podría encuadrar en el primer apartado, el transporte público tiene una perspectiva más amplia. La potenciación del transporte público conlleva intrínsecamente una mejor gestión de los recursos energéticos (ahorro energético y reducción de la dependencia energética).
- **Políticas directas de apoyo a medios no motorizados (peatones y bicicletas).** El principio básico es la compatibilidad de espacio físico en la vía pública, considerando que la bicicleta debe tener su propio espacio, principalmente segregado de los demás modos de transporte o eventualmente compartido, pero en cualquier caso con priorización de los medios más sostenible.

### 1.5.- DIRECTRICES DE ACTUACIÓN.

Las actuaciones que se pueden tomar para la formalización de las políticas de sostenibilidad en la movilidad del municipio son muy diversas, pero cabe estudiar, junto con los agentes sociales de la población unas directrices básicas, propias para la población de Jérica y otras que habiéndose puesto en marcha en otras ciudades (sobretudo centroeuropeas) tiene contrastada validez. Todas ellas deben ir encaminadas a la obtención de los dos objetivos fundamentales:

1. Empleo de vehículos no motorizados.
2. Empleo del transporte público.

Para ello, las actuaciones a tomar, en consonancia con la política de movilidad sostenible son:

- Actuación en parte del viario público, el cual históricamente está destinado a la preeminencia del automóvil, debiendo democratizarse en lo que a los transportes se refiere, y permitir la coexistencia con sistemas de transporte no motorizados.
- Inversiones en plataformas independientes de la circulación rodada, conectando el futuro desarrollos urbanísticos, con casco urbano (sobretudo equipamientos como Ayuntamiento, Centros escolares,...). Así como la mejora de la seguridad vial en el uso de bicicletas y viandantes.

- Fomento popular de la bicicleta. Dentro de las políticas municipales, se pueden tomar medidas de fomento como: día de la bicicleta en el calendario municipal, peatonalización de centro urbano en días festivos para uso peatonal y ciclista, etc.
- Empleo de programas específicos en la concienciación ciudadana para el uso de transporte público y vehículos no motorizados, desde las ventajas saludables de su uso como su impacto en el aumento de la calidad de vida y medioambiental.

Fomento del uso del transporte público, y transportes intermodales, combinados con bicicletas. Zonas de aparcamientos seguros en las proximidades de las estaciones, así como coordinar con otros organismo (ADIF, RENFE, y otras empresas de transporte público) las condiciones de transportar bicicletas en dichos medios de transporte.

Todo esto lógicamente desde el punto de vista de una localidad como Jérica de aproximadamente 1.600 habitantes censados y que en épocas estivales se aumenta significativamente.

## **2.- TRANSPORTES NO MOTORIZADOS: PEATONES Y BICICLETAS.**

La naturaleza de la calle es doble: por un lado, es un camino, un canal de transporte; por otro, es el espacio de estancia, de juego, de trabajo, de paseo,... Por tanto, y como premisa fundamental cabe dirigir el desarrollo a un nuevo compromiso entre el coche y el peatón (bicicleta), de manera que se reduzca el papel del automóvil a unos umbrales razonables con aumento del espacio destinado al peatón.

Actualmente Jérica no dispone de un carril bici y por su condición de villa histórica (calles estrellas, alineaciones bruscas,...) resulta muy complicado extenderlo al casco urbano residencial, pero este plan afronta esta problemática y desarrolla soluciones acordes a las nuevas necesidades.

Por ello, el desarrollo urbanístico de la población deberá contemplar este déficit de itinerarios exclusivos no motorizados y diseñar hacia un enfoque multidisciplinar de la calle y por tanto del espacio público.

### **2.1.- DIAGNÓSTICO**

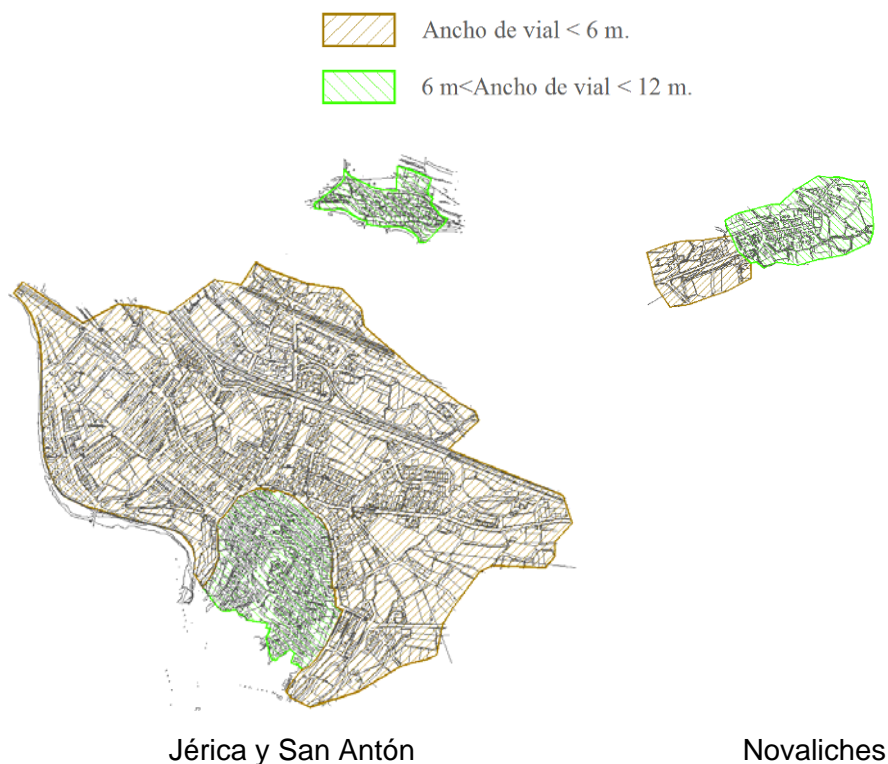
#### **2.1.1.- Las secciones viarias.**

Dentro de la política de movilidad sostenible es fundamental un estudio de las secciones viarias existentes en Jérica, con el fin de conseguir una compatibilización y equilibrio entre los medios de transporte sostenibles y el motorizado privado, por tanto ganarle peso en el espacio público de los primeros respecto los segundos.

Analizando la red viaria existente en Jérica, podemos distinguir dos zonificaciones en función de los anchos de calles, entendiendo el ancho como la distancia entre fachadas:

- Distancia entre fachadas igual o inferior a 6 m, corresponde básicamente a la zona más antigua de la población, al conocido como casco histórico, al núcleo de San Antón y al núcleo de Novaliches pero sólo en su parte este.
- Distancia entre fachadas de entre 6 – 12 m. Se da en la zona del casco urbano, a excepción del casco antiguo y en la zona oeste del núcleo de Novaliches.

A continuación se muestran unas imágenes que delimitan estas zonas indicadas:



Si observamos esta distribución-zonificación de la población, se distingue claramente la distribución del casco urbano consolidado. La zona centro de la población, formado por el casco urbano histórico está compuesto por calles estrechas y con alineaciones irregulares, la zona próxima al centro tiene alineaciones más regulares y calles sensiblemente más anchas.

Con ello se puede concluir que Jérica presenta una oferta viaria bastante buena a excepción de las zonas más antiguas como el casco histórico, San Antón y zona más antigua de Novaliches.

### 2.1.2.- Carriles, vías y plataformas ciclistas.

Desde principio de los años 90 se vienen realizando proyectos y demandas para la restauración de un enclave de singular belleza a lo largo del antiguo recorrido del ferrocarril minero de Sierra Menera. Esta "vía verde" aprovecha el trazado del antiguo tren minero de Sierra Menera desde el Puerto de Sagunto hasta Ojos Negros para usos deportivos y turísticos.



Si bien esta plataforma se puede utilizar para circular en bicicleta a lo largo del término municipal de Jérica, el casco urbano y los núcleos de Novaliches, San Antón y El Regajo no disponen de zonas destinadas a la circulación de bicicletas.

### 2.2.- PLAN DE MOVILIDAD A PIE Y EN BICICLETA.

Favorecer el tránsito peatonal en toda la población mediante ejes y plataformas específicas y/o compartidas con la bicicleta, se convierte en un objetivo fundamental del Plan General, con el fin de mejorar la calidad medioambiental en la ciudad.

A continuación se adjuntan las propuestas derivadas de la diagnosis del estado actual y el proyectado (corto plazo), proponiendo unas medias que a medio plazo puedan completar el objetivo y las directrices marcadas.

#### 2.2.1.- Modificación de las secciones viarias.

Dada la imposibilidad física de modificar las secciones viarias de la zona del casco antiguo y teniendo en cuenta que llevar actuaciones de este tipo en esta zona podrían considerarse una alteración del patrimonio local y regional, la modificación de secciones viarias se propone en las zonas fuera del casco histórico.

Llegado este punto, se hace necesario el estudio de las secciones de caminos interurbanos, de los viales del casco urbano y centro histórico, con el fin de buscar:

- la compatibilidad del espacio físico sobre la vía pública entre vehículos no motorizado/motorizado,
- el mayor número de ocasiones en que la bicicleta y peatón tengan su propio espacio segregado de los demás modos de transporte,
- y la integración de espacios seguros para los transportes sostenibles.

Con todo ello, dependiendo de la importancia del vial en el marco propuesto para lo recorridos no motorizados, ancho de vial, el uso del mismo, los aforos (motorizados y no motorizados), el contexto, etc. se estudiarán las alternativas que permitan incluir la bicicleta como vehículo de pleno derecho en la red viaria a través de las formas que se adecuen más a cada situación, como carril-bici, carril bici-bus, pista bici o acera-bici:

- Incorporación de espacios exclusivos para transportes no motorizados, es decir, ejecución de una plataforma independiente para ciclistas y/o peatones.
- Incorporación de espacios compartidos, proporcionando la prioridad a los no motorizados. Plataforma compartida con otros medios de transporte pero con señalización específica de la zona reservada para peatones y ciclistas.

Seguidamente se muestra una ilustración de los viales en los cuales se podría actuar para priorizar el uso de la bicicleta.



La selección de estos viales no ha sido arbitraria sino que se consigue la creación de unos ejes de conexión norte-sur y este-oeste e incluso logra comunicar el núcleo de Novaliches con el casco de Jérica. Además, estos recorridos tienen en cuenta el evitar las pendientes más pronunciadas que se dan en el casco debido a la topografía del terreno.

### 2.2.2.- Peatonalización

Con el objetivo de devolverle al peatón el dominio sobre las ciudades y pasar a un segundo plano los transportes motorizados, se plantea la peatonalización de calles de elevada afluencia y de centros históricos.

En el caso del municipio de Jérica, no se dan las calles de elevada afluencia pues no tiene la entidad de una ciudad con zonas comerciales y por tanto y apoyándose en la irregularidad viaria de la zona del casco antiguo, se propone la peatonalización de este, permitiendo el paso de vehículos a través de residentes.

En la siguiente imagen se incorpora la zona centro como peatonalizada y dos recorridos peatonales que permitan llevar el flujo de peatones desde un parking a ubicar y desde la carretera N-234 a su paso por el casco.



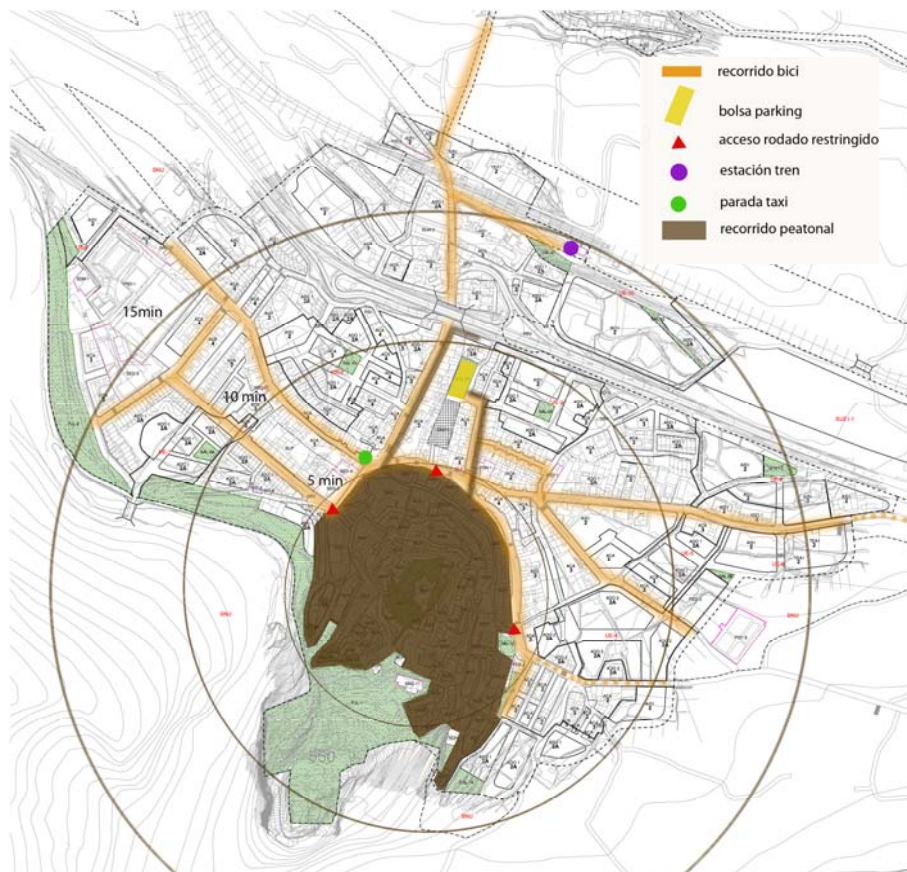
Para poder discriminar el acceso al casco antiguo de los vehículos de residentes y no residentes, se propone la instalación de pilonas retráctiles.



El acceso al casco se consigue únicamente a través de tres calles por lo que es muy fácil y económico la instalación del mencionado sistema.



Por lo tanto, las medidas para la modificación de las secciones viarias y de la peatonalización quedarán como muestra la siguiente imagen:



Además se incluyen en la imagen anterior las marcas de tiempo necesarias para que un peatón pueda llegar desde el centro del casco antiguo hasta la periferia del casco, con intervalos de 5 minutos entre marca. Como puede apreciarse, el mayor tiempo necesario para alcanzar desde el centro de casco la instalación más lejana, como es la estación de trenes, es de menos de 15 minutos, lo que da una idea de la poca extensión del núcleo de Jérica y de su condición de municipio de baja población.

### **3.- TRANSPORTE PÚBLICO.**

#### **3.1.- DIAGNÓSTICO**

La movilidad urbana y el transporte público constituyen uno de los criterios de la ordenación del territorio que contribuyen a la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos que es uno de los dos objetivos principales de la LOTPP.

El transporte urbano tiene consecuencias directas en la contaminación atmosférica y acústica, la congestión y las emisiones de CO<sub>2</sub>.

Por ello, a continuación se analiza la situación actual del transporte público y otros medios de transporte alternativos en el municipio con el fin de poder establecer las medidas necesarias en el futuro modelo territorial.

Por otra parte, el transporte público, piedra angular de la política general del transporte urbano, también constituye una de las claves en la nueva orientación del diseño urbano de la ciudad.

Esto tiene su reflejo en diversos aspectos del diseño y proyecto de las ordenaciones que adquiere gran importancia: carriles especiales para el transporte público, funcionalidad de las paradas, prioridad en cruces e intersecciones, puntos de intercambio, etc.

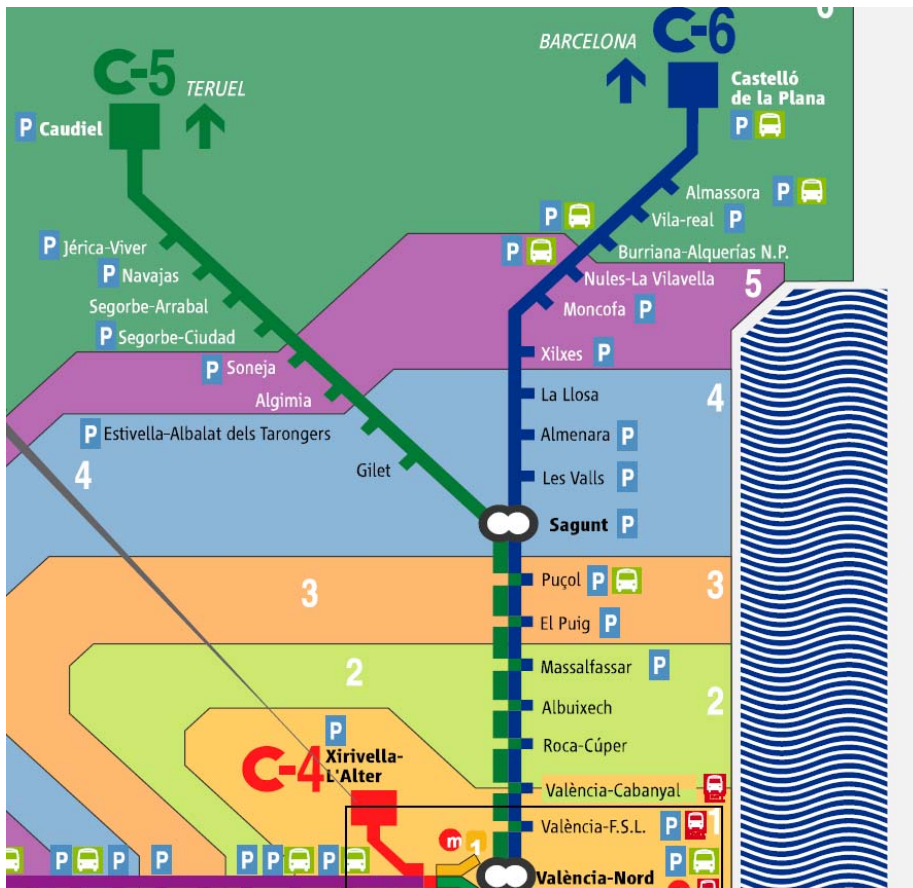
Por ello es condición indispensable un análisis de la situación actual en la que se encuentra el municipio de Jérica y las necesidades, a corto y medio plazo, que el desarrollo urbanístico de la población necesita.

El transporte público en la localidad de Jérica se da a través de tres vías:

- Tráfico ferroviario.
- Línea de autobuses
- Servicio de taxi.

##### **3.1.1.- Tráfico ferroviario.**

La línea C-5 de RENFE da acceso a la población de Jérica desde Sagunto, Valencia y Castellón.



### 3.1.2.- Línea de autobuses.

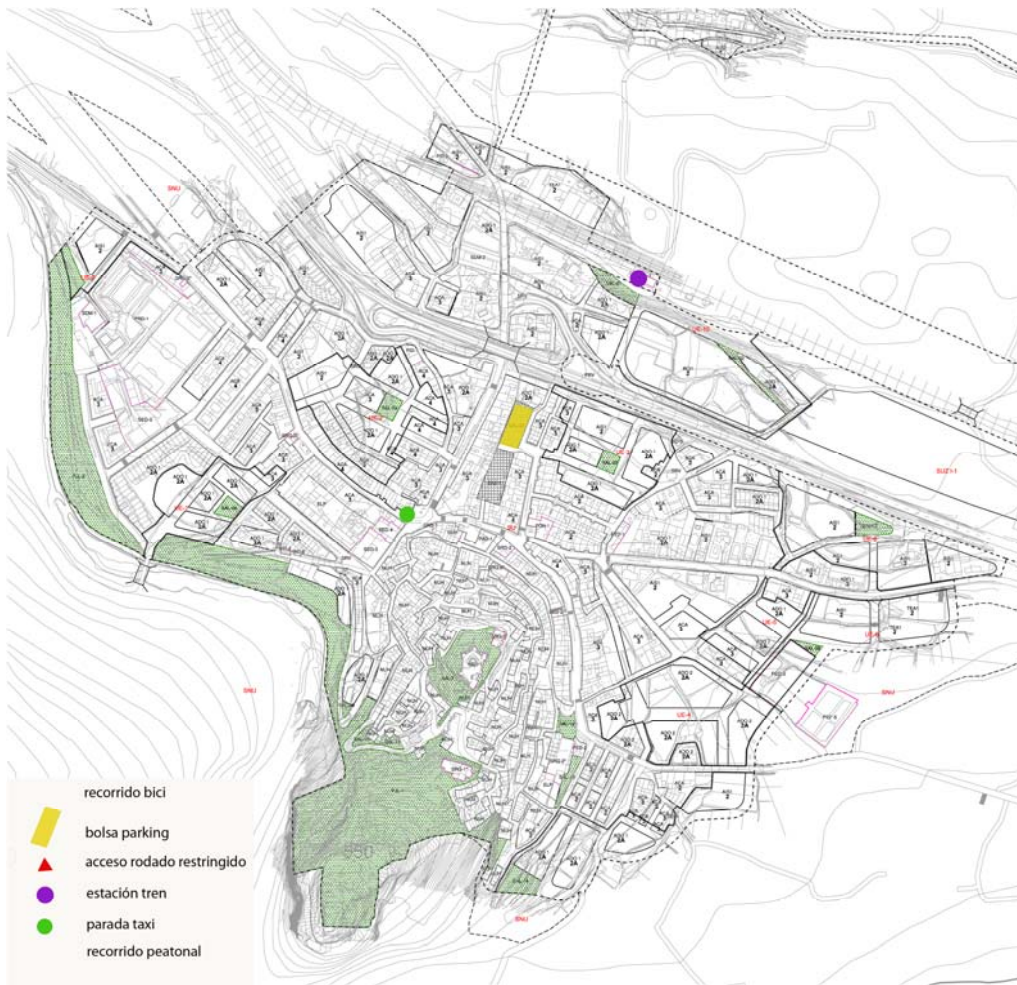
La Estación Central de Autobuses de Valencia cubre con sus líneas la mayor parte de los pueblos de la provincia y las principales poblaciones de la Comunidad, así como líneas nacionales de servicio diario y numerosas líneas internacionales.

Las empresas que proporcionan acceso a la población son Autocares Grupo Samar, Autocares Herca y Autocares Avsa.

### 3.1.3.- Servicio de taxi.

En Jérica existe un servicio de taxi con una única parada ubicada en la zona centro y más concretamente en la Plaza de Germán Monleón.

La localización de la parada de taxi y de la estación de tren se muestra a continuación.



### 3.2.- PLAN DE MEJORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO

El municipio de Jérica tiene satisfechas sus necesidades de transporte público, pues con un número de 1.600 habitantes empadronados y la extensión del núcleo urbano, no tendría sentido intentar un transporte público propio. Además, con los servicios de taxi, tren y autobuses regulares que unen la localidad con las principales ciudades de la provincia con una regularidad buena, no se plantea la necesidad de mejorar a corto plazo estos servicios.

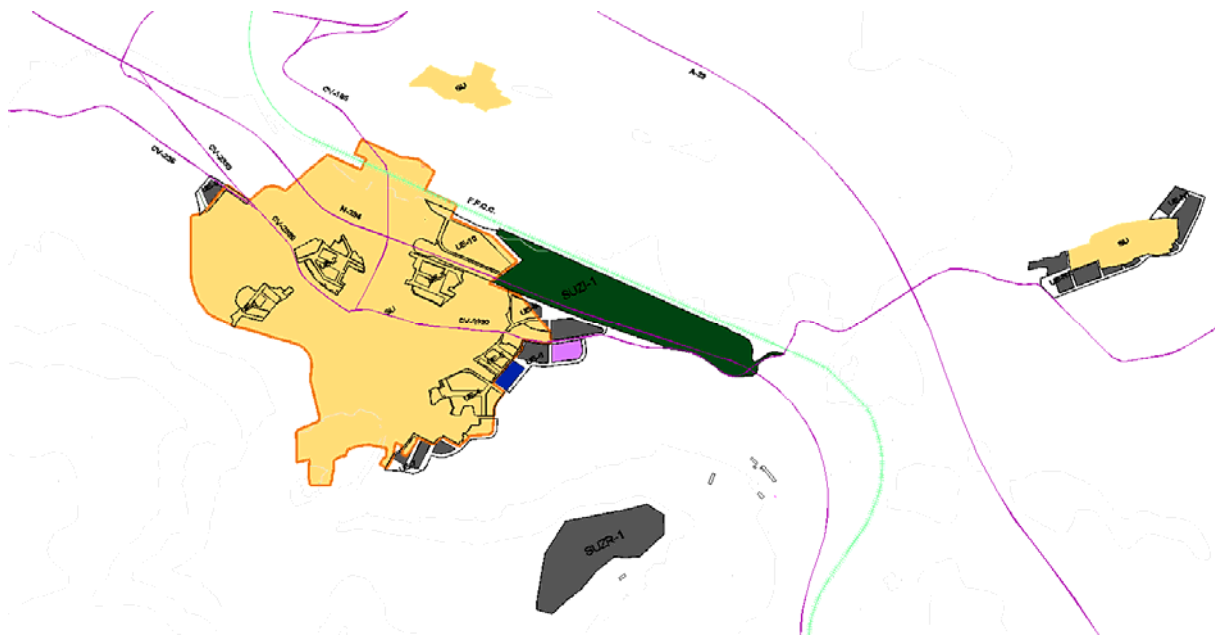
Incluso con el desarrollo de los nuevos sectores, el transporte público actual sería suficiente, si bien es cierto que una opción interesante sería la inclusión, una vez desarrollado por completo el planeamiento general propuesto y que supondría llegar a 3.800 habitantes aproximadamente, una estación de autobuses en el suelo destinado a terciario de la U.E.-6, sobre todo para la época estival donde la población aumenta de forma significativa.

#### 4.- PRINCIPALES VIALES DE COMUNICACIÓN.

Los únicos sectores reclasificados en el Plan General son el sector residencial SUZR-1 y el sector industrial SUZI-1 y por tanto estos deberán aportar un Estudio de Tráfico redactado por Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos o Ingeniero Técnico de Obras Públicas de acuerdo a sus respectivas competencias, debidamente visado por el colegio Profesional correspondiente, que considerando cada uno de los sectores por separado, contemple las necesidades del tráfico generadas en el viario principal que los acoja y diseñe su acceso a dicha red viaria principal para las necesidades viarias en el año horizonte del Plan.

Las unidades de ejecución a desarrollar, al estar diseminadas en su mayoría en el casco urbano e implicar un incremento poblacional total comedido y por tanto un incremento del tráfico por los desplazamiento de habitantes bajo, se incluye este incremento en la previsión de tráfico para el año horizonte estimado.

A continuación se muestra una imagen de los sectores reclasificados y de las unidades de ejecución que el Plan General estipula.



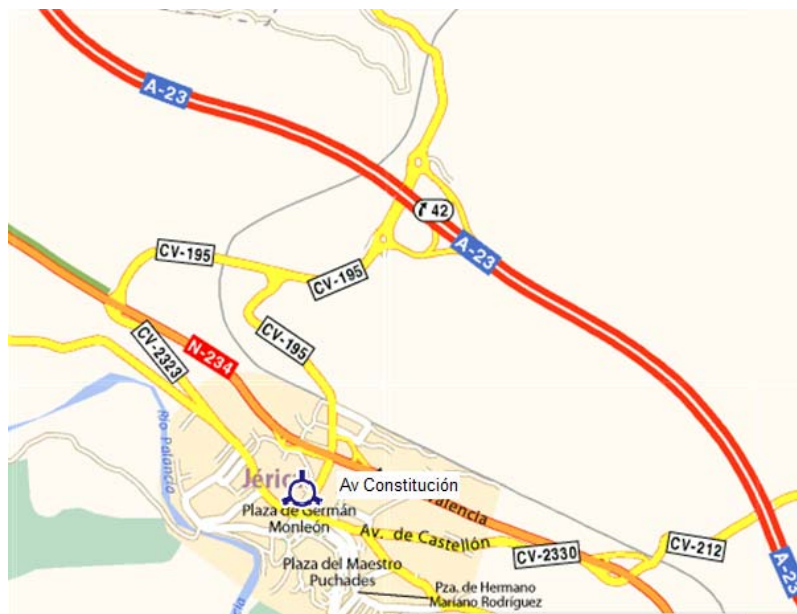
##### 4.1.- DIAGNÓSTICO SITUACIÓN ACTUAL

La relación de carreteras que forman la red vial principal de la zona de estudio de la situación preoperacional, se describen a continuación.

- **Carretera comarcal CV-195. Zucaina-Jérica**, que discurre en dirección E-SO y se localiza a unos 60 km al interior de Castellón de la Plana.

- **Av. de la Constitución**, que es la calle que une la CV-195 en su punto kilométrico 0 con el centro de la población.
- **Carretera comarcal CV-235. Jérica-Alcublas**, con origen en Jérica enlaza en dirección SO con la CV-245 dirección Alcublas.
- **Carretera nacional N-234**. Enlaza Sagunto-Teruel-Burgos. En su paso por Jérica discurre por el Norte del municipio y presenta una dirección E-O.
- **Carretera local CV-2323**. Sirve de acceso desde la N-234 a la zona oeste del núcleo de población.
- **Carretera local CV-2330**. Sirve para comunicar la zona este del municipio con la N-234.
- **Carretera local CV-212**. Es la carretera de unión de Jérica con su pedanía, Novaliches.
- **Autovía A-23**. Esta autovía une Sagunto con Zaragoza.

Se puede ver un pequeño esquema de estas a su paso por Jérica en la siguiente figura:



**Figura 2.** Esquema de la red de carreteras de Jérica (Castellón)

La línea de ferrocarril C5 realiza el trayecto Valencia-Jérica. Se trata de una línea de vía simple por la que circulan trenes de diferentes tipos y con composición de vagones y locomotora diferente.

Los trenes de media distancia (regionales) que circulan por el término municipal de Jérica son:

- ◆ -TRD (Tren Regional Diesel)

- Autopropulsado
- Composición: de dos a cinco coches.
- Velocidad máxima de circulación en el término municipal: 75 Km/h
  
- ◆ Automotor 598 (Tren Ligero)
  - Autopropulsado
  - Composición: desde una unidad a tres
  - Velocidad máxima de circulación en el término municipal: 75 Km/h

Los trenes de media distancia (cercanías) que circulan por el término municipal de Jérica son:

- ◆ Automotor 592 (Automotor Diesel)
  - Autopropulsado
  - Composición: tres coches
  - Velocidad máxima de circulación en el término municipal: 75 Km/h

En cuanto a los trenes de mercancías:

- ◆ La velocidad máxima de los trenes de mercancías que circulan por el término municipal de Jérica es de 75 Km/h, y
- ◆ son remolcados por locomotora diesel serie 333

La vía férrea circula paralela a lo largo de N-234 por la zona norte del núcleo de población.

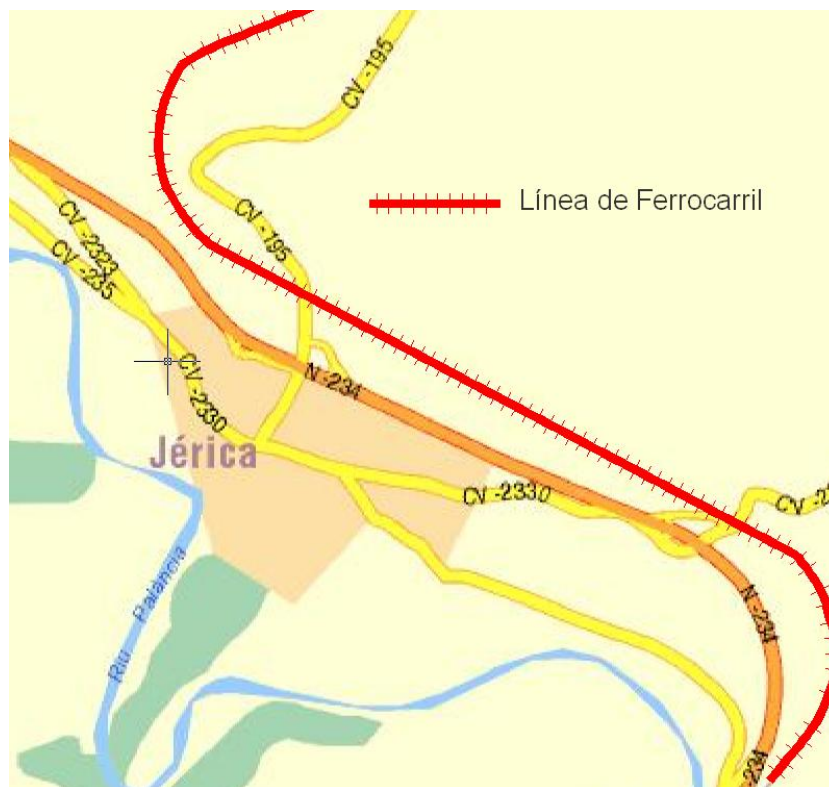


Figura 1. Esquema de la línea de ferrocarril de Jérica (Castellón)

#### 4.1.1.- Infraestructuras viarias.

A continuación se muestran los datos facilitados por el Ministerio de Fomento y por el Servicio de Seguridad Vial, perteneciente a la Consellería de Infraestructuras y Transporte para el año 2009 para la CV-195, la CV-235 y la A-23.

##### □ CV-195

A continuación se analizan las características, desde el punto de vista del medio ambiente sonoro, de la carretera comarcal CV-195.

Se trata de una carretera comarcal con un carril por sentido, con pavimento asfaltado. Las velocidades de tránsito son de 90 km/h para vehículos ligeros y de 70 km/h para los pesados desde el punto kilométrico 1 al 0 y una vez llegado pasa a denominarse Av. De la Constitución.

| CV-195              |          |       |                     |           |    |
|---------------------|----------|-------|---------------------|-----------|----|
| P.P.K.K.            | 0 - 5,6  | IMD   | 2336                | % Pesados | 3% |
| IMD ligeros (veh/d) |          | 2.266 | IMD pesados (veh/d) |           | 71 |
| Caudal ligeros      | Diurno   | 136   | Caudal pesados      | Diurno    | 5  |
|                     | Nocturno | 25    |                     | Nocturno  | 1  |

Tabla 1. IMD CV-195 año 2009

□ CV-235

La carretera CV-235 pertenece a la red de carreteras comarcales y discurre en dirección este-oeste hasta enlazar con la CV-245.

Se trata de una carretera comarcal con un carril por sentido, con pavimento de asfalto convencional. Las velocidades de tránsito se sitúan en 50 km/h para vehículos ligeros y 40 km/h para vehículos pesados dadas las características del trazado.

Los últimos datos disponibles de vehículos aforados son del año 2009 y se presentan a continuación.

| CV-235              |          |     |                     |           |    |
|---------------------|----------|-----|---------------------|-----------|----|
| P.P.K.K.            | 0 - 12   | IMD | 789                 | % Pesados | 3% |
| IMD ligeros (veh/d) |          | 766 | IMD pesados (veh/d) |           | 24 |
| Caudal ligeros      | Diurno   | 46  | Caudal pesados      | Diurno    | 2  |
|                     | Nocturno | 9   |                     | Nocturno  | 1  |
| P.P.K.K.            | 12 - 22  | IMD | 100                 | % Pesados | 3% |
| IMD ligeros (veh/d) |          | 98  | IMD pesados (veh/d) |           | 4  |
| Caudal ligeros      | Diurno   | 6   | Caudal pesados      | Diurno    | 1  |
|                     | Nocturno | 2   |                     | Nocturno  | 1  |

Tabla 2. IMD CV-235 año 2009

□ A-23

La A-23 o Autovía Mudéjar discurre por los corredores de las N-234, entre Sagunto y Retascón y de la N-330 entre Retascón y Jaca, aunque todo el trazado de la autovía es nuevo e independiente de las carreteras nacionales salvo dos pequeños tramos.

Sus límites de velocidad marcados en 120 km/h tanto para vehículos ligeros y de 90 km/h para los vehículos pesados.

Se presentan los IMD:

| A-23                |          |        |                     |           |       |
|---------------------|----------|--------|---------------------|-----------|-------|
| P.P.K.K.            | -        | IMD    | 12040               | % Pesados | 10%   |
| IMD ligeros (veh/d) |          | 10.837 | IMD pesados (veh/d) |           | 1.205 |
| Caudal ligeros      | Diurno   | 651    | Caudal pesados      | Diurno    | 73    |
|                     | Nocturno | 120    |                     | Nocturno  | 14    |

Tabla 3. IMD A-23 año 2009

De las siguientes carreteras, N-234 y CV-212, no se poseen datos oficiales actuales por lo que se ha realizado una extrapolación hasta el año 2009 de los últimos datos oficiales que fueron proporcionados por los organismos pertinentes, correspondientes a 2004.

□ **N-234**

Carretera nacional N-234. Enlaza Sagunto-Teruel-Burgos. En su paso por Jérica discurre por el Norte del municipio en sentido Este-Oeste.

Sus límites de velocidad marcados en 90 km/h para vehículos ligeros y de 70 km/h para los vehículos pesados.

Se presentan los IMD:

| N-234               |          |       |                     |           |     |
|---------------------|----------|-------|---------------------|-----------|-----|
| P.P.K.K.            | -        | IMD   | 8027                | % Pesados | 10% |
| IMD ligeros (veh/d) |          | 7.225 | IMD pesados (veh/d) |           | 803 |
| Caudal ligeros      | Diurno   | 434   | Caudal pesados      | Diurno    | 49  |
|                     | Nocturno | 80    |                     | Nocturno  | 9   |

Tabla 4. IMD N-234 año 2009

□ **CV-212**

Carretera de ámbito local que enlaza con la carretera nacional N-234 y la carretera local CV-2330 y une Jérica con su pedanía Novaliches.

Las velocidades de circulación son de 90 km/h para vehículos ligeros y de 70 km/h para los vehículos pesados.

| CV-212              |          |     |                     |           |     |
|---------------------|----------|-----|---------------------|-----------|-----|
| P.P.K.K.            | -        | IMD | 490                 | % Pesados | 10% |
| IMD ligeros (veh/d) |          | 442 | IMD pesados (veh/d) |           | 50  |
| Caudal ligeros      | Diurno   | 27  | Caudal pesados      | Diurno    | 4   |
|                     | Nocturno | 5   |                     | Nocturno  | 1   |

Tabla 5. IMD CV-212 año 2009

Para la **Av. De la Constitución**, la **CV-2323** y la **CV-2330** no se dispone de datos oficiales, así que se han utilizado los datos obtenidos de las medidas realizadas in situ para el año 2008 en horario diurno.

Se presentan los IMD para cada una de las carreteras.

| Av. Constitución    |          |     |                     |           |     |
|---------------------|----------|-----|---------------------|-----------|-----|
| P.P.K.K.            | -        | IMD | 167                 | % Pesados | 10% |
| IMD ligeros (veh/d) |          | 151 | IMD pesados (veh/d) |           | 17  |
| Caudal ligeros      | Diurno   | 10  | Caudal pesados      | Diurno    | 2   |
|                     | Nocturno | 2   |                     | Nocturno  | 1   |

Tabla 6. IMD Av. Constitución

| CV-2323             |          |     |                     |           |     |
|---------------------|----------|-----|---------------------|-----------|-----|
| P.P.K.K.            | -        | IMD | 217                 | % Pesados | 10% |
| IMD ligeros (veh/d) |          | 196 | IMD pesados (veh/d) |           | 22  |
| Caudal ligeros      | Diurno   | 12  | Caudal pesados      | Diurno    | 2   |
|                     | Nocturno | 3   |                     | Nocturno  | 1   |

Tabla 7. IMD CV-2323

| CV-2330             |          |     |                     |           |     |
|---------------------|----------|-----|---------------------|-----------|-----|
| P.P.K.K.            | -        | IMD | 244                 | % Pesados | 10% |
| IMD ligeros (veh/d) |          | 220 | IMD pesados (veh/d) |           | 25  |
| Caudal ligeros      | Diurno   | 14  | Caudal pesados      | Diurno    | 2   |
|                     | Nocturno | 3   |                     | Nocturno  | 1   |

Tabla 8. IMD CV-2330

El paso de estas carreteras por el interior de la localidad de Jérica limitará la velocidad de paso de cualquier tipo de vehículo a 30 km/h.

#### 4.1.2.- Infraestructuras ferroviarias.

Para la caracterización del tráfico ferroviario se han utilizado los datos facilitados por ADIF a través de la J.G de Planificación y Calidad.

A continuación se muestran unas tablas con los datos obtenidos:



D.G. DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA  
D.E. CIRCULACIÓN  
D. de Control de Gestión y Calidad - I.G. de Planificación y Calidad

**DATOS SOBRE EL TRÁFICO FERROVIARIO**

LINEA: Teruel - Valencia,  
Trayecto: Caudiel - Valencia  
Municipio: Jérica  
Semana Tipo: 14/06/10 al 20/06/10

| Tipo                    | Tipología de trenes |                       |                        |           | VELOCIDAD MÁXIMA | CIRCULACIONES SEMANALES |               |               |               |              | MEDIA DIARIA |  |
|-------------------------|---------------------|-----------------------|------------------------|-----------|------------------|-------------------------|---------------|---------------|---------------|--------------|--------------|--|
|                         | Operador            | Composición           | LOCOMOTORAS / UNIDADES | VEHÍCULOS |                  | TRAMO HORARIO           | 07:00 - 18:59 | 19:00 - 22:59 | 23:00 - 06:59 | TOTAL SEMANA |              |  |
| VIAJEROS                | LARGA DISTANCIA     | TOTAL LARGA DISTANCIA |                        |           |                  |                         |               |               |               |              |              |  |
|                         |                     | MEDIA DISTANCIA       |                        |           |                  |                         |               |               |               |              |              |  |
|                         |                     | Automotor Diésel      | 1                      | 2         | 95               | 9                       | 7             |               | 16            | 2,3          |              |  |
|                         |                     | Automotor Diésel      | 1                      | 3         | 95               | 35                      | 7             |               | 42            | 6,0          |              |  |
|                         |                     | TOTAL MEDIA DISTANCIA |                        |           |                  | 44                      | 14            |               | 58            | 8,3          |              |  |
| CERCANIAS (*)           |                     |                       | 1                      | 3         | 95               | 50                      | 7             | 5             | 62            | 8,9          |              |  |
|                         |                     |                       |                        |           |                  |                         |               |               |               |              |              |  |
|                         |                     | TOTAL CERCANIAS       |                        |           |                  | 50                      | 7             | 5             | 62            | 8,9          |              |  |
| <b>TOTAL VIAJEROS</b>   |                     |                       |                        |           |                  |                         |               |               |               |              |              |  |
| MERCANCIAS              |                     |                       |                        | MEDIA     |                  |                         |               |               |               |              |              |  |
|                         |                     |                       | 1                      | 17        | 95               | 5                       | 1             | 2             | 8             | 1,1          |              |  |
|                         |                     |                       |                        |           |                  |                         |               |               |               |              |              |  |
| <b>TOTAL MERCANCIAS</b> |                     |                       |                        |           |                  |                         |               |               |               |              |              |  |
| OTROS                   |                     |                       |                        | VARIABLE  | VARIABLE         |                         |               |               |               |              |              |  |
|                         |                     |                       |                        | VARIABLE  | VARIABLE         |                         |               |               |               |              |              |  |
| <b>TOTAL OTROS</b>      |                     |                       |                        |           |                  |                         |               |               |               |              |              |  |
| <b>TOTAL</b>            |                     |                       |                        |           |                  |                         |               |               |               |              |              |  |
|                         |                     |                       |                        |           |                  | 99                      | 22            | 7             | 128           | 18,3         |              |  |

Tabla 9. Horario de trenes de cercanías con llegada a la estación Jérica-Viver en días laborables

Como media, el número de trenes diarios que circula por el término municipal de Jérica es de poco más de 18 trenes, repartiéndose entre media distancia cercanías y mercancías.

La velocidad a la que se ha realizado la modelización es de 95 Km./h para todos los tipos de tren.

#### 4.2.- DIAGNÓSTICO SITUACIÓN FUTURA

Con los datos del inventario del 2009 de las carreteras descritas, se realiza una extrapolación de cuales serán los valores para el año 2015.

Para llevar a cabo la estimación de la situación actual, en cuanto a tráfico, se utiliza el método de extrapolación de tendencias. Este método aplica la fórmula siguiente:

$$IMD_n = IMD_0 \cdot (1 + i)^n$$

Donde,

- ♦  $IMD_n$  es la intensidad media diaria en el año n-ésimo contado a partir desde el año de referencia
- ♦  $IMD_0$  es la intensidad media diaria en el año de referencia o comienzo
- ♦  $i$  es la tasa de crecimiento anual supuesta en tanto por uno
- ♦  $n$  es el número de años transcurridos desde el año de partida al n-ésimo.

La tasa de crecimiento anual se supone en un 3% y se mantiene el porcentaje de pesados.

Dado que para definir las variables del tráfico rodado en el software de trabajo se precisa de caudales horarios y no de IMD, a partir de los IMD y aplicando las siguientes relaciones, se obtienen los caudales horarios de vehículos ligeros y pesados:

$$Q_{diurno} = 0,06 \cdot IMD \text{ (vehículos/hora)}$$

$$Q_{nocturno} = 0,011 \cdot IMD \text{ (vehículos/hora)}^1$$

##### 4.2.1.- Infraestructuras viarias.

Así, los IMD y los caudales para el año 2015 para las carreteras presentadas anteriormente quedan de la siguiente forma:

---

<sup>1</sup> Ambas expresiones tomadas de Ingeniería Acústica Ambiental. ED: SPUPV. Autor: Esteban Gaja

| CV-195              |          |       |                     |           |    |
|---------------------|----------|-------|---------------------|-----------|----|
| P.P.K.K.            | 0 - 5,6  | IMD   | 2790                | % Pesados | 3% |
| IMD ligeros (veh/d) |          | 2.707 | IMD pesados (veh/d) |           | 84 |
| Caudal ligeros      | Diurno   | 163   | Caudal pesados      | Diurno    | 6  |
|                     | Nocturno | 30    |                     | Nocturno  | 1  |

Tabla 10. IMD CV-195

| CV-235              |          |     |                     |           |    |
|---------------------|----------|-----|---------------------|-----------|----|
| P.P.K.K.            | 0 - 12   | IMD | 943                 | % Pesados | 3% |
| IMD ligeros (veh/d) |          | 915 | IMD pesados (veh/d) |           | 29 |
| Caudal ligeros      | Diurno   | 55  | Caudal pesados      | Diurno    | 2  |
|                     | Nocturno | 11  |                     | Nocturno  | 1  |
| P.P.K.K.            | 12 - 22  | IMD | 120                 | % Pesados | 3% |
| IMD ligeros (veh/d) |          | 117 | IMD pesados (veh/d) |           | 4  |
| Caudal ligeros      | Diurno   | 8   | Caudal pesados      | Diurno    | 1  |
|                     | Nocturno | 2   |                     | Nocturno  | 1  |

Tabla 11. IMD CV-235

| A-23                |          |        |                     |           |       |
|---------------------|----------|--------|---------------------|-----------|-------|
| P.P.K.K.            | -        | IMD    | 14377               | % Pesados | 10%   |
| IMD ligeros (veh/d) |          | 12.940 | IMD pesados (veh/d) |           | 1.438 |
| Caudal ligeros      | Diurno   | 777    | Caudal pesados      | Diurno    | 87    |
|                     | Nocturno | 143    |                     | Nocturno  | 16    |

Tabla 12. IMD A-23

| N-234               |          |       |                     |           |     |
|---------------------|----------|-------|---------------------|-----------|-----|
| P.P.K.K.            | -        | IMD   | 9585                | % Pesados | 10% |
| IMD ligeros (veh/d) |          | 8.627 | IMD pesados (veh/d) |           | 959 |
| Caudal ligeros      | Diurno   | 518   | Caudal pesados      | Diurno    | 58  |
|                     | Nocturno | 95    |                     | Nocturno  | 11  |

Tabla 13. IMD N-234

| CV-212              |          |     |                     |           |     |
|---------------------|----------|-----|---------------------|-----------|-----|
| P.P.K.K.            | -        | IMD | 586                 | % Pesados | 10% |
| IMD ligeros (veh/d) |          | 528 | IMD pesados (veh/d) |           | 59  |
| Caudal ligeros      | Diurno   | 32  | Caudal pesados      | Diurno    | 4   |
|                     | Nocturno | 6   |                     | Nocturno  | 1   |

Tabla 14. IMD CV-212

| Av. Constitución    |          |     |                     |           |     |
|---------------------|----------|-----|---------------------|-----------|-----|
| P.P.K.K.            | -        | IMD | 200                 | % Pesados | 10% |
| IMD ligeros (veh/d) |          | 181 | IMD pesados (veh/d) |           | 21  |
| Caudal ligeros      | Diurno   | 11  | Caudal pesados      | Diurno    | 2   |
|                     | Nocturno | 2   |                     | Nocturno  | 1   |

Tabla 15. IMD Av. Constitución

| CV-2323             |          |     |                     |           |     |
|---------------------|----------|-----|---------------------|-----------|-----|
| P.P.K.K.            | -        | IMD | 260                 | % Pesados | 10% |
| IMD ligeros (veh/d) |          | 235 | IMD pesados (veh/d) |           | 27  |
| Caudal ligeros      | Diurno   | 15  | Caudal pesados      | Diurno    | 2   |
|                     | Nocturno | 3   |                     | Nocturno  | 1   |

Tabla 16. IMD CV-2323

| CV-2330             |          |     |                     |           |     |
|---------------------|----------|-----|---------------------|-----------|-----|
| P.P.K.K.            | -        | IMD | 292                 | % Pesados | 10% |
| IMD ligeros (veh/d) |          | 263 | IMD pesados (veh/d) |           | 30  |
| Caudal ligeros      | Diurno   | 16  | Caudal pesados      | Diurno    | 2   |
|                     | Nocturno | 3   |                     | Nocturno  | 1   |

Tabla 17. IMD CV-2330

#### 4.2.2.- Infraestructuras ferroviarias.

Para la caracterización del tráfico ferroviario se han utilizado los datos facilitados por ADIF mostrados anteriormente, y se han mayorado un 20% como previsión de crecimiento futuro de esta infraestructura para el año 2015. Valor muy por encima de lo real para posicionarse del lado más desfavorable.

Como media, el número de trenes diarios que circulará por el término municipal de Jérica será de 22 trenes, repartiéndose entre cercanías, media distancia y mercancías.

La velocidad a la que se ha realizado la modelización es de 95 km/h para todos los tipos de tren.

## 5.- CONCLUSIÓN.

A través del presente Estudio de Tráfico y Movilidad, ha quedado reflejada la situación actual respecto de los diferentes sistemas de movilidad y de los niveles de tráfico de los principales viales que atraviesan los núcleos poblados del término municipal de Jérica.

Como principal conclusión se puede estimar que a través de las directrices aportadas en el presente estudio, el tráfico no motorizado correspondiente a peatones y bicicletas es el que mayor desarrollo precisaría pero a su vez el que menor complejidad y coste económico supone. Además, serán las medidas más apreciables por vecinos y visitantes y que mayor incremento de a calidad de vida supone.

El transporte público en la localidad de Jérica es actualmente suficiente y se estima que lo seguirá siendo en un año horizonte medio-largo plazo. Este tipo de transporte es el que mayores inversiones económicas precisa de las diferentes administraciones y empresas explotadoras de los servicios.

Tras analizar las diferentes posibilidades en cuanto a la movilidad para el municipio de Jérica, se pueda concluir la dificultad de mejorar el transporte público debido a las características de la localidad que son: tener una superficie ocupada por el casco urbano de reducidas dimensiones, los desplazamientos de los trabajadores son principalmente a los campos de agricultura dispersos por el término municipal y en vehículo privado, no tipología de calles no permite el paso de autobuses salvo por ciertas calles, etc.

El resumen de los efectos del plan de movilidad propuesto se muestra cuantificado a continuación

|   | <b>Planeamiento actual<br/>(Alternativa 0)</b> | <b>Planeamiento propuesto<br/>(Alternativa 1)</b> |
|---|--|---|
| % vehículo privado                                      | 80   | 55  |
| % transporte público                                    | 10   | 15  |
| % peatón  | 5  | 10  |
| % bici  | 5  | 10  |
| Viales de coexistencia                                  | 100%   | 100%  |
| Itinerarios reservados al transporte público (ml o Km.) | 11 Km. (línea férrea)                          | 11 Km. (línea férrea)                             |

Distribución modal del espacio público

Fuente: elaboración propia

Con el Plan de Movilidad Propuesto se pretende obligar a minimizar los desplazamientos internos por el casco a su mínima expresión y obligar a los no residentes que utilicen la bicicleta o vayan a pie al casco antiguo.

A solicitud de la Conselleria de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural, se añade referencia a las afecciones de carreteras sobre vías pecuarias, recordando que en ellas son de aplicación las normativas de ambos elementos. Estas afecciones, grafiadas en los planos de Ordenación de las series OE-1 y OE-2, correspondiendo a las zonas donde se superponen las Protecciones de Infraestructuras y de Vías Pecuarias, son las siguientes:

Vía pecuaria nº 1 "Cañada Real del Collado y Sabinar".

Cruza la carretera CV-212 y pasa por la zona de protección de la N-234.

Cruza también la línea ferroviaria de cercanías de RENFE C-5 Valencia-Caudiel.

Vía pecuaria nº 3 "Cordel de las Perdigueras pasando por el Cantó".

Cruza las carreteras A-23, CV-212 y CV-195 (por la rotonda de enlace con la A-23).

Cruza también la línea ferroviaria de cercanías de RENFE C-5 Valencia-Caudiel.

Vía pecuaria nº 4 "Colada de la Sursida de Magallán".

Cruza la carretera N-234 y la Av. San Francisco, que conecta el casco de Jérica con el IES Jérica-Viver y el casco de Viver.

Vía pecuaria nº 5 "Colada de los Corrales de la Rocha".

Cruza la línea ferroviaria de cercanías de RENFE C-5 Valencia-Caudiel.

Vía pecuaria nº 6 "Colada del Camino de San Antón".

Cruza la carretera CV-212.

A solicitud de la Conselleria de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural, se añade referencia a las afecciones de vías pecuarias a suelos urbanos o urbanizables. Estas afecciones, grafiadas en los planos de Ordenación de las series OE-1 y OE-2, y con mayor detalle en los planos de Ordenación de las series OP-1, correspondiendo a las zonas donde se superponen Vías Pecuarias y suelos urbanos, son las siguientes:

Vía pecuaria nº 4 "Colada de la Sursida de Magallán".

Bordea el casco urbano de Jérica por la calle Puente de Randurías y el Paseo de las Fuentes, por la margen del río Palancia.

Vía pecuaria nº 6 "Colada del Camino de San Antón".

Atraviesa el núcleo urbano de San Antón, bordeándolo por el Camino Pirijuana, y entra el casco urbano de Jérica por la calle la Salud, llegando hasta el río Palancia. Bordea las UE-1 y UE-2, recogiendo en sus Ficha de Gestión la condición de "analizar, describir, cuantificar y localizar la superficie de las vías

pecuarias existentes y su posible afección actual o futura, como condición para su desarrollo".

Las modificaciones de trazado de vías pecuarias que se propongan para el desarrollo de estos suelos deberán tener las características y los usos propios de una vía pecuaria y no destinarse a camino pavimentado (para tráfico de vehículos). A los efectos de informar sobre la continuidad, idoneidad del itinerario e integridad superficial, del nuevo trazado de vía pecuaria propuesto, se deberá aportar para cada tramo de vía pecuaria a modificar, información clara e individualizada sobre los siguientes conceptos:

1º) Que el nuevo trazado propuesto (metros de anchura legal y trazado longitudinal) no se encuentra afectado por ningún tipo de vial, vallado, muro, poste eléctrico, etc.

2º) Que el nuevo trazado propuesto sea compatible con posibles afecciones.

3º) Relación de superficies e identificación de parcelas de suelo urbano que pasarán a constituir el nuevo trazado de la vía pecuaria.

4º) Tabla comparativa entre la longitud, anchura y superficie del trazado actual del tramo de vía pecuaria actual y el del tramo de vía pecuaria propuesto para su modificado.

5º) Que los terrenos que constituirán el nuevo trazado de la vía pecuaria propuesto se aportarán con plena disponibilidad y libres de toda carga, inscribiéndose en el registro de la propiedad a favor de la Generalitat como vía pecuaria.

6º) Complementar para cada tramo de vía pecuaria que se pretenda modificar una información similar a la que se acompaña.

| Trazado actual de la vía pecuaria a modificar | Superficie actual en m2                  | Superficie para la que propone la modificación de trazado en m2 |
|---|--|---|
|   | Longitud (...m) x anchura (...m) = ...m2 | ...m2   |

| Trazado propuesto de la vía pecuaria a modificar | Superficie actual en m2                  | Superficie resultado de la modificación de trazado |
|--|--|--|
|  | Longitud (...m) x anchura (...m) = ...m2 | ...m2  |

Las afecciones a vías pecuarias por actuaciones, construcciones u ocupaciones se analizan con mayor detalle en el apartado 9 de la Memoria Justificativa.